

Parkplätze auf öffentlichem Grund in der Stadt Zürich

Ergebnisse der Erhebungen des Stadtplanungsamtes in den Jahren 1970, 1977 und 1978

Allgemeine Problematik und Erhebungsmethode

Die Strasse dient dem fahrenden Verkehr und, sofern genügend Platz vorhanden und kein Verbot dagegen spricht, auch dem ruhenden. Der rasanten Zunahme des Motorfahrzeugbestandes und damit verbunden der Parkplatznachfrage versuchten die Strassenbauer mit dem Bau von überbreiten Strassen entgegenzukommen. Einbahnen in Quartierstrassen sollten eine mindestens einseitige Strassenrandparkierung ermöglichen. Trotzdem genügte dies nicht. Die Sorge um einen gesicherten Autoabstellplatz bewog unzählige Hausbesitzer, ihre Vorgärten zu opfern. Der Druck nach Parkfläche hält jedoch unvermindert an. Die zunehmende Abhängigkeit vom Auto zwingt viele, ihr Fahrzeug für den Arbeitsweg in die Stadt zu benützen. Da grössere Park-and-Ride-Anlagen am Stadtrand noch immer fehlen, werden nun Quartierstrassen zu diesem Zweck missbraucht.

Die wichtigste Voraussetzung für die sinnvolle Lösung aller mit den Parkraumfragen verbundenen Probleme sind zuverlässige statistische Angaben über die Parkflächen, und zwar sowohl auf privatem als auch auf öffentlichem Grund. Die ersteren können der Areal-, Gebäude- und Geschossdatei des Statistischen und des Stadtplanungsamtes entnommen werden, die Parkflächen auf öffentlichem Grund werden vom Stadtplanungsamt erhoben. Die erste Erhebung fand 1963 statt und beschränkte sich auf die Stadtkreise 1 bis 6. In den Jahren 1970 und 1977 wurde in die Erhebung das gesamte Stadtgebiet einbezogen. Die 1977 erhobenen Daten werden seitdem jährlich nachgeführt.

Als Parkplätze auf öffentlichem Grund gelten alle auf öffentlichen Strassen und Plätzen, ungeachtet dessen, ob die Strasse mit einem Fahrverbot belegt und das Parkieren somit nur den Ausnahmerechtigten gestattet ist. Erhoben werden auch Parkflächen auf Privatstrassen, die nicht mit entsprechenden Tafeln gekennzeichnet sind. Die für Taxis und Wohnwagen reservierten Parkflächen werden nicht gezählt.

Parkplatzangebot 1978

Die Parkplätze auf öffentlichem Grund unterscheidet man nach folgenden Kategorien: Gratisparkplätze mit beschränkter, meist 15stündiger Maximal-Parkdauer; gebührenpflichtige Parkuhrenplätze mit beschränkter Parkdauer, in der Regel zwischen 30 Minuten und 4 Stunden; Parkplätze mit unbeschränkter Parkdauer, und zwar auf der Strasse markierte – von der genauen Kennzeichnung des einzelnen Parkfeldes bis zum simplen Winkel gilt alles markiert – als auch unmarkierte.

Zwei weitere Informationen sind für die Parkraumplanung von Interesse: das zusätzliche Angebot an Strassenparkplätzen während der Nacht und das Angebot an Besucherparkplätzen in allgemein zugänglichen Parkhäusern.

Parkplätze auf öffentlichem Grund und allgemein zugängliche Parkplätze in Parkhäusern 1978

Stadtkreise	Parkplätze auf öffentlichem Grund						unbeschränkt		zusammen	im ganzen	nur nachts	allg. zugängliche Parkplätze in Parkhäusern
	Parkdauer beschränkt ohne Park-uhren	30 Min.	60 Min.	120 Min.	länger	zusammen	markiert	unmarkiert				
	Grundzahlen											
1	–	168	1 313	370	308	2 159	150	60	210	2 370	190	1 646
2	174	48	398	278	333	1 231	2 650	1 010	3 660	4 890	50	689
3	465	15	314	247	55	1 096	3 260	1 230	4 490	5 590	250	–
4	240	78	500	337	250	1 405	2 170	290	2 460	3 870	370	789
5	10	16	186	245	47	504	1 320	190	1 510	2 010	140	346
6	33	35	118	311	8	505	2 410	1 600	4 010	4 520	50	165
7	455	29	232	110	137	963	3 330	1 970	5 300	6 260	100	21
8	129	22	159	256	165	731	1 420	310	1 730	2 460	70	680
9	67	13	88	150	–	318	3 360	1 180	4 540	4 860	290	643
10	43	5	72	57	15	192	2 420	1 360	3 780	3 970	140	–
11	16	97	274	155	202	744	3 730	3 360	7 090	7 830	80	188
12	–	16	60	37	–	113	1 400	1 130	2 530	2 640	120	–
Ganze Stadt	1 632	542	3 714	2 553	1 520	9 961	27 620	13 690	41 310	51 270	1 850	5 167

Die Gratisplätze, d.h. Parkplätze ohne Parkuhren, mit beschränkter Parkdauer verhindern, dass Fahrzeuge, insbesondere auch Wohnwagen, wochenlang auf ihnen abgestellt werden. Sie liegen am Stadtrand, beispielsweise beim Triemli oder bei der Brunau, wo sie den motorisierten Pendlern ein, wenn auch noch verbesserungswürdiges, Park-and-Ride gestatten. Oder sie befinden sich bei Anlagen mit zeitweise starkem Besucherandrang wie Zoo, Sportplatz Letzigrund, Freibad Letzigraben, Stadtspital usw.

Parkuhren werden an Parkplätzen im Stadtzentrum, in der erweiterten City oder in Quartierzentren, d.h. in Gebieten mit grossem Besucher- und Kundenverkehr, installiert. Einen Sonderfall stellen die 108 gebührenpflichtigen Parkplätze beim Bootshafen Wollishofen dar, erlauben sie doch eine Parkzeit bis zu 48 Stunden. Erwähnenswert sind auch die neun Parkuhren beim Hauptbahnhof mit einer Parkzeit von höchstens 15 Minuten. In der Zahl von 8329 Parkplätzen mit Parkuhren sind auch fünf Parkuhren für Cars am Stadthausquai und in der St. Annagasse enthalten. Weitere 25 Carparkplätze, 17 am Mythenquai und 8 beim Aussichtspunkt Sonnenberg, sind unter den Plätzen mit unbeschränkter Parkdauer mitgezählt. – Die unmarkierten Parkplätze verteilen sich über das ganze Stadtgebiet, liegen jedoch tendenziell eher in ausgesprochenen Wohngebieten am Stadtrand.

Bei der Beurteilung der nach Stadtkreisen ausgewiesenen Parkplatzzahlen auf öffentlichem Grund muss man sich der unterschiedlichen Grösse der einzelnen Stadtkreise und auch ihrer unterschiedlichen Zahlen der Wohn- und der Arbeitsbevölkerung bewusst sein. Auch darf man nicht vergessen, dass in der Tabelle die Parkplätze auf Privatgrund nicht erfasst sind.

Entwicklung der Strassenparkierung seit 1970

Gesamthaft hat die Zahl der Parkplätze auf öffentlichem Grund in den vergangenen acht Jahren von 61 150 im Jahre 1970 um 9 880 Einheiten auf 51 270 abgenommen und betrug somit 1978 nur noch 84 Prozent des Standes von

1970. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich dagegen das Platzangebot in Parkhäusern von 1827 auf 5167. Reservierte Standplätze sind darin nicht enthalten. Der effektive Rückgang an allgemein zugänglichen Parkplätzen von 1970 bis 1978 beträgt somit noch ca. 4700. Die Entwicklung nach einzelnen Stadtkreisen ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich. Auffallend ist die starke Abnahme der eigentlichen Parkierungsreserve, d. h. der unmarkierten, mit unbeschränkter Parkdauer verfügbaren Abstellplätze um beinahe 15000. Wichtiger für ein erfolgreiches Durchsetzen der Parkierungspolitik sind aber die Parkuhren und die markierten Plätze, deren Zahl um rund 5000 zugenommen hat. Die Kreise 1, 4, 8 und 12 machten bei diesem Trend allerdings nicht mit, wiesen sie doch 1970 mehr solcherart qualifizierte Parkplätze auf als heute.

Parkplätze auf öffentlichem Grund 1970, 1977 und 1978

Stadtkreise	Parkdauer beschränkt			unbeschränkt markiert			unmarkiert			Im ganzen		
	1970	1977	1978	1970	1977	1978	1970	1977	1978	1970	1977	1978
Grundzahlen												
1	2 609	2 176	2 159	530	150	150	180	60	60	3 320	2 390	2 370
2	675	1 176	1 231	3 050	2 670	2 650	2 800	990	1 010	6 530	4 840	4 890
3	257	997	1 096	3 370	3 340	3 260	2 820	1 230	1 230	6 450	5 570	5 590
4	873	1 346	1 405	2 870	2 250	2 170	1 240	290	290	4 980	3 890	3 870
5	277	496	504	1 190	1 330	1 320	650	290	190	2 120	2 120	2 010
6	348	481	505	1 790	2 420	2 410	2 490	1 630	1 600	4 630	4 530	4 520
7	255	958	963	2 650	3 350	3 330	4 730	2 040	1 970	7 640	6 350	6 260
8	272	703	731	2 060	1 370	1 420	680	310	310	3 010	2 380	2 460
9	106	294	318	3 220	3 460	3 360	3 010	1 180	1 180	6 340	4 930	4 860
10	75	149	192	1 420	2 420	2 420	2 890	1 360	1 360	4 390	3 930	3 970
11	451	713	744	2 610	3 810	3 730	5 050	3 420	3 360	8 110	7 940	7 830
12	53	113	113	1 590	1 360	1 400	2 000	1 130	1 130	3 640	2 600	2 640
Ganze Stadt	6 251	9 602	9 961	26 350	27 930	27 620	28 540	13 930	13 690	61 150	51 470	51 270

Index 1970 = 100

1	100	83,4	82,8	100	28,3	28,3	100	33,3	33,3	100	72,0	71,4
2	100	174,2	182,4	100	87,5	86,9	100	35,4	36,1	100	74,1	74,9
3	100	387,9	426,5	100	99,1	96,7	100	43,6	43,6	100	86,4	86,7
4	100	154,2	160,9	100	78,4	75,6	100	23,4	23,4	100	78,1	77,7
5	100	179,1	181,9	100	111,8	110,9	100	44,6	29,2	100	100,0	94,8
6	100	138,2	145,1	100	135,2	134,6	100	65,5	64,3	100	97,8	97,6
7	100	375,7	377,6	100	126,4	125,7	100	43,1	41,6	100	83,1	81,9
8	100	258,5	268,8	100	66,5	68,9	100	45,6	45,6	100	79,1	81,7
9	100	277,4	300,0	100	107,5	104,3	100	39,2	39,2	100	77,8	76,7
10	100	198,7	256,0	100	170,4	170,4	100	47,1	47,1	100	89,5	90,4
11	100	158,1	165,0	100	146,0	142,9	100	67,8	66,5	100	97,9	96,5
12	100	213,2	213,2	100	85,5	88,1	100	56,5	56,5	100	71,4	72,5
Ganze Stadt	100	153,6	159,4	100	106,0	104,8	100	48,8	48,0	100	84,2	83,8

Der aus der vorstehenden Tabelle ersichtliche Rückgang der unmarkierten Abstellplätze ist, sofern sie nicht markiert oder mit Uhren versehen wurden, mehrheitlich auf neue Parkierungs- und Anhalteverbote längs Hauptstraßen zurückzuführen, was vor allem unter dem Motto der konsequenten Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Tram- und Busachsen geschah. Dieser Vorgang wurde praktisch in der ersten Hälfte der siebziger Jahre abge-

schlossen. Die durchschnittliche jährliche Abnahme der unmarkierten Plätze von 1970 bis 1977 beträgt denn auch über 2000, während im vergangenen Jahr nur noch 240 aufgehoben oder umgewandelt wurden. Ein gleiches Bild zeigt sich beim Gesamttotal des Parkplatzangebotes: einer jährlichen Abnahme von knapp 1400 Plätzen in den ersten sieben Jahren steht 1978 ein Rückgang um nur 200 Plätze gegenüber.

Betrachtet man die Parkplatzentwicklung auf Stadtquartierstufe – die entsprechenden Zahlen sind aus Platzgründen im vorliegenden Aufsatz nicht ausgewiesen –, so weisen sechs der insgesamt 34 Stadtquartiere eine positive Veränderung von 1970 bis 1978 auf. Mit einer jährlichen Zunahme von 3,4 Prozent steht das Escher-Wyss-Quartier an vorderster Stelle, gefolgt von Hottingen (0,9 Prozent), Werd (0,4 Prozent), Oerlikon und Affoltern (je 0,2 Prozent) und Unterstrass (0,1 Prozent). Am anderen Ende der Rangliste befindet sich Leimbach mit einer jährlichen Abnahme seiner Strassenparkplätze von 8,6 Prozent, gefolgt von den Quartieren Hard, Saatlen, Fluntern und Hirslanden, alle mit Abnahmen zwischen sechs und sieben Prozent. Im städtischen Mittel beträgt die Abnahme 2,2 Prozent.

Parkplatzangebot in der Innenstadt

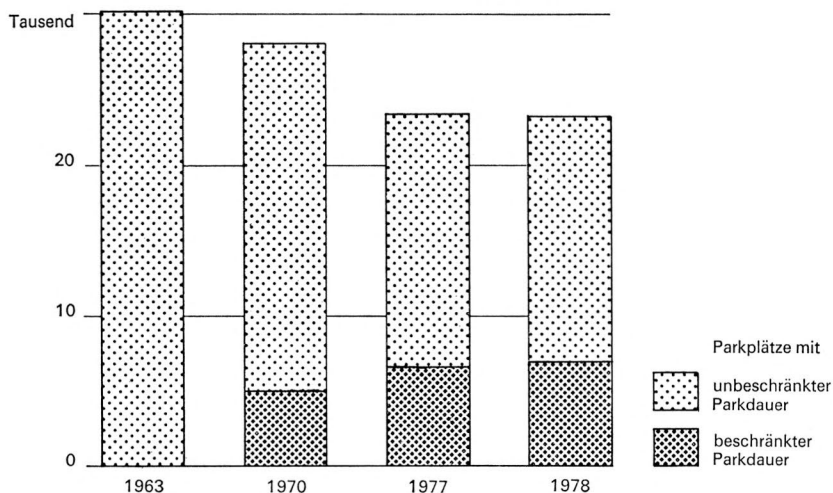
Die erste Parkplatzerhebung auf öffentlichem Grund wurde wie erwähnt 1963 in den Kreisen 1 bis 6 durchgeführt. Ihre Ergebnisse im Vergleich mit denen aus den späteren Jahren sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Parkplätze in den Stadtkreisen 1 bis 6 in den Jahren 1963, 1970, 1977 und 1978

Parkdauer	1963	1970	1977	1978
	Grundzahlen			
unbeschränkt	30 190	22 990	16 670	16 350
beschränkt	–	5 039	6 672	6 900
im ganzen	30 190	28 030	23 340	23 250
	Index 1963 = 100			
unbeschränkt	100	76,2	55,2	54,2
beschränkt	–	–	–	–
im ganzen	100	92,8	77,3	77,0
	Prozentverteilung nach der Parkdauer			
unbeschränkt	100	82	71	70
beschränkt	–	18	29	30
im ganzen	100	100	100	100

Die gesamtstädtische Tendenz der siebziger Jahre, nämlich die Verminderung des Angebotes an Strassenparkierung, war in der Innenstadt bereits im letzten Jahrzehnt zu beobachten. Nahm das Angebot an Parkplatfläche in den Kreisen 2 und 3 noch zu, war es in den übrigen vier Kreisen rückläufig. Dabei verzeichneten die Kreise 5 und 6 mit 24 respektive 19 Prozent den stärksten relativen Rückgang, während in den siebziger Jahren ihr Parkplatzangebot praktisch konstant blieb. Deutlich ist die erwähnte Entwicklung auch aus der nachstehenden Graphik ersichtlich.

Parkplätze auf öffentlichem Grund 1963–1978 in den Stadtkreisen 1–6



Statistisches Amt der
Stadt Zürich 460

Parkplatzbilanz Kreis 1

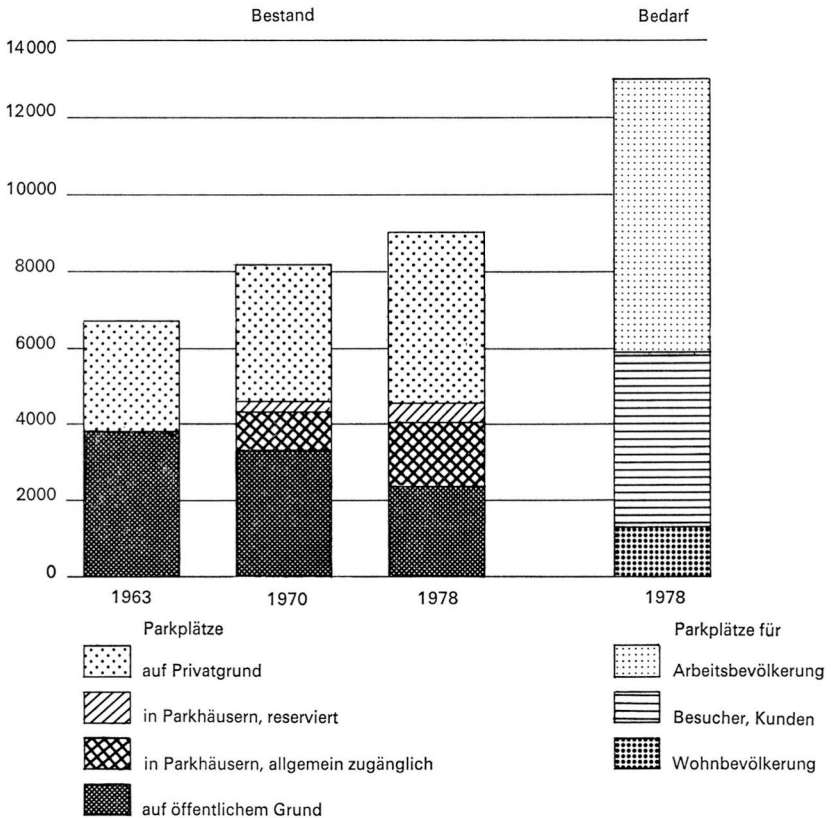
In der Parkraumplanung ist die Aufstellung von Parkplatzbilanzen ein zweckmässiges Hilfsmittel, auch wenn diese mit einigen Unsicherheitsfaktoren behaftet sind. Eine Parkplatzbilanz für den Stadtkreis 1 veranschaulicht die Tabelle und Grafik. Bei der Parkplatzbilanz müssen nun natürlich alle verfügbaren Abstellmöglichkeiten berücksichtigt werden, nebst den Parkplätzen auf öffentlichem auch diejenigen auf Privatgrund und in den Parkhäusern. Ausserdem ist zu beachten, dass es sich bei den bilanzierten 2159 Uhrenplätzen im Kreis 1 eher um einen Soll-Bestand handelt, liegt doch der effektive Bestand wegen zahlreicher Baustellen und Verkehrsumleitungen meist darunter. Andererseits werden die vielen Falschparkierer, die ihr Fahrzeug auf Trottoirs, Güterumschlagplätzen oder anderen verbotenen Stellen parkieren, ebenfalls nicht berücksichtigt. Ihr Anteil wird auf 10 bis 20 Prozent des Angebotes an Strassenparkplätzen geschätzt.

Im Stadtzentrum ist die Nachfrage nach Parkplätzen am grössten. Allein im Kreis 1 teilen sich 7200 Einwohner, 62 500 Beschäftigte und täglich rund 200 000 Besucher die insgesamt vorhandenen 9000 Parkplätze. Der Zahlenvergleich zeigt deutlich, dass unmöglich alle Wünsche nach Autoabstellplätzen erfüllt werden können. Dies ist auch nicht nötig, ist doch die City mit Bahn und Tram hervorragend erschlossen, so dass namentlich die meisten Berufstätigen und viele Besucher aufs Auto verzichten können. Auch sind jene nicht zu vergessen, die zu Fuss oder mit dem Velo den Arbeitsplatz erreichen. Trotzdem ist das vorhandene Bedürfnis nach Parkplätzen grösser als das Angebot. Aufgrund des Motorfahrzeugbestandes, der Pendlerstatistik, des Anteils der motorisierten Besucher und weiterer Unterlagen wird der Bedarf wochentags auf 13 000 Parkplätze geschätzt. Das bedeutet, dass

gegen 4000 Parkplätze ausserhalb der City belegt werden. Die Autofahrer finden sie in nahen Parkhäusern wie Escherwiese, Sihlquai oder Utoquai, sie lassen ihr Auto auf Parkflächen am Stadtrand (Zoo, Milchbuck, Tiefenbrunnen etc.) und fahren mit dem Tram ins Zentrum, oder sie parkieren in den Strassen von citynahen Wohnquartieren. Eine Erhebung auf Quartierstrassen beim Römerhof ergab beispielsweise, dass 30 Prozent der gesamten Strassenparkfläche von solchen sogenannten Fremdparkierern besetzt war. Dies bringt den Quartierbewohnern unerwünschte Immissionen und versperrt ihnen und ihren Besuchern den ohnehin schon knappen Parkraum.

Die folgende Graphik illustriert deutlich die starke Nachfrage nach Parkplätzen in der Zürcher City.

Parkplatzbilanz des Kreises 1 1978



Die Parkplatzbilanz für das Jahr 1978 ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

Parkplatzbilanz des Kreises 1

Parkplätze	Grundzahlen			Index 1970 = 100			Prozentverteilung nach Parkplatzart		
	1963	1970	1978	1963	1970	1978	1963	1970	1978
Bestand									
auf öffentlichem Grund	3 810	3 330	2 370	114	100	71	57	41	26
in Parkhäusern, all- gemein zugänglich	–	1 000	1 650	–	100	165	–	12	18
in Parkhäusern, reserviert	–	280	480	–	100	171	–	3	5
auf Privatgrund	2 890	3 570	4 500 ¹	81	100	126	43	44	50
im ganzen	6 700	8 180	9 000 ¹	82	100	110	100	100	100
Bedarf									
für Wohnbevölkerung	*	*	1 300 ²	*	*	*	*	*	*
für Besucher, Kunden	*	*	4 600 ²	*	*	*	*	*	*
für Arbeitsbevölkerung ³	*	*	7 100 ²	*	*	*	*	*	*
im ganzen	*	*	13 000 ²	*	*	*	*	*	*

¹ Inkl. bereits bewilligte oder sich im Bau befindliche Parkplätze (Schätzung)

² Schätzung

³ Ohne die im Kreis 1 Wohnenden

Ein Blick in die Zukunft

Gemäss Erhebungen des Stadtplanungsamtes belief sich der 1978 letzt-erhobene Bestand an Parkplätzen auf öffentlichem Grund auf 51 000. Für eine umfassende Parkraumplanung sind auch die Parkplätze auf Privatgrund wichtig, deren Zahl, allerdings zuletzt 1974 erhoben, bereits 134 000 betrug. Das neue kantonale Planungs- und Baugesetz verpflichtet den Hauseigentümer, bei Neu- und grösseren Umbauten eine bestimmte Anzahl Parkplätze zu erstellen. Diese richtet sich nach dem voraussichtlichen Bedürfnis an Abstellplätzen. Die Zahl der privaten Parkplätze wird somit weiter zunehmen. Im Stadtmittel war die jährliche Zunahme zwischen 1970 und 1974 beträchtlich und belief sich auf 8,7 Prozent. Die Anstösser werden also künftig immer weniger auf Abstellmöglichkeiten im Strassenraum angewiesen sein, so dass eine Vermehrung der Strassenparkierung allein schon aus diesem Grund nicht erforderlich ist. Die Abnahme der Parkplätze auf öffentlichem Grund wird, wenn auch weniger intensiv als in den letzten Jahren, anhalten. Allerdings wird es notwendig sein, Besucherparkplätze sicherzustellen, was u. a. in Quartierparkhäusern geschehen könnte. Die kontinuierliche Umlagerung der Anstösserparkplätze auf Privatgrund birgt aber die Gefahr, dass die freigewordene Strassenparkfläche durch Fremdparkierer wieder gefüllt wird. Dies gilt es zu verhindern, sei es durch Aufheben von Parkraum zugunsten breiterer Trottoirs und Bäume oder mit geeigneten Massnahmen gegen unerwünschtes Parkieren.

R. Ott, Stadtplanungsamt