



## Beschluss des Stadtrats

vom 26. Februar 2025

GR Nr. 2024/567

### Nr. 443/2025

#### **Schriftliche Anfrage von Sandro Gähler, Reis Luzhnica und Anna Graff betreffend Senkrechtparkfelder an Velovorzugsrouten (VVR), Anzahl Parkfelder, Erstellung eines Registers, Anpassung oder Streichung der Parkfelder bei Liegenschaften von Liegenschaften Stadt Zürich und Immobilien Stadt Zürich und rechtliche Mittel für eine Anpassung bei im Baurecht vergebenen Parzellen**

Am 4. Dezember 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Sandro Gähler, Reis Luzhnica und Anna Graff (alle SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/567, ein:

Die Velostandards der Stadt Zürich verlangen, dass an Velovorzugsrouten (VVR) aus Sicherheitsgründen alle Senkrechtparkfelder entfernt werden. Dies ist im Rahmen von Strassenbauprojekten jedoch nur für Parkfelder auf der Strassenparzelle möglich. Senkrechtparkfelder, welche sich auf angrenzenden privaten Parzellen befinden, können auf diesem Weg nicht aufgehoben werden, denn es gilt der Bestandsschutz. Ein unrühmliches Beispiel dafür ist die städtische Siedlung Lochergut, welche an der Sihlfeldstrasse vor den Gebäuden 86 und 88 nicht weniger als 22 Senkrechtparkfelder aufweist. Die Eigentümerinnen dürfen aber aus freiem Willen diese Parkplätze anpassen, zum Beispiel mittels Ersatz durch Längsparkplätze, deren Ersatz woanders, oder deren ersatzloser Aufhebung.

Wir bitten den Stadtrat, dazu die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Weiss die Stadt, wie viele Parzellen in ihrem Eigentum an WR angrenzen, solche problematischen Senkrechtparkfelder aufweisen, und wie viele davon?
2. Falls ja, bitte um eine Veröffentlichung einer entsprechenden Liste.
3. Falls nein, kann ein entsprechendes Register erstellt werden?
4. Gibt es bei LSZ und IMMO die Absicht, Senkrechtparkfelder bei ihren Liegenschaften anzupassen oder zu streichen, damit sie ein geringeres Sicherheitsrisiko für die WR darstellen?
5. Gibt es rechtliche Mittel, um bei im Baurecht vergebenen Parzellen eine solche Anpassung von den Baurechtseigentümer\*innen einzufordern?

#### **Einleitende Bemerkungen**

Bei der Planung und Projektierung der Velovorzugsrouten werden die seit Frühling 2024 geltenden Velostandards der Stadt Zürich ([Velostandards Stadt Zürich | Stadt Zürich](#)) angewendet, die unter Federführung des Tiefbauamts erarbeitet wurden. In den Velostandards sind folgende Grundsätze im Umgang mit der Parkierung entlang einer Velovorzugsroute (VVR) festgelegt:

- Um die angestrebten Fahrbahnbreiten von  $\geq 4,80$  m einer VVR zu gewährleisten, sind bei Bedarf Parkfelder aufzuheben.
- Beträgt die Fahrbahnbreite mindestens 7,55 m, können Längsparkfelder markiert werden. In Abstimmung auf die umliegenden Nutzungen sind punktuell Anlieferungs- und Güterumschlagsfelder zu markieren.



2/3

- Zu Längsparkfeldern muss ein Sicherheitsabstand von 0,75 m eingehalten werden. Dieser kann mit dem grünen FGSO-Band (FGSO: Farbliche Gestaltung Strassenoberflächen) sichtbar gemacht werden.
- Parkfelder sollen auf einer Fahrbahnseite angeordnet werden. Weisse Längsparkfelder sind idealerweise in Überlänge zu markieren, um das Manövrieren zu vereinfachen.
- Versetzte Parkierung auf kurzen Abschnitten sowie Schräg- und Senkrechtparkierung sind auf öffentlichem Grund nicht anzuordnen.
- Bei der Anordnung von Längsparkfeldern entlang von Einbahnstrassen ist insbesondere auch das Signalisationskonzept Velovorzugsrouten Stadt Zürich (<https://www.stadt-zuerich.ch/de/aktuell/publikationen/2023/signalisationskonzept-velovorzugsrouten-stadt-zuerich.html>) zu beachten.

