

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 30. September 2009

1284. Interpellation von Marlène Butz und Marianne Aubert betreffend Trottoirparkierung, Ist-Zustand und Entwicklung. Am 1. April 2009 reichten die Gemeinderäte Marlène Butz (SP) und Marianne Aubert (SP) folgende Interpellation, GR Nr. 2009/122, ein:

Die Stadt Zürich rühmt sich – vielfach zu Recht – eine Fussgänger/innen-Stadt zu sein. Zu den FussgängerInnen zählen auch Kinder, alte Menschen, Menschen mit Behinderung sowie Personen, die mit Gepäck, Kinderwagen usw. unterwegs sind. Zur Attraktivität für Fussgängerinnen gehört, dass die Gehflächen frei von Fahrzeugen sind – ob fahrend oder parkiert. Das bedeutet, dass auch keine offiziellen Parkplätze für Motorfahrzeuge auf dem Trottoir angeordnet werden sollen.

In der Weisung 281 zur Umgestaltung der Seefeldstrasse war vorgesehen, die Parkierung auf Trottoirniveau anzuordnen. Aufgrund von Widerstand von Seiten SP versprach Stadträtin Ruth Genner an der Gemeinderatssitzung vom 28.1.2009, dass an der Seefeldstrasse auf Trottoirparkierung verzichtet wird. Dem Vernehmen nach wird in weiteren Planungen dennoch weiterhin an Trottoirparkierungen festgehalten.

Das Anordnen von Parkplätzen für Motorfahrzeuge auf dem Trottoir ist aus verschiedenen Gründen als negativ zu bewerten: Beim Manövrieren lässt sich nicht vermeiden, dass ein Fahrzeug über die Parkfeldmarkierung in den Gehbereich fährt. Zudem ist oft zu beobachten, dass parkierte Autos über die Parkfeldmarkierung in den Gehbereich hineinragen. Die Dominanz von Motorfahrzeugen wird so auf die Gehflächen ausgeweitet und der den Fussgängerinnen vorbehaltene Platz noch weniger respektiert.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass Gehflächen den FussgängerInnen vorbehalten sind?
2. Wieviele Parkplätze befinden sich heute in Zürich auf Trottoirniveau (Trottoirparkierung)?
3. Wieviele Parkplätze sind in aktuellen Projekten auf Trottoirniveau geplant?
4. Welche Vor- und Nachteile sieht der Stadtrat in der Anordnung von Parkplätzen auf Trottoirniveau?
5. Welche Vor- und Nachteile sieht der Stadtrat in der Anordnung von Parkplätzen auf Fahrbahnniveau?
6. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Anordnung von Parkplätzen auf Trottoirs der Tendenz, auch illegal auf Gehflächen zu parkieren, Vorschub leistet?
7. Ist es denkbar, dass der Stadtrat unter Berücksichtigung obgenannter Aspekte bei zukünftigen Planungen voll und ganz auf die Trottoirparkierung verzichtet, um somit die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu schützen?

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Einleitende Bemerkungen

Der Begriff des Trottoirs wird weder im Strassenverkehrsgesetz (SVG) noch in einer ausführenden Verordnung definiert. Art. 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV) beschreibt zwar die Begriffe wie beispielsweise «die Fahrbahn ist der dem Fahrverkehr dienende Teil der Strasse», die Umschreibung für das Trottoir ist hingegen nicht zu

finden. Die Anforderungen zur Ausbildung von Verkehrsanlagen für den Fussgängerverkehr sind in der VSS-Norm 640070 detailliert beschrieben. Ein Trottoir zeichnet sich durch folgende Gegebenheiten aus:

- Baulich erhöhte und parallel zur Fahrbahn verlaufende Fläche
- Primär für Zufussgehende bestimmte Verkehrsanlage

Trottoirs sollen den Zufussgehenden vorbehalten bleiben und für Fahrzeuge nur in Ausnahmefällen und vorsichtig befahrbar sein (vgl. Art. 43 Abs. 2 SVG und Art. 41 VRV). Dem Trottoir kommt neben einer Ordnungs- auch eine Schutzfunktion zu. Es soll die Zufussgehenden vor den Gefahren des Strassenverkehrs schützen.

