

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 19. Dezember 2012

---

**1643. Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Programm «Stadtverkehr 2025», Bewirtschaftung des städtischen Parkplatzangebots.** Am 5. September 2012 reichte Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/330, ein:

Um die vom Volk angenommene Städte-Initiative umzusetzen, hat der Stadtrat das Programm «Stadtverkehr 2025» lanciert. Dem zugehörigen Stadtratsbeschluss 693/2012 ist zu entnehmen, dass eine aktive Parkierungspolitik Bestandteil des Programms ist. Dies ist selbstverständlich zu begrüssen, da das Parkplatzangebot und dessen Bewirtschaftung die Verkehrsmittelwahl stark beeinflussen.

Dazu bzw. zur konzeptionellen Einbindung der Parkplatzplanung in die gesamte Verkehrsplanung stellen sich folgende Fragen:

1. Wie viele weisse Strassenparkplätze und öffentlich zugängliche Abstellplätze in Parkhäusern stehen heute in der Stadt Zürich zur Verfügung? Wie hat sich diese Anzahl in den letzten 10 Jahren verändert (bitte Zahlen für jedes Jahr aufgetrennt nach Stadtkreisen angeben)? Falls die Anzahl zugenommen hat, auf welcher rechtlichen Grundlage ist dies geschehen und wie beurteilt der Stadtrat diese Zunahme vor dem Hintergrund der bisherigen und zukünftigen Verkehrsplanung?
2. Am Wochenende und nachts findet auf weissen Parkplätzen keine Bewirtschaftung statt, obwohl wir heute grösstenteils in einer 24-Stunden-Gesellschaft leben. Dies wirkt überholt und anachronistisch. Weshalb werden die weissen Strassenparkplätze nicht rund um die Uhr und an allen Wochentagen – wie dies bei den öffentlich zugänglichen Abstellplätzen in Parkhäusern geschieht – bewirtschaftet? Sieht der Stadtrat hier Handlungsbedarf?
3. Wie viele Blaue Zonen-Parkplätze stehen heute in der Stadt Zürich zu Verfügung? Wie hat sich diese Anzahl in den letzten 10 Jahren verändert (bitte Zahlen für jedes Jahr angeben)? Falls die Anzahl zugenommen hat, auf welcher rechtlichen Grundlage ist dies geschehen?
4. Heute gelten für weisse Strassenparkplätze tiefere Tarife als für Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Dies ist inkonsequent, da Strassenparkplätze zu mehr Suchverkehr als Parkplätze in Parkhäusern führen und somit höhere externe Kosten verursachen. Zudem belegen Strassenparkplätze knappen öffentlichen Raum, der für andere Nutzungen wie Alleen, breitere Trottoirs oder Velospuren genutzt werden könnte. Weshalb gelten heute immer noch tiefere Tarife für weisse Strassenparkplätze als für Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern, obwohl die Teilstrategie Parkierung von 2003 die Angleichung an diejenigen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern verlangt? Der Stadtrat ist gewillt, die Motion 2011/219 entgegenzunehmen, welche für die Strassenparkplätze in der Innenstadt eine Preiserhöhung verlangt. Wäre der Stadtrat auch bereit, die Tarife für die weissen Parkplätze auf dem gesamten Stadtgebiet auf die Höhe der Tarife in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern anzuheben?
5. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz § 242 Abs. 2 hat die Parkierung für private Nutzungen im Normalfall ausserhalb des öffentlichen Grundes, d. h. auf Privatgrund, zu erfolgen. Ist der Stadtrat der Meinung, dass diese Vorgabe in der Stadt Zürich heute angesichts der grossen Zahl an blauen und weissen Strassenparkplätzen im Strassenraum bereits vollständig umgesetzt wird? Falls nein, welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um der Umsetzung dieser rechtlichen Grundlage in der Stadt Zürich vollständiger nachzukommen?
6. Bei Um- oder Neubauten müssen (oft gegen den Willen der Grundeigentümerschaft) gemäss städtischer Parkplatzverordnung (PPV) Pflichtparkplätze erstellt werden. Gleichzeitig bleibt die Anzahl der billigen Parkplätze in der umliegenden Blauen Zone unverändert. Was dazu führt, dass teuer erstellte private Parkplätze nicht genutzt oder nicht vermietet werden können. Als Folge müssen die nichtkostendeckenden Garagenplätze mit den Wohnungsmieten quersubventioniert werden. Gleichzeitig ist der öffentliche Strassenraum in den Wohnquartieren durch die Anwohnerparkierung verstellt. Wie gross sind die Leerstände in Parkierungsanlagen für Wohnnutzungen Privater? Welche Preise können für private Abstellplätze für Wohnnutzungen in etwa verlangt werden? Können damit die Kosten für diese Abstellplätze gedeckt werden? Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diese unbefriedigende Situation zu ändern? Wäre es möglich, weisse Parkplätze oder Parkplätze der blauen Zonen in öffentliche Parkhäuser zu verschieben?

7. Der Zwang gemäss PPV ungenutzte und nicht-vermietbare Pflichtparkplätze zu erstellen bei gleichzeitigem Angebot von Billig-Parkplätzen im Strassenraum durch die Stadt könnte dieser als wirtschaftliche Schädigung Privater ausgelegt werden. Wurden diesbezüglich bereits Klagen gegen die Stadt Zürich angestrengt? Mit welchen finanziellen Schäden müsste die Stadt Zürich aufgrund solcher Klagen im schlimmsten Fall rechnen, welche zulasten der öffentlichen Hand gehen würden?
8. Gemäss der städtischen Richtlinien 722.140 für Verwaltungsparkplätze stellt die Stadt Zürich Mitarbeitenden und Besucherinnen und Besuchern von städtischen Dienststellen auch unentgeltlich Parkplätze zu Verfügung. Weshalb erhebt die Stadt Zürich nicht für alle Verwaltungsparkplätze Gebühren? Plant der Stadtrat, dies im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» zu ändern und überall Gebühren einzuführen? Im Vergleich zu sonstigen Mietpreisen für Parkplätze in der Stadt Zürich sind die heute geltenden Mietpreise für Verwaltungsparkplätze tief. Plant der Stadtrat deshalb für die bereits heute kostenpflichtigen Verwaltungsparkplätze die Tarife anzuheben? Gemäss den Richtlinien für Verwaltungsparkplätze ist das Gesundheits- und Umweltdepartement für das ökologische Controlling der Verwaltungsparkplätze zuständig. Welche Kennzahlen werden im Rahmen dieses Controllings ausgewertet? Führt dieses Controlling zu ökologischen Verbesserungen? Falls ja, welchen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» wird sich eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe einer umfassenden Parkraumplanung annehmen und auch evaluieren, wo und mit welchen Massnahmen bei der Parkierung die effektivsten Wirkungen erzielt werden können. Ebenfalls Gegenstand dieser Parkraumplanung werden die Verwaltungsparkplätze bilden.

Nach dieser einleitenden Bemerkung können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1:** Die Entwicklung der Zahl der weissen Strassenparkplätze und der öffentlich zugänglichen Abstellplätze in Parkhäusern geben die beiden folgenden Tabellen wieder. Gesamtstädtisch werden die Parkplatzzahlen alle zwei Jahre erhoben.

weisse PP	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Ganze Stadt</b>	<b>16 554</b>	<b>16 793</b>	<b>15 801</b>	<b>15 691</b>	<b>15 262</b>	<b>14 892</b>
<b>Kreis 1</b>	<b>1 918</b>	<b>1 873</b>	<b>1 621</b>	<b>1 643</b>	<b>1 636</b>	<b>1 617</b>
Rathaus	210	189	175	180	172	182
Hochschulen	554	556	561	565	560	544
Lindenhof	559	535	427	429	435	431
City	595	593	458	469	469	460
<b>Kreis 2</b>	<b>2 046</b>	<b>2 019</b>	<b>1 952</b>	<b>1 939</b>	<b>1 929</b>	<b>1 903</b>
Wollishofen	662	677	642	642	661	631
Leimbach	29	29	29	31	21	19
Enge	1 355	1 313	1 281	1 266	1 247	1 253
<b>Kreis 3</b>	<b>1 561</b>	<b>1 647</b>	<b>1 618</b>	<b>1 521</b>	<b>1 508</b>	<b>1 469</b>
Alt-Wiedikon	600	588	583	479	483	485
Friesenberg	445	469	450	465	465	450
Sihlfeld	516	590	585	577	560	534
<b>Kreis 4</b>	<b>1 825</b>	<b>1 790</b>	<b>1 644</b>	<b>1 588</b>	<b>1 438</b>	<b>1 302</b>
Werd	397	378	278	277	270	262
Langstrasse	976	983	937	893	782	660
Hard	452	429	429	418	386	380
<b>Kreis 5</b>	<b>801</b>	<b>767</b>	<b>754</b>	<b>763</b>	<b>737</b>	<b>650</b>
Gewerbeschule	434	416	409	416	413	419
EscherWyss	367	351	345	347	324	231

<b>Kreis 6</b>	<b>588</b>	<b>575</b>	<b>563</b>	<b>586</b>	<b>604</b>	<b>564</b>
Unterstrass	400	393	393	396	420	397
Oberstrass	188	182	170	190	184	167
<b>Kreis 7</b>	<b>2 318</b>	<b>2 281</b>	<b>1 843</b>	<b>1 782</b>	<b>1 780</b>	<b>1 739</b>
Fluntern	438	435	462	422	415	370
Hottingen	1 314	1 396	1 065	1 057	1 060	1 048
Hirslanden	147	146	143	140	142	136
Witikon	419	304	173	163	163	185
<b>Kreis 8</b>	<b>1 078</b>	<b>1 281</b>	<b>1 283</b>	<b>1 298</b>	<b>1 288</b>	<b>1 261</b>
Seefeld	601	788	796	803	730	717
Mühlebach	188	201	210	218	264	260
Weinegg	289	292	277	277	294	284
<b>Kreis 9</b>	<b>1 823</b>	<b>1 774</b>	<b>1 742</b>	<b>1 797</b>	<b>1 718</b>	<b>1 754</b>
Albisrieden	328	313	317	246	229	218
Altstetten	1 495	1 461	1 425	1 551	1 489	1 536
<b>Kreis 10</b>	<b>962</b>	<b>953</b>	<b>939</b>	<b>947</b>	<b>954</b>	<b>980</b>
Höngg	452	481	479	494	501	504
Wipkingen	510	472	460	453	453	476
<b>Kreis 11</b>	<b>1 407</b>	<b>1 484</b>	<b>1 521</b>	<b>1 502</b>	<b>1 340</b>	<b>1 314</b>
Affoltern	204	235	222	214	184	179
Oerlikon	559	603	622	631	628	611
Seebach	644	646	677	657	528	524
<b>Kreis 12</b>	<b>227</b>	<b>349</b>	<b>321</b>	<b>325</b>	<b>330</b>	<b>339</b>
Saatlen	15	12	9	8	13	26
Schwamendingen-Mitte	161	170	168	171	171	169
Hirzenbach	51	167	144	146	146	144

Tabelle 1: Anzahl weisse Strassenparkplätze von 2001 bis 2011 nach Quartieren

Parkhäuser	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Ganze Stadt</b>	<b>10 466</b>	<b>10 466</b>	<b>15 227</b>	<b>16 277</b>	<b>17 394</b>	<b>18 023</b>
<b>Kreis 1</b>	<b>1 829</b>	<b>1 829</b>	<b>2 105</b>	<b>2 129</b>	<b>2 137</b>	<b>2 225</b>
Rathaus	0	0	0	0	0	0
Hochschulen	554	554	532	532	523	543
Lindenhof	450	450	449	473	473	450
City	825	825	1 124	1 124	1 141	1 232
<b>Kreis 2</b>	<b>693</b>	<b>693</b>	<b>746</b>	<b>866</b>	<b>866</b>	<b>732</b>
Wollishofen	0	0	86	42	42	42
Leimbach	43	43	37	36	36	35
Enge	650	650	623	788	788	655
<b>Kreis 3</b>	<b>387</b>	<b>387</b>	<b>562</b>	<b>1 362</b>	<b>1 316</b>	<b>1 284</b>
Alt-Wiedikon	292	292	252	252	1 055	1 055
Friesenberg	0	0	72	872	23	23
Sihlfeld	95	95	238	238	238	206
<b>Kreis 4</b>	<b>594</b>	<b>594</b>	<b>521</b>	<b>521</b>	<b>583</b>	<b>588</b>
Werd	82	82	58	58	58	58
Langstrasse	43	43	0	0	0	10
Hard	469	469	463	463	525	520
<b>Kreis 5</b>	<b>675</b>	<b>675</b>	<b>1 416</b>	<b>1 411</b>	<b>2 144</b>	<b>2 920</b>
Gewerbeschule	305	305	585	580	580	551
EscherWyss	370	370	831	831	1 564	2 369

<b>Kreis 6</b>	<b>884</b>	<b>884</b>	<b>1 029</b>	<b>935</b>	<b>935</b>	<b>1 358</b>
Unterstrass	884	884	935	841	841	1149
Oberstrass	0	0	94	94	94	209
<b>Kreis 7</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>635</b>	<b>634</b>	<b>706</b>	<b>728</b>
Fluntern	98	98	91	91	138	142
Hottingen	0	0	347	347	372	377
Hirslanden	0	0	0	0	0	0
Witikon	0	0	197	196	196	209
<b>Kreis 8</b>	<b>534</b>	<b>534</b>	<b>594</b>	<b>594</b>	<b>678</b>	<b>675</b>
Seefeld	318	318	342	342	342	336
Mühlebach	181	181	224	224	224	226
Weinegg	35	35	28	28	112	113
<b>Kreis 9</b>	<b>2 324</b>	<b>2 324</b>	<b>2 080</b>	<b>2 080</b>	<b>2 287</b>	<b>1 964</b>
Albisrieden	30	30	69	69	124	145
Altstetten	2 294	2 294	2 011	2 011	2 163	1 819
<b>Kreis 10</b>	<b>341</b>	<b>341</b>	<b>1 469</b>	<b>1 469</b>	<b>1 466</b>	<b>669</b>
Höngg	268	268	1 368	1 368	1 365	578
Wipkingen	73	73	101	101	101	91
<b>Kreis 11</b>	<b>2 107</b>	<b>2 107</b>	<b>4 000</b>	<b>4 206</b>	<b>4 206</b>	<b>4 828</b>
Affoltern	0	0	354	354	354	301
Oerlikon	607	607	1 810	1 978	1 978	1 952
Seebach	1 500	1 500	1 836	1 874	1 874	2 575
<b>Kreis 12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>52</b>
Saatlen	0	0	60	60	60	47
Schwamendingen-Mitte	0	0	0	0	0	5
Hirzenbach	0	0	10	10	10	0

Tabelle 2: Entwicklung öffentlich zugängliche Abstellplätze in Parkhäusern 2001 bis 2011 nach Quartieren

Demgemäss hat sich die Zahl der weissen Strassenparkplätze von 2001 bis 2011 von 16 554 auf 14 892 reduziert. Die Zahl der öffentlich zugänglichen Abstellplätze in Parkhäusern hat sich in der gleichen Zeit von 10 466 auf 18 023 erhöht. Insgesamt ergibt sich damit für diese beiden Parkplatzkategorien von 2001 bis 2011 eine Erhöhung von 27 020 auf 32 915 Abstellplätze bzw. von 22 Prozent.

Der kommunale Verkehrsrichtplan bezeichnet die Parkieranlagen mit mindestens 50 Abstellplätzen. Abgesehen von diesen behördenverbindlichen Festlegungen im kommunalen Verkehrsrichtplan ist der Stadtrat bei der Festlegung der Anzahl weisser Parkplätze frei. Unter öffentlich zugänglichen Parkhäusern werden Parkhäuser subsumiert, deren Zweck einzig der Öffentlichkeit dient, und Parkhäuser, deren Abstellplätze zwar gemäss Parkplatzverordnung bestimmt worden sind, jedoch einen Anteil davon öffentlich zugänglich anbieten, z. B. für Kundinnen und Kunden. Die deutliche Erhöhung der Anzahl öffentlich zugänglicher Abstellplätze in Parkhäusern zwischen den Jahren 2001 und 2011 lässt sich mit der dynamischen Entwicklung von Hochbauten während der letzten zehn Jahre begründen.

**Zu Frage 2:** Weisse Strassenparkplätze sind in der Stadt Zürich grundsätzlich kostenpflichtig bewirtschaftet. Ausgenommen davon sind in der Regel die Nachtstunden sowie die Sonntage. In der Umgebung des Zoos allerdings sind die Parkplätze auch am Sonntag bewirtschaftet. Und umgekehrt gibt es in peripheren Lagen weisse Parkplätze, die rund um die Uhr unentgeltlich benützt werden können. Am 25. September 1994 hat das Volk die «Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren» beschlossen. Gemäss diesen kann der Stadtrat die Gebühren anpassen, wenn die seit der letzten Festsetzung aufgelaufene Teuerung mindestens 10 Prozent beträgt. Dies ist seit 2008 der Fall. Zurzeit wird das bestehende Gebührenkonzept bezüglich der Preise und Bewirtschaftungszeiten überprüft.

**Zu Frage 3:** Die Anzahl der Abstellplätze in der Blauen Zone mit Anwohnerprivilegierung hat sich wie folgt entwickelt: 34 548 (2001), 34 529 (2003), 34 509 (2005), 34 442 (2007), 34 466 (2009), 34 166 (2011). Die Anzahl der Blaue-Zonen-Parkplätze ist somit seit rund zehn Jahren stabil. Sie dienen den Bewohnerinnen und Bewohnern von Liegenschaften, die über keine oder zu wenig eigene Parkplätze verfügen. In diesem Sinne sind diese Abstellplätze als Übergangslösung zu sehen, bis alle Wohnliegenschaften über die gemäss städtischer Parkplatzverordnung nötige Anzahl Pflichtparkplätze verfügen.

**Zu Frage 4:** Der Vergleich der aktuellen Tarife für Abstellplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und für weisse Strassenparkplätze ergibt zusammengefasst folgendes Bild:

Tarife in Parkhäusern mit öffentlich zugänglichen Abstellplätzen				
	Gültigkeit	1 Stunde (in Fr.)	2 Stunden (in Fr.)	Weitere, je Stunde (in Fr.)
Innenstadt	Tag	3.– bis 4.–	7.– bis 8.–	+ 4.–
	Nacht	1.– bis 2.–	2.– bis 4.–	+ 1.– bis 2.–
	Sonntag	1.– bis 2.–	2.– bis 4.–	+ 2.–
Quartierzentren	Tag	–.50 bis 2.–	1.50 bis 4.–	+ 1.50 bis + 3.–
	Nacht (nur zum Teil geöffnet)	1.–	2.–	+ 1.–
andere	Tag	0.– bis 2.–	3.– bis 4.–	+ 1.– bis + 2.–
	Nacht	0.– bis 2.–	2.– bis 4.–	+ –.50 bis + 2.–

Tabelle 3: Tarifstruktur in Parkhäusern mit öffentlich zugänglichen Abstellplätzen

Tarife für weisse Strassenparkplätze				
	Gültigkeit	1 Stunde (in Fr.)	2 Stunden (in Fr.)	Weitere, je Stunde (in Fr.)
Innenstadt, Zentrum Oerlikon	Mo–Fr (8–21)	2.–	5.–	3.–
	Nacht/Sonntag	0.–	0.–	0.–
	Sa (8–16)	2.–	5.–	3.–
übrige	Mo–Fr (8–21)	–.50	1.–	–.50
	Nacht/Sonntag	0.–	0.–	0.–
	Sa (8–16)	–.50	1.–	–.50
Umgebung Zoo	Sonn- und allgemeine Feiertage	0,5 Stunden (in Fr.)		–.50
		1 Stunde (in Fr.)		2.–
		1,5 Stunden (in Fr.)		3.50
		2 Stunden (in Fr.)		5.–
		3 Stunden (in Fr.)		7.50
		Weitere, je Stunde (in Fr.)		1.50

Tabelle 4: Tarifstruktur weisse Strassenparkplätze

Der Vergleich in den Tabellen zeigt, dass weisse Strassenparkplätze in der Regel deutlich günstiger sind als öffentlich zugängliche Abstellplätze in Parkhäusern. Die Bewirtschaftungszeiten bei den Strassenparkplätzen sind zudem eingeschränkt. Die Tarifstruktur für die weissen Strassenparkplätze ist in den «Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren» von 1994 festgelegt. Zurzeit wird das bestehende Gebührenkonzept bezüglich der Preise und Bewirtschaftungszeiten überprüft. Die Tarifstruktur in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern unterliegt keinen gesetzlichen Vorgaben, sie orientiert sich am Markt.

**Zu Frage 5:** Die öffentlichen Strassenparkplätze haben verschiedene Funktionen zu erfüllen. Die weissen Strassenparkplätze stehen im Zusammenhang mit Einkaufen, Besuch von Restaurants und Veranstaltungsorten, Kultur, Erholung, Sport oder Tourismus. Viele der weissen Parkplätze erfüllen eine oder mehrere dieser Funktionen. Daneben gibt es aber auch weisse Strassenparkplätze, denen keine dieser Funktionen zugeschrieben werden kann. Der Stadtrat überprüft im Rahmen laufender Planungen die Funktion weisser Parkplätze kontinuierlich und wägt deren Bedeutung im Verhältnis zu anderen Anliegen wie Strassenraumaufwertungen, Erstellung von Güterumschlagplätzen oder Realisierung von Velomassnahmen ab. Gegebenenfalls kann deren Anzahl zugunsten solcher Anliegen reduziert

werden, wobei im Gebiet des historischen Parkplatzkompromisses dessen Vorgaben berücksichtigt werden müssen. Grundsätzlich besteht weder ein Rechtsanspruch auf konkrete weisse Strassenparkplätze noch sind einzelne solcher Parkplätze in ihrem Bestand geschützt. Der Parkplatzbedarf im Zusammenhang mit einer bestimmten Nutzung ist entsprechend der im Planungs- und Baugesetz (PBG) in Bezug auf Fahrzeugabstellplätze statuierten Erstellungspflicht viel mehr auf Privatgrund abzudecken (vgl. § 242 ff. PBG).

Die Blaue Zone mit Anwohnerprivilegierung ist Anfang der 1990er-Jahre in den Wohnquartieren mit dem Ziel eingeführt worden, die Fremdparkierung durch Pendlerinnen und Pendler einzuschränken. Gestützt auf § 242 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes werden im Zuge von Neu- und Umbauten nach Massgabe der städtischen Parkplatzverordnung laufend Abstellplätze für Wohnnutzungen auf Privatgrund erstellt (Pflicht- und freiwillige Parkplätze). Gleichzeitig nehmen die Ansprüche an den öffentlichen Strassenraum zu. Stichworte dazu sind Wohnumfeld-Aufwertung, Umsetzung Alleenkonzept, Veloförderung oder Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs. Vor diesem Hintergrund ist eine Überprüfung des Umgangs mit blauen Parkplätzen vorgesehen. Grundsätzlich gilt auch hier, dass weder ein Rechtsanspruch noch eine Bestandesgarantie bezüglich Parkplätzen in der Blauen Zone besteht. Insbesondere ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze in der Blauen Zone zu schaffen. Der Parkplatzbedarf im Zusammenhang mit der Wohnnutzung ist wie bereits erwähnt ebenfalls auf Privatgrund abzudecken (vgl. § 242 ff. PBG).

**Zu Frage 6:** Eine vom Tiefbauamt in Auftrag gegebene Untersuchung hat 2006 gezeigt, dass in der Stadt Zürich rund 10 Prozent der Garagenplätze in Wohnliegenschaften leer stehen. Einbezogen wurden 348 Wohnliegenschaften mit etwa 4400 Garagenplätzen. Gemäss den Angaben verschiedener Baugenossenschaften liegen deren Leerstände bei 8 bis 45 Prozent, durchschnittlich bei etwa 15 Prozent (32 Siedlungen, etwa 1650 Garagenplätze). Auch private Immobilienfirmen weisen in der Stadt Zürich Leerstände in Wohnliegenschaften auf, so z. B. die Liegenschaften des «Credit Suisse Real Estate Asset Management Schweiz» einen solchen von 48 Prozent (gemäss D. Hediger, Head Property Marketing an der Tagung «Mobilität und Wohnen» vom 4. Oktober 2012 an der Hochschule Rapperswil). Die Preise für Garagenplätze für Wohnliegenschaften liegen gemäss verschiedenen Untersuchungen im Bereich von Fr. 80.– bis Fr. 170.– pro Monat. Bei Erstellungskosten zwischen Fr. 30 000.– und Fr. 60 000.– pro Garagenplatz und einer Bruttorendite von 6 Prozent ergeben sich einschliesslich Unterhalt monatliche Kosten von Fr. 150.– bis Fr. 300.– pro Garagenplatz. Die Frage nach der Kostendeckung für private Abstellplätze kann die Stadt Zürich jedoch nicht beantworten. Jedoch lässt sich beobachten, dass bei der Stadtzürcher Wohnbevölkerung der Motorisierungsgrad abnimmt und der spezifische Flächenbedarf zunimmt. Diese Erkenntnisse sind bereits in die Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung eingeflossen, indem die Ansätze für Wohnparkplätze wie auch teilweise für den Pflichtbedarf gesenkt worden sind. Die neue Parkplatzverordnung ist infolge von Rechtsmittelverfahren noch nicht rechtskräftig, d. h., der reduzierte Ansatz für den Normalbedarf und die reduzierten Minima können zurzeit noch nicht zur Anwendung kommen. Was den Umgang mit Parkplätzen in der Blauen Zone in diesem Zusammenhang betrifft, wird auf die Ausführungen zur Frage 5 verwiesen. Die Verlagerung weisser Strassenparkplätze in öffentlich zugängliche Parkhäuser ist dann möglich und sinnvoll, wenn die Kapazität der Parkhäuser dies zulässt und die frei werdenden Flächen umgestaltet und aufgewertet werden können.

**Zu Frage 7:** Dem Stadtrat sind keine Fälle bekannt, bei denen private Personen die Stadt Zürich zu Schadenersatz verklagten, weil sie zur Erstellung von teuren, kaum vermietbaren Pflichtparkplätzen verpflichtet wurden, während die Stadt gleichzeitig billige Anwohnerparkplätze in der Blauen Zone anbietet.

**Zu Frage 8:** Im Rahmen des Projekts «Zukunftsfähiges Zürich» sowie gestützt auf die Mobilitätsstrategie und den Masterplan Energie der Stadt Zürich hat eine stadtinterne Arbeitsgruppe Massnahmen für ein «Nachhaltiges Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung» vorgeschlagen. Im Rahmen dieser Arbeiten (Grundlagenbericht vom 17. November 2003) wurde festgehalten, dass die zu den verwaltungseigenen Parkplätzen verfügbaren Daten nicht ausreichen, um ein umfassendes periodisches Controlling über alle Verwaltungsparkplätze sicherstellen zu können. Nur ein kleiner Teil der Verwaltungsparkplätze wird zentral durch die Immobilien-Bewirtschaftung bewirtschaftet. Der überwiegende Teil wird von den Dienstabteilungen in ihrer eigenen Zuständigkeit verwaltet bzw. betrieben (vgl. auch STRB 1657/2000 zur Interpellation Knauss, GR Nr. 2000/161, betreffend Richtlinien zur Bewirtschaftung der Verwaltungsparkplätze). Die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Massnahmen zur Optimierung der Datenerhebungen über die Verwaltungsparkplätze, insbesondere einer differenzierten Erhebung der Parkplätze nach Nutzungskategorien durch die Dienstabteilungen zuhanden eines zentral auswertbaren Controllings, hat der Stadtrat im Rahmen der Beantwortung einer Einfrage des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements vom 6. Februar 2004 mit Blick auf den damit verbundenen Aufwand abgelehnt. Auf die zentrale Erhebung von Kennzahlen und das stadtweite Controlling zu den Verwaltungsparkplätzen wurde in der Folge verzichtet. Sinnvollerweise würde die Bewirtschaftung von Verwaltungsparkplätzen als Element eines ganzheitlichen betrieblichen Mobilitätsmanagements in eine HR-Strategie eingebettet werden.

Vor dem Stadtrat  
die Stadtschreiberin  
**Dr. Claudia Cuche-Curti**