
S P E R R F R I S T: Montag, 06.06.2011, 11 Uhr

Bericht der Geschäftsprüfungskommission (GPK)

**Parkierungskonzept
(Historischer Kompromiss):
Bericht der GPK über die Abklärungen betref-
fend Umsetzung des sogenannten “Histori-
schen Kompromisses¹”**

30. Mai 2011

¹ Fortan „Historischer Parkplatzkompromiss“ genannt.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Auftrag und Verlauf der Abklärungen	5
3	Sachverhalt	7
3.1	Zustandekommen und Inhalt des Kommunalen Verkehrsplans	7
3.1.1	Kommunaler Verkehrsplan 1990	7
3.1.2	Teilrevision 1996	7
3.1.3	Neufestsetzung 2001/2004	8
3.2	Definition der betroffenen Parkplätze	9
3.2.1	Zu zählende Parkplatzkategorien und Parkhäuser	10
3.2.2	Ausgeschlossene Parkplatzkategorien und Parkhäuser	10
3.2.3	Freihausparkkarte	11
3.2.4	Baustellen bedingt aufgehobene und geschaffene Parkplätze	13
3.2.5	Öffentlich zugängliche Parkplätze auf nicht öffentlichem Grund (SBB)	13
3.3	Definition des betroffenen Gebiets	14
3.4	Parkplatzbilanz	14
3.5	Ausschreibungen	18
3.6	Prozesse zur Überprüfung der korrekten Umsetzung des Historischen Parkplatzkompromisses	18
4	Beurteilung durch die GPK	19
4.1	Beurteilung des Zustandekommens und Inhalts des Kommunalen Verkehrsplans	19
4.2	Umsetzung des Kommunalen Verkehrsplans durch den Stadtrat	20
4.3	Beurteilung der Definition der betroffenen Parkplätze	21
4.3.1	Zu zählende Parkplatzkategorien und Parkhäuser	21
4.3.2	Ausgeschlossene Parkplatzkategorien	21
4.3.3	Freihausparkarten	21
4.3.4	Baustellen bedingt aufgehobene und geschaffene Parkplätze	23
4.3.5	Öffentlich zugängliche Parkplätze auf nicht öffentlichem Grund (SBB)	25
4.4	Beurteilung der Definition des betroffenen Gebiets	25
4.5	Beurteilung der Parkplatzbilanz	27
4.6	Beurteilung der Ausschreibungen	28
5	Empfehlungen	29
6	Abschliessende Bemerkungen / Zusammenfassung	31
7	Antrag der GPK	32
8	Mitglieder der Sonderkommission PPK der GPK	33
9	Quellenverzeichnis	34
10	Glossar	36
	Beilage: Stellungnahme des Stadtrats	

1 Ausgangslage

Am 28. Februar 1990 beschloss der Gemeinderat den Kommunalen Verkehrsplan. Die Kantonsregierung genehmigte ihn mit dem Regierungsratsbeschluss RRB 4120/1990². Innerhalb des Kommunalen Verkehrsplans wurden im Kapitel „Parkierung“ Grundsteine für den 1996 durch den Gemeinderat beschlossenen sogenannten „Historischen Kompromiss“ gelegt.

Am 7. Juli 2000 setzte der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 894/2000³ den Regionalen Verkehrsplan für die Stadt Zürich neu fest.

Der Historische Parkplatzkompromiss ist eine verbindliche Umsetzungsanweisung an die Behörden. Ziel des Historischen Parkplatzkompromisses ist die Aufwertung der Innenstadt für den Fussverkehr und die Förderung der Urbanität. Dazu soll die Möglichkeit geschaffen werden, oberirdische besucher- und kundenorientierte Parkplätze in Parkhäuser zu verschieben. Die Anzahl aller besucher- und kundenorientierten Parkplätze in der City (Kreis 1) und den Citynahen Gebieten soll dabei auf dem Stand von 1990 bleiben.

Historischer Parkplatzkompromiss (Text 1990 Teilrevision Kommunalen Verkehrsplan)⁴:

„Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch unterirdische Parkieranlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der allgemein zugänglichen Parkplätze auf dem heutigen Stand bleiben.“

In den Medien wurden Vorwürfe über die inkorrekte Umsetzung dieses Historischen Parkplatzkompromisses laut⁵. Namentlich führte die IG Pelikan im September 2009 zu diesen Vorwürfen eine Medienkonferenz durch. Daneben hat die IG Pelikan beim Verwaltungsgericht und Regierungsrat eine identisch lautende Aufsichtsbeschwerde betreffend der Parkplätze in der City und den Citynahen Gebieten eingereicht. Das Verwaltungsgericht hat das Geschäft an den Regierungsrat überwiesen. Aufgrund der Untersuchung durch die GPK hat die IG Pelikan – gemäss Auskunft ihres Rechtsvertreters – beim Regierungsrat um Sistie-

² Dokument 1: RRB 4120/1990.

³ Dokument 2: RRB 894/2000.

⁴ Dokument 3: Kommunalen Verkehrsplan, S. 11.

⁵ Dokument 4: Zeitungs-Artikel vom 5. September 2009 (Tages-Anzeiger).

rung des Verfahrens ersucht, bis die GPK ihren Bericht erstellt hat. Diese Aufsichtsbeschwerde ist nicht Teil der GPK-Untersuchung.

Der Kommunale Verkehrsplan und der Bericht zum Kommunalen Verkehrsplan wurden nach einer längeren Beratung an der Gemeinderatssitzung vom 1.10.2003 verabschiedet⁶.

Im Gemeinderat wurden im Zusammenhang mit dem Historischen Parkplatzkompromiss, insbesondere im Herbst 2009 im Anschluss an die Vorwürfe der IG Pelikan diverse Vorstösse zur Thematik eingereicht.⁷

Das für die Parkplatzzählung zuständige Tiefbauamt Zürich (TAZ) informierte die Öffentlichkeit am 28. Oktober 2008 mit einer Medienkonferenz über die Einrichtung ihrer Website: www.stadt-zuerich.ch/Parkplatzkompromiss. Im Herbst 2009 nahm das TAZ zu den Vorwürfen der IG Pelikan Stellung.

Dank

Die GPK dankt der Vorsteherin und allen Mitarbeitenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie den Vertretern der IG Pelikan für die offene und sachliche Auskunft.

⁶ Dokumente 5 – 7: Protokollauszüge der Gemeinderatssitzung zum Geschäft 2001/0573.

⁷ Dokumente 8 – 22: Parlamentarische Vorstösse im Gemeinderat und Volksinitiative.

2 Auftrag und Verlauf der Abklärungen

Die GPK erhielt am 23. September 2009 mit der Überweisung des Beschlussantrags (GR Nr. 2009/421) der FDP-Fraktion, der CVP-Fraktion und der EVP-Fraktion folgenden Auftrag (GR Nr. 2009/500):

Die GPK wird beauftragt, die in den Medien erhobenen Vorwürfe über die inkorrekte Umsetzung des sogenannten „historischen Parkplatz-Kompromisses“ im vom Volk beschlossenen Verkehrsplan zu untersuchen und dem Gemeinderat einen Bericht vorzulegen, aus dem hervorgeht, ob der GR-Beschluss mit dem „Parkierungskonzept“ (kurz Historischer Parkplatz-Kompromiss genannt) inhaltlich und formal korrekt umgesetzt worden ist und ob die gesetzlich vorgeschriebenen Zuständigkeiten eingehalten wurden. Insbesondere soll abgeklärt werden, ob Prozesse vorhanden und geeignet sind, diese Vorgabe zu überprüfen und ob der „Kompromiss“ im Resultat korrekt umgesetzt wurde. Zudem soll überprüft werden, ob der verabschiedete Text in der Verwaltung wortgetreu umgesetzt wird, oder ob abweichende Versionen bestehen und ob der Text in der Öffentlichkeit korrekt wiedergegeben wurde. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob die Ausschreibungen über die Aufhebung der Parkplätze so waren, dass ein vom Abbau Betroffener sich über die Tragweite der Ausschreibung im Klaren sein musste und ob der individuelle Rechtsschutz gewährleistet war.

Für ihre Abklärungen hat die GPK eine Sonderkommission gebildet, die sich aus allen Mitgliedern der GPK mit Katrin Wüthrich (SP) als Präsidentin zusammensetzte, welche den üblichen Vertraulichkeits- und Geheimhaltungsvorgaben der GPK unterstand. Die Sonderkommission nahm ihre Tätigkeit am 11. Januar 2010 auf und schloss sie nach 19 Sitzungen am 18. April 2011 ab. Der Bericht wurde am 9. Mai 2011 von der GPK genehmigt und dem Stadtrat am 10. Mai 2011 zur Stellungnahme zugestellt. Am 30. Mai 2011 hat die GPK von der Stellungnahme Kenntnis genommen und den Bericht zuhanden des Gemeinderats verabschiedet.

Zu Beginn der Abklärungen wurden am 25. Januar 2010 Alfons Müller und Dr. Walter Bischofberger, Vertreter der IG Pelikan und am 1. Februar 2010 Stadträtin Ruth Genner mit einer Delegation aus dem Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) zur Erläuterung ihrer Standpunkte eingeladen und angehört. Der GPK standen Unterlagen der städtischen Verwaltung, der IG Pelikan und aus dem Stadtarchiv zur Verfügung.

Nach Konsultation der Unterlagen wurden in drei Arbeitsgruppen die folgenden Themenbereiche bearbeitet:

- Gemeinderats-Beschluss: Prüfung der korrekten Verwendung und Umsetzung des Textes; Prüfung der Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Zuständigkeit.
- Parkplätze: Auflistung der Parkplatzarten und der verschiedenen Definitionen von Parkplätzen für die Jahre 1990 und 2009.
- Untersuchung der Arbeitsprozesse bei der Ausschreibung von Parkplätzen (Aufhebung Parkplätze etc.). Abklärung, ob es einen definierten Prozess zur Überprüfung der Parkplatzzahlen gibt.