Wie im einleitenden Text der Schriftlichen Anfrage festgestellt, beziehen sich die Aussagen in den Velostandards zur Senkrechtparkierung auf den öffentlichen Grund und den Abstand zur Fahrbahn. Dennoch müssen bei der Planung jeder einzelnen VVR orts- und situationsspezifische Lösungen gefunden und die Anforderungen der Velofahrenden mit anderen Bedürfnissen und Vorgaben in Einklang gebracht werden (Interessensabwägung). In jedem Fall wird die Parkierungssituation entlang der Veloroute abschnittsweise analysiert und beurteilt. Auf öffentlichem Grund ist Senkrechtparkierung direkt an bzw. auf der Fahrbahn zu vermeiden, da die Sicht von rückwärts ausfahrenden Fahrzeuglenkenden eingeschränkt ist und das Parkmanöver auf der Fahrbahn stattfindet, was als sicherheitskritisch einzustufen ist. Bei grösseren Abständen, wie sie auf privatem Grund meist der Fall sind, kann eine ausreichende Sicht gewährleistet sein. Für die Beurteilung der Velosicherheit ist auch relevant, wie häufig die Parkfelder von unterschiedlichen Fahrzeugen belegt werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen beantwortet der Stadtrat die Fragen wie folgt:

### **Zu Fragen 1 und 2**

**Weiss die Stadt, wie viele Parzellen in ihrem Eigentum an VVR angrenzen, solche problematischen Senkrechtparkfelder aufweisen, und wie viele davon? Falls ja, bitte um eine Veröffentlichung einer entsprechenden Liste.**

Es gibt in der Stadt Zürich keine Liste bzw. Statistik aller Senkrechtparkfelder entlang des gesamten Velovorzugsrouten-Netzes. Die VVR werden orts- und situationsspezifisch geplant und umgesetzt. Wie bereits aufgeführt, erfolgt die Beurteilung situationsspezifisch, wobei im Rahmen der Interessensabwägung das Sicherheitsrisiko für Velofahrende beurteilt (Sichtweiten, Häufigkeit der Wechsel auf Parkplätzen, etc.) und mit anderen Anforderungen abgewogen wird. In den allermeisten Fällen werden die bis anhin senkrecht angeordneten Parkfelder auf öffentlichem Grund (blaue Zone und weisse Parkplätze) aufgehoben oder in Längsparkierfelder umgewandelt. Dies wurde z. B. an der Mühlebachstrasse auf Höhe der Hausnummer 41 umgesetzt.

### **Frage 3**

**Falls nein, kann ein entsprechendes Register erstellt werden?**

Der Stadtrat erachtet die Erstellung einer solchen Zusammenstellung oder Statistik als nicht notwendig und den damit verbundenen Aufwand als unverhältnismässig, weshalb dieses Anliegen nicht umgesetzt werden soll.



3/3

**Frage 4**

**Gibt es bei LSZ und IMMO die Absicht, Senkrechtparkfelder bei ihren Liegenschaften anzupassen oder zu streichen, damit sie ein geringeres Sicherheitsrisiko für die VVR darstellen?**

Anpassungen der Umgebungsgestaltung im Kontext von Parkfeldern bei städtischen Bauten sind unter Berücksichtigung der Parkplatzverordnung (PPV) mit teils erheblichen Planungs- und Baukosten verbunden und können ein Baubewilligungsverfahren auslösen. In der Regel finden solche Anpassungen deshalb im Rahmen von Gesamtinstandsetzungen und Umbauten statt. Für die kommunale Wohnsiedlung Lochergut laufen beispielsweise Vorbereitungen für eine künftige Gesamtinstandsetzung mit möglicher Optimierung der Situation Sihlfeldstrasse.

**Frage 5**

**Gibt es rechtliche Mittel, um bei im Baurecht vergebenen Parzellen eine solche Anpassung von den Baurechtseigentümer\*innen einzufordern?**

Für Baurechte kann eine Verpflichtung zur Aufhebung oder Verlegung von Parkfeldern auf dem Baurechtsgrundstück nur bei einer Neuvergabe oder Verlängerung eines bestehenden Baurechtsvertrags aufgenommen werden.

Laufende Baurechtsverträge können nur mit Zustimmung der Baurechtsnehmenden angepasst werden. Eine einseitige Vertragsanpassung und nachträgliche Aufnahme von zusätzlichen Verpflichtungen durch die Stadt als Baurechtsgeberin sind nicht möglich.

Im Namen des Stadtrats  
Der Stadtschreiber  
Thomas Bolleter