

5. September 2012

Schriftliche Anfrage

von Simone Brander (SP)

Um die vom Volk angenommene Städte-Initiative umzusetzen, hat der Stadtrat das Programm «Stadtverkehr 2025» lanciert. Dem zugehörigen Stadtratsbeschluss 693/2012 ist zu entnehmen, dass eine aktive Parkierungspolitik Bestandteil des Programms ist. Dies ist selbstverständlich zu begrüssen, da das Parkplatzangebot und dessen Bewirtschaftung die Verkehrsmittelwahl stark beeinflussen.

Dazu bzw. zur konzeptionellen Einbindung der Parkplatzplanung in die gesamte Verkehrsplanung stellen sich folgende Fragen:

1. Wieviele weisse Strassenparkplätze und öffentlich zugängliche Abstellplätze in Parkhäusern stehen heute in der Stadt Zürich zur Verfügung? Wie hat sich diese Anzahl in den letzten 10 Jahren verändert (bitte Zahlen für jedes Jahr aufgetrennt nach Stadtkreisen angeben)? Falls die Anzahl zugenommen hat, auf welcher rechtlichen Grundlage ist dies geschehen und wie beurteilt der Stadtrat diese Zunahme vor dem Hintergrund der bisherigen und zukünftigen Verkehrsplanung?
2. Am Wochenende und nachts findet auf weissen Parkplätzen keine Bewirtschaftung statt, obwohl wir heute grösstenteils in einer 24-Stunden-Gesellschaft leben. Dies wirkt überholt und anachronistisch. Weshalb werden die weissen Strassenparkplätze nicht rund um die Uhr und an allen Wochentagen – wie dies bei den öffentlich zugänglichen Abstellplätzen in Parkhäusern geschieht – bewirtschaftet? Sieht der Stadtrat hier Handlungsbedarf?
3. Wieviele Blaue Zonen-Parkplätze stehen heute in der Stadt Zürich zu Verfügung? Wie hat sich diese Anzahl in den letzten 10 Jahren verändert (bitte Zahlen für jedes Jahr angeben)? Falls die Anzahl zugenommen hat, auf welcher rechtlichen Grundlage ist dies geschehen?
4. Heute gelten für weisse Strassenparkplätze tiefere Tarife als für Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Dies ist inkonsequent, da Strassenparkplätze zu mehr Suchverkehr als Parkplätze in Parkhäusern führen und somit höhere externe Kosten verursachen. Zudem belegen Strassenparkplätze knappen öffentlichen Raum, der für andere Nutzungen wie Alleen, breitere Trottoirs oder Velospuren genutzt werden könnte. Weshalb gelten heute immer noch tiefere Tarife für weisse Strassenparkplätze als für Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern, obwohl die Teilstrategie Parkierung von 2003 die Angleichung an diejenigen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern verlangt? Der Stadtrat ist gewillt, die Motion 2011/219 entgegenzunehmen, welche für die Strassenparkplätze in der Innenstadt eine Preiserhöhung verlangt. Wäre der Stadtrat auch bereit, die Tarife für die weissen Parkplätze auf dem gesamten Stadtgebiet auf die Höhe der Tarife in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern anzuheben?



2 / 2

5. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz § 242 Abs. 2 hat die Parkierung für private Nutzungen im Normalfall ausserhalb des öffentlichen Grundes, d. h. auf Privatgrund, zu erfolgen. Ist der Stadtrat der Meinung, dass diese Vorgabe in der Stadt Zürich heute angesichts der grossen Zahl an blauen und weissen Strassenparkplätzen im Strassenraum bereits vollständig umgesetzt wird? Falls nein, welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um der Umsetzung dieser rechtlichen Grundlage in der Stadt Zürich vollständiger nachzukommen?

6. Bei Um- oder Neubauten müssen (oft gegen den Willen der Grundeigentümerschaft) gemäss städtischer Parkplatzverordnung (PPV) Pflichtparkplätze erstellt werden. Gleichzeitig bleibt die Anzahl der billigen Parkplätze in der umliegenden Blauen Zone unverändert. Was dazu führt, dass teuer erstellte private Parkplätze nicht genutzt oder nicht vermietet werden können. Als Folge müssen die nicht-kostendeckenden Garagenplätze mit den Wohnungsmieten quersubventioniert werden. Gleichzeitig ist der öffentliche Strassenraum in den Wohnquartieren durch die Anwohnerparkierung verstellt. Wie gross sind die Leerstände in Parkierungsanlagen für Wohnnutzungen Privater? Welche Preise können für private Abstellplätze für Wohnnutzungen in etwa verlangt werden? Können damit die Kosten für diese Abstellplätze gedeckt werden? Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diese unbefriedigende Situation zu ändern? Wäre es möglich, weisse Parkplätze oder Parkplätze der blauen Zonen in öffentliche Parkhäuser zu verschieben?

7. Der Zwang gemäss PPV ungenutzte und nicht-vermietbare Pflichtparkplätze zu erstellen bei gleichzeitigem Angebot von Billig-Parkplätzen im Strassenraum durch die Stadt könnte dieser als wirtschaftliche Schädigung Privater ausgelegt werden. Wurden diesbezüglich bereits Klagen gegen die Stadt Zürich angestrengt? Mit welchen finanziellen Schäden müsste die Stadt Zürich aufgrund solcher Klagen im schlimmsten Fall rechnen, welche zulasten der öffentlichen Hand gehen würden?

8. Gemäss der städtischen Richtlinien 722.140 für Verwaltungsparkplätze stellt die Stadt Zürich Mitarbeitenden und Besucherinnen und Besuchern von städtischen Dienststellen auch unentgeltlich Parkplätze zu Verfügung. Weshalb erhebt die Stadt Zürich nicht für alle Verwaltungsparkplätze Gebühren? Plant der Stadtrat, dies im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» zu ändern und überall Gebühren einzuführen? Im Vergleich zu sonstigen Mietpreisen für Parkplätze in der Stadt Zürich sind die heute geltenden Mietpreise für Verwaltungsparkplätze tief. Plant der Stadtrat deshalb für die bereits heute kostenpflichtigen Verwaltungsparkplätze die Tarife anzuheben? Gemäss den Richtlinien für Verwaltungsparkplätze ist das Gesundheits- und Umweltdepartement für das ökologische Controlling der Verwaltungsparkplätze zuständig. Welche Kennzahlen werden im Rahmen dieses Controllings ausgewertet? Führt dieses Controlling zu ökologischen Verbesserungen? Falls ja, welchen?

S. Brander