

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 15. Mai 2013

381.

Schriftliche Anfrage von Alan David Sangines und Marcel Schönbächler, Grundlagen für die Verkehrsregime mit dem erlaubten Befahren der Trottoirs

Am 6. Februar 2013 reichten die Gemeinderäte Alan David Sangines (SP) und Marcel Schönbächler (CVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/45, ein:

Hinter der Bushaltestelle «Bahnhof Altstetten» der Buslinien 31, 78, 80, 89 stadteinwärts ist das Befahren des Trottoirs erlaubt. Dies führt immer wieder zu Konflikten zwischen Autofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern. Die Situation ist für beide Seiten mühsam, für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die den Autos ausweichen müssen, aber auch für die Autofahrenden, die nur schleppend vorwärts kommen und oftmals auch Schäden an ihren Fahrzeugen davon tragen. Die Dienstabteilung Verkehr hat bereits mitgeteilt, dass dieses unglückliche Verkehrsregime künftig aufgehoben wird. Ein entsprechender Vorstoss, der die unverzügliche Änderung dieses Verkehrsregime fordert, wurde von den Unterzeichnenden bereits eingereicht. Der Bahnhof Altstetten ist aber offenbar nicht der einzige Ort, an welchem derartige Konflikte bestehen.

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

1. An welchen Orten sind öffentlich zugängliche Parkplätze für Autos nur über das Trottoir erreichbar?
2. An welchen Orten haben Autos auf dem Trottoir gegenüber dem Fussverkehr Vortritt (z.B. bei Trottoirüberfahrten)?
3. Das Trottoir hinter der Tramhaltestelle Escher-Wyss-Platz gegenüber dem Gebäude der KV Business School, Höhe Wilhelmstrasse, wird ebenfalls von Fahrzeugen beansprucht. Besteht hier eine ähnliche bzw. gleichartige Situation wie bei der eingangs erwähnten Bushaltestelle Bahnhof Altstetten? Wenn ja, wie begründet dies der Stadtrat? Wenn nein, um was für eine Art Verkehrsregime handelt es sich dort?
4. Auch hinter der Haltestelle Morgental, stadtauswärts, dürfen Fahrzeuge das Trottoir befahren. Soll diese Situation auch verbessert werden?
5. Welche Geschwindigkeit ist generell bei Fahrten auf dem Trottoir erlaubt?
6. Wie beurteilt der Stadtrat die Verkehrssituation an all denjenigen Örtlichkeiten, wo zurzeit das Autofahren auf den Trottoirs erlaubt ist?
7. Beabsichtigt der Stadtrat das Autofahren auf den Trottoirs an den genannten Örtlichkeiten zukünftig zu verbieten oder auf eine andere Weise einzuschränken? Wenn nein, warum nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitende Bemerkungen: Im bezeichneten Bereich bei der Bushaltestelle «Bahnhof Altstetten» handelt es sich um weisse, gebührenpflichtige Parkplätze auf öffentlichem Grund. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt ab Hohlstrasse über das Trottoir und eine (nicht deutlich) ausgebildete Nebenfahrbahn. Anders können diese Parkplätze nicht erreicht werden. Die Nebenfahrbahn dient zugleich den Fussgängerinnen und Fussgängern bzw. den Buspassagierinnen und -passagieren als Wartebereich bei der Haltestelle «Bahnhof Altstetten».

Es kann tatsächlich vorkommen, dass Parkplätze nur via Befahren des Trottoirs erreicht werden können, z. B. indem das Trottoir gequert oder in Längsrichtung befahren werden muss. Ersteres, die Querung des Trottoirs, ist eine häufige Situation bei der Erschliessung von Grundstücken und kann kaum vermieden werden. Meistens sind die Situationen historisch entstanden. Sie können zudem sowohl bei öffentlichen Parkplätzen auf öffentlichem Grund, wie im Fall Bahnhof Altstetten, oder bei privaten Parkplätzen auf Privatgrund (z. B. für Kundinnen und Kunden) vorliegen. Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden ungünstig angeordnete Parkplätze auf öffentlichem Grund oder deren Erschliessung nach Möglichkeit verbessert; im Rahmen von Baubewilligungsverfahren können Anpassungen für Situationen auf Privatgrund verlangt werden. Dennoch kann es auch heute noch vorkommen, dass die Erschliessung von Grundstücken keine anderen Möglichkeiten zulässt.

Zu Frage 1: An den nachfolgenden Örtlichkeiten sind öffentliche Parkplätze für Autos nur über das Trottoir erreichbar. Auf eine systematische Erhebung auf dem Gebiet der Stadt Zürich wurde aus ökonomischen Gründen verzichtet. In den Kreisen 1, 2, 4, 6, 8, 12 sind keine öffentlichen Parkplätze bekannt, die nur durch das Befahren des Trottoirs erreichbar sind.

Kreis 3:

– Schimmelstrasse Nrn. 1, 3	4 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Schimmelstrasse Nr. 5	3 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Schimmelstrasse Nr. 7	1 IV-Längsparkplatz	
– Schimmelstrasse Nr. 9	2 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Schimmelstrasse Nr. 11	2 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Schimmelstrasse Nr. 17	3 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Schimmelstrasse Nr. 19	2 Längsparkplätze	Blaue Zone

Kreis 5:

– Sihlquai Nr. 115–131	11 Längsparkplätze	weiss
– Sihlquai, unter Kornhausbrücke	7 Querparkplätze	Blaue Zone
– Sihlquai, neben Lettenviadukt	6 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Sihlquai Nr. 268	3 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Sihlquai Nr. 274	5 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Sihlquai unter Bahnviadukt	4 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Sihlquai 282	2 Längsparkplätze	Blaue Zone
– Sihlquai 298	7 Längsparkplätze	Blaue Zone

Kreis 7:

– Dreiwiesenstrasse	61 Querparkplätze	weiss
---------------------	-------------------	-------

Kreis 9:

– Hohlstrasse Nr. 561, Bushaltestelle Bahnhof Altstetten (stadteinwärts)	9 Längsparkplätze	weiss
– Bristenstrasse Nr. 2, Seite Hohlstrasse	13 Querparkplätze	Blaue Zone

Kreis 10:

– Regensdorferstrasse Nr. 50	3 Querparkplätze	Blaue Zone
	1 Längsparkplatz	Blaue Zone

Kreis 11:

– Glattalstrasse Nr. 40	8 Querparkplätze	weiss
	6 Querparkplätze	Blaue Zone

Zu Frage 2: Wenn Fahrzeuglenkende ein Trottoir benützen, sind sie gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Benützenden von fahrzeugähnlichen Geräten zu besonderer Vorsicht verpflichtet und müssen ihnen den Vortritt gewähren (vgl. Art. 41 Abs. 2 Verkehrsregelverordnung [VRV; 741.11]). Dies gilt auch bei Trottoirüberfahrten.

Zu Frage 3: Die Situation hinter der Tramhaltestelle Escher-Wyss-Platz ist mit der eingangs erwähnten Bushaltestelle Bahnhof Altstetten nicht vergleichbar. Das Befahren dieser Fläche ist nur zum Zwecke der Erschliessung der Liegenschaften in der Wilhelmstrasse sowie für die Ver- und Entsorgung erlaubt. Beim Verkehrsregime handelt es sich im ersten Abschnitt um ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge, ausgenommen die Zufahrt nur zum Güterumschlag sowie zum Ein- oder Aussteigenlassen gestattet (bis Wilhelmstrasse) bzw. um ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge ohne Ausnahmen (ab Wilhelmstrasse).

Zu Frage 4: Hinter der Tramhaltestelle Morgental (stadtauswärts) befinden sich keine öffentlichen, sondern Kundinnen- und Kundenparkplätze auf Privatgrund. Diese dienen dem Güterumschlag, aber auch dem Parkieren durch Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter und/oder Kundinnen und Kunden. Aufgrund dieses seit Jahrzehnten «Nebeneinanders» (Koexistenz) von Zufussgehenden und motorisierten Fahrzeuglenkenden sind zurzeit keine Massnahmen zur Beschränkung oder Verhinderung des notwendigen Befahrens des Trottoirs zwingend erforderlich.

Grundsätzlich gibt es solche Situationen bei vielen bestehenden Privaterschliessungen. Im Rahmen neuer Baugesuche werden solche Lösungen, wenn vertretbare Alternativen möglich sind, in der Regel nicht bewilligt.

Zu Frage 5: Nach Art. 32 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen. Unter Berücksichtigung der besonderen Vorsichtspflicht gemäss Art. 41 Abs. 2 VRV und in Analogie zur Regelung in Fussgängerzonen (vgl. Art. 22c Abs. 1 Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]) ist davon auszugehen, dass für Fahrzeuge auf Trottoirs Schritttempo gilt.

Zu Frage 6: In der offiziellen Verkehrsunfallstatistik der Stadt Zürich wurden in den letzten fünf Jahren (2008–2012) auf dem Gebiet der Stadt Zürich zehn Ereignisse polizeilich registriert, bei denen eine Person zu Fuss von einem motorisierten vierrädrigen Fahrzeug (d. h. Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen usw.) beim Manövrieren in ein oder aus einem Parkfeld auf dem Trottoir erfasst wurde. Mit durchschnittlich zwei Ereignissen pro Jahr gibt das Unfallgeschehen keinen deutlichen Hinweis darauf, dass die Sicherheit des Fussverkehrs durch die Anordnung von Parkfeldern, die ein Befahren des Trottoirs notwendig machen, in besonderem Ausmass gefährdet wäre. Eine örtliche Häufung solcher Ereignisse ist ebenfalls nicht festzustellen. In den untersuchten Fällen handelte es sich um Fahrzeuglenkende, die unvorsichtig rückwärtsfahren bzw. um Missverständnisse zwischen Fahrzeuglenkenden und Zufussgehenden. Wie für das Unfallgeschehen im Allgemeinen gültig, ist auch in diesem Fall menschliches Fehlverhalten aufgrund von Unaufmerksamkeit und Ablenkung als Hauptursache für die Unfallereignisse anzusehen.

An den in der Beantwortung der Frage 1 aufgelisteten Örtlichkeiten, wo die öffentlich zugänglichen Parkplätze ebenfalls nur über das Trottoir erreichbar sind, wurden keine Ereignisse mit Personenschäden verzeichnet.

Die Sachverständigen der Dienstabteilung Verkehr beurteilen daher die Verkehrssituation an den genannten Örtlichkeiten als nicht problematisch.

Zu Frage 7: In den 70er- und 80er-Jahren wurden private Vorgärten in grossem Mass geteert und zu Privatparkplätzen mit einer unterschiedlichen Anzahl Längs-, Schräg- und/oder Querparkplätzen umgewandelt. Das Gleiche gilt für die grosse Anzahl privater und an Gehwege angrenzender Längs-, Quer- oder Schrägparkplätze, die in den letzten Jahrzehnten im Zusammenhang mit Gebäudeum- oder -neubauten durch die Bausektion bewilligt worden sind.

Da diese Privatparkplätze wie auch die zur Diskussion stehenden öffentlichen Parkplätze nur unter Inanspruchnahme der Gehwege erreichbar sind, wird ein Verbot für das Befahren derselben zum Zwecke des Parkierens als unverhältnismässig und rechtlich nicht machbar erachtet.

Bei künftigen privaten Bauvorhaben müssen die dereinst bewilligungsfähigen Parkplätze in Untergrundgaragen angeordnet werden. Bei der Umgestaltung von Strassenräumen werden die öffentlichen Parkplätze nach den geltenden VSS-Normen angeordnet.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti