

28. Oktober 2015

**Schriftliche Anfrage**von Markus Knauss (Grüne)  
und Simone Brander (SP)

Um den Auftrag aus der Gemeindeordnung, den Anteils des Autoverkehrs am Modalsplit um 10 Prozentpunkte zu reduzieren, zu erfüllen, hält die Stadt Zürich in ihrer Strategie zum Stadtverkehr 2025 als Massnahme fest: «Eine restriktive Parkierungspolitik beeinflusst den Modalsplit zugunsten des öV und Veloverkehrs massgeblich. (...) Eine Beschränkung der privaten Parkierung und das Ermöglichen autoarmer Nutzungen gemäss städtischer Parkplatzverordnung (PPV) entsprechen dem Trend zu autofreien Haushalten. Im Rahmen neu erstellter privater Parkierungsanlagen ermöglicht die damit verbundene Kompensation von blau markierten Parkplätzen die Aufwertung des Strassenraums.» Mit dieser Vorgabe wird auch das kantonale Planungs- und Baugesetz umgesetzt, das im § 242, Abs. 2 festhält: «Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. ...»

Parkplätze der Blauen Zone sind von daher nur eine Übergangslösung und sollten mittelfristig aufgehoben werden. Damit wird insbesondere auch eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes erreicht: Defizite bei der Planung von Velorouten oder Raum für FussgängerInnen oder bei der öV-Beschleunigung können behoben und mehr Grün- und Freiraum (u. a. Umsetzung des Alleekonzeptes) kann geschaffen werden. Insbesondere der letzte Punkt erlaubt es, Defizite bei der Versorgung mit Grün- und Freiraum zu beheben und die Anforderungen der Klimaanalyse zu erfüllen.

In «Stadtverkehr 2025, Beilage zum Bericht 2014» lesen wir nun aber, dass das Projekt zur Kompensation der Parkplätze in der Blauen Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze 2014 sistiert wurde.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Warum ist die Umsetzung des Projektes Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone 2014 sistiert worden?
2. Ist der Stadtrat daran interessiert, Aufwertungen des öffentlichen Raumes, die Planung von Velorouten oder Fusswegen oder die Verbesserungen von Verbindungen des öffentlichen Verkehrs mit der Aufhebung von Parkplätzen noch umzusetzen?
3. Die Selbstkosten eines Parkplatzes in einer Tiefgarage liegen schnell einmal bei 200 Franken oder mehr pro Monat, während die Stadt Zürich mit den Parkplätzen der Blauen Zone ein konkurrenzlos günstiges Konkurrenzangebot für gerade einmal 25 Franken im Monat anbietet. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die nach wie vor bestehende Parkplatzerstellungspflicht unter diesen Umständen für Bauherrschaften gravierende finanzielle Auswirkungen hat? Wegen des städtischen Konkurrenzangebotes können Private ihre ungenügend ausgelasteten Parkierungsanlagen häufig nicht rentabel betreiben. Zudem sind sie gezwungen über die Wohnungsmieten unerwünschte Quersubventionierungen vorzunehmen, was die Wohnungsmieten verteuert. Gibt es hierzu Untersuchungen und was sagen diese aus?
4. Wie viele Projekte zur Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone wurden im Laufe der letzten Jahre umgesetzt und wie viele Parkplätze wurden damit aufgehoben

(gebeten wird um eine Liste dieser Projekte und der Anzahl der aufgehobenen Parkplätze)?

5. Bei welchen geplanten oder realisierten Strassenprojekten wurde in den letzten fünf Jahren auf eine Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Grund verzichtet, obwohl Ersatzneubauten mit Parkplätzen in der Nachbarschaft der Strassenprojekte realisiert worden sind (gebeten wird um eine Liste der geplanten und realisierten Strassenprojekte inkl. Anzahl Parkplätze auf der Strasse und auf den Grundstücken der Ersatzneubauten; jeweils vor und nach dem Bau)?
6. Wie viele Parkplätze in der Blauen Zone können 2015 und während der folgenden 4 Jahre kompensatorisch aufgehoben werden?
7. Ist der Stadtrat bereit, dafür zu sorgen, dass bei künftigen Planaufgaben gemäss Strassengesetz nicht nur die vorhandenen und geplanten Parkplätze der städtischen Strassenbauprojekte sondern auch die Parkplätze auf dem angrenzenden Privatgrund mitberücksichtigt und in die Parkplatzbilanz miteinbezogen werden?
8. Am 13. November 2013 wurde das Projekt an der Leimbachstrasse gemäss § 13 Strassengesetz ausgeschrieben. Dabei wurde auf die Umsetzung des Richtplaneintrags einer kommunalen Veloroute vom Marbachweg bis zur Maneggpromenade bergwärts verzichtet, um keine Strassenparkplätze aufheben zu müssen. Dies ist doppelt unverständlich. Einerseits hat die Genossenschaft Kleeweid einen Ersatzneubau mit einer genügend grossen Anzahl Parkplätze auf privatem Grund erstellt. Andererseits ist der Strassenquerschnitt der Leimbachstrasse mit 6 m relativ eng. Bergwärts fahrende Velofahrende werden dadurch von den Bussen der VBZ beim Überholen an den Rand gedrängt, wo sie der Gefahr öffnender Autotüren ausgesetzt sind. Das ist brandgefährlich. An der Pressekonferenz zum Masterplan Velo vom 8. November 2012 haben die StadträtInnen Mauch, Genner und Leupi festgestellt, dass durch eine Parkierung am Strassenrand die Verkehrssicherheit für Velofahrende halbiert werde. An dieser ungenügenden Planung ändert sich auch nichts, wenn in der Leimbachstrasse Tempo 30 gelten soll, da – bedingt durch die Steigung – das Tempo der Velofahrenden sehr tief ist. Da seit der Ausschreibung nach § 13 und dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen vom 14. Januar 2014 keine weitere Ausschreibung nach § 16/17 Strassengesetz erfolgt ist und kein Betrag im Budget 2016 eingestellt wurde: Wie ist der aktuelle Stand der Planung, wird der behördenverbindliche Auftrag, eine kommunale Veloroute zu realisieren, umgesetzt und wann findet dies statt?

M. Krause

S. Brauh