Die Resultate der Untersuchung wurden der Gesamt-GPK mitgeteilt und von dieser weiterbearbeitet. Fortan erarbeitete die GPK die Grundlagen gemeinsam. Bedingt durch den Legislaturwechsel ruhte die Untersuchungstätigkeit bis zur Neukonstituierung über mehrere Wochen. Im Verlauf der weiteren Abklärungen wurde deutlich, dass weitere Fragen geklärt werden mussten:

- Welche Grundlagen wurden der beratenden Spezialkommission seinerzeit zur Verfügung gestellt, als die Textänderungen vorgenommen wurden? Wie wurden die Kommissionsmitglieder informiert und dokumentiert? Wurde und in welcher Form, z.B. anhand einer synoptischen Darstellung, auf die Textänderungen hingewiesen?
- Wie und welche Parkplätze wurden in früheren Jahren erhoben?
- Wie werden Freiausparkkarten gehandhabt? Wie viele wurden 1990 ausgegeben und wie viele sind es heute?
- Wie viele Baustellen bedingt aufgehobene Parkplätze gab es 1990? Wurden diese im Rahmen des Historischen Parkplatzkompromisses berücksichtigt?

Die GPK verlangte zudem Einsicht in die Akten des Stadtrats. Die Abklärungen ergaben, dass es keine weiteren Unterlagen gibt, als jene, die der GPK bereits vorlagen.

Weil sich die Differenzen zwischen der IG Pelikan und der städtischen Verwaltung bezüglich der Anzahl besucher- und kundenorientierten Parkplätze anhand der verfügbaren Akten erklären liessen, erübrigte sich eine Begehung vor Ort.

3 Sachverhalt

3.1 Zustandekommen und Inhalt des Kommunalen Verkehrsplans

In den nachfolgenden Kapiteln legt die GPK die Entwicklung des Verkehrsplans seit 1990, insbesondere mit Bezug auf die City und Citynahen Gebiete, dar. Der im Beschlussantrag formulierte Untersuchungsauftrag des Gemeinderats an die GPK bezieht sich entsprechend der Kritik der IG Pelikan auf diesen Teil des Kommunalen Verkehrsplans. Allfällige Informationen über dieses innerstädtische Gebiet hinaus werden von der GPK vereinzelt zu Gunsten der Vollständigkeit eines Zitats oder zum besseren Verständnis der Zusammenhänge aufgeführt.

3.1.1 Kommunalen Verkehrsplan 1990

Am 11. Juni 1986 verabschiedete der Stadtrat die Weisung 18 zum Kommunalen Verkehrsplan zuhanden des Gemeinderats. Der Kommunale Verkehrsplan der Stadt Zürich trat 1990 in Kraft⁸. Er lautete folgendermassen:

„Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch unterirdische Parkieranlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der allgemein zugänglichen Parkplätze auf dem heutigen Stand bleiben. Im übrigen Stadtgebiet sollen unterirdische Quartierparkhäuser und private Sammelgaragen zur Erstellung von Pflichtparkplätzen dienen, wobei bestehende, zeitlich unbegrenzte Parkplätze entsprechend – d.h. in der Regel 1:1 abzubauen sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucher angemessen zu berücksichtigen.“

3.1.2 Teilrevision 1996

Nach Durchführung des Anhörungs- und Auflageverfahrens zum Kommunalen Verkehrsplan durch den Stadtrat wurde der Verkehrsplan im Sinne einer Teilrevision gemäss Vorlage der Verkehrskommission vom 8. Februar 1996 (mit Ergänzungen vom 28. März 1996) durch den

⁸ Dokument 3: Kommunalen Verkehrsplan, 1990, S. 11.

Gemeinderat abgeändert.⁹ Folgende Änderung wurde vorgenommen:

*„In der City (Stadtkreis 1) und den Citynahen Gebieten soll die Anzahl der **besucher- und kundenorientierten** Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben.“ (Hervorhebung nicht im Original)*

3.1.3 Neufestsetzung 2001/2004

Die IG Pelikan beanstandet, dass der Beschluss des Gemeinderats von 1990 durch die städtische Verwaltung eigenmächtig wie folgt abgeändert wurde:

*„Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch **Parkhäuser oder unterirdische** Parkieranlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten **bzw. in ein städtebauliches Konzept zu integrieren**. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben. Im übrigen Stadtgebiet sollen unterirdische Quartierparkhäuser und private Sammelgaragen zur Erstellung von Pflichtparkplätzen dienen, wobei bestehende, ~~zeitlich unbegrenzte~~ **Parkplätze entsprechend — d.h in der Regel 1:1** abzubauen sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucher angemessen zu berücksichtigen.“¹⁰ (Hervorhebungen/Streichungen nicht im Original)*

Die kritisierten Änderungen am obgenannten Beschluss finden sich erstmals im Bericht zur Neufestsetzung des Kommunalen Verkehrsplans aus dem Jahre 2001.

Der Wortlaut in der vom Stadtrat im Jahr 2001 an den Gemeinderat überwiesenen Weisung wurde von der Mehrheit der Verkehrskommission in der Sitzung vom 10. Juli 2003 und des Gemeinderats in der Sitzung vom 1. Oktober 2003 unverändert übernommen.

Die von FDP und SVP zu diesen Textstellen gestellten Änderungsanträge wurden abgelehnt.

⁹ Dokument 23: Protokollauszug der Gemeinderatssitzung zum Geschäft 92/310.

¹⁰ Dokument 24: Stellungnahme der IG Pelikan zum Bericht der Stadt Zürich, S. 3.

Allerdings bezogen sie sich nicht auf die von der IG Pelikan monierten Formulierungen. Die textlichen Änderungen zwischen der Version von 1996 und dem stadträtlichen Antrag des Jahres 2001 wurden soweit aus den Akten ersichtlich, weder im Gemeinderat noch in der zuständigen Kommission diskutiert bzw. in Frage gestellt.¹¹

Auch in der Abstimmungszeitung 1/2004 zu den Abstimmungsvorlagen vom 8. Februar 2004 wird nicht auf die textliche Änderung hingewiesen.¹²

Der Richtplan wurde am 22. September 2004 durch den Regierungsrat genehmigt.¹³

3.2 Definition der betroffenen Parkplätze

Die GPK untersuchte die Definition der Parkplatztypen von 1990 und heute (2009). Weiter prüfte sie, welche Parkplätze in den Parkhäusern 1990 resp. 2009 im Rahmen des Historischen Parkplatzkompromisses gezählt wurden resp. werden.

Besucher- und kundenorientierte Parkplätze sind Abstellplätze, bei denen für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden eine reelle Chance besteht, einen freien Abstellplatz zu finden. Nach städtischer Praxis in der Umsetzung des Historischen Kompromisses sind dies **Strassenparkplätze bis maximal 3 Stunden Parkdauer** sowie **Abstellplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern**, welche während den üblichen Geschäftszeiten zur Verfügung stehen.

Die Stadt führt in der Parkplatzstatistik zum Historischen Parkplatzkompromiss verschiedene Kategorien auf (siehe 3.2.1). Die Stadt zählt hier auch die öffentlich zugänglichen Parkplätze auf Privatgrund der SBB beim Bahnhof Stadelhofen und beim Hauptbahnhof dazu.

Die IG Pelikan betrachtet zusätzlich oberirdische Parkplätze mit mehr als 3 Stunden Parkdauer als Teil des Historischen Parkplatzkompromisses und als besucher- und kundenorientierte Parkplätze. Jedoch zählt sie die SBB-Parkplätze beim Stadelhofen und Hauptbahnhof

¹¹ Dokumente 5 – 7: Protokollauszüge der Gemeinderatsitzung zum Geschäft 2001/0573 und Dokumente 25 – 39: Protokolle der Spezialkommission Verkehr und Zusammenstellung Kommissionsanträge

¹² Dokument 40: Abstimmungszeitung der Abstimmung vom 8. Februar 2004, S. 7 und S. 25.

¹³ Dokument 41: RRB 1438/2004.

nicht dazu.

3.2.1 Zu zählende Parkplatzkategorien und Parkhäuser

Parkplatzkategorien

- Oberirdische allgemein zugängliche Parkplätze
- Besucher- und kundenorientierte Parkplätze, d.h. **Strassenparkplätze** bis max. 3 Stunden Parkdauer
- Abstellplätze in öffentlich zugänglichen **Parkhäusern** mit den üblichen Öffnungszeiten, welche während den üblichen Geschäftszeiten zur Verfügung stehen
- Öffentlich zugängliche Parkplätze auf Privatgrund der SBB: Hauptbahnhof und Stadelhofen

Betroffene Parkhäuser

Central / Hohe Promenade / Urania / Globus / Gessnerallee / Jelmoli City / Sihlporte / Talgarten / Centrum Garage / Bleicherweg / Stockerhof / Hotel Hyatt (ersetzt Escherwiese) / Hochhaus zur Palme (Pilotprojekt) / Tessinerplatz / Stauffachertor / Sihlquai / Marriot I und II / Stampfenbach / Frauenklinik / Vorderberg / Careum / Kantonsschule Rämibühl / Migros Kreuzplatz

3.2.2. Ausgeschlossene Parkplatzkategorien und Parkhäuser

Ausgeschlossene Parkplatzkategorien

Für bestimmte Nutzerkategorien reservierte oder nicht zu den üblichen Geschäftsöffnungszeiten zur Verfügung stehende Parkplätze entsprechen nicht den Kriterien des Historischen Parkplatzkompromisses. Deshalb werden sie in dessen Bilanz der städtischen Verwaltung nicht berücksichtigt und unterliegen keiner diesbezüglichen Plafonierung. Darunter fallen folgende **Parkplatzkategorien**:

- Vermietete und reservierte Parkplätze
- Mit eingeschränkter Zugänglichkeit bzw. eingeschränkter Öffnungszeit
- Parkplätze in blauer Zone¹⁴ (sind durch Anwohner/innen besetzt) – Blaue Zone-Parkplätze gibt es in der Stadt Zürich seit 1989. Begonnen wurde mit der Einführung in Hottingen. Die Kategorie „Unbeschränkte Parkdauer“ wurde meist in Blaue Zonen-

¹⁴ Vgl. Dokument 19: Antwort des Stadtrats vom 16. Dezember 2009 auf die Schriftliche Anfrage 2009/0435.

Parkplätze umgewandelt resp. teilweise in Parkplätze mit Parkuhren, wo dies seitens des Gewerbes erforderlich war. Gewisse Parkplätze sind für Behinderte markiert worden. Zur Umwandlung von weissen Parkplätzen in die verschiedenen Kategorien ab dem Jahr 1990 hat die städtische Verwaltung keine genauen Zahlen.

- Parkplätze mit mehr als 3 Stunden Parkdauer
- Parkplätze für Menschen mit Behinderung
- Car-Parkplätze
- Güterumschlagplätze
- Abstellplätze auf Privatgrund ohne öffentlichen Zugang
- Vermietete, reservierte oder baulich abgetrennte Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern
- Freihausparkkarten¹⁵
- Parkplätze in Parkhäusern mit eingeschränkten Öffnungszeiten

Als der Historische Parkplatzkompromiss beschlossen wurde, hat man in der Diskussion generell von Kunden- und Besucherparkplätzen gesprochen. Ob die Freihausparkkarten von der Anzahl verfügbarer Parkplätze in einem Parkhaus abzuziehen sind oder nicht, wurde bei Ausarbeitung des Historischen Parkplatzkompromisses nicht bestimmt.

Ausgeschlossene Parkhäuser

Die nachfolgenden zwei Parkhäuser waren und sind nur beschränkt zugänglich, weshalb sie von der städtischen Verwaltung nicht zu den allgemein öffentlich zugänglichen Parkplätzen für Besucher/innen und Kunden/innen gezählt werden.

- Parkhaus Migros City Shopping
- Parkhaus ETH-Zentrum

3.2.3 Freihausparkkarte

Die Freihausparkkarte berechtigt zu einem permanenten Parkieren in einem bestimmten Parkhaus. Ein Anspruch auf einen Parkplatz besteht jedoch nicht. Bereits im Jahr 1990 sind Freihausparkkarten verkauft worden. Die Parkhausbetreibenden benutzen die Freihauspark-

¹⁵ Bei den Freihausparkkarten handelt es sich um eine Parkierungsbewilligung. Da sie mit der Diskussion über die Anzahl frei verfügbarer besucher- und kundenorientierte Parkplätze zusammenhängen, werden sie als Parkplatzkategorie aufgeführt.

karten, um die allfällig geringe Auslastung des Parkhauses zu verbessern. Demnach schwankt die Anzahl ausgegebener Freihausparkkarten monatlich, teilweise in erheblichem Umfang. Es kann seitens Liegenschaftenverwaltung nicht mehr eruiert werden, wie gross die Anzahl der verkauften Freihausparkkarten im Jahre 1990 war (Akten-Aufbewahrungspflicht 10 Jahre). Sie sind nach dem gleichen Prinzip verkauft worden wie heute: Inhaberinnen und Inhaber einer Freihausparkkarte können unbeschränkt ins Parkhaus einfahren. Es gibt keine Freihausparkkarten, deren Inhaberin oder Inhaber einen Anspruch auf einen reservierten Parkplatz haben. Dies wird von der Liegenschaftenverwaltung und seitens City Parkhaus AG bestätigt. Die Freihausparkkarten werden im Historischen Parkplatzkompromiss nicht berücksichtigt, d.h. Parkplätze, die allenfalls von Inhabern oder Inhaberinnen von Freihausparkkarten belegt sind, gelten gleichwohl als „allgemein zugänglich“. Bei den Freihausparkkarten handelt es sich nicht um Parkplätze, sondern um eine Nutzungsbewilligung, vergleichbar mit jener für eine bestimmte Blaue Zone.

Anders verhält es sich bei reservierten bzw. vermieteten Parkplätzen: Diese sind markiert, und die Mieterinnen und Mieter haben Anspruch auf die ausschliessliche Benutzung eines bestimmten Parkplatzes. Die reservierten bzw. vermieteten Parkplätze werden nicht in den Historischen Parkplatzkompromiss eingerechnet, d.h. Parkplätze, die reserviert oder vermietet sind, gelten nicht als „allgemein zugänglich“.

Die IG Pelikan macht geltend, Freihausparkkarten hätten in ihrer Wirkung dieselbe Bedeutung wie fest vermietete Parkplätze. Sie müssten deshalb von der Summe aller kunden- und besucherorientierten Parkplätze abgezogen werden.

In Bezug auf die Preisgestaltung besteht nur ein unwesentlicher Unterschied zwischen einer Freihausparkkarte und einem fest vermieteten Platz im Parkhaus (Urania z.B.: CHF 387 pro Monat gegenüber CHF 400 pro Monat).

Gemäss städtischer Verwaltung ist es nicht möglich, Aussagen über das Nutzungsverhalten der Inhaber oder Inhaberinnen von Freihausparkkarten zu machen, also Angaben darüber zu machen, ob diese täglich und für eine lange Dauer oder nur kurzfristig das Auto im Parkhaus abstellen: Die Anzahl der Freihausparkkarten schwankt aufgrund der Nachfrage. Per Januar 2010 gibt es folgende der städtischen Verwaltung bekannte Anteile Freihausparkkarten an

der Anzahl Parkplätzen gemäss Historischem Kompromiss (Stand: Januar 2010):

<i>Parkhaus</i>	<i>Öffentlich zugängliche Parkplätze</i>	<i>Freihausparkkarten</i>	<i>Anteil Freihausparkkarten (%)</i>
Urania	450	27	6
Hohe Promenade	493	283	57
Gessnerallee	608	120	20

Ebenfalls werden in den Parkhäusern Central, Talgarten, Sihlporte und Centrum Garage Freihausparkkarten ausgegeben. Die Anzahl ist der städtischen Verwaltung jedoch nicht bekannt, da es sich um privat betriebene Parkhäuser handelt. Die Anzahl ausgegebener Freihausparkkarten ist Teil ihres Geschäftsmodells. In den vorliegenden unterschiedlichen Prozentanteilen spiegelt sich die sehr unterschiedliche Nachfrage nach Kunden- und Besucherparkplätzen pro Parkhaus wieder. Es zeigt sich auch, dass die Freihausparkkarten eine Möglichkeit sind, um die Auslastung eines Parkhauses zu verbessern.

3.2.4 Baustellen bedingt aufgehobene und geschaffene Parkplätze

Gemäss TED hat der Historische Parkplatzkompromiss als Planungsbeschluss die dauerhafte Parkierungsordnung zum Gegenstand, daher sind die Baustellen bedingt aufgehobenen Parkplätze nicht Gegenstand dieses Kompromisses. Die IG Pelikan bestreitet dies. Aus ihrer Sicht gibt es 2009 mehr Parkplätze, die durch befristete Bauarbeiten für längere Zeit wegfallen, als 1990.

Bis Ende 2009 wurde für Baustellen bedingt aufgehobene Parkplätze kein Ersatz bereitgestellt, unabhängig von der Anzahl aufgehobener Parkplätze und dem Zeitraum, in welchen sie nicht zur Verfügung standen.

83 (davon 4 Behinderten-Parkplätze) von 165 der während der Bauphase des Parkhauses Opéra weggefallen Parkplätze wurden hingegen im Jahr 2010 kompensiert.

3.2.5 Öffentlich zugängliche Parkplätze auf nicht städtischem Grund (SBB)

Die Stadt zählt öffentlich zugängliche Parkplätze auf Privatgrund für die Parkplatzbilanz mit. In der City und den Citynahen Gebieten betrifft dies ausschliesslich die Parkplätze der SBB beim Bahnhof Stadelhofen und beim Hauptbahnhof gegenüber dem Landesmuseum.

3.3 Definition des betroffenen Gebiets

Der Historische Parkplatzkompromiss betrifft im Verkehrsplan die City und die Citynahen Gebiete. Die City (Kreis 1) ist klar definiert. Für die Definition der Citynahen Gebiete hat die Stadt die statistischen Zonen beigezogen. Zu den citynahen Zonen gehören alle Zonen, die an den Kreis 1 angrenzen. Die einzige Ausnahme bildet die Zone 02401. Diese hat eine ausladende Form, die weit in den Kreis 2 hineinragt. Sie umfasst hauptsächlich das ehemalige Brauerei-Hürlimann-Areal und ein Wohngebiet. Aus diesem Grund ist sie nicht Teil der Citynahen Gebiete und somit – gemäss TED – auch nicht des Historischen Parkplatzkompromisses.

Diese statistischen Zonen entstanden 1950 unter dem damaligen Vorsteher Dr. Ulrich Zwingli. Sie blieben seither, mit einer kleinen Ausnahme am Stadtrand unverändert. Folgende statistischen Zonen umfassen die Citynahen Gebieten: 02402, 02406, 04101, 04102, 04103, 04204, 04205, 04206, 05104, 05105, 05106, 06113, 06305, 07104, 07105, 07204, 07205, 8101, 08102.¹⁶

3.4 Parkplatzbilanz

Die Stadtverwaltung hat seit 1990 die Anzahl der Parkplätze immer auf die gleiche Art erhoben. Bis 2000 wurden die Strassenparkplätze durch das Tiefbauamt erhoben. Seit 2001 werden die Strassenparkplätze in der ganzen Stadt durch ein privates Ingenieurbüro alle zwei Jahre vor Ort gezählt. Ab 2010 werden alle Parkplätze jährlich gezählt.¹⁷

Die privaten Parkhäuser, die vor dem Zustandekommen des Historischen Parkplatzkompromisses bewilligt worden sind, haben keine Auflage betreffend Anzahl Parkplätze, die der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden müssen. Aufgrund von Abänderungsgesuchen von Parkplatzzuteilungen oder Nutzungsänderungen jener Anlagen, sind die betroffenen Parkplätze in den jeweiligen Parkhäusern vom Amt für Städtebau jeweils neu gezählt worden. Um auch die nicht bewilligungspflichtigen Änderungen zu erfassen, werden die Parkplätze in allen Parkhäusern zudem vom Tiefbauamt periodisch gezählt. Die letzten beiden vollständigen Neuzählungen fanden im Juni 2004 und Dezember 2009 statt. Seit 2010 werden im Auftrag des Tiefbauamts auch die Parkplätze in Parkhäusern jährlich gezählt. Die

¹⁶ Dokument 42: Statistische Zonen. Plan.

¹⁷ Dokument 43: Stadt Zürich. Bericht 2009 zum Historischen Kompromiss.

Stadt zählt die Parkplätze stets mit, die befristet wegen Bauarbeiten nicht zur Verfügung stehen.

Die IG Pelikan und die städtische Verwaltung zählten teilweise unterschiedliche Parkplatzzarten als Teil des Historischen Parkplatzkompromisses. Dies führte zu verschiedenen Ergebnissen bei der Anzahl Parkplätze. Der Anfangsbestand der Parkplätze ist bei der IG Pelikan und der städtischen Verwaltung nicht identisch. Das statistische Jahrbuch der Stadt Zürich führt Parkplätze nach Stadtkreisen auf und unterscheidet die Parkplatzkategorien "auf öffentlichem Grund" sowie "auf privatem Grund". Die Kategorie "auf privatem Grund" ist nochmals unterteilt in die drei Rubriken "in Parkhäusern", "in anderen Gebäuden" sowie "im Freien". In der Rubrik "auf öffentlichem Grund" sind auch sämtliche Parkplätze in blauen Zonen etc. enthalten. Wegen der unterschiedlichen Definitionen können die für den Historischen Parkplatzkompromiss relevanten Parkplatzzahlen nicht aus dem statistischen Jahrbuch hergeleitet werden und weichen stets von den im statistischen Jahrbuch publizierten Zahlen für den Stadtkreis 1 ab.

Strassenverkehr

Parkplätze nach Stadtquartieren 1990

Stadtquartiere	Parkplätze auf öffentlichem Grund		Parkplätze auf privatem Grund ¹			Parkplätze im ganzen			
	im ganzen	darunter mit unbeschränkter Parkdauer	in Parkhäusern ²	in Gebäuden ³	übrige	zusammen	Grundzahlen	je 1 000 Einwohner ⁴	Personenwagen ⁵
Kreis 1	2 049	128	1 732	3 498	2 150	7 380	9 429	1 657	2 025
Rathaus	343	35	-	150	380	530	873	278	729
Hochschulen	514	56	445	1 095	470	2 010	2 524	3 199	4 873
Lindenhof	587	-	450	1 070	280	1 800	2 387	2 567	1 561
City	605	37	837	1 183	1 020	3 040	3 645	4 407	2 583

Quelle: Statistisches Jahrbuch 1991, Seite 185

Parkplatzzählungen TED – IG Pelikan. Vergleich der Jahre 1990 und 2009:

City	TED		IG Pelikan		
	Jahr	1990	2009	1990	2009
Parkhausparkplätze City		1732	2137	*1732	1657
Kundenparkplätze City (ohne Parkhäuser)		1921	**1579	*2049	1373
Total Parkplätze City		3653	**3716	*3781	3030

* Daten gemäss statistischem Amt von IG Pelikan übernommen.

** Ohne 14 Parkplätze an der Talackerstrasse.

Citynah	TED		IG Pelikan		
	Jahr	1990	2009	1990	2009
Parkhausparkplätze citynah		1285	**1523	*721	514
Kundenparkplätze citynah (ohne Parkhäuser)		2684	2445	***	***
Total Parkplätze citynah		3969	**3968	***	***

* Daten gemäss statistischem Amt von IG Pelikan übernommen.

** Ohne Pilotprojekt „Hochhaus zur Palme“ (73 Parkplätze).

*** Da die IG Pelikan über keine Angaben verfügte, welche Strassen die Citynahen Gebiete umfasst, war es ihr nicht möglich, hierzu eine Bestandesaufnahme zu machen.

Total	TED		IG Pelikan		
	Jahr	1990	2009	1990	2009
City und citynah Total		7622	*7684	**	**

* Ohne Pilotprojekt „Hochhaus zur Palme“ (73 Parkplätze) und ohne 14 Parkplätze an der Talackerstrasse.

** Da die IG Pelikan über keine Angaben verfügte, welche Strassen die Citynahen Gebiete umfasst, war es ihr nicht möglich, hierzu eine Bestandesaufnahme zu machen. Die Errechnung der Gesamtzahl aller Parkplätze in der City und den Citynahen Gebieten war ihr darum nicht möglich.

Wie bereits ausgeführt zählen die städtische Verwaltung (TED) und die IG Pelikan teilweise unterschiedliche Parkplätze als Teil des Historischen Kompromisses. Da die IG Pelikan über keine Angaben verfügte, welche Strassen die Citynahen Gebiete umfassen, war es ihr nicht möglich, hierzu eine Bestandesaufnahme zu machen.

Anfangsbestand City

Der 1990 im Kreis 1 vorhandene Gesamtbestand der Parkplätze ist umstritten. Die städtische Verwaltung zählt nur Parkplätze, bei denen eine reelle Chance besteht, einen Abstellplatz zu finden, d.h. Parkplätze mit einer maximalen Parkdauer von drei Stunden. Die IG-Pelikan zählt auch alle Parkplätze auf öffentlichem Grund mit unbeschränkter Parkdauer zur

Ausgangslage von 1990. Diese unterschiedliche Zählweise führt zu einer Differenz von 128 Parkplätzen.

Anfangsbestand Citynahe Gebiete

Da die Citynahen Gebiete 1990 aus Sicht der IG Pelikan nicht klar definiert waren, kann diese auch keine Aussage zum Anfangsbestand machen.

Differenz in den Parkhäusern der City

Es bestehen Differenzen zwischen der IG Pelikan und der städtischen Verwaltung beim Anfangsbestand von Parkplätzen in den Parkhäusern in der City. Diese Differenzen ergeben sich massgeblich aus der unterschiedlichen Zählweise der Freihausparkkarten und der Parkplätze für Behinderte. Auch werden die einzelnen Parkhäuser nicht von beiden Seiten gleich behandelt. Aus Sicht der IG Pelikan führt die Ausgabe von Freihausparkkarten zu einer Reduktion der Anzahl besucher- und kundenorientierter Parkplätze.

Öffentlich zugängliche Parkplätze auf nicht öffentlichem Grund (SBB)

Die IG Pelikan berücksichtigt die Parkplätze auf privatem Grund nicht für die Berechnung der „allgemein zugänglichen“ Parkplätze, die städtische Verwaltung zählt diese Parkplätze dazu.

Nicht kompensierte Parkplätze

Die IG Pelikan wirft der städtischen Verwaltung zudem vor, dass die Parkdecks Stauffacherquai und Escherwiese (neu Hyatt) nicht kompensiert worden seien, somit die Anzahl Parkplätze, die in diesen beiden Parkdecks aufgehoben wurden, mithin nicht in einem anderen Parkhaus zur Verfügung gestellt wurden.

Baustellen bedingt aufgehobene und geschaffene Parkplätze

Wie bereits ausgeführt, werden die Baustellen bedingt aufgehobenen Parkplätze (z.B. Sihlquaiparkhaus während dessen Schliessung wegen Renovationsarbeiten) bei der Zählung durch die Stadtverwaltung nicht vom Gesamtbestand in Abzug gebracht. Sie werden weiterhin als zur Verfügung stehende Parkplätze gezählt. Es stehen für die Zeit vor Herbst 2009 keine auswertbaren Daten zur Verfügung. Im Herbst 2009 wurden von der städtischen Ver-

waltung 488 und im Dezember 2009 170 Baustellen bedingt aufgehobene Parkplätze in der City und den Citynahen Gebieten gezählt¹⁸.

3.5 Ausschreibungen

Für sämtliche, aufzuhebenden Strassenparkplätze werden vom Polizeidepartement funktionelle Verkehrsanordnungen erlassen. Diese werden im „Städtischen Amtsblatt“ publiziert. Die Stadt informiert nur bei umfangreichen Projekten über die übliche Publikation hinaus die Öffentlichkeit, z.B. mittels Medienmitteilung oder Medienkonferenz.

Die Aufhebung von Strassenparkplätzen wurden bis 2005 abschnittsweise verfügt ohne Angabe der betroffenen Anzahl Parkplätze. Seit der Parkplatzverschiebung im Zusammenhang mit dem Parkhaus am Opernhaus werden zusätzlich aus Transparenzgründen in der Verfügung seitens der Dienstabteilung Verkehr (DAV) im Gebiet des Historischen Parkplatzkompromisses auch die betroffene Anzahl Parkplätze ausgewiesen.

3.6 Prozesse zur Überprüfung der korrekten Umsetzung des Historischen Parkplatzkompromisses

Die städtische Verwaltung erhob seit 1990 die Anzahl der Parkplätze immer auf die gleiche Art. Die Stadt zählt die Parkplätze, die befristet wegen Bauarbeiten nicht zur Verfügung stehen, stets mit. Zur Überprüfung der korrekten Umsetzung des Historischen Parkplatzkompromisses wurden, wie bereits erwähnt, seit 2001 alle zwei Jahre die Strassenparkplätze und die Parkplätze in den Parkhäusern gezählt. Ab 2010 werden alle Parkplätze jährlich gezählt.¹⁹

¹⁸ Dokument 44: Präsentation TED anlässlich GPK-Sitzung vom 1. Februar 2010, Seite 30.

¹⁹ Dokument 43: Stadt Zürich. Bericht 2009 zum Historischen Kompromiss.

4 Beurteilung durch die GPK

4.1 Beurteilung des Zustandekommens und Inhalts des Kommunalen Verkehrsplans

Die Formulierungen gemäss heute geltendem Kommunalen Verkehrsplan finden sich erstmals im stadträtlichen Bericht zur Neufestsetzung des Kommunalen Verkehrsplans vom 14. November 2001.²⁰

Gemäss städtischer Verwaltung wurde der kommunale Verkehrsplan *synoptisch* zusammen mit dem damals geltenden „alten“ Verkehrsplan in der Verkehrskommission des Gemeinderats diskutiert. Die textlichen Änderungen stellen gemäss TED keine inhaltliche Änderung des Historischen Parkplatzkompromisses dar. Die Änderungen würden lediglich klarstellen, dass Parkhäuser nicht nur unterirdisch, sondern auch oberirdisch sein können. Diese Formulierung wurde, so die städtische Verwaltung, bereits sinngemäss im Kapitel „Fussgängerbereiche“ im Kommunalen Verkehrsplan gewählt. In der parlamentarischen Beratung des Kommunalen Verkehrsplans sind Änderungsanträge seitens FDP und SVP eingegangen, die von der Ratsmehrheit abgelehnt wurden. Die Anträge sind in den entsprechenden Protokollen ersichtlich.²¹ Diese Anträge und die entsprechenden parlamentarischen Debatten bezogen sich jedoch nicht auf die von der IG Pelikan monierten Formulierungen. Vielmehr lagen diesen Anträgen grundlegend andere Parkierungskonzepte zu Grunde. Die textlichen Änderungen zwischen der Version von 1996 und dem stadträtlichen Antrag des Jahres 2001 wurden soweit ersichtlich weder im Gemeinderat noch in der zuständigen Kommission diskutiert (vgl. vorne, Ziff. 3.1.3).

Auch in der Abstimmungszeitung 1/2004 zu den Abstimmungsvorlagen vom 8. Februar 2004 wird nicht auf die textliche Änderung hingewiesen. Vielmehr halten die Befürworter der Vorlage dort fest, dass der Historische Parkplatzkompromiss unabhängig vom Ausgang der Volksabstimmung (weiter) gilt.

Mit dem soeben dargestellten Ablauf des Verfahrens zur Neufestsetzung des Kommunalen Verkehrsplans in den Jahren 2001 bis 2004 haben sich weder die IG Pelikan noch die städtische Verwaltung bei der Begründung bzw. Zurückweisung des Vorwurfs, das Tiefbauamt habe die Beschlüsse des Gemeinderats von 1990/1996 eigenmächtig abgeändert, vertieft

²⁰ Dokument 45: Weisung 450, GR Nr. 2001/0573.

²¹ Dokumente 5 - 7: Protokollauszüge der Gemeinderatsitzung zum Geschäft 2001/0573.

genug auseinandergesetzt. Wie oben festgestellt, enthielt bereits der stadträtliche Bericht (Weisung 450, GR Nr. 2001/573) die neue Textversion. Indessen gibt es keinen Hinweis darauf, dass die vorberatende Kommission oder der Gemeinderat auf die Differenz zwischen dem ursprünglichen Text der Jahre 1990/1996 und jenem in der Weisung aufmerksam gemacht wurden. Auf Nachfrage der GPK wurde seitens der städtischen Verwaltung zwar gesagt, die Änderungen seien der vorberatenden Kommission synoptisch dargestellt vorgelegen. Auf erneute Nachfrage bei der städtischen Verwaltung wurde jedoch klar, dass keine schriftliche Synopse zur Diskussion und – soweit ersichtlich – auch kein anderer aktenkundiger Hinweis vorlag, mit welchem im Rahmen der Neufestsetzung des Kommunalen Verkehrsplans auf die erwähnten Einschübe und Streichungen aufmerksam gemacht worden wäre (weder im Gemeinderat noch in der Abstimmungszeitung zur entsprechenden Referendumsabstimmung). Es ist nicht davon auszugehen, dass dies die Gültigkeit der damals gefassten Beschlüsse in Frage stellt. Es befremdet jedoch, dass die städtische Verwaltung im Rahmen der vorliegenden Untersuchung suggerierte, die hier in Frage stehenden Änderungen seien ausdrücklich dargelegt und inhaltlich diskutiert worden, wenn die hierfür angeführten Belege gerade auf das Gegenteil schliessen lassen.

4.2 Umsetzung des Kommunalen Verkehrsplans durch den Stadtrat

Der Historische Parkplatzkompromiss ist ein Planungsinstrument, welches für die Stadt eine behördenverbindliche Anweisung darstellt. Der Stadtrat beruft sich auf die Genehmigung des Verkehrsplans durch den Regierungsrat und einen Verwaltungsgerichtsentscheid.²² Es stellt sich die Frage, ob zwischen dem Beschluss zum Kommunalen Verkehrsplan und den Handlungen des TED eine Handlung vollzogen wurde, die z.B. durch den Gemeinderat hätte genehmigt werden müssen. Beispielhaft genannt werden können die Festlegung der Parkplatzkategorien für die Parkplatzbilanz oder die Bewertung von Baustellen bedingt aufgehobenen Parkplätzen im Rahmen eines Nutzungsplanes. Aufgrund des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG) ergibt sich jedoch keine Verpflichtung, dass ein Verkehrsrichtplan in Form eines Nutzungsplans umzusetzen ist. Das Verwaltungsgericht hat in seinem Urteil bestätigt, dass die Rechtsgrundlage eines Richtplans für die Umsetzung durch die städtische Verwaltung genügt.

²² Dokument 46: Verwaltungsgerichtsentscheid vom 7. Dezember 2006 (VB 2006.00422).

4.3 Beurteilung der Definition der betroffenen Parkplätze

Die Bezeichnungen der einzelnen Parkplatzkategorien haben sich zwischen 1990 und 2009 verändert. Zum Beispiel wurden aus weissen Parkplätzen blaue Parkplätze, Strassenparkplätze wurden in Parkhäuser verlegt. An der Definition der zu zählenden Parkplätze wurde jedoch nichts geändert. Die Parkplätze werden immer nach dem gleichen Grundprinzip – „öffentlich zugänglicher Parkplatz mit einer maximalen Parkdauer von drei Stunden“ – gezählt.

Bei den zu zählenden Parkplatzkategorien und Parkhäusern gibt es zwischen der städtischen Verwaltung und der IG Pelikan Differenzen bezüglich den Freihausparkkarten, den Parkplätzen mit einer Parkdauer von mehr als 3 Stunden, den Baustellen bedingt aufgehobenen Parkplätzen und den öffentlich zugänglichen Parkplätzen auf privatem Grund.

Die GPK nimmt zu den einzelnen Parkplatzkategorien, bei denen Uneinigkeiten zwischen der IG Pelikan und der städtischen Verwaltung bestehen, in den entsprechenden Kapiteln Stellung.

4.3.1 Zu zählende Parkplatzkategorien und Parkhäuser

Die Differenz zwischen der städtischen Verwaltung und der IG Pelikan liegt in der Zählweise der verschiedenen Arten von Parkplätzen innerhalb der Parkhäuser und in der Parkierungsdauer. Im Kapitel 4.4 wird darauf näher eingegangen.

4.3.2 Ausgeschlossene Parkplatzkategorien

Die IG Pelikan und die städtische Verwaltung haben eine Differenz in der Auswahl der ausgeschlossenen Parkplatzkategorien. Im Gegensatz zur städtischen Verwaltung zählt die IG Pelikan auch oberirdische Parkplätze mit einer Parkierungsdauer von über 3 Stunden als besucher- und kundenorientierte Parkplätze. Dies sind im Jahr 1990 im betroffenen Gebiet 128 Parkplätze.

4.3.3 Freihausparkkarten

Gemäss Auskunft der städtischen Verwaltung existierten bereits im Jahr 1990 Freihausparkkarten. Die Anzahl der damals verkauften Karten kann jedoch heute nicht mehr eruiert werden. Die städtische Verwaltung hat weder 1990 noch heute die ausgegebenen Freihaus-

parkkarten bei der Zählung berücksichtigt. Es bestehen unterschiedliche Auffassungen darüber, ob Freihausparkkarten die Anzahl der „besucher- und kundenorientierten Parkplätze“ um die Anzahl verkaufter Freihausparkkarten reduzieren oder ob diese keinen Einfluss auf die „allgemein zugänglichen“ Parkplätze haben. Die IG Pelikan ist der Meinung, die Anzahl besucher- und kundenorientierter Parkplätze wird dadurch reduziert. Dieser Meinung schliesst sich ein Teil der GPK an.

Ein Teil (1)²³ der GPK hält fest, dass nicht von einer Fehlinformation durch die Verwaltung gesprochen werden kann, auch nicht von einer falschen Auslegung, wie dies die IG Pelikan behauptet. Die Freihausparkkarten wurden im ursprünglichen Text gar nicht erwähnt.

Bei den Freihausparkkarten handelt es sich um eine Parkierungsbewilligung und nicht um Parkplätze. Die Forderung der IG Pelikan, die Freihausparkkarten mitzuzählen, entspricht daher a) nicht dem Wortlaut des Historischen Kompromisses, ist b) nicht praktikabel, da die Anzahl Freihausparkkarten über die Zeit schwankt und rückwirkend auch nicht für alle Parkhäuser feststellbar ist und c) die Freihausparkkarten verkauft werden, um Leerbestände zu verringern und somit nicht als Beschränkung der Anzahl von besucher- und kundenorientierten Parkplätzen wirken.

Ein Teil (2)²³ der GPK hält fest, dass das Bestehen von Freihausparkkarten eine entsprechende Reduktion der „besucher- und kundenorientierten Parkplätze“ zur Folge hat. Dies gilt schon deshalb, weil Freihausparkkarten zu zeitlich unbeschränktem Parkieren berechtigen, ohne dass dies für den Karteninhaber weitere Kostenfolgen auslöst, während besucher- und kundenorientierte Tarife in Abhängigkeit von der Benutzungsdauer ausgestaltet sind. Von Bedeutung ist auch folgende ökonomische Betrachtung: Freihausparkkarten sind praktisch gleich teuer wie dauerhaft fest reservierte Parkplätze, die unbestrittenermassen nicht zu den besucher- und kundenorientierten Parkplätzen hinzuzuzählen sind. Die geringe verbleibende Preisdifferenz erklärt sich ohne weiteres mit dem zusätzlichen Komfort, der sich bei einem

23

1: Präsidentin Katrin Wüthrich (SP), Vizepräsident Dr. Ueli Nagel (Grüne), Bernhard Jüsi (SP), Peter Küng (SP), Fabienne Nicole Vocat (Grüne)
2: Bruno Amacker (SVP), Roger Bartholdi (SVP), Michael Schmid (FDP), Bruno Sidler (SVP)
3: Irene Bernhard (GLP)
Abwesend: Christian Traber (CVP).

reservierten Platz daraus ergibt, dass jemand stets denselben Parkplatz belegen kann. Im Ergebnis fällt sowohl bei einem fest reservierten Parkplatz wie bei einer Freihausparkkarte die generelle „Besucher- und Kundenorientierung“ des Parkplatzes dahin, zu Gunsten des Inhabers oder der Inhaberin des entsprechenden Sonderrechtes.

Gemäss Meinung eines Teils (3)²³ der GPK kann der Begriff "Besucher- und kundenorientierte Parkplätze" dahingehend ausgelegt werden, dass die Verfügbarkeit eines Parkplatzes beachtet werden soll, weshalb auch blaue Zonen Parkplätze und Parkplätze mit über 3 Stunden Parkdauer nicht als benutzer- und kundenorientierte Parkplätze gezählt werden.

Weiter ist dieser Teil (3) der GPK der Meinung, dass die Freihausparkkarten einen Einfluss auf die **Verfügbarkeit** von Parkplätzen in Parkhäusern mit kunden- und benutzerorientierten Parkplätzen haben, da – analog wie bei den blaue Zonen Parkplätze und den Parkplätzen mit über 3 Stunden Parkdauer – davon auszugehen ist, dass Parkplätze, welche von Fahrzeuginhabern mit einer Freihausparkkarte beansprucht werden, meistens nicht für Besucher und Kundinnen zur Verfügung stehen.

Der Historische Parkplatzkompromiss spricht wie erwähnt nur von der **Anzahl** der Parkplätze und nicht von deren Verfügbarkeit. Entsprechend haben diese Freihausparkkarten keinen Einfluss auf den Historischen Parkplatzkompromiss und sind daher unbeachtlich. Ausserdem ist es heute nicht mehr rekonstruierbar, wie viele Freihausparkkarten im Jahr 1990 im Umlauf waren, und die Zahl schwankt auch heute stark. Es ist daher nicht praktikabel, diese (schwankende) Anzahl Freihausparkkarten komplett von den benutzer- und kundenorientierten Parkplätzen abzuziehen und diese entsprechend zu kompensieren.

Da sich die GPK jedoch einig ist, dass auch Baustellen, welche einen wesentlichen Einfluss auf die Verfügbarkeit dieser Parkplätze haben, berücksichtigt werden sollten, vertritt dieser Teil (3) der GPK die Auffassung, dass die Thematik der Freihausparkkarten bisher nicht befriedigend gelöst ist.

4.3.4 Baustellen bedingt aufgehobene und geschaffene Parkplätze

Die IG Pelikan wirft der Stadt vor, nicht alle Parkplätze zu ersetzen, die wegen Baustellen vorübergehend aufgehoben werden.

Der Historische Parkplatzkompromiss ist ein Beschluss, der die dauerhafte Parkierungsanordnung zum Gegenstand hat. Eine Anwendung auf temporäre Anordnungen würde gemäss der städtischen Verwaltung sowohl seiner Rechtsnatur als auch seinem Sinn und Zweck zuwiderlaufen. Die vorübergehende Aufhebung von Parkplätzen wegen öffentlicher oder privater Baustellen darf demzufolge in der Parkplatzbilanz nicht berücksichtigt werden. Die Bewilligungspraxis entspricht laut städtischer Verwaltung heute derselben wie 1990. Baustellen bedingt aufgehobene Parkplätze sind weder besucher- noch kundenorientierte sondern während der Bauzeit nicht verfügbare Parkplätze. Allerdings ist zu beachten, dass auch 1990 eine gewisse Anzahl Parkplätze zu einem bestimmten Zeitpunkt Baustellen bedingt nicht verfügbar waren. Praktische Überlegungen, insbesondere die unterschiedlich lange Dauer und kurzfristige zeitliche Schwankungen der Anzahl Baustellen bedingt aufgehobener Parkplätze verlangen sodann eine gewisse Standardisierung bei der Berücksichtigung dieser Fluktuationen.

Ersatzparkplätze bei Renovationen – z.B. Sihlquaiarkhaus

Renovationen von Parkhäusern sind in der Regel planbar, sodass eine vollständige Schliessung nicht notwendig ist und die Anzahl temporär nicht zu benutzender Parkplätze stark reduziert werden kann. Die Renovationsarbeiten dauern dafür etwas länger. Wird eine Schliessung in Betracht gezogen, kann durch entsprechende Planung eine teilweise Kompensation der dadurch befristet nicht verfügbaren Anzahl Parkplätze in der Umgebung angeboten werden.

Ob die kurzfristige Schliessung des Parkhauses Sihlquai tatsächlich notwendig war und nicht hätte vorausgesehen, d.h. inklusive Kompensationsparkplätze hätte geplant werden können, ist nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrags der GPK. Eine Mehrheit²⁴ der GPK findet, die sehr kurzfristig erfolgte Schliessung des Sihlquaiarkhauses wegen baulicher Mängel hätte mindestens mittelfristig zu einer befristeten, teilweisen Kompensation der nicht verfügbaren Parkplätze führen müssen. Eine Minderheit²⁴ der GPK ist nicht dieser Meinung.

²⁴

Mehrheit: Bruno Amacker (SVP), Roger Bartholdi (SVP), Irene Bernhard (GLP), Michael Schmid (FDP), Bruno Sidler (SVP), Christian Traber (CVP)
Minderheit: Präsidentin Katrin Wüthrich (SP), Vizepräsident Dr. Ueli Nagel (Grüne), Bernhard Jüsi (SP), Peter Küng (SP), Fabienne Nicole Vocat (Grüne).

4.3.5 Öffentlich zugängliche Parkplätze auf nicht öffentlichem Grund (SBB)

Nach Meinung der IG Pelikan handelt es sich bei 27 Parkplätzen beim Hauptbahnhof und 3 Parkplätzen beim Bahnhof Stadelhofen um nicht anrechenbare Parkplätze auf privatem Grund. Nach Auffassung der GPK ist es jedoch korrekt, diese Parkplätze in die Bilanz der besucher- und kundenorientierten Parkplätze mit einzubeziehen, was unbestrittenermassen in den Berechnungen der städtischen Verwaltung von Anfang an so praktiziert wurde. Das Eigentumsverhältnis am Grundstück, auf dem sich die hier in Frage stehenden Parkplätze befinden, ist für die Beurteilung nicht massgebend. Entscheidend ist allein, dass die Parkplätze ohne Beschränkung des Kreises der Berechtigten für alle zugänglich sind. Deshalb werden schliesslich 2 Parkplätze auf der Nordseite des Hauptbahnhofs, welche für die Polizei reserviert und entsprechend gekennzeichnet sind, unbestrittenermassen und korrekterweise nicht zu den besucher- und kundenorientierten Parkplätzen hinzugerechnet.

4.4 Beurteilung der Definition des betroffenen Gebiets

In Bezug auf die korrekte Bestimmung des vom Historischen Parkplatzkompromiss erfassten Perimeters ist unbestritten, dass mit "City" das Gebiet des Stadtkreises 1 bezeichnet wurde. Dies wurde bereits im Gemeinderatsbeschluss selber in einer entsprechenden Klammerbemerkung ("Kreis 1") festgelegt. Demgegenüber wurde die Umschreibung "Citynahe Gebiete" vom Gemeinderat nicht exakt definiert. Diese Formulierung war auslegungsbedürftig und bedurfte zur Umsetzung der Konkretisierung. Seit 1996 sind die Begriffe „City“ (Stadtkreis 1) und „Citynahe Gebiete“ durch die Verwaltungspraxis definiert (Vgl Kap. 3.3).

Die IG Pelikan stellt sich im Wesentlichen auf den Standpunkt, seit 1985 würden die Parkplätze im Statistischen Jahrbuch der Stadt Zürich gegliedert nach Stadtkreisen und Stadtquartieren zahlenmässig erfasst, und der Gemeinderat habe sich bei den relevanten Beschlüssen auf die im Statistischen Jahrbuch veröffentlichten Parkplatzzahlen gestützt. Die Definition der Citynahen Gebiete müsse ganze Quartiere umfassen, weil nur dadurch die Vergleichbarkeit der Parkplatzzahlen auf Grund einer verlässlichen Parkplatzbilanz möglich sei. Die von der städtischen Verwaltung vorgenommene Abgrenzung sei demgegenüber willkürlich und verunmögliche eine Kontrolle durch Gemeinderat und Öffentlichkeit (gemäss Schreiben von A. Müller an die Präsidentin der GPK vom 28. Juni 2010).

Gemäss TED sind die Citynahen Gebiete durch die statistischen Zonen begrenzt, die an den Stadtkreis 1 angrenzen. Davon wurde in einem Fall abgewichen (zwischen Brandschenkestrasse und Sihl, auf Höhe Freigutstrasse: Die dort an den Kreis 1 angrenzende Zone 024 01 wird nicht zu den Citynahen Gebieten gezählt). Seit 1950 ist jedes Quartier in ca. 6 bis 9 solcher statistischer Zonen eingeteilt, um einigermaßen homogene Bevölkerungszahlen zusammenfassen zu können. Die Perimeter dieser Zonen sind seither unverändert geblieben, um für statistische Auswertungen vergleichbar zu sein.

Die statistischen Zonen, welche seitens TED als die Citynahen Gebiete definiert wurden, bilden einen ziemlich regelmässigen, parzellenscharf abgegrenzten Ring um den Stadtkreis 1, der einzig auf Grund der Nichtberücksichtigung der Zone 02401 an einer Stelle unterbrochen wird. Diese Ausnahme erscheint insofern gerechtfertigt, als der Stadtkreis 1 selber im Gebiet Selnau über den Schanzengraben und das historische Altstadtgebiet hinausragt. Die auf diese Weise vorgenommene Bestimmung der Citynahen Gebiete stellt eine notwendige und zulässige Konkretisierung des Wortlauts des gemeinderätlichen Beschlusses durch eine Verwaltungsabteilung dar. Demgegenüber wäre es mit der gewählten Formulierung unvereinbar, alle an den Stadtkreis 1 angrenzenden Quartiere gesamthaft als Citynahe Gebiete zu betrachten, wie dies die IG Pelikan postuliert. Denn dies würde bedeuten, dass auch bezogen auf das Stadtgebiet weit vom Stadtzentrum entfernte Gebiete erfasst würden (z.B.: Quartier Fluntern, welches bis zum Zoo reicht; Quartier Hottingen, welches bis zur Stadtgrenze mit Dübendorf reicht).

Die Tatsache, dass die Parkplätze im Statistischen Jahrbuch nur quartierweise – und nicht bezogen auf statistische Zonen – erfasst werden, kann keinen Einfluss auf die Bestimmung des materiellen Gehalts der Formulierung „Citynahe Gebiete“ haben. Die Überprüfung der Umsetzung des Historischen Parkplatzkompromisses muss in diesem Fall anhand zusätzlicher Datensammlungen erfolgen.

Die GPK hält fest, dass die Definition des Perimeters durch das TED für den Historischen Parkplatzkompromiss der ursprünglichen Definition entspricht und seither nicht geändert wurde und somit nicht missbräuchlich ist.

Zuzustimmen ist der Kritik der IG Pelikan insofern, dass erst auf deren Druck sowie auf die konkreten Nachfragen aus der GPK hin, das TED die Grundlagen für die Definition des erfassten Gebietes transparent darlegte und die entsprechenden Parkplatzzahlen pro relevante statistische Zone gegenüber dem Gemeinderat ausgewiesen hat.

4.5 Beurteilung der Parkplatzbilanz

Wie bereits ausgeführt zählen die städtische Verwaltung (TED) und die IG Pelikan teilweise unterschiedliche Parkplätze als Teil des Historischen Parkplatzkompromisses.

Parkplatzzählungen TED – IG Pelikan. Vergleich der Jahre 1990 und 2009:

City	TED		IG Pelikan		
	Jahr	1990	2009	1990	2009
Parkhausparkplätze City		1732	2137	*1732	1657
Kundenparkplätze City (ohne Parkhäuser)		1921	**1579	*2049	1373
Total Parkplätze City		3653	**3716	*3781	3030

* Daten gemäss statistischem Amt von IG Pelikan übernommen.

** Ohne 14 Parkplätze an der Talackerstrasse.

Citynah	TED		IG Pelikan		
	Jahr	1990	2009	1990	2009
Parkhausparkplätze citynah		1285	**1523	*721	514
Kundenparkplätze citynah (ohne Parkhäuser)		2684	2445	***	***
Total Parkplätze citynah		3969	**3968	***	***

* Daten gemäss statistischem Amt von IG Pelikan übernommen.

** Ohne Pilotprojekt „Hochhaus zur Palme“ (73 Parkplätze).

*** Da die IG Pelikan über keine Angaben verfügte, welche Strassen die Citynahen Gebiete umfasst, war es ihr nicht möglich, hierzu eine Bestandesaufnahme zu machen.

Total	TED		IG Pelikan		
	Jahr	1990	2009	1990	2009
City und citynah Total		7622	*7684	**	**

* Ohne Pilotprojekt „Hochhaus zur Palme“ (73 Parkplätze) und ohne 14 Parkplätze an der Talackerstrasse.

** Da die IG Pelikan über keine Angaben verfügte, welche Strassen die Citynahen Gebiete umfasst, war es ihr nicht möglich, hierzu eine Bestandesaufnahme zu machen. Die Errechnung der Gesamtzahl aller Parkplätze in der City und den Citynahen Gebieten war ihr darum nicht möglich.

Die GPK hat bereits in den vorherigen Kapiteln zu den einzelnen umstrittenen Punkten Stellung genommen.

4.6 Beurteilung der Ausschreibungen

Bei den Ausschreibungen wird klar, welche Parkplätze aufgehoben werden und wo dies geschieht. Eine der für die IG Pelikan ausschlaggebenden Ausschreibungen, die für die Prüfung dieser Thematik²⁵ vorgelegt wurde, datiert noch vor dem Gemeinderatsbeschluss zum Historischen Parkplatzkompromiss und ist für die Beurteilungen der GPK irrelevant. In den von der IG Pelikan vorgelegten und als Beispiele eingebrachten Ausschreibungen vom 1. Februar 2001 und vom 27. März 2003 steht ausdrücklich die Bezeichnung „Parkverbot“²⁵. Betroffenen Anwohnenden und Gewerbetreibenden ist dadurch klar ersichtlich, in welchem (Teil-)Gebiet Parkplätze aufgehoben werden. Wer die Situation vor Ort kennt – und davon ist bei den Betroffenen auszugehen – weiss, welche Parkplätze von der Massnahme betroffen sind. Entsprechend war es ihnen möglich, in einem ganz konkreten Gebiet Einsprache zu erheben, wenn sie damit nicht einverstanden waren. Eine Rechtmittelbelehrung ist korrekt aufgeführt.

Ob die Ausschreibungen noch hätten begründet werden müssen, ob „Spezialadressaten“ noch hätten angehört werden müssen und ob Pläne hätten aufgelegt werden müssen, ist bereits Gegenstand eines Rechtmittelverfahrens und wird auf dem Rechtsweg entschieden. Diese Aufsichtsbeschwerde wurde auf Antrag der IG Pelikan in Erwartung der Abklärungsergebnisse der GPK beim Regierungsrat sistiert.

²⁵ Dokument 47: Ausschreibungen von Parkplätzen. Publikation im Tagblatt der Stadt Zürich etc.

5 Empfehlungen

a) Freiausparkkarten

Ein Teil (1)²⁶ der GPK ist der Ansicht, der schwankende Verkauf der Freiausparkkarten dient der Auslastung sonst leer stehender Parkplätze. Sie empfiehlt, Freiausparkkarten nicht zu berücksichtigen.

Ein Teil (2)²⁶ der GPK empfiehlt, Freiausparkkarten sind wie fest vermietete Parkplätze von der Zahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze abzuziehen, da sie als solche tatsächlich nicht zur Verfügung stehen.

Ein Teil (3)²⁶ der GPK ist der Ansicht, dass eine gewisse Zahl von Freiausparkkarten im Historischen Parkplatzkompromiss berücksichtigt werden sollte. Dieser Teil der GPK empfiehlt dem Stadtrat daher, einen entsprechenden Vorschlag zur Berücksichtigung eines Teils dieser Freiausparkkarten auszuarbeiten.

b) Baustellen bedingt aufgehobene und geschaffene Parkplätze

Die GPK empfiehlt, eine Regelung zu treffen, um im Vergleich zum Stand von 1990 wesentliche (zeitlich oder zahlenmässig) baustellenbedingte Abweichungen der Anzahl besucher- und kundenorientierter Parkplätze zu kompensieren.

c) Aus anderen Gründen aufgehobene oder zweckentfremdete Parkplätze

Die GPK empfiehlt, eine Regelung zu treffen, um im Vergleich zum Stand von 1990 wesentliche (zeitliche oder zahlenmässige) Abweichungen der Anzahl besucher- und kundenorientierten Parkplätze zu kompensieren.

d) Öffentlich zugängliche Parkplätze auf privatem Grund

Die GPK empfiehlt, an der bisherigen Praxis festzuhalten und die vorgenannten Parkplätze (Vgl. Kapitel 3.2.5) und allfällige künftige öffentlich zugängliche Parkplätze auf privatem Grund als besucher- und kundenorientierte Parkplätze zu bilanzieren.

²⁶

- 1: Präsidentin Katrin Wüthrich (SP), Vizepräsident Dr. Ueli Nagel (Grüne), Bernhard Jüsi (SP), Peter Küng (SP), Fabienne Nicole Vocat (Grüne)
- 2: Bruno Amacker (SVP), Roger Bartholdi (SVP), Michael Schmid (FDP), Bruno Sidler (SVP), Christian Traber (CVP)
- 3: Irene Bernhard (GLP).

e) Gebietsdefinition

Die GPK empfiehlt, die Grundsätze für die Gebietsabgrenzung und -definition weiterhin offen darzulegen.

f) Parkplatzbilanz

Die GPK empfiehlt, dem Gemeinderat jährlich die Parkplatzbilanz für die City und Citynahen Gebiete unter Bezeichnung der Anzahl besucher- und kundenorientierter Parkplätze vorzulegen.

Der Stadtrat wird gebeten, zwei Jahre nach Publikation des Berichts der GPK und dem Gemeinderat über die Umsetzung der Empfehlungen zu berichten.

6 Abschliessende Bemerkungen / Zusammenfassung

Der Stadtrat hat den Historischen Parkplatzkompromiss anhand der durch die Verwaltung erarbeiteten Grundlagen umgesetzt und in der Folge an seiner Praxis festgehalten. Es wurde somit nicht missbräuchlich gehandelt.

Differenzen ergaben sich aufgrund unterschiedlicher Auslegungen bezüglich des Citynahen Gebietes und des Begriffs der kunden- und besucherorientierten Parkplätze.

Die Stadtverwaltung hat ab dem zweiten Halbjahr 2009 einen grossen Aufwand betrieben, um die von der IG Pelikan erhobenen Vorwürfe zu entkräften. Im Grossen und Ganzen sind die von der Stadtverwaltung zur Umsetzung des Historischen Parkplatzkompromisses getroffenen Festlegungen und Massnahmen nachvollziehbar und sachgerecht. In einzelnen kritischen Detailfragen können sodann in guten Treuen unterschiedliche Betrachtungsweisen vorgenommen werden. Vor diesem Hintergrund ist es aber bedauerlich, dass die Stadtverwaltung nicht schon früher transparenter auf Gegenargumente eingegangen ist. Obwohl die Stadtverwaltung die entsprechenden Grundlagen nun umfassend aufgearbeitet hat und der GPK im allgemeinen detailreich Auskunft gegeben hat, verharrte sie teilweise kompromisslos auf Standpunkten, die eine offenere, kontradiktorische Auseinandersetzung durchaus verlangt hätten. In diesem Sinn soll dieser Bericht auch zu einem konfliktfähigeren, selbstkritischeren Verwaltungshandeln anregen.

7 Antrag der GPK

Die Mehrheit der GPK beantragt: Vom Bericht „Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss): Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten ‚Historischen Kompromisses‘“ wird zustimmend Kenntnis genommen.

Die Minderheit der GPK beantragt: Vom Bericht „Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss): Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten ‚Historischen Kompromisses‘“ wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit: Präsidentin Katrin Wüthrich (SP), Referentin; Vizepräsident Dr. Ueli Nagel (Grüne), Irene Bernhard (GLP), Peter Küng (SP), Bernhard Jüsi (SP), Michael Schmid (FDP), Christian Trauber (CVP)

Minderheit: Roger Bartholdi (SVP), Referent; Bruno Amacker (SVP), Bruno Sidler (SVP)

Abwesend: Fabienne Nicole Vocat (Grüne)

8 Mitglieder der Sonderkommission PPK der GPK

Mitglieder über die gesamte Untersuchungsdauer:

- Katrin Wüthrich, SoKo-Präsidentin SP
- Roger Bartholdi SVP
- Bruno Sidler SVP
- Michael Schmid FDP
- Christian Traber CVP

Mitglieder ab 31. Mai 2010:

- Bruno Amacker SVP
- Irene Bernhard GLP
- Peter Küng SP
- Dr. Ueli Nagel Grüne
- Fabienne Nicole Vocat Grüne

Mitglied ab 3. November 2010:

- Bernhard Jüsi SP

Mitglied bis 1. März 2010:

- Dr. André Odermatt SP

Mitglieder bis 19. Mai 2010:

- Martin Abele Grüne
- Ernst Danner EVP
- Theresa G. Hensch-Stadelmann FDP
- Dr. Esther Straub SP

Mitglied bis 6. Oktober 2010:

- Christine Stokar Gasser SP

Sekretariat:

- Gregor Bucher

9 Quellenverzeichnis

- Dokument 1: RRB 4120/1990. Kommunaler Gesamtplan Zürich. 19. Dezember 1990
- Dokument 2: RRB 894/2000 Regionaler Richtplan der Stadt Zürich. 7. Juni 2000
- Dokument 3: Kommunaler Verkehrsplan 1990. Antrag der Kommission vom 9. Februar 1990
- Dokument 4: „Streit um Parkplätze“-Artikel. Tages-Anzeiger vom 5. September 2009
- Dokument 5: Protokollauszug des Gemeinderats Stadt Zürich vom 17. September 2003 betr. GR Nr. 2001/0573, 1. Teil
- Dokument 6: Protokollauszug des Gemeinderats Stadt Zürich vom 17. September 2003 betr. GR Nr. 2001/0573, 2. Teil
- Dokument 7: Protokollauszug des Gemeinderats Stadt Zürich vom 1. Oktober 2003 betr. GR Nr. 2001/0573, 3. Teil
- Dokument 8: GR Nr. 2009/0410. Schriftliche Anfrage von Markus Knauss (Grüne) vom 16. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 9: GR Nr. 2009/0416. Beschlussantrag der SVP-Fraktion vom 23. September 2009
- Dokument 10: GR Nr. 2009/0421. Beschlussantrag der Fraktionen der FDP, CVP und EVP vom 23. September 2009
- Dokument 11: GR Nr. 2009/0422. Motion von Markus Schwyn (PFZ) und Susi Gut (PFZ) vom 23. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 12: GR Nr. 2009/0424. Postulat der SVP-Fraktion vom 23. September 2009
- Dokument 13: GR Nr. 2009/0425. Postulat der SVP-Fraktion vom 23. September 2009
- Dokument 14: GR Nr. 2009/0426. Postulat von Monjek Rosenheim (FDP) und Marc Hohl (FDP) vom 23. September 2009
- Dokument 15: GR Nr. 2009/0429. Dringliche schriftliche Anfrage der Fraktionen der FDP und CVP vom 23. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 16: GR Nr. 2009/0430. Schriftliche Anfrage von Markus Schwyn (PFZ) und Susi Gut (PFZ) vom 23. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 17: GR Nr. 2009/0431. Schriftliche Anfrage von Markus Schwyn (PFZ) und Susi Gut (PFZ) vom 23. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 18: GR Nr. 2009/0434. Schriftliche Anfrage der SVP-Fraktion vom 23. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 19: GR Nr. 2009/0435. Schriftliche Anfrage der SVP-Fraktion vom 23. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 20: GR Nr. 2009/0450. Schriftliche Anfrage von Ruth Anhorn (SVP) und Bruno Amacker (SVP) vom 30. September 2009. Antwort des Stadtrats
- Dokument 21: GR Nr. 2009/0579. Motion der Grüne-Fraktion vom 2. Dezember 2009. Antwort des Stadtrats

- Dokument 22: Volksinitiative. Publikation vom 3. Februar 2010
- Dokument 23: Protokollauszug des Gemeinderats Stadt Zürich vom 22. Mai 1996 betr. GR Nr. 92/310
- Dokument 24: Stellungnahme der IG Pelikan zum Bericht der Stadt Zürich vom 03. November 2009
- Dokument 25: SK Verkehr Protokoll 1. Sitzung vom 23. Mai 2002
- Dokument 26: SK Verkehr Protokoll 2. Sitzung vom 6. Juni 2002
- Dokument 27: SK Verkehr Protokoll 3. Sitzung vom 4. Juli 2002
- Dokument 28: SK Verkehr Protokoll 8. Sitzung vom 21. November 2002
- Dokument 29: SK Verkehr Protokoll 11. Sitzung vom 16. Januar 2003
- Dokument 30: SK Verkehr Protokoll 12. Sitzung vom 30. Januar 2003
- Dokument 31: SK Verkehr Protokoll 13. Sitzung vom 27. Februar 2003
- Dokument 32: SK Verkehr Protokoll 14. Sitzung vom 13. März 2003
- Dokument 33: Zusammenstellungen TAZ und Aktualisierung der Anträge zuhanden der SK Verkehr. 20. März 2003
- Dokument 34: SK Verkehr Protokoll 15. Sitzung vom 27. März 2003
- Dokument 35: SK Verkehr Protokoll 16. Sitzung vom 10. April 2003
- Dokument 36: SK Verkehr Protokoll 17. Sitzung vom 15. Mai 2003
- Dokument 37: SK Verkehr Protokoll 18. Sitzung vom 12. Juni 2003
- Dokument 38: SK Verkehr Protokoll 19. Sitzung vom 10. Juli 2003
- Dokument 39: SK Verkehr Protokoll 20. Sitzung vom 21. August 2003
- Dokument 40: Abstimmungszeitung zur Abstimmung vom 8. Februar 2004
- Dokument 41: RRB 1438/2004. Kommunalen Verkehrsplan. 22. September 2004
- Dokument 42: Statistische Zonen. Plan des Gebiets „Historischer Parkplatzkompromiss“. Oktober 2009
- Dokument 43: Stadt Zürich. Bericht zum Historischen Kompromiss von 1996. Oktober 2009
- Dokument 44: Präsentation TED anlässlich GPK-Sitzung vom 1. Februar 2010, Seite 30
- Dokument 45: Weisung 450 vom 14. November 2001. GR Nr. 2001/0573. Kommunalen Verkehrsplan. Neufestsetzung
- Dokument 46: Verwaltungsgericht des Kantons Zürich. Urteil (VB.2006.00422)
- Dokument 47: Ausschreibung Parkplatzaufhebung. Zusammenstellung von verschiedenen Dokumenten. Diverse Daten
- Dokument 48: Verzeichnis über alle geprüften Akten

Die Dokumente gemäss Quellenverzeichnis sind einsehbar unter:

www.gemeinderat-zuerich.ch/geschaefte_suchen.aspx

→ Eingabe unter GR-Nr.: 2009/500

oder: Parlamentsdienste, Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich
(Bürozeiten. Einsichtnahme auf Anmeldung: 044 412 31 10)

10 Glossar

City	Kreis 1 (in Bezug auf den PPK)
Citynahes Gebiet	An den Kreis 1 unmittelbar anschliessende statistische Zonen (ausser 1 Zone: Nr. 02401, rund um „Brauerei Hürlimann-Areal“), 1950 von der Stadt festgelegt
DAV	Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich
GPK	Geschäftsprüfungskommission
GR	Gemeinderat Stadt Zürich
GR Nr.	Geschäftsnummer des Gemeinderats (Jahr/Nr., z.B. 2009/500)
Historischer Kompromiss	1996 im Gemeinderat beschlossener Kompromiss bezüglich Anzahl besucher- und kundenorientierter Parkplätze in der City und dem Citynahen Gebiet (Festsetzung Stand 1990)
Historischer Parkplatzkompromiss	(siehe „Historischer Kompromiss“)
IG Pelikan	Interessengemeinschaft Pelikan. Zusammenschluss verschiedener Gewerbetreibender am Pelikanplatz und an der Talackerstrasse
Kommunaler Verkehrsplan	Siehe Verkehrsplan
Parkplatzbilanz	Mittels einer bestimmten Methode erhobene Anzahl aller Parkplätze in einem Gebiet
PBG	Planungs- und Baugesetz der Stadt Zürich
PPK	Parkplatzkompromiss
Richtplan des Kantons Zürich	Siehe PBG §§ 18-32. Das PBG verpflichtet Kanton, Regionen und Gemeinden eine Richtplanung durchzuführen. Gliederung in drei Ebenen: Kanton, Region, Kommune mit je vier auf einander abgestimmten Teilrichtplänen: Siedlungs- und

	Landschaftsplan, Verkehrsplan, Versorgungsplan, Plan öffentliche Bauten und Anlagen.
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SK Verkehr	Spezialkommission Verkehr des Gemeinderats
Statistische Zonen	Einteilung der Stadt Zürich in 216 Zonen, die mit einer Nummer aus fünf Ziffern gekennzeichnet werden (z.B. 08301)
SoKo PPK	Sonderkommission Parkplatzkompromiss der GPK
TAZ	Tiefbauamt Zürich (Stadt Zürich)
TED	Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich
VB Jahr.Nummer	Entscheid des Verwaltungsgerichts
Verkehrsplan	<u>Kommunal:</u> Festsetzung durch den Gemeinderat. Regelung der kleinräumigen Erschliessungen. Der Kommunale Verkehrsplan ist ein Koordinationsinstrument, das u.a. als Grundlage für die Landsicherung, Finanzierung und Realisierung von Verkehrsanlagen dient. Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich, entfaltet jedoch keine Rechtswirkung auf Private. <u>Regional:</u> Für die Stadt Zürich Festsetzung durch die Kantonsregierung. Festlegung der wichtigsten Verkehrslinien, insbesondere das Hauptstrassennetz, Tramlinien, die wichtigsten Buslinien, die wichtigsten Fusswege und Velorouten <u>Kantonal:</u> Festsetzung durch den Kantonsrat. Vorgabe der sog. Basiserschliessung: Bahnnetz, Nationalstrassen, wichtige kantonale Strassen.
Weisung	Antrag des Stadtrats an den Gemeinderat zu einem vom Stadtrat beschlossenen Geschäft

Beilage

Stellungnahme des Stadtrats vom 25. Mai 2011