

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. August 2019

695.

Schriftliche Anfrage von Martina Zürcher und Andreas Egli betreffend Ausschreibung von Strassenbauprojekten gemäss Strassenverkehrsgesetz, Berücksichtigung der Ferien beim Ausschreibungstermin, Kriterien für die Quartierstrassen betreffend Bau der Trottoirs sowie Anforderungen an die Parkplätze in der Blauen Zone

Am 15. Mai 2019 reichten Gemeinderätin Martina Zürcher (FDP) und Gemeinderat Andreas Egli (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/202, ein:

In den vergangenen Wochen waren einige Strassenbauprojekte mit Mitwirkung der Bevölkerung nach § 13 des Strassenverkehrsgesetzes des Kantons Zürich ausgeschrieben.

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

1. Wieso wird bei der Ausschreibung zu Mitwirkungsverfahren der Bevölkerung nicht auf Schulferien geachtet, in welchen viele Personen abwesend sind? (Konkretes Beispiel ist das Strassenbauprojekt Segantinistrasse, welche bis zur Hausnummer 216 reicht und am 24.4.2019 in der Woche nach Ostern ausgeschrieben worden ist.)
2. Wie viele Einwendungen sind pro Strassenbauprojekt nach § 13 StrG für die bis jetzt im 2019 ausgeschrieben Projekte eingegangen? Bitte um Angabe pro Projekt.
3. Wie breit wurden bisher die Trottoirs in Quartierstrassen (Zone 30) gebaut und wie sieht dies in Zukunft aus?
4. Aufgrund welcher Kriterien erhält eine Quartierstrasse ein einseitiges und wann ein zweiseitiges Trottoir und in welcher Breite?
5. Wie viele Anwohnerparkkarten und wie viele blaue Zone-Parkplätze gibt es pro Quartier (Postleitzahl) in den letzten drei Jahren?
6. Welcher Abbau an blauer Zone ist pro Quartier in nächster Zeit geplant und aus welchen Gründen? Wie wird vorher die Auslastung ermittelt?
7. Wie beurteilt der Stadtrat den Umstand, dass die Reduktion der blauen Zonen-Parkplätze auch diejenige Bevölkerungsgruppe trifft, die sich keine Parkmöglichkeit auf Privatgrund leisten kann?
8. Wie wird bei der Bedarfsermittlung der blaue Zone-Parkplätze die ÖV-Anbindung, die Hanglage und das anässige Gewerbe der entsprechenden Strasse berücksichtigt?
9. Wie beurteilt die Stadt den Nutzen der beidseitigen oder versetzten blauen Zone als einfache und billige geschwindigkeitsreduzierende Massnahme in den Quartierstrassen vor allem für vierrädrige Fahrzeuge?
10. Wie sieht der Stadtrat die Möglichkeit, im Zusammenhang mit Strassenbauprojekten mit Werkleitungsbau auf den blauen Zonen-Parkplätzen Ladesäulen für Elektroautos zu errichten, damit der Umstieg auf Elektroautos auch für diejenigen Anwohnenden erleichtert wird, welche über keine Lademöglichkeit auf Privatgrund verfügen?
11. Mit welchem Anteil der privaten Parkplätze in Tiefgaragen und Garagenboxen rechnet der Stadtrat, dass sie anderweitig benutzt werden (z.B. als Werkstatt, Lagerraum, Veloabstellplatz, Carsharing-Parkplatz etc.)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage auf Antrag wie folgt:

Zu Frage 1 («Wieso wird bei der Ausschreibung zu Mitwirkungsverfahren der Bevölkerung nicht auf Schulferien geachtet, in welchen viele Personen abwesend sind? (Konkretes Beispiel ist das Strassenbauprojekt Segantinistrasse, welche bis zur Hausnummer 216 reicht und am 24.4.2019 in der Woche nach Ostern ausgeschrieben worden ist.»):

Bei Planaufgaben wird darauf geachtet, dass es keine oder nur minimale Überschneidungen mit Schulferien gibt. Minimale Überschneidung bedeutet, dass der grössere Anteil der Auflage nicht während den Ferien stattfindet. So finden z. B. während den Sommerferien und den Weihnachtsferien gar keine Planaufgaben statt. Während den übrigen Ferien (Sport-, Frühlings- und Herbstferien) wird eine Überlappung von rund einer Woche akzeptiert. Dies war auch bei der Segantinistrasse der Fall. Wenn während allen Schulferien keine Planaufgaben

erfolgen könnten, hätte dies negative Auswirkungen auf den Projektverlauf und die Termine. Ausserdem sind die Planaufgaben im Internet verfügbar. Unter Voraussetzung eines Internetanschlusses sind sie ortsunabhängig abrufbar.

Zu Frage 2 («Wie viele Einwendungen sind pro Strassenbauprojekt nach § 13 StrG für die bis jetzt im 2019 ausgeschriebenen Projekte eingegangen? Bitte um Angabe pro Projekt.»):

Folgende Projekte wurden seit Anfang 2019 gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) öffentlich aufgelegt:

Projekt	Anzahl Einwendungen
Segantinstrasse	144
Kettberg	61
Aemterstrasse	5
Schwamendingenstrasse	4
Katzenbachstrasse	3
Uetlibergstrasse	2
Limmattalstrasse, Haltestelle Meierhofplatz	1
Widmerstrasse	1
Wasserwerkstrasse	0

Zu Frage 3 («Wie breit wurden bisher die Trottoirs in Quartierstrassen (Zone 30) gebaut und wie sieht dies in Zukunft aus?»):

Die Dimensionierung von Gehwegen ist in der VSS-Norm SN 640 070 «Fussgängerkehr» geregelt. Ergänzend sind die folgenden Faktoren zu berücksichtigen: behördenverbindliche Planungsinstrumente wie Richtplan oder Alleenkonzept, die stadträumliche Situation, die vorhandenen Nutzungen, die Fussgängerdichte sowie die Notwendigkeit der maschinellen Reinigung. Im Regelfall wird eine Breite von 2 bis 2,50 m angestrebt. Falls genügend Platz vorhanden ist, werden Gehwege bei entsprechenden Bedürfnissen auch breiter geplant.

Zu Frage 4 («Aufgrund welcher Kriterien erhält eine Quartierstrasse ein einseitiges und wann ein zweiseitiges Trottoir und in welcher Breite?»):

Die Normalien über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien) des Kantons Zürich legen die Rahmenbedingungen fest, wann ein Gehweg notwendig ist. Um ein möglichst durchgängiges Fusswegnetz von hoher Qualität anbieten zu können, wird ein beidseitiger Gehweg angestrebt. Dieser ist aber nicht in jedem Fall zwingend erforderlich oder umsetzbar.

Zu Frage 5 («Wie viele Anwohnerparkkarten und wie viele blaue Zone-Parkplätze gibt es pro Quartier (Postleitzahl) in den letzten drei Jahren?»):

Die geforderten Zahlen werden alle zwei Jahre erhoben und sind für die Jahre 2015 und 2017 verfügbar; das aktuelle Jahr 2019 wird im Jahr 2020 verfügbar sein.

Postleitzahl (Verkehrszone DAV)	Anwohnerparkkarten 2015	Blaue Zone PP 2015
8002	1543	1376
8003	2086	1651
8004	2592	1956
8005	1277	977
8006	2243	2255
8008	2222	1702
8032	2958	2341
8037	1561	1573
8038	1952	1905
8041	410	524
8044	1083	861

8045	804	834
8046	1130	945
8047	1169	1179
8048	2064	2094
8049	1480	1796
8050	1687	1449
8051	1468	1700
8052	1350	1492
8053	702	1015
8055	1423	1152
8057	1963	2730
8064	128	157

Postleitzahl (Verkehrszone DAV)	Anwohnerparkkarten 2017	Blaue Zone PP 2017
8002	1489	1344
8003	2040	1626
8004	2527	2140
8005	1244	1003
8006	2243	2211
8008	2225	1722
8032	3020	2337
8037	1550	1565
8038	1903	1854
8041	396	520
8044	1109	895
8045	783	828
8046	1121	921
8047	1220	1124
8048	2066	2063
8049	1476	1727
8050	1656	1448
8051	1512	1647
8052	1314	1454
8053	729	1004
8055	1369	1138
8057	1937	2728
8064	129	151

Zu Frage 6 («Welcher Abbau an blauer Zone ist pro Quartier in nächster Zeit geplant und aus welchen Gründen? Wie wird vorher die Auslastung ermittelt?»):

Bei allen Strassenbauprojekten wird unter anderem die Situation der Blauen Zonen überprüft. Ob dabei Parkplätze reduziert werden, hängt u. a. damit zusammen, ob es Bedürfnisse an den Strassenraum gibt, die gemäss gültigen gesetzlichen Grundlagen, Normen und Planungsinstrumenten (z. B. Richtplanung) zu berücksichtigen sind. Parkplätze in der Blauen Zone werden meistens aus zwei Gründen aufgehoben:

- Um richtplanerische Vorgaben umzusetzen, wie beispielsweise die Schaffung einer Velo-Verbindung oder ein normgerechter Strassenausbau;
- Soweit in einem Strassenabschnitt zusätzlich private Parkplätze von Ersatzneubauten erstellt werden.

Die Auslastung der Blauen Zone wird über das Verhältnis von Anwohnerparkkarten und Blaue-Zone-Parkplätze pro Verkehrszone ermittelt (siehe hierzu die Zusammenstellung zu Frage 5).

