

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Juni 2019

482.

Interpellation von Sven Sobernheim und Ann-Catherine Nabholz betreffend Parkplatzpolitik der Stadt, Beurteilung des Konflikts zwischen privat erstellten Pflichtparkplätzen und dem Angebot der Blauen Zone und des sich daraus ergebenden möglichen Handlungsbedarfs

Am 5. Dezember 2018 reichten Gemeinderätin Ann-Catherine Nabholz und Gemeinderat Sven Sobernheim (beide GLP) folgende Interpellation, GR Nr. 2018/484, ein:

Die Stadt Zürich hat, wenn es um das Parkieren in der Stadt geht, verschiedene Rollen, welche teilweise im Konflikt stehen. Einerseits ist sie Behörde, welche verfügt wie viele Parkplätze im Minimum bzw. Maximum eine (Neu)baute aufweisen muss bzw. darf (Parkplatzverordnung). Dies ist z.B. auch bei Wohnbauten der Fall. Gleichzeitig ist sie aber auch der grösste Anbieter von Parkplätzen in der Stadt Zürich (blaue Zone). Insbesondere für Anwohnende.

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

1. Wie beurteilt der Stadtrat den Konflikt zwischen privat erstellten Pflichtparkplätzen und dem Angebot der blauen Zone?
2. Der Stadtrat hat im kommunalen Richtplan angekündigt, dass er Parkplätze der blauen Zone demarkieren will, wenn nebenan (viele) neue private Parkplätze entstehen. Ist der Stadtrat überzeugt, dass sich so das Problem lösen lässt und nicht (in entferntere) Strassenzüge verlagert?
3. Wie beurteilt der Stadtrat den Preisunterschied zwischen der blauen Zone und der privaten Parkierung?
4. Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, dass die blaue Zone die privaten Parkplätze nur ergänzt und nicht konkurrenziert?
5. Hat der Stadtrat Anfragen von privaten Bauherren zum demarkieren der blauen Zone? Wenn ja, wie viele pro Jahr?
6. Sieht der Stadtrat selbst Handlungsbedarf bei den Berechtigten, welche in der blauen Zone unbeschränkt parkieren dürfen?
7. Die Stadt Biel kennt ein System, wonach nur Personen in der blauen Zone parkieren dürfen, welche privat keinen Parkplatz finden. Ist dem Stadtrat das System bekannt? Wie beurteilt der Stadtrat dieses System?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die stetig zunehmende Motorisierung hat dazu geführt, dass die Stadt Zürich – wie viele andere Städte auch – Blaue Zonen mit Anwohnerbevorzugung einführt. Damit konnte ein Beitrag zum Lärmschutz, zur Luftreinhaltung und somit zur Erhöhung der Wohnqualität geleistet werden. Darüber hinaus wurde auch eine Verbesserung des Parkplatzangebots für Besuchende und die Kundschaft von Gewerbebetrieben angestrebt. 1989 wurde in Hottingen die erste Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung markiert. Mittlerweile sind Blaue Zonen mit Anwohnerbevorzugung in Ballungsgebieten der Schweiz zum Standard geworden.

Im Zuge von Ersatzneubauten sind gemäss der Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, AS 741.500) Pflichtparkplätze zu erstellen, die den Parkplatzbedarf dieser Bauten grundsätzlich abdecken, sodass deren Benutzerinnen und Benutzer ihre Fahrzeuge ausserhalb des öffentlichen Grunds abstellen können.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Wie beurteilt der Stadtrat den Konflikt zwischen privat erstellten Pflichtparkplätzen und dem Angebot der blauen Zone?»):

Die Parkplätze der Blauen Zone in der Umgebung von privaten Pflichtparkplätzen können durchaus als Konkurrenz zu diesen betrachtet werden, und es kann punktuell ein Überangebot an wohnungsbezogenen Parkplätzen entstehen. Dies ist dem Stadtrat bewusst. Er verweist

auf zwei Hebel, die einer unerwünschten Konkurrenz entgegenwirken. Einerseits hat der Gemeinderat im Rahmen der letzten Teilrevision der Parkplatzverordnung 2015 die Ansätze für Wohn-Parkplätze reduziert. Es müssen und dürfen also weniger Parkplätze für Wohnnutzungen erstellt werden. Andererseits wurde bereits 2014 im Rahmen von «Stadtverkehr 2025» das Projekt «Kompensation Blaue Zonen-Parkplätze» gestartet. Es bezweckt die kompensatorische Aufhebung von Blaue Zonen-Parkplätzen, wenn Altbauten ohne eigene Parkplätze durch solche mit Pflichtparkplätzen ersetzt werden und im Strassenraum andere Bedürfnisse (wie etwa Velorouten oder Alleen) vorhanden sind. Somit kommt es zu einer kontinuierlichen Verlagerung der wohnungsbezogenen Parkplätze vom öffentlichen Grund auf Privatgrund sowie zu einer Umnutzung des Strassenraums.

