

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

18.04.2007

**441.**

### **Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Balthasar Glättli betreffend Parkierungsanlage Heinrichstrasse, Luftqualität und Parkplätze**

Am 24. Januar 2007 reichten die Gemeinderäte Markus Knauss und Balthasar Glättli (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2007/36 ein:

Ende 2006 bewilligte die Bausektion des Zürcher Stadtrates in der Zusammensetzung Martelli, Waser, Neukomm den Umbau einer sich in städtischem Besitz befindlichen Parkierungsanlage an der Heinrichstrasse. Gemäss Bauentscheid sind „der bestehenden Parkierungsanlage (...) heute keine anrechenbaren Nutzflächen zugeordnet. Bei einer Veränderung verlieren Parkplätze generell ihre Bestandesgarantie.“

Trotz des fehlenden Bedarfsnachweises bewilligte der Gemeinderat den Kredit für diesen Umbau. Diese Anlage scheint aber symptomatisch für weitere Anlagen zu stehen, denn Herr Stadtrat Martin Waser äusserte sich schon verschiedentlich dahingehend, dass in der Stadt Zürich rund 20 000 Parkplätze auf öffentlichem und privatem Grund bestünden, für die gemäss Parkplatzverordnung der Stadt Zürich kein nutzungsbezogener Nachweis erbracht werden könne. Gerade beim Verkehr ortet aber der städtische Umweltbericht Handlungsbedarf. Die Stickstoffoxid-Belastungen der Luft seien zu hoch, die Konzentrationen der gesundheitlich bedenklichen Feinpartikel PM10 lägen über den erlaubten Grenzwerten und die Lärmbelastungen hätten sogar zugenommen.

Wir fragen den Stadtrat in diesem Zusammenhang an:

1. Ist es nach wie vor das Ziel des Zürcher Stadtrats, der Bevölkerung der Stadt Zürich nicht gerade saubere Luft, aber doch immerhin eine Luftqualität anzubieten, welche zumindest den Grenzwerten der Luftreinhalteverordnung genügt?
2. Welchen Beitrag zur lufthygienischen Sanierung misst die Umweltdelegation des Zürcher Stadtrates (Neukomm, Waser, Türler) der Beibehaltung bzw. Aufhebung von Parkplätzen zu, für die kein nutzungsbezogener Nachweis erbracht werden kann? Wie ist insbesondere die Beibehaltung der Parkierungsanlage an der Heinrichstrasse in dieser Hinsicht zu bewerten? Warum wurde die Parkierungsanlage an der Heinrichstrasse nicht ganz einfach ersatzlos aufgehoben?
3. Wo befinden sich die rund 20 000 Parkplätze, die gemäss Aussagen von Stadtrat Martin Waser in Bezug auf die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich zu viel aufrecht erhalten und betrieben werden (gebeten wird um eine Auflistung nach Stadtkreisen und der Differenzierung nach privaten Parkplätzen und solchen, die sich im Besitz öffentlicher Gemeinwesen befinden)?
4. Bei welchen dieser Parkierungsanlagen beträgt der Parkplatzüberhang mehr als 50 Plätze (gebeten wird um eine genaue Ortsbezeichnung)?
5. Welche Strategie verfolgt der Zürcher Stadtrat zur Aufhebung der sich im Privatbesitz befindlichen überzähligen Parkplätze?
6. Welche Strategie verfolgt der Zürcher Stadtrat zur Aufhebung der sich im Besitz der öffentlichen Hand befindlichen überzähligen Parkplätze, insbesondere auch dort, wo die Anzahl der überzähligen Parkplätze pro Einzelanlage 50 Plätze übersteigt?
7. Ein spezielles Ärgernis stellen diejenigen Parkplätze in Schulhöfen dar, die nicht separat als Parkplätze angelegt worden sind. Die parkierten Autos überstellen hier die Pausenplätze. Gebeten wird deshalb um eine Auflistung aller Schulanlagen, wo der erwähnte Sachverhalt zutrifft. Bestehen für diese Parkplätze auf Pausenplätzen von Schulen jeweils baurechtliche Bewilligungen? Sollte es Schulanlagen geben, wo dies nicht der Fall ist, so wird um Aufklärung darüber gebeten, weshalb keine Bewilligungen vorliegen und wie der Stadtrat diesen Missstand beheben will.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Die Belastung der Umgebungsluft mit Schadstoffen wie Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstaub und Ozon stellt ein ernsthaftes Problem für Gesundheit und Umwelt dar. Selbstverständlich ist es nach wie vor das Ziel des Stadtrates von Zürich, die Luftqualität weiter zu

verbessern, insbesondere auch durch den konsequenten Vollzug der Bestimmungen der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) bei Planungs- und Bauvorhaben. Das Ziel der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der LRV kann der Stadtrat aber nicht aus eigener Kraft erreichen. Die Entscheidungskompetenzen für wichtige, langfristig angelegte Massnahmen in den relevanten Bereichen (Verkehr, Abgasvorschriften für Fahrzeuge) sind auf Stufe Kanton oder Bund angesiedelt. Der Stadtrat wirkt auf unterschiedlichen Ebenen und Wegen darauf hin, dass Kanton und Bund in allen relevanten Politikfeldern Beiträge zur Erreichung der Zielsetzungen der Luftreinhalte-Verordnung leistet.

**Zu Frage 2:** Basierend auf dem Verkehrskataster (Lärmkataster, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich) hat der Personenwagenverkehr auf dem Stadtgebiet im Jahr 2005 rund 500 t Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und 93 t Feinstaub (PM10) emittiert. Proportional umgelegt entspricht ein Überhang von 20 000 PP, bzw. 7 Prozent des Parkplatz-Gesamtbestandes, unter Berücksichtigung der Startemissionen (Wegfahrt von Parkplätzen auf Stadtgebiet) einer Emissionsfracht von rund 31 t NO<sub>x</sub> und 6,5 t PM10 pro Jahr. Der Personenwagenverkehr ist auf dem Stadtgebiet für rund 40 Prozent der Stickoxidemissionen und 60 Prozent der PM10-Emissionen (einschliesslich Aufwirbelungen) aus dem Verkehr verantwortlich. Eine „sofortige“ Aufhebung von 20 000 Parkplätzen wird direkt an der Strasse im Mittel eine leichte Entlastung der Immissionssituation bewirken (maximal etwa 1 µg NO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Luft bei einer Spitzenbelastung von etwa 50 µg NO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Luft an einem Sommertag). Es ist jedoch illusorisch anzunehmen, dass diese Einzelmassnahme eine massgebliche Sanierung der lufthygienischen Situation bewirken würde.

Im Rahmen von Bauprojekten erfolgt in der Regel die Beurteilung und Bemessung des Parkplatzbedarfs an der geltenden städtischen Parkplatzverordnung, welche der lufthygienischen Situation Rechnung trägt (lufthygienische Begrenzung des maximal zulässigen Parkplatzbedarfs). Ein Abbau von rechtsgültig bewilligten Parkplätzen (Überhang) ist nur auf der Basis einer ausreichenden Rechtsgrundlage und bei Sicherstellung einer rechtsgleichen Behandlung möglich und sinnvoll. Der Stadtrat von Zürich bedauert, dass die für die Gesamtrevision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) vorgeschlagenen Regelungen bisher nicht umgesetzt werden konnten. Aus Sicht des Stadtrates ist es unabdingbar, die Parkplatzvorschriften in der gesamten Agglomeration Zürich an den lufthygienischen Gegebenheiten auszurichten.

Das der Stadt gehörende, 3349 m<sup>2</sup> grosse Areal an der Heinrichstrasse liegt in der Zentrumszone Z5 (vorgeschriebener Wohnanteil 40 Prozent) und ist als Baulandreserve im Finanzvermögen bilanziert. Nach dem 1968 erfolgten Kauf des Grundstücks durch die Stadt wurden darauf Parkplätze für die Angestellten der benachbarten Kehrrichtverbrennungsanlage Josefstrasse und zur Vermietung an Dritte erstellt. Als die Nutzung durch Mitarbeitende der Kehrrichtverbrennungsanlage 1984 aufgegeben wurde, übernahm die Liegenschaftsverwaltung die Bewirtschaftung des Areals. Zurzeit sind die 129 Plätze fast ausnahmslos an umliegende Gewerbebetriebe vermietet. Wie viele davon betriebsnotwendig sind bzw. in wie vielen Fällen es sich lediglich um Plätze für Mitarbeitende handelt, ist nicht bekannt. Eben- sowenig bekannt ist, ob ein Teil davon als Pflichtparkplätze bzw. als freiwillig erstellbare Parkplätze bei den jeweiligen Liegenschaften anrechenbar ist.

Der bescheiden ausgestattete Parkplatz widerspiegelt noch den früheren industriellen Gebiets-Charakter. Angesichts der inzwischen entstandenen Neuüberbauung auf dem westlich angrenzenden Areal (Müller Martini) und der vorgesehenen attraktiven Nutzung der Viaduktbögen auf der Ostseite, beabsichtigt die Liegenschaftsverwaltung eine zurückhaltende Aufwertung des Platzes. Dabei werden unter anderem die Parkplatzzahl auf 100 reduziert, eine Beleuchtung angebracht sowie eine Randbepflanzung und eine chaussierte Fläche mit Sitzgelegenheiten erstellt. Die Baubewilligung für die Neugestaltung des Parkplatzes liegt vor (Bauentscheid 1522/2006).

Vorläufig soll das Grundstück eine Landreserve mit (reduzierter) Parkplatznutzung bleiben. Eine allfällige spätere Überbauung erfolgt zweckmässigerweise abgestimmt auf die bauliche Entwicklung im weiteren Umfeld.

**Zu den Fragen 3 und 4:** Gemäss einer Untersuchung, die auf der Basis der Parkplatzverordnung von 1989 und den Parkplatzbeständen von 1990 durchgeführt worden ist, bestand in der Stadt Zürich Anfang der 90er Jahre ein Überhang von etwa 20 000 Parkplätzen. Dieser Überhang verteilte sich auf über 150 Parkieranlagen, die, gemessen am möglichen Maximum gemäss der Parkplatzverordnung von 1989, überdimensioniert waren. Rund drei Viertel waren Beschäftigtenparkplätze, etwa ein Fünftel Wohnparkplätze. Der Rest bestand aus Einkaufsparkplätzen und solchen für andere Nutzungen. Die Resultate dieser mittlerweile über zehn Jahre alten Untersuchung werden zurzeit aktualisiert. Die neuen Zahlen, basierend auf der Parkplatzverordnung von 1996 und den aktuellen Parkplatzbeständen, liegen noch nicht vor. Die folgende Zusammenstellung basiert also auf den nicht mehr aktuellen Zahlen, sie vermittelt gleichwohl einen Eindruck der Grössenordnung und der Verteilung der Überhänge auf die verschiedenen Stadtkreise sowie den Anteil der öffentlichen Gemeinwesen daran.

| Stadtkreis | Total Überhang (PP) | Anteil öff. Gemeinwesen (PP) | Anteil Private (PP) | Anzahl Parkieranlagen |
|------------|---------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------|
| 1          | 400                 | 170                          | 230                 | 4                     |
| 2          | 2200                | 180                          | 2020                | 20                    |
| 3          | 2340                | 100                          | 2240                | 18                    |
| 4          | 3050                | 670                          | 2380                | 20                    |
| 5          | 2020                | 20                           | 2000                | 18                    |
| 6          | 500                 | 220                          | 280                 | 5                     |
| 7          | 510                 | 130                          | 380                 | 4                     |
| 8          | 1550                | 530                          | 1020                | 11                    |
| 9          | 3270                | 230                          | 3040                | 25                    |
| 10         | 530                 | -                            | 530                 | 9                     |
| 11         | 3870                | 330                          | 3540                | 22                    |
| 12         | 400                 | -                            | 400                 | 5                     |
| Total      | 20 640              | 2580                         | 18 060              | 161                   |

Der Anteil des Überhangs an Parkplätzen, die sich im Besitz von Stadt und Kanton Zürich sowie der Eidgenossenschaft befanden, betrug also mit etwa 2580 Parkplätzen rund 13 Prozent der gut 20 000 Parkplätze. Der Stadt Zürich gehörten rund 1700 Parkplätze, also etwa 8 Prozent der gut 20 000 Parkplätze. Die Anzahl der Parkieranlagen mit einem Überhang von über 50 Parkplätzen lag bei 122. Da sich in der Zwischenzeit vor allem aufgrund der baulichen Entwicklung aber auch infolge der durch den Neuerlass der Parkplatzverordnung 1996 geänderten Rechtsgrundlage erhebliche Veränderungen ergeben haben dürften, ist die Auflistung dieser vor über 10 Jahren erfassten 122 Anlagen nicht sinnvoll.

**Zu den Fragen 5 und 6:** Die im Rahmen der Mobilitätsstrategie beschlossene Teilstrategie Parkierung sieht unter anderem die Verkleinerung bestehender überdimensionierter Parkieranlagen vor.

Bestehende Bauten und Anlagen geniessen gegenüber neu zu erstellenden einen Bestandesschutz. Nach geltendem Recht bestehen zwei gesetzliche Grundlagen für die Verkleinerung bestehender überdimensionierter Parkieranlagen: Zum einen, wenn eine solche Anlage wesentlich geändert wird (Art. 18 Abs. 1 USG), zum anderen, wenn die Gesamtzahl der zulässigen Beschäftigtenparkplätze erheblich überschritten ist (§ 243 Abs. 2 PBG). Die rechtlichen Möglichkeiten und Grenzen wurden bereits Ende der 90er Jahre abgeklärt. Danach sind Massnahmen zur Reduktion bestehender privater Parkplätze direkt gestützt auf

diese Bestimmungen ohne flächendeckendes behördliches Sanierungskonzept grundsätzlich nicht zulässig. Nur im Rahmen eines solchen Konzeptes kann sichergestellt werden, dass die Verhältnismässigkeit und Rechtsgleichheit gewahrt werden.

Das Tiefbauamt ist beauftragt, noch in diesem Jahr die Liste der Parkieranlagen mit Überhängen zu aktualisieren und das für den Abbau notwendige Sanierungskonzept zu erarbeiten. Dies, nachdem nun feststeht, dass auf absehbare Zeit nicht mit einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage auf kantonaler Ebene gerechnet werden kann. Im Zusammenhang mit diesem Auftrag wird unter anderem geprüft, inwiefern für die sich in städtischem Besitz befindlichen Parkplätze weitergehende Massnahmen zum Abbau der Überhänge zweckmässig sind. Anschliessend wird der Stadtrat über dieses Sanierungskonzept befinden. Die Beschlussfassung ist per Ende 2007 vorgesehen.

**Zu Frage 7:** Mit der Einführung der Verrechnung von Verwaltungsparkplätzen im Jahre 2003 wurden durch die Immobilien-Bewirtschaftung - im Einvernehmen mit dem Schul- und Sportdepartement bzw. den Kreisschulpflegern - nahezu alle baupolizeilich bewilligten sowie die vor der Einführung der Bewilligungspflicht durch das Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 bereits bestehenden Parkplätze markiert und teilweise nummeriert. Zurzeit gibt es in den sieben Schulkreisen rund 1100 solcher Parkplätze.

Im Zusammenhang mit diesen Markierungen konnte dem seit Jahren herrschenden Missstand der wilden Parkierung Einhalt geboten werden, indem über Jahre als Parkierungsflächen missbrauchte Schulhof- und -platzbereiche aufgehoben und dem ursprünglichen Zweck als Pausen- und Spielflächen wieder zugeführt werden konnten.

Da die wenigsten Schulhöfe und Pausenplätze abschliessbar sind, ist teilweise Wildparkierung - trotz vorhandenen amtlichen Verboten - nicht auszuschliessen. Zudem fehlen die für die Durchführung restriktiver und permanenter Kontrollen bzw. Verzeigungen ausserhalb der Schulzeiten nötigen personellen und finanziellen Ressourcen.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**