Zu Frage 7 («Wie beurteilt der Stadtrat den Umstand, dass die Reduktion der blauen Zonen-Parkplätze auch diejenige Bevölkerungsgruppe trifft, die sich keine Parkmöglichkeit auf Privatgrund leisten kann?»):

Gemäss § 243 Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) haben grundsätzlich alle privaten Nutzungen ihren Parkplatzbedarf auf Privatgrund abzudecken. Die Zahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Personenwagen regelt die Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, AS 741.500). Bei Neubauten mit eigener Tiefgarage reduziert sich der Bedarf an Parkplätzen im öffentlichen Raum. Eine angemessene Kompensation ist angezeigt, zumal dies auch der Auslastung der Tiefgaragen dient. Hinzu kommt, dass der Anteil der Haushalte mit eigenem Auto in der Stadt Zürich sinkt; d. h. der Anteil an Velofahrenden und Zufussgehenden nimmt zu. Diese wiederum brauchen Platz, der nicht zuletzt auch durch nicht benötigte Parkplatzflächen geschaffen werden kann.

Zu Frage 8 («Wie wird bei der Bedarfsermittlung der blaue Zone-Parkplätze die ÖV-Anbindung, die Hanglage und das ansässige Gewerbe der entsprechenden Strasse berücksichtigt?»):

Blaue Zonen haben dort ihre Berechtigung, wo es Liegenschaften gibt, die aufgrund ihres Alters über keine oder ungenügende eigene Parkplätze verfügen. Werden diese Liegenschaften ersetzt, müssen die privaten Abstellplätze auf Privatgrund abgedeckt werden. Die Anzahl erforderlicher privater Abstellplätze gemäss Parkplatzverordnung ist u. a. abhängig von der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, der Zentralität der Lage und der Strassenkapazität (Erschliessungsqualität). Durch das Erstellen der erforderlichen privaten Abstellplätze auf Privatgrund reduziert sich entsprechend der Bedarf an Parkplätzen in der Blauen Zone auf öffentlichem Grund. Zur Bestimmung des Kompensationspotenzials für Blaue Zonen wird der Gewerbeanteil, das Alter der Gebäude im Umfeld wie auch der Parkierungsdruck in der Blauen Zone berücksichtigt.

Zu Frage 9 («Wie beurteilt die Stadt den Nutzen der beidseitigen oder versetzten blauen Zone als einfache und billige geschwindigkeitsreduzierende Massnahme in den Quartierstrassen vor allem für vierrädrige Fahrzeuge?»):

Das Anbringen von versetzter Parkierung kann im Vergleich zur einseitigen Parkierung dazu führen, dass die Geradlinigkeit des Strassenbilds unterbrochen wird. Dies führt zu einer für die Autofahrenden unübersichtlicheren Situation und in der Regel dazu, dass sich die gefahrenen Geschwindigkeiten reduzieren. Ob versetzte Parkierung an einer bestimmten Örtlichkeit als Verkehrsberuhigungsmassnahme in Frage kommt, hängt von diversen Faktoren ab. Versetzte Parkierung hat Nachteile bei Fusswegquerungen (insbesondere Schulwegquerungen) betreffend Übersichtlichkeit und reduziert den Komfort und die Sicherheit für Velofahrende.

Durchgehende beidseitige Parkierung hat dagegen kaum eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung. Der Eindruck eines geradlinigen, einsehbaren Streckenverlaufs wird durch beidseitige Parkierung eher gestärkt. Um eine durchgehend beidseitige Parkierung umsetzen zu können, muss das Kreuzen zweier PW auch zwischen der Parkierung möglich sein.

Zu Frage 10 («Wie sieht der Stadtrat die Möglichkeit, im Zusammenhang mit Strassenbauprojekten mit Werkleitungsbau auf den blauen Zonen-Parkplätzen Ladesäulen für Elektroautos zu errichten, damit der Umstieg auf Elektroautos auch für diejenigen Anwohnenden erleichtert wird, welche über keine Lademöglichkeit auf Privatgrund verfügen?»):

Der Aufbau einer Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund ist nicht geplant (siehe den Bericht zum Querschnittsthema Elektromobilität; Beilage zu GR Nr. 2017/26).

Zu Frage 11 («Mit welchem Anteil der privaten Parkplätze in Tiefgaragen und Garagenboxen rechnet der Stadtrat, dass sie anderweitig benutzt werden (z.B. als Werkstatt, Lagerraum, Veloabstellplatz, Carsharing-Parkplatz etc.)?»):

Sofern der Minimalbedarf gemäss Parkplatzverordnung nicht unterschritten wird, können Parkplätze zum Beispiel auch als Lagerraum oder Veloabstellplatz genutzt werden. Entsprechende Erhebungen zu anderweitigen Nutzungen von Parkplätzen wurden nicht durchgeführt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti