

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 30. Januar 2019

**66.**

### **Schriftliche Anfrage von Barbara Wiesmann, Pascal Lamprecht und 3 Mitunterzeichnenden betreffend Abbau von bestehenden Parkplatz-Überhängen, Beurteilung der Wirkung des Leitfadens aus dem Jahr 2015 und Angaben zur Erhebung der Plätze in den privaten Parkhäusern sowie Möglichkeiten zur attraktiveren Gestaltung von Parkhäusern und zur Einführung eines App-basierten Parkleitsystems**

Am 24. Oktober 2018 reichten Gemeinderätin Barbara Wiesmann, Gemeinderat Pascal Lamprecht (beide SP) und 3 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/405, ein:

Parkplätze machen in der Stadt Zürich einen beträchtlichen Anteil des öffentlichen Raumes aus und prägen das Stadtbild wesentlich. Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz § 242, Abs. 2 – «Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können ....» - sind Parkplätze der Blauen Zone nur eine Übergangslösung und sollten mittelfristig aufgehoben werden. Bei Umbauten und Projekten stellt sich immer wieder die Frage nach dem Bedarf von Parkplätzen, oft ist ein Projekt erst mit dem Wegfall von Parkplätzen möglich, v. a. sichere Velowege, wie beispielsweise an der Leimbachstrasse. Wenn die Parkhäuser und weitere Parkplätze auf privatem Grund besser ausgelastet werden, ergeben sich weitere Möglichkeiten zur Gestaltung des öffentlichen Raums und es stünden mehr oberirdische Parkplätze auf öffentlichem Grund für Mobilitätseingeschränkte und für den Warenumschlag zur Verfügung.

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

1. 2015 wurde der Leitfaden «Leitfaden zum Umgang mit Parkplatz-Überhängen» verabschiedet. Mit dem Leitfaden soll der freiwillige Abbau von bestehenden Parkierungsüberhängen initiiert und im Rahmen von kooperativen Prozessen zwischen Privaten und Behörden vorangetrieben werden. In welchen Projekten konnte auf Grund des Leitfadens der Parkplatzüberhang eliminiert werden? Wie beurteilen Sie die Wirkung dieses Leitfadens? Wurden aus Sicht des Stadtrats die Ziele erreicht?
2. Ist eine zusätzliche Verlagerung von Parkplätzen auf dem öffentlichen Grund in städtische und/oder private Parkhäuser oder Parkplätze denkbar? Könnten damit wenig genutzte Parkhäuser und Parkplätze anstelle des öffentlichen Raumes genutzt werden? Gibt es bei einer Verlagerung eine Differenzierung zwischen blauen und weissen Parkplätzen?
3. Werden freie Parkplätze in den städtischen und in den privaten Parkhäusern erhoben? Falls nein, wieso nicht? Können diese Daten erhoben werden? Bis wann können diese Daten erhoben werden? Falls ja, wie ausgelastet sind die Parkhäuser? Sind diese Angaben öffentlich zugänglich? Fliessen private Parkhäuser und Parkplätze in die Bedarfsanalyse von Parkplätzen in blauen Zonen mit ein?
4. Die Parkplätze der blauen und weissen Zone sind meist besetzt, was die Reinigung fürs ERZ erschwert. Ist es denkbar, einen Tag zu bestimmen, an dem diese Parkplätze nicht benutzt werden dürfen, um eine gute und effiziente Reinigung sicherzustellen?
5. Wie funktioniert das Parkleitsystem im Detail? Kann sich der Stadtrat vorstellen, mehr Parkhäuser und Parkplätze, insbesondere Parkhäuser in den Quartieren, ins Leitsystem aufzunehmen?
6. Zum Teil werden Parkhäuser nicht benutzt, weil sie zu dunkel und damit zu unsicher erscheinen. Kann sich der Stadtrat vorstellen, mit geeigneten Signalisationen und attraktiverer Gestaltung der Eingänge zu Parkhäusern die Zugänglichkeit zu fördern?
7. Mit einem App-basierten Parkleitsystem könnte der Suchverkehr reduziert werden und wenig bekannte Parkplätze könnten besser ausgelastet werden. Ist diesbezüglich etwas geplant? Wenn ja, was ist der Stand und wann wird die App eingeführt? Wenn nein, warum nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

2017 gab es in der Stadt Zürich 9100 weisse und 33 400 blaue Strassenparkplätze. Sie beanspruchten eine Fläche von rund 50 Hektaren im Strassenraum. Diese Flächen stehen in Konkurrenz zu alternativen Nutzungen wie Aufenthalt im öffentlichen Raum, Veloinfrastrukturen,

Alleen oder Güterumschlagsflächen. Im Zusammenhang mit der laufenden und geplanten Verdichtung der Stadt wird diese Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Strassenraum weiter zunehmen.

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

**Zu Frage 1** («2015 wurde der Leitfaden «Leitfaden zum Umgang mit Parkplatz-Überhängen» verabschiedet. Mit dem Leitfaden soll der freiwillige Abbau von bestehenden Parkierungsüberhängen initiiert und im Rahmen von kooperativen Prozessen zwischen Privaten und Behörden vorangetrieben werden. In welchen Projekten konnte auf Grund des Leitfadens der Parkplatzüberhang eliminiert werden? Wie beurteilen Sie die Wirkung dieses Leitfadens? Wurden aus Sicht des Stadtrats die Ziele erreicht?»):

Der Stadtrat beurteilt den *Leitfaden zum Umgang mit Parkplatz-Überhängen* (STRB Nr. 46 vom 14. Januar 2015) als Informationsmöglichkeit für private Eigentümerinnen und Eigentümer von Immobilien mit Parkplatzüberhängen. So sind im Zusammenhang mit städtischen und privaten Sanierungen, Aus- und Neubauten laufend Parkplatz-Überhänge abgebaut worden. Dazu gehören etwa die Sportanlage Heuried (Reduktion der Parkplatzzahl im Zuge von Sanierung und Ausbau), der Dreiecksparkplatz an der Heinrichstrasse (Aufhebung der Parkplätze und Überbauung Behindertenwerkstatt St. Jakob), das Areal der Wasserversorgung Hardhof (Aufhebung von Parkplätzen für Asylunterkünfte), die Aufstockung des Einkaufszentrums Affoltern (Erweiterung Verkaufsfläche und Aufhebung einiger Parkplätze), am Mühleweg (Aufhebung von Parkplätzen für den Neubau der Kriminalpolizei der Stadtpolizei) und das Areal an der Bienenstrasse (Aufhebung von Parkplätzen für den Bau eines Werkhofs und eines Busdepots). Dieser Prozess geht im Zusammenhang mit der laufenden Verdichtung kontinuierlich weiter.

**Zu Frage 2** («Ist eine zusätzliche Verlagerung von Parkplätzen auf dem öffentlichen Grund in städtische und/oder private Parkhäuser oder Parkplätze denkbar? Könnten damit wenig genutzte Parkhäuser und Parkplätze anstelle des öffentlichen Raums genutzt werden? Gibt es bei einer Verlagerung eine Differenzierung zwischen blauen und weissen Parkplätzen?»):

Es ist zu differenzieren zwischen der Verlagerung blauer Strassenparkplätze in Parkgaragen von Wohnliegenschaften einerseits und weisser Parkplätze in öffentlich zugängliche Parkhäuser andererseits. Die Frage, ob die Parkierungsanlagen in städtischem oder privatem Besitz sind, ist in diesem Zusammenhang unerheblich.

Bei neuen Wohnbauten mit Pflichtparkplätzen, die Liegenschaften ohne eigene Parkplätze ersetzen, können entsprechend Parkplätze der Blauen Zonen kompensatorisch aufgehoben werden. Im Bereich von Quartierzentren ist vor allem die Verlagerung weisser Strassenparkplätze in Quartierparkhäuser vorgesehen. Ähnlich funktioniert der Historische Parkplatz-Kompromiss für die Innenstadt, der den Abbau weisser Strassenparkplätze zulässt, wenn die gleiche Anzahl Abstellplätze in Parkhäusern geschaffen wird. In allen Fällen lassen sich die von der Parkierung entlasteten Strassenräume umnutzen und aufwerten, etwa indem grosszügigere Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Begrünungen oder Velospuren realisiert werden. Gemäss Entwurf zum kommunalen Verkehrsplan vom 8. August 2018 sollen alle drei Möglichkeiten zur Anwendung kommen (vgl. S. 22/23).

**Zu Frage 3** («Werden freie Parkplätze in den städtischen und in den privaten Parkhäusern erhoben? Falls nein, wieso nicht? Können diese Daten erhoben werden? Bis wann können diese Daten erhoben werden? Falls ja, wie ausgelastet sind die Parkhäuser? Sind diese Angaben öffentlich zugänglich? Fliessen private Parkhäuser und Parkplätze in die Bedarfsanalyse von Parkplätzen in blauen Zonen mit ein?»):

Für öffentlich zugängliche Parkhäuser, die ins Parkleitsystem integriert sind, ist die Anzahl freier Abstellplätze im Internet in Echtzeit ersichtlich und somit öffentlich zugänglich. Daraus statistische Aussagen herzuleiten ist allerdings nicht ohne weiteres möglich.

Für die Innenstadt-Parkhäuser bestehen entsprechende Auswertungen. Diese zeigen, dass die Parkhäuser Jelmoli und Urania am besten ausgelastet sind. Für die Parkhäuser Hauptbahnhof, Hohe Promenade und City ist die Nachfrage weniger gross. Für Parkhäuser in anderen Gebieten wie Oerlikon oder Zürich-West liegen keine Auswertungen vor.

Der Bestand an privaten Parkplätzen fliesst (wie in der Antwort auf Frage 2 erläutert) in die Bestimmung des Potenzials zur kompensatorischen Aufhebung von Parkplätzen der Blauen Zone ein. Grundsätzlich gilt dabei, dass in Neubaugebieten mit einer hohen Anzahl an privaten (Pflicht-) Plätzen, das Angebot für Parkplätze in der Blauen Zone entsprechend reduziert werden kann. In Gebieten mit Altbauten, wo kaum private Parkplätze vorhanden sind, ist der Bedarf entsprechend grösser.

**Zu Frage 4 («Die Parkplätze der blauen und weissen Zone sind meist besetzt, was die Reinigung fürs ERZ erschwert. Ist es denkbar, einen Tag zu bestimmen, an dem diese Parkplätze nicht benutzt werden dürfen, um eine gute und effiziente Reinigung sicherzustellen?»):**

Es trifft zu, dass die sowohl die blauen als auch die weissen Parkplätze meist besetzt sind, weshalb deren Reinigung entsprechend aufwendig ist. Die Idee, die Benutzung der blauen oder der weissen Parkplätze an einem bestimmten Tag zu untersagen, ist jedoch kaum umsetzbar. Einerseits stellt sich die Frage, wo die betroffenen Fahrzeuge während dieser Zeit abgestellt werden könnten. Andererseits kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter ihr Fahrzeug zur vorgesehenen Zeit entfernen würden. Ausserdem wäre die Änderung der städtischen Parkkartenverordnung (AS 551.310) eine Voraussetzung, um eine solche Regelung auch durchsetzen zu können.

**Zu Frage 5 («Wie funktioniert das Parkleitsystem im Detail? Kann sich der Stadtrat vorstellen, mehr Parkhäuser und Parkplätze, insbesondere Parkhäuser in den Quartieren, ins Leitsystem aufzunehmen?»):**

Die Stadt Zürich gründete im Jahr 1999 als Public-Private-Partnership gemeinsam mit Parkhaus-Betreibern und verschiedenen Organisationen die PLS Parkleitsystem Zürich AG. Die Stadt Zürich ist Mehrheitsaktionärin. Der technische Betrieb des Parkleitsystems wurde an die Dienstabteilung Verkehr übertragen und wird von der PLS Parkleitsystem Zürich AG entschädigt. Das Zürcher Parkleitsystem ist seit Oktober 2001 in Betrieb. Zu Beginn waren es 17 angeschlossene Parkhäuser; mehrheitlich in der Innenstadt. Heute sind es gegen 40 Parkhäuser bzw. Parkflächen in der Innenstadt, im Seefeld, in Oerlikon und in Zürich-West. Die angeschlossenen Parkanlagen bezahlen der PLS Parkleitsystem Zürich AG einen Betrag pro Einfahrt.

Die am Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser übermitteln jede Minute die Anzahl freier Parkplätze an den Verkehrsleitreechner der Dienstabteilung Verkehr. Im gleichen Takt überträgt der Verkehrsleitreechner die Daten an die farbigen Anzeigetafeln. Dort werden sie an den dynamischen Anzeigen als 3-stellige Zahl dargestellt. Die Übertragung der Parkhausdaten erfolgt über das Kabelnetz der Dienstabteilung Verkehr. Die aktuell verfügbare Zahl an freien Abstellplätzen sowie weitere Informationen lassen sich ebenfalls im Internet ([www.pls-zh.ch](http://www.pls-zh.ch)) abrufen.

Das Parkleitsystem weist auf die freien Parkplätze in der Stadt Zürich hin und trägt so zur Reduktion des Parksuchverkehrs bei. Grundsätzlich ist der Stadtrat daher daran interessiert, dass gerade grössere, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen an das Parkleitsystem angeschlossen sind. Der Abschluss von Anschlussverträgen ist Sache der Organe der PLS Parkleitsystem Zürich AG.

**Zu Frage 6 («Zum Teil werden Parkhäuser nicht benutzt, weil sie zu dunkel und damit zu unsicher erscheinen. Kann sich der Stadtrat vorstellen, mit geeigneten Signalisationen und attraktiverer Gestaltung der Eingänge zu Parkhäusern die Zugänglichkeit zu fördern?»):**

Die städtischen Parkhäuser sind so gestaltet, dass sie einladend wirken. So sind in den vergangenen Jahren die beiden Parkhäuser Hauptbahnhof (am Sihlquai) und Hohe Promenade

mit grossem Aufwand renoviert worden. Bei privaten Parkhäusern sind die jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer bzw. Betreibenden zuständig für eine attraktive Gestaltung der Eingänge wie auch der Einstellhalle. Es sind dem Stadtrat keine öffentlich zugänglichen Parkhäuser bekannt, die aufgrund ihrer Ausgestaltung gemieden werden. Öffentlich zugängliche Parkhäuser sind so signalisiert, dass sie auf möglichst direktem Weg erreichbar sind. Sollten Parkhäuser tatsächlich gemieden werden, dürfte das stärker mit deren Lage sowie Unterschieden zwischen der Bewirtschaftung von Strassenparkplätzen und Abstellplätzen in Parkhäusern zu tun haben. Letztere sind teurer als Strassenparkplätze und auch nachts sowie an den Wochenenden kostenpflichtig bewirtschaftet.

**Zu Frage 7** («Mit einem App-basierten Parkleitsystem könnte der Suchverkehr reduziert werden und wenig bekannte Parkplätze könnten besser ausgelastet werden. Ist diesbezüglich etwas geplant? Wenn ja, was ist der Stand und wann wird die App eingeführt? Wenn nein, warum nicht?»):

Der Zusatznutzen eines App-basierten Parkleitsystems im vorgeschlagenen Sinn wäre aus folgenden Gründen bescheiden: Einerseits sorgt das PLS (wie unter Frage 5 beschrieben) bereits für die Minimierung des Suchverkehrs. Andererseits wird die Stadt Zürich 2019 die App-basierte Bezahlung der Parkgebühren für öffentliche Strassenparkplätze einführen. Mindestens eines der ausgewählten Angebote beabsichtigt, in der App auch eine Parkplatzsuchfunktion anzubieten. Diese wird jedoch von begrenztem Nutzen sein, sind doch die Strassenparkplätze in der Innenstadt stark ausgelastet und freie Parkplätze werden sofort wieder besetzt. Gleichzeitig wäre der Aufwand für die Ausrüstung der Strassenparkplätze mit Sensoren beträchtlich. Für den Stadtrat ist somit ein App-basiertes Parkleitsystem nicht prioritär.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**