Zu Frage 2 («Der Stadtrat hat im kommunalen Richtplan angekündigt, dass er Parkplätze der blauen Zone demarkieren will, wenn nebenan (viele) neue private Parkplätze entstehen. Ist der Stadtrat überzeugt, dass sich so das Problem lösen lässt und nicht (in entferntere) Strassenzüge verlagert?»):

Mit der kompensatorischen Aufhebung von Blaue Zonen-Parkplätzen reduziert der Stadtrat das Gesamtangebot an wohnungsbezogenen Parkplätzen auf ein nachfragegerechtes Niveau. Die Halterinnen und Halter von Autos bleiben aber frei in ihrer individuellen Entscheidung, einen privaten Abstellplatz zu mieten oder mittels einer Anwohnerparkkarte in einer (möglicherweise etwas entfernteren) Blauen Zone zu parkieren. Anders als bei einem privaten Abstellplatz ist in der Blauen Zone nicht garantiert, dass ein freies Parkfeld zur Verfügung steht. Es ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der Angebotsentwicklung eine Verschiebung hin zur Parkierung auf Privatgrund ergibt.

Zu Frage 3 («Wie beurteilt der Stadtrat den Preisunterschied zwischen der blauen Zone und der privaten Parkierung?»):

Beim Preisunterschied ist auch der Qualitätsunterschied der beiden Angebote zu berücksichtigen. Auf der einen Seite steht ein reservierter privater Abstellplatz in einer oftmals abschliessbaren und witterungsgeschützten Garage. Auf der anderen Seite, der Blauen Zone, steht die Befugnis, sein Auto in einem definierten Gebiet auf einer öffentlichen Strasse abstellen zu dürfen; eine Garantie auf einen Parkplatz gibt es dabei aber nicht.

Insgesamt zeigt sich, dass es bei den privaten, wohnungsbezogenen Abstellplätzen oft Leerstände gibt, während der Nachfragedruck bei der Blauen Zone hoch ist. Es ist auch anzumerken, dass die Anwohnerparkkarte in der Stadt Zürich im Vergleich zu anderen Städten günstig ist, v. a. unter Berücksichtigung der Tatsache, dass viele andere Städte sogenannte «Nachtparkgebühren» erheben.

Vor diesem Hintergrund ist der Stadtrat bereit, den Preis für die Anwohnerparkkarte zu überprüfen.

Zu Frage 4 («Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, dass die blaue Zone die privaten Parkplätze nur ergänzt und nicht konkurrenziert?»):

Wie zu Frage 3 ausgeführt, erachtet der Stadtrat die Gebührenbemessung als ein prüfenswertes Steuerungsinstrument. Eine weitere Möglichkeit bestünde grundsätzlich auch in der Anknüpfung an fehlende Parkierungsmöglichkeiten in den jeweiligen Liegenschaften der Geschützten, wie das in Biel der Fall ist (s. Antwort zu den Fragen 6 und 7).

Zu Frage 5 («Hat der Stadtrat Anfragen von privaten Bauherren zum demarkieren der blauen Zone? Wenn ja, wie viele pro Jahr?»):

Diesbezügliche Anfragen von privaten Bauherrschaften sind weder beim Tiefbauamt noch bei der Dienstabteilung Verkehr bekannt. Demgegenüber gehen jährlich mehrere Beanstandungen von Anwohnenden ein, wonach zu wenig Parkplätze der Blauen Zone zur Verfügung stehen würden.

Zu den Fragen 6 und 7 («Sieht der Stadtrat selbst Handlungsbedarf bei den Berechtigten, welche in der blauen Zone unbeschränkt parkieren dürfen?»); («Die Stadt Biel kennt ein System, wonach nur Personen in der blauen Zone parkieren dürfen, welche privat keinen Parkplatz finden. Ist dem Stadtrat das System bekannt? Wie beurteilt der Stadtrat dieses System?»):

Es ist dem Stadtrat bekannt, dass die Stadt Biel den Anwohnenden nur dann eine Parkkarte abgibt, wenn eine Bestätigung der Immobilienverwaltung bzw. der Vermieterschaft eingereicht wird, wonach am Wohnsitz keine private Parkmöglichkeit zur Verfügung steht. Dabei muss jedes Gesuch manuell überprüft werden. In gewissen Konstellationen sind darüber hinaus weitere Abklärungen erforderlich, teilweise auch vor Ort. Mit dem Bieler System ist also ein erhöhter Administrativaufwand verbunden. Dies nicht nur auf Seite der Bewilligungsbehörde, sondern auch für die Gesuchstellenden und Immobilienverwaltungen. Die Stadt Biel verzichtet daher auf eine jährliche Überprüfung der rund 2000 Anwohnerparkkarten und überprüft die einmal erteilten Berechtigungen nur sporadisch.

Die Stadt Zürich gibt pro Jahr rund 34 500 Parkkarten an Anwohnende ab, die jährlich erneuert werden. Es handelt sich um ein weitgehend automatisiertes Massengeschäft, bei dem die Rechtsprechung das berechnete Interesse der Bewilligungsbehörde, den Vollzugsaufwand aus Praktikabilitätsgründen zu beschränken, bereits mehrfach bestätigt hat. Das Bieler System hätte in der Stadt Zürich eine grundlegende Neuausrichtung des Bewilligungswesens zur Folge, die mit Mehrkosten verbunden wäre, für Personal, Schalterräumlichkeiten und IT-Struktur.

Aus diesen Gründen erachtet der Stadtrat das Bieler System für die Verhältnisse in der Stadt Zürich als nicht praktikabel.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti