

# Verdichtetes parken – 78 neue Parkhäuser für Zürich

Konzeptstudie, 2023

atelier scapin



## Ausgangslage

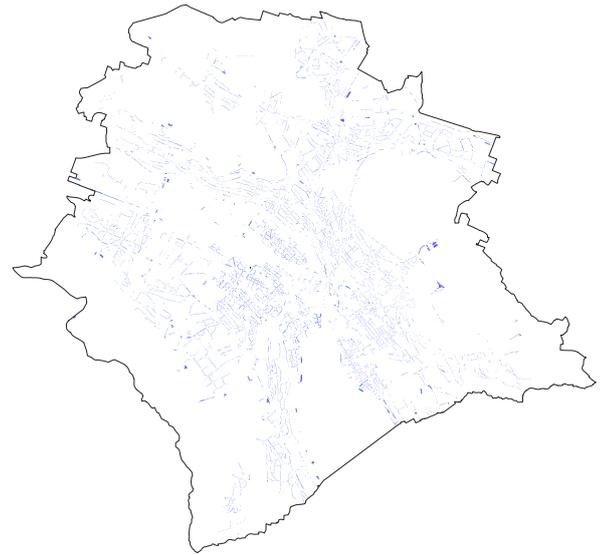
Der Boden in der Stadt ist knapp und wird von vielen Gruppen stetig weiter beansprucht. **Eine bauliche Verdichtung nach innen wurde bereits im städtebaulichen Leitbild verankert** und vorangetrieben, um die wachsende Bevölkerungsanzahl auf möglichst gleichem Raum zu beherbergen. **Damit steigt auch der Druck auf die Grünräume, den öffentlichen Verkehr, die Schulen, Spielplätze, Velowege, Strassen...** Zur Erreichung der bevorstehenden Herausforderungen wird neuer Raum in den bereits bebauten Stadtteilen notwendig, um die neuen Bedürfnissen zu bewältigen. Einen Teil der anstehenden Transformation wird auch in der Mobilität erwartet. Gerade das Auto steht zunehmend unter Druck. Die geringe Personenauslastung von unter 1.2 P/km machen den PW zu einem Verkehrsmittel mit hohem Platzbedarf. Ein durchschnittlicher Parkplatz besetzt rund 12m<sup>2</sup>. Dies entspricht der Grösse eines Schlafzimmers. **Die Stadt Zürich stellt 47'500 öffentliche PP zur Verfügung, die gesamt rund 650'000m<sup>2</sup> reine Parkfläche bedecken.** Diese Flächen sind in der Regel asphaltiert und versiegelt, was das Stadtklima weiter verschlechtert. **Wir behaupten, dass die Parkplätze zwingend verdichtet werden müssen, um Platz auf den Strassen für den bevorstehenden Wandel zu schaffen.** Wie die frei gewordene Fläche genutzt werden, soll hier nicht diskutiert.

## 78 Parkhäuser

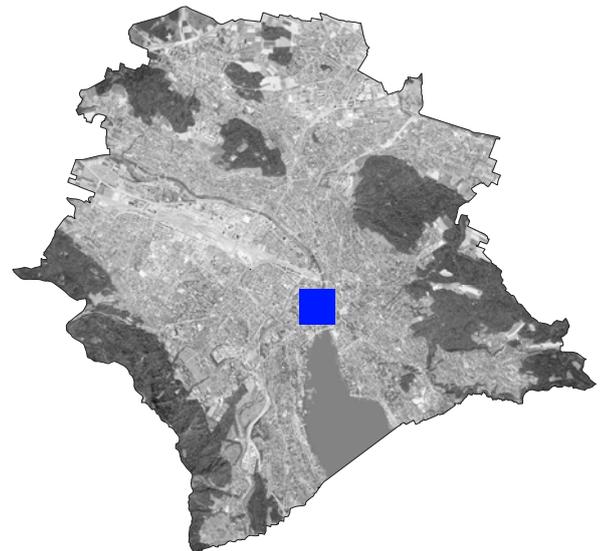
Um die Parkplätze an der Oberfläche zu vermeiden ist der Bau von Tiefgaragen zurzeit gängige Praxis. **Tiefgaragen emittieren jedoch ihrerseits viel CO2 in der Produktion der verwendeten Baustoffe (Beton/Stahl). Deshalb werden hier 78 oberirdische Parkhäuser vorgeschlagen, die als automatisierte hölzerne Hochregellager sehr platzsparend, die bestehenden öffentlichen 47'500 Parkplätze aufnehmen können.** Diese beruhen auf bereits bestehenden Parksyste- men, die erfolgreich in den dichten Metropolen weltweit verwendet werden. Beispielsweise in Tokyo, wo auch Velos in automatisierten Hochregellagern geparkt werden. Im Raster von 1km verteilen sich die 78 PH auf die gesamte Bauzone der Stadt Zürich und **sind in maximal 10 Minuten Gehdistanz vom gewünschten Ziel erreichbar.** Die vorgeschlagenen PH richten sich nach der maximalen Gebäudehöhe der entsprechenden Zone und wurden auf noch bestehenden Freiflächen platziert.

Die drei dargestellten Beispiel zeigen fallstudierartig auf, wie die vorgeschlagenen PH auf die lokalen Gegebenheiten reagieren können und einen Mehrwert über das Parken hinaus bieten können. **Zudem wird erwartet, dass kurze Strecken weniger oft mit dem Auto zurückgelegt werden** (schnell zum Einkaufen, um das Schleppen zu vermeiden, oder bei Regen zum Abendessen bei Freunden um die Ecke), da das Auto nicht direkt vor dem Ziel abgestellt werden kann. Lange Fahrten, in schlecht erschlossene Gebiete, das Reisen in grossen Gruppen, oder **der Transport von grossen Gegenständen sind jedoch mit dem Auto immer noch bequem möglich.** **Das Auto wird für die Strecken, die im ÖV gut bewältigbar sind, gleichgestellt. Zudem entstehen so bei den PH neue Hubs, die als Ankernutzung weitere Nutzungen anziehen können in denen das Carsharing selbstverständlich dazu gehört und gestärkt wird.**

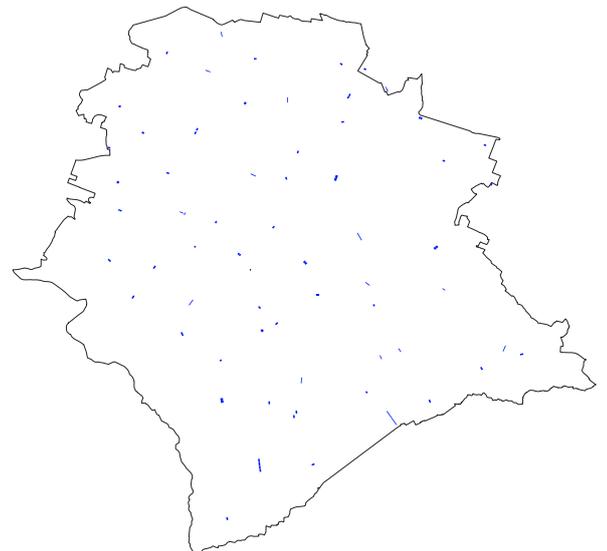
## 47'500 blaue und weisse PP



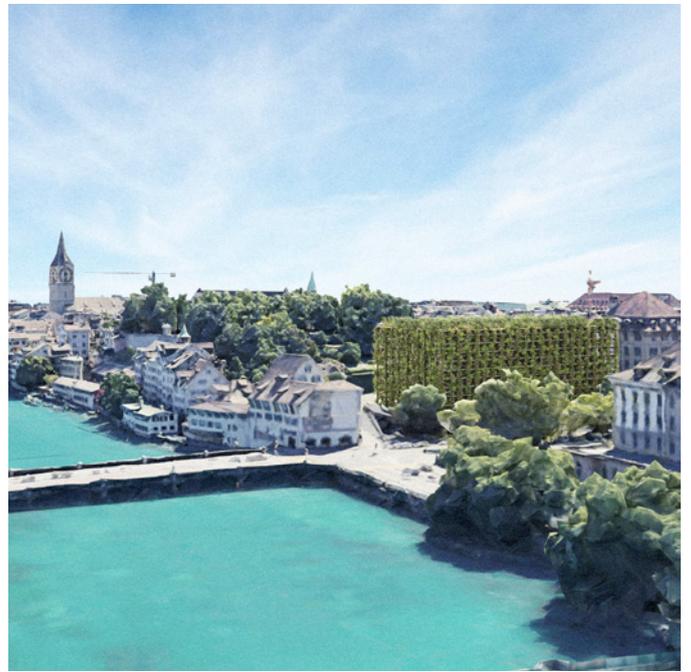
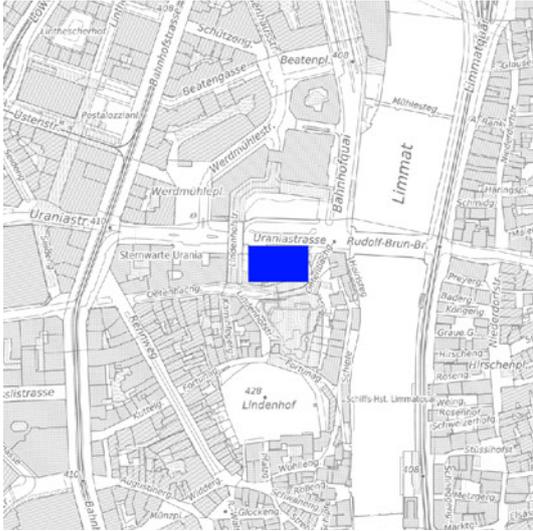
## besetzen 650'000m<sup>2</sup> Strassenraum



## 78 neue automatisierte Parkhäuser in maximal 10 minuten Gehdistanz



# 1 Urania // Park-Parkhaus



# 2 Viadukt // Hybrid-Parkhaus



# 3 Waid // Solar-Parkhaus

