

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 27. Januar 2016

**58.**

### **Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Simone Brander betreffend Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone im Rahmen der Strategie «Stadtverkehr 2025», Stand der bisherigen Umsetzung sowie Gründe für die Sistierung des Projekts**

Am 28. Oktober 2015 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/344, ein:

Um den Auftrag aus der Gemeindeordnung, den Anteils des Autoverkehrs am Modalsplit um 10 Prozentpunkte zu reduzieren, zu erfüllen, hält die Stadt Zürich in ihrer Strategie zum Stadtverkehr 2025 als Massnahme fest: «Eine restriktive Parkierungspolitik beeinflusst den Modalsplit zugunsten des öV und Veloverkehrs massgeblich. (...) Eine Beschränkung der privaten Parkierung und das Ermöglichen autoarmer Nutzungen gemäss städtischer Parkplatzverordnung (PPV) entsprechen dem Trend zu autofreien Haushalten. Im Rahmen neu erstellter privater Parkierungsanlagen ermöglicht die damit verbundene Kompensation von blau markierten Parkplätzen die Aufwertung des Strassenraums.» Mit dieser Vorgabe wird auch das kantonale Planungs- und Baugesetz umgesetzt, das im § 242, Abs. 2 festhält: «Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benützer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. ...»

Parkplätze der Blauen Zone sind von daher nur eine Übergangslösung und sollten mittelfristig aufgehoben werden. Damit wird insbesondere auch eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes erreicht: Defizite bei der Planung von Velorouten oder Raum für FussgängerInnen oder bei der öV-Beschleunigung können behoben und mehr Grün- und Freiraum (u. a. Umsetzung des Alleekonzeptes) kann geschaffen werden. Insbesondere der letzte Punkt erlaubt es, Defizite bei der Versorgung mit Grün- und Freiraum zu beheben und die Anforderungen der Klimaanalyse zu erfüllen.

In «Stadtverkehr 2025, Beilage zum Bericht 2014» lesen wir nun aber, dass das Projekt zur Kompensation der Parkplätze in der Blauen Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze 2014 sistiert wurde.

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

1. Warum ist die Umsetzung des Projektes Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone 2014 sistiert worden?
2. Ist der Stadtrat daran interessiert, Aufwertungen des öffentlichen Raumes, die Planung von Velorouten oder Fusswegen oder die Verbesserungen von Verbindungen des öffentlichen Verkehrs mit der Aufhebung von Parkplätzen noch umzusetzen?
3. Die Selbstkosten eines Parkplatzes in einer Tiefgarage liegen schnell einmal bei 200 Franken oder mehr pro Monat, während die Stadt Zürich mit den Parkplätzen der Blauen Zone ein konkurrenzlos günstiges Konkurrenzangebot für gerade einmal 25 Franken im Monat anbietet. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die nach wie vor bestehende Parkplatzerstellungspflicht unter diesen Umständen für Bauherrschaften gravierende finanzielle Auswirkungen hat? Wegen des städtischen Konkurrenzangebotes können Private ihre ungenügend ausgelasteten Parkierungsanlagen häufig nicht rentabel betreiben. Zudem sind sie gezwungen über die Wohnungsmieten unerwünschte Quersubventionierungen vorzunehmen, was die Wohnungsmieten verteuert. Gibt es hierzu Untersuchungen und was sagen diese aus?
4. Wie viele Projekte zur Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone wurden im Laufe der letzten Jahre umgesetzt und wie viele Parkplätze wurden damit aufgehoben (gebeten wird um eine Liste dieser Projekte und der Anzahl der aufgehobenen Parkplätze)?
5. Bei welchen geplanten oder realisierten Strassenprojekten wurde in den letzten fünf Jahren auf eine Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Grund verzichtet, obwohl Ersatzneubauten mit Parkplätzen in der Nachbarschaft der Strassenprojekte realisiert worden sind (gebeten wird um eine Liste der geplanten und realisierten Strassenprojekte inkl. Anzahl Parkplätze auf der Strasse und auf den Grundstücken der Ersatzneubauten; jeweils vor und nach dem Bau)?
6. Wie viele Parkplätze in der Blauen Zone können 2015 und während der folgenden 4 Jahre kompensatorisch aufgehoben werden?
7. Ist der Stadtrat bereit, dafür zu sorgen, dass bei künftigen Planaufgaben gemäss Strassengesetz nicht nur die vorhandenen und geplanten Parkplätze der städtischen Strassenbauprojekte sondern auch die Parkplätze auf dem angrenzenden Privatgrund mitberücksichtigt und in die Parkplatzbilanz miteinbezogen werden?

8. Am 13. November 2013 wurde das Projekt an der Leimbachstrasse gemäss § 13 Strassengesetz ausgeschrieben. Dabei wurde auf die Umsetzung des Richtplaneintrags einer kommunalen Veloroute vom Marbachweg bis zur Maneggpromenade bergwärts verzichtet, um keine Strassenparkplätze aufheben zu müssen. Dies ist doppelt unverständlich. Einerseits hat die Genossenschaft Kleeweid einen Ersatzneubau mit einer genügend grossen Anzahl Parkplätze auf privatem Grund erstellt. Andererseits ist der Strassenquerschnitt der Leimbachstrasse mit 6 m relativ eng. Bergwärts fahrende Velofahrende werden dadurch von den Bussen der VBZ beim Überholen an den Rand gedrängt, wo sie der Gefahr öffnender Autotüren ausgesetzt sind. Das ist brandgefährlich. An der Pressekonferenz zum Masterplan Velo vom 8. November 2012 haben die StadträtInnen Mauch, Genner und Leupi festgestellt, dass durch eine Parkierung am Strassenrand die Verkehrssicherheit für Velofahrende halbiert werde. An dieser ungenügenden Planung ändert sich auch nichts, wenn in der Leimbachstrasse Tempo 30 gelten soll, da – bedingt durch die Steigung – das Tempo der Velofahrenden sehr tief ist. Da seit der Ausschreibung nach § 13 und dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen vom 14. Januar 2014 keine weitere Ausschreibung nach § 16/17 Strassengesetz erfolgt ist und kein Betrag im Budget 2016 eingestellt wurde: Wie ist der aktuelle Stand der Planung, wird der behördenverbindliche Auftrag, eine kommunale Veloroute zu realisieren, umgesetzt und wann findet dies statt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Einleitung**

Das Projekt «Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze» ist Bestandteil des Aktionsplans «Stadtverkehr 2025», der vom Stadtrat zur Umsetzung beschlossen wurde. Es sieht die kompensatorische Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen vor, wenn im Zug von Ersatzneubauten im Wohnbereich mit den Pflichtparkplätzen der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätzen abnimmt, gleichzeitig andere Bedürfnisse an den knappen Strassenraum vorhanden sind und ein genügendes Angebot an privaten oder blauen Parkplätzen besteht.

Mögliche Bedürfnisse an den Strassenraum sind z. B. Radrouten gemäss Richtplan bzw. Masterplan Velo, Alleen gemäss Alleekonzept oder Güterumschlagplätze. Auslöser zur Bestimmung des Kompensationspotenzials in einem bestimmten Gebiet können Ersatzneubauten oder auch bereits laufende Strassenprojekte sein. Ziel ist es, vorerst anhand ausgewählter Pilotprojekte fokussiert auf Wohngebiete mit einem genügendem Angebot an privaten oder blauen Parkplätzen Erfahrungen mit dem Kompensationsmechanismus unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gewerbes zu sammeln und aufzuzeigen, welche Nutzen mit der Entlastung des Strassenraums von wohnbezogenen Parkplätzen verknüpft sind.

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

**Zu Frage 1 («Warum ist die Umsetzung des Projektes Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone 2014 sistiert worden?»):**

Das Projekt «Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze» wird seit Frühjahr 2015 umgesetzt. Das Jahr 2014 diente dazu, das Vorgehen zur Projektumsetzung zu erarbeiten und die Einflussparameter zu überprüfen. Das Projekt ist nun vorerst auf Wohngebiete mit einem genügendem Angebot an privaten oder blauen Parkplätzen fokussiert. Dies ist im Bericht 2014 zum «Stadtverkehr 2025» im Kommentar zum Fortschritt Parkraumplanung und -bewirtschaftung festgehalten (S. 23).

**Zu Frage 2 («Ist der Stadtrat daran interessiert, Aufwertungen des öffentlichen Raumes, die Planung von Velorouten oder Fusswegen oder die Verbesserungen von Verbindungen des öffentlichen Verkehrs mit der Aufhebung von Parkplätzen noch umzusetzen?»):**

Ja. Das Projekt «Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze» nimmt diese Thematik auf.

**Zu Frage 3 («Die Selbstkosten eines Parkplatzes in einer Tiefgarage liegen schnell einmal bei 200 Franken oder mehr pro Monat, während die Stadt Zürich mit den Parkplätzen der Blauen Zone ein konkurrenzlos günstiges Konkurrenzangebot für gerade einmal 25 Franken im Monat anbietet. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die nach wie vor bestehende Parkplatzerstellungspflicht unter diesen Umständen für Bauherrschaften gravierende finanzielle Auswirkungen hat? Wegen des städtischen Konkurrenzangebotes können Private ihre ungenügend ausgelasteten Parkierungsanlagen häufig nicht rentabel betreiben. Zu**

**dem sind sie gezwungen über die Wohnungsmieten unerwünschte Quersubventionierungen vorzunehmen, was die Wohnungsmieten verteuert. Gibt es hierzu Untersuchungen und was sagen diese aus?»):**

Die Preisunterschiede zwischen Garagenplätzen im Wohnbereich (Fr. 120.– bis Fr. 200.–/Monat), die gemäss Parkplatzverordnung (PPV, AS 741.500) erstellt worden sind, und Blaue-Zone-Parkplätzen (Fr. 25.–/Monat) sind gross. Auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Qualitäten der beiden Parkplatzkategorien bilden Blaue-Zone-Parkplätze ein preiswertes Angebot, das in Konkurrenz zu den Pflichtparkplätzen in Garagen steht. Im Rahmen der Arbeiten zur Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung ging das Tiefbauamt davon aus, dass in der Stadt Zürich etwa 10 Prozent der Garagenplätze in Wohnliegenschaften leer stehen. Bei Neubauten kann jedoch oftmals beobachtet werden, dass die Leerstände bei den Parkplätzen mit der Zeit deutlich abnehmen.

Betreffend Angebot und Bewirtschaftung von Wohnparkplätzen und Parkplätzen in der blauen Zone sind bereits verschiedene Massnahmen umgesetzt bzw. beschlossen worden:

- Die Ansätze für Wohn-Pflichtparkplätze sind im Rahmen der Teilrevision der PPV reduziert worden. Darüber hinaus können sie unter bestimmten Bedingungen weiter reduziert werden (z. B. für autoarme Nutzungen mit Mobilitätskonzept).
- Der Preisgestaltung für Blaue-Zone-Parkplätze sind enge Grenzen gesetzt, da mit deren Bewirtschaftung keine Gewinne erzielt werden dürfen. Die Jahresgebühr für Anwohner\*innen wurde unter Berücksichtigung dieser engen Grenzen von Fr. 240.– auf Fr. 300.– erhöht.
- Das Projekt «Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze» wurde in den Aktionsplan von «Stadtverkehr 2025» aufgenommen, um im knappen Strassenraum auch weitere Bedürfnisse realisieren zu können.

**Zu den Fragen 4 und 5: («Wie viele Projekte zur Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone wurden im Laufe der letzten Jahre umgesetzt und wie viele Parkplätze wurden damit aufgehoben (gebeten wird um eine Liste dieser Projekte und der Anzahl der aufgehobenen Parkplätze?») («Bei welchen geplanten oder realisierten Strassenprojekten wurde in den letzten fünf Jahren auf eine Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Grund verzichtet, obwohl Ersatzneubauten mit Parkplätzen in der Nachbarschaft der Strassenprojekte realisiert worden sind (gebeten wird um eine Liste der geplanten und realisierten Strassenprojekte inkl. Anzahl Parkplätze auf der Strasse und auf den Grundstücken der Ersatzneubauten; jeweils vor und nach dem Bau)?»):**

Wie einleitend erwähnt, befindet sich das Projekt «Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze» erst seit Anfang 2015 in der Umsetzung. In den Jahren zuvor sind zwar auch in Einzelfällen Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben worden, dies aber nicht im Rahmen eines übergeordneten Konzepts. Ein Beispiel für die Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen in den letzten Jahren ist das Projekt «Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung». Bei diesem Projekt wurden 45 Strassenparkplätze, davon 35 Blaue-Zone-Parkplätze, abgebaut. Damit konnte in der Seebahnstrasse der Zweirichtungsverkehr eingeführt und der Strassenbereich in den Wohnquartieren lebensnaher gestaltet werden. Eine vollständige Liste mit Projekten der letzten fünf Jahre, die das Aufheben und Nicht-Aufheben von Blaue-Zone-Parkplätzen unter Einbezug der auf Privatgrund erstellten Wohn-Pflichtparkplätze dokumentiert, ist nicht vorhanden.

**Zu Frage 6 («Wie viele Parkplätze in der Blauen Zone können 2015 und während der folgenden 4 Jahre kompensatorisch aufgehoben werden?»):**

Wie erwähnt, gibt es verschiedene Gründe für die Anpassung der Anzahl Parkplätze im Rahmen von Bauprojekten. Bei folgenden Projekten wurde beispielsweise die Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen aufgrund des Projekts «Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze» in die Wege eingeleitet:

- *Juliastrasse*  
Abbau von 4 blauen Parkplätzen (Auslöser: Anwohnerinnen- und Anwohnerbegehren für Begegnungszone, Nutzen: Begegnungszone)
- *Entlisbergstrasse*  
Abbau von 8 blauen Parkplätzen (Auslöser: Ersatzneubau ABZ-Siedlung sowie Strassenprojekt Entlisbergstrasse, Nutzen: Begegnungszone)
- *Tièchestrasse*  
Abbau von 60 blauen und 6 weissen Parkplätzen mit Verfügung des Polizeivorstehers vom 17. Nov. 2015 (Auslöser: Ersatzneubauten BEP-Siedlung sowie Eigentumswohnungen, Nutzen: Realisierung regionale Masterplan-Velorange).

Zu beachten ist, dass dem planerischen Entscheid, bestimmte Strassenparkplätze aufzuheben, rechtliche Verfahren folgen, etwa eine polizeiliche Verfügung nach Signalisationsverordnung (SR 741.21) bei einer grösseren Zahl betroffener Parkplätze und/oder die öffentliche Auflage des Strassenbauprojekts nach Strassengesetz (StrG, LS 722.1). Bis die Parkplätze dann effektiv aufgehoben und die Strassen neu markiert bzw. baulich umgestaltet werden können, kann es je nach Verlauf allfälliger Rechtsmittelverfahren einige Jahre dauern. Eine genaue Zeitangabe ist nicht möglich.

**Zu Frage 7** («Ist der Stadtrat bereit, dafür zu sorgen, dass bei künftigen Planaufgaben gemäss Strassengesetz nicht nur die vorhandenen und geplanten Parkplätze der städtischen Strassenbauprojekte sondern auch die Parkplätze auf dem angrenzenden Privatgrund mitberücksichtigt und in die Parkplatzbilanz miteinbezogen werden?»):

Private Parkplätze sind nicht Gegenstand der Planaufgabe nach Strassengesetz (StrG). Dies ändert nichts daran, dass der Stadtrat das Projekt «Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze» im Sinn der vorstehenden Ausführungen umsetzt.

**Zu Frage 8** («Am 13. November 2013 wurde das Projekt an der Leimbachstrasse gemäss § 13 Strassengesetz ausgeschrieben. Dabei wurde auf die Umsetzung des Richtplaneintrags einer kommunalen Velorange vom Marbachweg bis zur Maneggpromenade bergwärts verzichtet, um keine Strassenparkplätze aufheben zu müssen. Dies ist doppelt unverständlich. Einerseits hat die Genossenschaft Kleeweid einen Ersatzneubau mit einer genügend grossen Anzahl Parkplätze auf privatem Grund erstellt. Andererseits ist der Strassenquerschnitt der Leimbachstrasse mit 6 m relativ eng. Bergwärts fahrende Velofahrende werden dadurch von den Bussen der VBZ beim Überholen an den Rand gedrängt, wo sie der Gefahr öffentlicher Autotüren ausgesetzt sind. Das ist brandgefährlich. An der Pressekonferenz zum Masterplan Velo vom 8. November 2012 haben die StadträtInnen Mauch, Genner und Leupi festgestellt, dass durch eine Parkierung am Strassenrand die Verkehrssicherheit für Velofahrende halbiert werde. An dieser ungenügenden Planung ändert sich auch nichts, wenn in der Leimbachstrasse Tempo 30 gelten soll, da – bedingt durch die Steigung – das Tempo der Velofahrenden sehr tief ist. Da seit der Ausschreibung nach § 13 und dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen vom 14. Januar 2014 keine weitere Ausschreibung nach § 16/17 Strassengesetz erfolgt ist und kein Betrag im Budget 2016 eingestellt wurde: Wie ist der aktuelle Stand der Planung, wird der behördenverbindliche Auftrag, eine kommunale Velorange zu realisieren, umgesetzt und wann findet dies statt?»):

Das Strassenbauprojekt Leimbachstrasse befindet sich nach der Auflage gemäss § 13 StrG nun in Überarbeitung. Da die Leimbachstrasse im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung in Zukunft mit Tempo 30 betrieben werden soll, ist die Markierung eines Radstreifens bergauf auch mit Steigung und Verkehrsmenge nicht mehr zwingend. Das Projekt soll in der ersten Jahreshälfte 2016 nach § 16 StrG aufgelegt werden. Die Realisierung ist derzeit für 2017 vorgesehen.

Vor dem Stadtrat  
die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**