Bei den von den Interpellantinnen angesprochenen Anordnungen von Parkflächen im Trottoirbereich handelt es sich um Neugestaltungen der Strassenoberfläche, wie dies zum Beispiel im Zentrum von Oerlikon geschehen ist. Dort wurde das Trottoir über den Bereich der Parkplätze verbreitert und die Parkplätze neu auf dem Trottoirniveau markiert. Diese räumliche Anordnung ermöglicht trotz Beibehaltung von Parkplätzen eine im Vergleich zu früher grosszügigere Trottoirfläche und bildet einen wichtigen Bestandteil zur Aufwertung des Strassenraumes. Eine ähnliche Gestaltung ist auch in der Seefeldstrasse vorgesehen. Wobei hier, im Gegensatz zum Zentrum Oerlikon, die Parkfelder vom Trottoir in der Höhe abgesetzt werden und damit für Menschen mit einer Sehbehinderung taktil erkennbar sind.

Die Zufahrt auf markierte öffentliche Parkfelder im Trottoirbereich ist in der Regel direkt von der Fahrbahn her möglich. Die Parkfelder werden in Anlehnung an die VSS-Norm 640291a dimensioniert und sind genügend gross. Die übrigen, den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehaltenen Trottoirflächen müssen für die Zu- und Wegfahrt nicht benutzt werden. Dies im Gegensatz zu den zahlreichen privaten Grundstückzufahrten, welche in der Regel nur über das Trottoir erreichbar sind und aus Sicht des Stadtrates für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein höheres Gefahrenpotenzial beinhalten als die öffentliche Parkierung am Trottoirrand zur Fahrbahn.

Zu Frage 1: Die für den Fussgängerbereich ausgedehnten Flächen bleiben in der Regel den Zufussgehenden vorbehalten. Im Rahmen einer Planungsarbeit wird der zu bearbeitende Strassenraum analysiert und werden vorhandene Defizite aufgedeckt. Je nach Situation und den vorhandenen räumlichen Verhältnissen wird anschliessend das für alle Nutzergruppen bestmögliche Ergebnis angestrebt. Um dies zu erreichen, sind kompromissfähige Lösungen erforderlich, bei denen auch vom Regelfall abgewichen werden kann. Bei Lösungen, die markierte Parkplätze auf dem Niveau des Trottoirs beinhalten, gelten Parkplätze nicht als Fussgängerbereich. Der Fussgängerbereich befindet sich in solchen Fällen zwischen der Markierungslinie des Parkplatzes und – im Normalfall – der Hausfassade.

Zu Frage 2: Bei der Erfassung der Parkplätze wird nicht unterschieden, ob sie auf Fahrbahn- oder Trottoirniveau liegen. Deshalb liegen über die Anzahl derartiger Anordnungen keine Zahlen vor. Die separate Erfassung von Parkplätzen auf Trottoirniveau wäre möglich, der dafür erforderliche Aufwand steht aber aus Sicht des Stadtrates in einem ungünstigen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen.

Parkplätze auf Trottoirniveau werden hauptsächlich in engen und intensiv genutzten Stadtquartieren mit Blockrandbebauung oder in Zentrumsgebieten angeordnet, wo einerseits das Bedürfnis nach grosszügigen Trottoirflächen besteht und andererseits ausreichend Parkplätze angeboten werden sollen. In Stadtgebieten mit einer geringeren Dichte drängt sich das System der Trottoirparkierung weniger auf.

Zu Frage 3: Dazu liegen keine abschliessenden Zahlen vor. Es befinden sich aber einige Projekte mit einer solchen Anordnung in Planung. Insbesondere handelt es sich dabei um Projekte in den erwähnten Blockrandgebieten in den Kreisen 1, 4, 5 und 8.

Zu Frage 4: Wie bereits in der Antwort zu Frage 2 erwähnt, werden öffentliche Parkplätze oft in Gebieten mit engen räumlichen Verhältnissen und hohem Nutzungsdruck auf dem Trottoir angeordnet. Der hohe Nutzungsdruck erfordert flexibel einsetzbare Lösungen zur Gewährleistung des fliessenden Verkehrs, für das Angebot von Parkplätzen und Veloabstellplätzen, für Baumpflanzungen und kommerzielle Aussennutzungen. Mit der Trottoirparkierung kann ein flexibles Nutzungsband mit einem linearen Fahrbahnrand ohne Parkplatznischen geschaffen werden. In diesem Nutzungsband werden dann die verschiedenen Anforderungen wie Parkplätze, Baumpflanzungen und kommerzielle Aussennutzungen untergebracht. Mit diesem Konzept wird auch die Fahrbahn optisch eingeengt, was ein tiefes Geschwindigkeitsniveau unterstützt und die Fahrbahnquerungen für Zufussgehende verkürzt. Zudem wird die Wirkung von grosszügigen Trottoirflächen verstärkt, wenn Parkplätze auf Trottoirniveau nicht belegt sind. Die klare Organisation des Strassenraumes verbessert auch die Lesbarkeit, Sicherheit und Orientierung, insbesondere für Menschen mit Behinderung, für alte Menschen und für Kinder.

Als Nachteil der Trottoirparkierung kann festgehalten werden, dass eine klare bauliche Abgrenzung der Parkplätze fehlt und dadurch einzelne Fahrzeuglenkende beim Parkieren auch den Fussgängerbereich mitbeanspruchen können. Doch sind der Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements bis zum heutigen Datum keinerlei Vorkommnisse bekannt, bei welchen Zufussgehende dadurch schwerwiegend beeinträchtigt worden sind.

Zu Frage 5: Das Markieren von versetzten Parkplätzen auf Fahrbahnniveau unterstützt in zahlreichen Quartierstrassen das Tempo-30-Regime und damit die Einhaltung der Tempolimiten. Die Parkplätze können leicht und ohne Absatz zur Fahrbahn benutzt werden. Parkplätze auf Fahrbahnniveau müssen so angeordnet werden, dass die Funktionstauglichkeit für den fliessenden Verkehr gewährleistet bleibt. Dies erfordert im Fahrbahnbereich Platz und im Gegensatz zur Trottoirparkierung breitere Fahrbahnen. Parkplätze auf dem Fahrbahnniveau haben zudem den Nachteil, dass bei gleichzeitiger Anordnung einer Baumreihe entweder viel Platz vorhanden sein muss für die Bäume im Trottoir- und die Parkplätze im Fahrbahnbereich oder dass die Parkplätze zwischen den Bäumen in Nischen angeordnet werden müssen. Die Reinigung solcher Nischen ist jedoch schwierig und sehr aufwändig. Zudem muss das Oberflächenwasser je nach Gefälle der Strasse in jeder Nische einzeln

gesammelt und abgeleitet werden. Die Erstellungs- und Unterhaltskosten von Parkplatznischen sind daher höher als bei Parkplätzen auf dem Trottoirniveau.

Zu Frage 6: Die Ansicht der beiden Interpellantinnen, dass die Parkfeldanordnung im Trottoirbereich dem illegalen Parkieren auf Gehflächen Vorschub leiste, kann der Stadtrat aufgrund von Beobachtungen nicht teilen.

Zu Frage 7: Parkplätze auf Trottoirniveau wurden in den Gestaltungs-Standards der Stadt Zürich durch das politische Gremium «Delegation für stadträumliche Fragen» verabschiedet. Bei den laufenden Planungen wird der zu betrachtende Strassenraum analysiert. Die Parkfeldanordnung hängt von verschiedenen Kriterien ab und wird fallweise für den jeweiligen Strassenzug festgelegt. Aufgrund der Diskussionen im Zusammenhang mit dem Projekt Seefeldstrasse findet zurzeit eine Überprüfung dieser Anordnung statt. Die Überprüfung erfolgt zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern von Behindertenverbänden und hat zum Ziel, die in der Antwort zur Frage 4 erwähnten positiven Aspekte mit den Anforderungen an einen behindertengerechten Strassenraum abzugleichen.

Mitteilung an die Vorsteherinnen des Polizei- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (11) und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber