

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 7. September 2016

733.

Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Simon Kälin betreffend Parkierung von Motorrädern, Praxis der Stadt bezüglich der illegal abgestellten Motorräder sowie Möglichkeiten für die Bewirtschaftung der Parkierung

Am 1. Juni 2016 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Simon Kälin (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/188, ein:

Die Zahl der Motorräder nimmt in der Stadt Zürich seit 1999 laufend zu – einen Boom erlebten die Motorräder ab April 2003, als neue Führerscheinkategorien eingeführt wurden. Immer mehr Motorräder werden zum Pendeln eingesetzt. Immer mehr Flächen des öffentlichen Raumes werden durch die Parkierung von Motorrädern belegt. Bei Autofahrenden hat sich die Bewirtschaftung der Parkierung mit zu benutzenden Parkfeldern und Gebühren bewährt. Für Motorräder gibt es praktisch keine solche Bewirtschaftung der Parkierung. D. h. die Abstellflächen für Motorräder stellt die Stadt Zürich den Motorrädern in den meisten Fällen gratis zur Verfügung. An vielen Orten stehen Motorräder zudem auf dem Trottoir, was gemäss Art. 41 VRV verboten ist. Dennoch wird dies in der Stadt Zürich häufig toleriert und von der Stadtpolizei nicht gebüsst. Die auf dem Trottoir illegal abgestellten Motorräder behindern den Fussverkehr oder sind beim Parkieren gar ein Sicherheitsrisiko. Auch bezüglich Lärm- und Luftemissionen sind Motorräder problematisch. Motorräder dürfen heute gleich laut sein wie Lastwagen und dürfen höhere Emissionen aufweisen als Personenwagen.

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

1. Wie hat sich der Motorradbesitz in den letzten 10 Jahren in der Stadt Zürich entwickelt?
2. Wie hat sich die Nutzung von Motorrädern (gefährdete Kilometer, belegte Fläche des öffentlichen Raums) in den letzten 10 Jahren in der Stadt Zürich entwickelt?
3. Angeblich wird das Parkieren von Motorrädern weder in den Ausbildungsrichtlinien des Bundes für Motorradfahrlehrpersonen noch an der theoretischen Prüfung thematisiert. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass viele Motorradfahrende gar nicht wissen, dass das Parkieren auf dem Trottoir illegal ist? Falls ja, wie plant der Stadtrat diesem Unwissen zu begegnen?
4. Weshalb toleriert der Stadtrat das illegale Parkieren von Motorrädern auf dem Trottoir?
5. Ist der Stadtrat bereit, künftig illegal parkierte Motorräder korrekt zu büssen?
6. Bereits im Jahr 2006 hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich im Bericht «Motorräder in der Stadt Zürich, Eine Grundlagenanalyse» festgestellt, dass vermehrt falsch parkierte Motorräder angezeigt werden. Wie viele falsch parkierte Motorräder werden pro Jahr verzeigt? Wie hat sich die Anzahl der Verzeigungen in den letzten 10 Jahren entwickelt?
7. Bis zu fünf Motorräder können auf einem Autoparkplatz abgestellt werden. Das Parkieren von Motorrädern wäre gegenüber demjenigen von Autos also flächeneffizienter. Dies wäre besonders in der Innenstadt von Vorteil. Ist der Stadtrat bereit, weitere Autoparkplätze in Parkplätze für Motorräder umzuwandeln? Falls ja, wo sieht er den höchsten Nachfragedruck?
8. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich schreibt in seinem Bericht «Motorräder in der Stadt Zürich, Eine Grundlagenanalyse»: «Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass viele Lenker auch bereit wären, für diesen Komfort eine Parkgebühr zu bezahlen (vor allem auch weil der durchschnittliche Motorradfahrer immer älter und zahlungskräftiger wird).» Welche Vor- und Nachteile hätte die Bewirtschaftung der Motorfahräder-Parkierung? Wäre der Stadtrat bereit, eine Parkierungsgebühr für Motorräder einzuführen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Motorräder benötigen sowohl im Verkehr wie auch bei der Parkierung weniger Platz als Autos. Parkiert werden dürfen Motorräder in der Stadt Zürich auf über 19 000 öffentlich zugänglichen Abstellplätzen, worunter die meisten Zweiradparkplätze sind, auf denen sowohl Velos als auch Motorräder erlaubt sind. Dass viele Motorräder – wie auch andere Fahrzeuge – nicht gesetzeskonform parkiert werden, ist dem Stadtrat bekannt. Die Stadtpolizei ahndet solche Fälle insbesondere dann, wenn die abgestellten Fahrzeuge eine Behinderung darstellen. Eine Einführung von Parkgebühren für Motorräder drängt sich aus Sicht des Stadtrats zum heutigen Zeitpunkt nicht auf. Der Stadtrat verfolgt aber die weiteren Entwicklungen in

diesem Bereich; dies auch mit Blick auf das im Rahmen der Strategien Zürich 2035 festgehaltene Ziel, wonach die zusätzliche Nachfrage im Bereich der Mobilität mit umweltverträglichen und raumsparenden Verkehrsarten zu befriedigen ist.

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

Zu Frage 1 («Wie hat sich der Motorradbesitz in den letzten 10 Jahren in der Stadt Zürich entwickelt?»):

In den letzten Jahren nahm die Anzahl der immatrikulierten Motorräder auf Stadtgebiet stetig zu. Die prozentuale Zunahme der Motorräder ist deutlich höher als jene des Totals aller Motorfahrzeuge.

Jahr	Motorräder
2015	25 542
2014	24 549
2013	24 272
2012	23 952
2011	23 212
2010	23 000
2009	22 784
2008	22 595
2007	22 015
2006	21 669

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich

Zu Frage 2 («Wie hat sich die Nutzung von Motorrädern (gefährte Kilometer, belegte Fläche des öffentlichen Raums) in den letzten 10 Jahren in der Stadt Zürich entwickelt?»):

Der Motorradverkehr ist Teil des motorisierten Individualverkehrs. Separate Daten über die Verkehrsmenge und deren Entwicklung liegen nicht vor. Es ist aber davon auszugehen, dass die höhere Anzahl immatrikulierter Motorräder auch in der Verkehrsmenge und der Beanspruchung des öffentlichen Raums ihren Niederschlag findet.

Die Anzahl der Motorradparkplätze wird erst seit 2015 statistisch erhoben. Aus diesem Grund liegen für frühere Jahre keine Zahlen vor. Per Ende 2015 standen 800 öffentlich zugängliche Abstellplätze nur für Motorräder zur Verfügung. Zudem gibt es – neben den reinen Veloabstellplätzen – 18 300 kombinierte öffentlich zugängliche Abstellplätze für Velos und Motorräder (Quelle: Tiefbauamt, Jahresbericht 2015).

Zu Frage 3 («Angeblich wird das Parkieren von Motorrädern weder in den Ausbildungsrichtlinien des Bundes für Motorradfahrlehrpersonen noch an der theoretischen Prüfung thematisiert. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass viele Motorradfahrende gar nicht wissen, dass das Parkieren auf dem Trottoir illegal ist? Falls ja, wie plant der Stadtrat diesem Unwissen zu begegnen?»):

Die Festlegung und Prüfung der Anforderungen bezüglich Fahreignung und Fahrkompetenz liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Die Kenntnis der Verkehrsregeln ist jedoch eine der Voraussetzungen für den Erhalt eines Führerscheins. Motorradfahrende müssen eine theoretische Prüfung ablegen und bestehen. Deshalb wird vorausgesetzt, dass den Lenkenden die gesetzlichen Regelungen bekannt sind.

Um die Motorradfahrenden in der Stadt Zürich auf die angesprochene Thematik zu sensibilisieren, lancierte die Stadtpolizei im Jahr 2005 eine Informationskampagne unter dem Titel «Motorradhüpfen». Die Kampagne machte Motorradfahrende darauf aufmerksam, wie sie ihre Fahrzeuge korrekt und ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmender parkieren sollen. Die Aktion stiess auf grosse und unterschiedliche Resonanz. Teilweise musste festgestellt werden, dass die Motorradfahrenden auf Veloabstellplätze auswichen.

Zu den Fragen 4 und 5 («Weshalb toleriert der Stadtrat das illegale Parkieren von Motorrädern auf dem Trottoir?» «Ist der Stadtrat bereit, künftig illegal parkierte Motorräder korrekt zu büssen?»):

Im Grundsatz ist festzuhalten, dass gemäss Art. 41 Abs. 1^{bis} der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) das Parkieren von Fahrzeugen auf dem Trottoir untersagt ist, sofern dies nicht ausdrücklich durch Signale oder Markierungen erlaubt ist. Falls kein Halte- oder Parkverbot markiert ist, toleriert die Stadtpolizei abgestellte Motorräder, sofern ein mindestens 1,5 Meter breiter Raum frei bleibt. In diesen Fällen kann davon ausgegangen werden, dass andere Verkehrsteilnehmende nicht behindert werden.

Die Stadtpolizei erteilt gemäss ihrer langjährigen Praxis für falsch parkierte Motorräder generell mit Zurückhaltung Bussen. Festzuhalten ist aber, dass eine Busse in jedem Fall erfolgt, wenn ein abgestelltes Motorrad andere Verkehrsteilnehmende behindert (insbesondere sehbehinderte Personen, Rollstuhlfahrende, Kinderwagen-Führende). Auf Anzeige oder Reklamationen hin handelt die Stadtpolizei ausnahmslos.

Der Stadtrat erachtet diese Praxis als pragmatisch und sinnvoll.

Zu Frage 6 («Bereits im Jahr 2006 hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich im Bericht «Motorräder in der Stadt Zürich, Eine Grundlagenanalyse» festgestellt, dass vermehrt falsch parkierte Motorräder angezeigt werden. Wie viele falsch parkierte Motorräder werden pro Jahr verzeigt? Wie hat sich die Anzahl der Verzeigungen in den letzten 10 Jahren entwickelt?»):

Die Zahlen zu Verzeigungen wegen falsch parkierten Motorrädern sind durch die Stadtpolizei erst ab dem Jahr 2010 systematisch erfasst:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Parkieren auf Trottoir, ohne 1,5 m Raum für FussgängerInnen	2197	2475	2123	2407	2539	2080
Parkieren auf Trottoir, mit mind. 1,5 m Raum für FussgängerInnen	3588	3722	3304	3247	3235	3509

Zu Frage 7 («Bis zu fünf Motorräder können auf einem Autoparkplatz abgestellt werden. Das Parkieren von Motorrädern wäre gegenüber demjenigen von Autos also flächeneffizienter. Dies wäre besonders in der Innenstadt von Vorteil. Ist der Stadtrat bereit, weitere Autoparkplätze in Parkplätze für Motorräder umzuwandeln? Falls ja, wo sieht er den höchsten Nachfragedruck?»):

Bezüglich einer allfälligen Umwandlung von Autoparkplätzen in der Innenstadt stellt der sogenannte Historische Parkplatzkompromiss des Gemeinderats, der mit Blick auf die Autoparkplätze getroffen wurde, eine Hürde dar: Die aufgehobenen Auto-Parkplätze müssten in naher Umgebung kompensiert werden. Eine Umwandlung zulasten der Bilanz der Autoparkplätze ist in diesem Rahmen kaum möglich. In der Innenstadt dürfte es erfolversprechender sein, bei ausgewiesenem Bedarf und vorhandenem Platz Motorradparkplätze neu zu schaffen.

Ein hoher Nachfragedruck nach Zweiradparkplätzen (Velos und Motorräder) lässt sich allgemein an folgenden Orten feststellen:

- ÖV-Haltestellen (Bahnhöfe, End- und Knotenhaltestellen)
- Zentren mit hohem Publikumsverkehr (Einkauf, Kultur usw.)
- Öffentliche Bauten und Anlagen (Sportanlagen, Grünanlagen usw.)
- Dicht besiedelte Wohngebiete mit wenig Abstellmöglichkeiten auf privatem Grund

Dies gilt grundsätzlich auch für reine Motorradparkplätze, auch wenn hier die Nachfrage an den Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs eher kleiner ist als bei nicht motorisierten Zweirädern. In der Innenstadt lässt sich konkret entlang der Bahnhof-/Löwenstrasse (Einkauf) sowie entlang der Werdmühlestrasse (Verwaltung) eine erhöhte Nachfrage feststellen. An diversen Örtlichkeiten hat die Stadt auf öffentlichem Grund bereits Parkplätze für Motorräder geschaffen (Löwenstrasse, Uraniastrasse, Beatenplatz). Zudem besteht für Motorradfahre-

rinnen und -fahrer die Möglichkeit, Zweiradparkplätze mitzubedenutzen, sofern diese nicht explizit den Velos vorbehalten sind.

Im Rahmen von Bauprojekten im Innenstadtbereich (z. B. Uraniastrasse) trägt die Stadt Zürich dem Bedürfnis nach zusätzlichen Zweiradparkplätzen nach Möglichkeit Rechnung.

Schliesslich ist zu bermerken, dass es in vielen Fällen nicht realistisch wäre, bis zu fünf Motorradparkplätze quer auf der Fläche eines früheren Autoparkplatzes unterzubringen, da die Normlänge eines Motorradparkplatzes (2,20 Meter) die normale Breite von Autoparkplätzen (1,90–2,0 Meter) übersteigt (vgl. dazu die einschlägige Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Norm 640 291a).

Zu Frage 8 («Das Tiefbauamt der Stadt Zürich schreibt in seinem Bericht «Motorräder in der Stadt Zürich, Eine Grundlagenanalyse»: «Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass viele Lenker auch bereit wären, für diesen Komfort eine Parkgebühr zu bezahlen (vor allem auch weil der durchschnittliche Motorradfahrer immer älter und zahlungskräftiger wird).» Welche Vor- und Nachteile hätte die Bewirtschaftung der Motorfahräder-Parkierung? Wäre der Stadtrat bereit, eine Parkierungsgebühr für Motorräder einzuführen?»):

Die Bewirtschaftung von kostenpflichtigen Motorrad-Parkplätzen würde zusätzlichen Verwaltungs- und Kontrollaufwand mit sich führen. Die Erfahrungen mit Auto-Strassenparkplätzen, für die eine Gebühr erhoben wird, zeigen, dass es zur Durchsetzung des Parkregimes einer regelmässigen Kontrolle bedarf. Zudem sind die Kosten für die Erstellung und den Unterhalt bei gebührenpflichtigen Parkplätzen, insbesondere wegen der Ausrüstung mit Parkuhren, höher als bei Parkplätzen ohne Gebührenpflicht. Diese Kosten könnten mittels kostendeckender Parkuhrkontrollgebühr abgegolten werden. Ohne Verlagerung von personellen Ressourcen ist aber mit einem zusätzlichen Bedarf an Personal zu rechnen. Die Parkierungsdauer könnte durch die Festsetzung einer Höchstparkierungsdauer gesteuert werden. Der Stadtrat geht davon aus, dass Motorräder vermehrt auf Veloabstellplätzen parkiert würden.

Die Einführung einer Parkgebühr für Motorräder würde – zumindest bezüglich des Tarifs – eine Anpassung der Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren (AS 551.330) bedingen. Im Zusammenhang mit der Erfüllung der Motion GR Nr. 2011/219, die eine Preiserhöhung zugunsten einer lenkungswirksamen und effizienten Nutzung der Strassenparkplätze in der Innenstadt forderte, legte der Stadtrat dem Gemeinderat am 1. Oktober 2014 eine Weisung zur Änderung der Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren vor (GR Nr. 2014/306). Auf die Einführung einer Parkgebühr für Motorräder wurde sowohl im Antrag des Stadtrats wie auch im Beschluss des Gemeinderats vom 23. März 2016 verzichtet. Gegen den Beschluss des Gemeinderats wurde das Referendum ergriffen, die Urnenabstimmung findet am 25. September 2016 statt. Der Stadtrat erachtet es vor diesem Hintergrund nicht für angezeigt, die Vorschriften zu diesem Zeitpunkt bereits wieder anzupassen und eine neue Parkgebühr für Motorräder einzuführen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti