



Neuer Umgang mit Strassen-Parkplätzen bei der Planung und Projektierung

Februar 2023

Ausgangslage

Die bisherige Situation zum Umgang mit Strassenparkplätzen bei der Planung und Projektierung präsentiert sich wie folgt:

- **Weisse Strassenparkplätze**
In der City und in den citynahen Gebieten galt bisher der Historische Parkplatzkompromiss. Entsprechend wurden weisse Parkplätze in der Innenstadt weitgehend erhalten. Der Handlungsspielraum für die Aufwertung der Innenstadt sowie die Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr war in den letzten Jahren entsprechend beschränkt. Im restlichen Stadtgebiet gab es keine Vorgaben, es galt aber auch hier der implizite Grundsatz, die weissen Strassenparkplätze zu erhalten.
- **Blaue-Zone-PP**
Bis 2018 galt im Tiefbauamt die Doktrin, dass keine blauen Zone Parkplätze im Rahmen von Strassenbauprojekten aufgehoben werden dürfen. Seit 2018 wird das Kompensationspotential als Grundlage für die Planung und Projektierung ermittelt, was mit vergleichsweise grossen Aufwand (Beurteilungsformular, Kompensationsplan, Arbeitsgruppe Kompensation Blaue-Zone-PP) verbunden ist. Die Erfahrung in den letzten Jahren zeigt, dass die definierten Bedürfnisse an den Strassenraum oft nur erfüllt werden können, wenn nahezu alle Strassenparkplätze aufgehoben werden, was teilweise deutlich über das Kompensationspotenzial hinausgeht.
- **Anlieferung und Gewerbeverkehr**
Die Anforderungen der Anlieferung sowie des Gewerbeverkehrs (Handwerker, etc.) wurde bisher in den Strassenraumprojekten nur bedingt berücksichtigt. Mit dem Abbau der blauen Zone Parkplätze, die von Handwerkern mit Gewerbebeparkkarte genutzt werden können, muss dem Anliegen der Anlieferung und Gewerbes zukünftig vermehrt Gewicht gegeben werden.

Der kommunale Richtplan Verkehr wurde im Herbst 2021 vom Stimmvolk angenommen und vom Regierungsrat des Kantons Zürich am 13. Juni 2022 genehmigt. Er ist seit dem 6. September 2022 rechtskräftig.

- Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die Anliegen des Stadtraumes, der Hitzeminderung sowie des Fuss- und Veloverkehr sehr hoch gewichtet.
- Mit dem kommunalen Richtplan wurde der Historische Parkplatzkompromiss aufgehoben, d.h. weisse Strassenparkplätze in der City und in den citynahen Gebie-



ten müssen nicht mehr in Parkgaragen kompensiert werden. Sie können und sollen zugunsten Stadtraum, Aufenthalt, Hitzeminderung, Fuss- und Veloverkehr ersatzlos aufgehoben werden.

- Stadtweit wird eine Verlagerung der oberirdischen Parkplätze in unterirdische Parkierungsanlagen und private Sammelgaragen angestrebt. Die freigestellten Verkehrsflächen sollen für Grün- und Stadtraum sowie Fuss- und Veloverkehr genutzt werden.
- Blaue Zone Parkplätze sollen reduziert und dürfen nur zur Verfügung gestellt werden, wenn der Bedarf auf privaten Grundstücken nicht abgedeckt werden kann. Bei Ersatzneubauten sollen die blauen Zone Parkplätze kompensatorisch aufgehoben werden.
- Die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucherinnen und Besucher sind angemessen zu berücksichtigen.

Ziele

Der neue Umgang mit Strassenparkplätzen muss sich an folgenden Zielen orientieren:

- Konsequente Orientierung der Planung und Projektierung an richtplanerischen und konzeptionellen Vorgaben
- Keine Orientierung bei der Planung und Projektierung am vorhandenen Bestand der Strassenparkplätze (mehr Planungsfreiheit)
- Stärkere Berücksichtigung des Anlieferung- und Gewerbeverkehrs in der Planung und Projektierung
- Verankerung des neuen Umgangs mit Strassenparkplätzen in erster Linie im ganzen Tiefbauamt, aber auch in den anderen involvierten Dienstabteilungen

Umsetzung/Massnahmen

Die Umsetzung im Rahmen der Planung und Projektierung sollte mit Hilfe der folgenden Massnahmen erfolgen:

- Konsequente auf Richtplanung und städtische Konzepte gestützte Analyse der Bedürfnisse an den jeweiligen Strassenraum
- Dazu gehören richtplanerische Vorgaben zur Verkehrsmittel-Priorisierung, zur Projektierungsgeschwindigkeit, zum Fuss- und Veloverkehr, zur Aufenthaltsqualität, zur Begrünung und Entsiegelung wie auch zur Verlagerung und zur Minimierung der MIV- Flächen



- Beschränkung der Strassenparkplätze auf die verbliebenen Flächen nach Erfüllung der definierten Bedürfnisse. Die Verhältnismässigkeit kann hiermit begründet werden.
- Verstärkte Berücksichtigung der Bedürfnisse des Anlieferung- und Gewerbeverkehrs in der Bestellung (Anhörung, el. Stellungnahme) sowie Planung und Projektierung. Den Bedürfnissen der Anlieferung kann meist mit Parkverbotszonen Rechnung getragen werden. Für den Gewerbeverkehr sollen vermehrt Parkverbotsfelder bzw. Parkverbotslinien vorgesehen werden.
- Schulung aller TAZ-MA im Auftrag der TAZ-Leitung sowie Kommunikation bei den anderen betroffenen DAs und gegenüber dem Gesamtstadtrat. Check aller Strassenprojekte vor der öffentlichen Auflage und gegebenenfalls Anpassung.

Genehmigung DsF

Das vorliegende Merkblatt wurde von der DsF am 3. Februar 2023 als Grundsatz für den Umgang mit Strassenparkplätzen in Planungen und Projektierungen verabschiedet.