



Der Historische Kompromiss von 1996 **Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung**

Mobilität + Planung, A. Fellmann, R. Ott, E. Willi, Oktober 2009

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Mobilität + Planung

Ruedi Ott, Leiter Mobilität + Planung

Andy Fellmann, Leiter Verkehrsplanung

Erich Willi, Projektleiter Verkehrsplanung

Birgit Grebe, Projektleiterin Program Office

Hans-Peter Misteli, Projektleiter Mobilität + Planung

Michael Schirmer, Projektleiter Mobilität + Planung

Inhalt

1	Entstehung und Inhalt des Historischen Kompromisses	1
1.1	Ausgangslage: Kommunalen Verkehrsplan 1990	1
1.2	Ergänzungen «Teilrevision Kommunalen Verkehrsplan 1996»	1
1.3	Neufestsetzung «Kommunalen Verkehrsplan 2003»	3
2	Welches Gebiet und welche Parkplätze sind gemeint?	4
2.1	Definition des betroffenen Gebietes	4
2.2	Definition der betroffenen Parkplätze	5
3	Die Parkplatzbilanz im Überblick	6
3.1	City (Kreis 1)	6
3.2	Citynahe Gebiete	7
3.3	Fazit: City- und citynahe Gebiete	7
4	Wie wird gezählt?	8
4.1	Strassenparkplätze	8
4.2	Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern	9
4.3	Zusammenfassung Erhebungen zur Parkplatz-Statistik	10
5	Umsetzung	11
5.1	Vorbemerkung	11
5.2	Umgang mit temporär aufgehobenen Parkplätzen	11
5.3	Umgang mit Freihausparkkarten	12
5.4	Umgang mit dem Stadtraum	12
5.5	Kleinere Verschiebungen und Anpassungen	12
5.6	Grössere Veränderungen	13
5.7	Umsetzung am Beispiel «Parkhaus Gessnerallee»	14
5.8	Was steht demnächst an?	18
6	Informationen	20
7	Zu den Vorwürfen der IG Pelikan	21
7.1	Ausgangslage	21
7.2	Ang. eigenmächtige Veränderung des Wortlautes	21
7.3	Ang. nicht regelkonformer Umgang mit temporären Aufhebungen ..	22
7.4	Ang. Nicht-Kompensation des «Parkdecks Stauffacherquai»	22
7.5	Ang. Parkplatzaufhebung ohne polizeil. Verfügung resp. Ersatz	23
7.6	Ang. Ausschreibung falscher Parkplatzzahl Fraumünsterstrasse ...	23
7.7	Ang. widersprüchliche Angaben zu Abstellplätzen in Parkhäusern ..	24
7.8	Angeblich fehlen 1000 Parkplätze	24
	Anhang 1: Detailtabelle nach statistischen Zonen	28
	Anhang 2: Statistische Zonen «Historischer Kompromiss»	29
	Anhang 3: Detailpläne aus dem GIS (2001-2009)	30

1 Entstehung und Inhalt des Historischen Kompromisses

Der Historische Kompromiss stellt eine politische Übereinkunft dar. Dass er geschlossen werden konnte, lässt sich auf zwei Umstände zurückführen:

1. Auf die Behandlung der Volksinitiative «für attraktive Fussgängerzonen (Ergänzung der Gemeindeordnung)» vom 24.7.1992.
2. Auf die langjährigen Auseinandersetzungen um Anzahl und Lage der öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Innenstadt.

Der Gemeinderat beschloss die Übereinkunft 1996. Sie besagt, dass die Zahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze in der Innenstadt auf dem Stand von 1990 stabil bleiben soll. An diese Übereinkunft wurde das Ziel der Aufwertung der Innenstadt geknüpft.

1.1 Ausgangslage: Kommunalen Verkehrsplan 1990

Am 28.02.1990 beschloss der Gemeinderat den Kommunalen Verkehrsplan. Die Kantonsregierung genehmigte ihn mit dem Regierungsratsbeschluss RRB 4120/1990. Im Kapitel Parkierung, Seite 11, legte der Kommunale Verkehrsplan folgenden Grundstein für ein wichtiges Element im späteren, 1996 beschlossenen sogenannten Historischen Kompromiss:

«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».

1.2 Ergänzungen «Teilrevision Kommunalen Verkehrsplan 1996»

Im Rahmen der Behandlung der Volksinitiative «für attraktive Fussgängerzonen (Ergänzung der Gemeindeordnung)» vom 24.07.1992 erarbeitete die Verkehrskommission des Gemeinderats den *Historischen Kompromiss*. Die Volksinitiative wurde hierauf zurückgezogen. Durch den *Historischen Kompromiss* wurde dem Kommunalen Verkehrsplan ein neues Kapitel «Fussgängerbereiche» hinzugefügt mit den Abschnitten «Förderung der Urbanität», «Gewährleistung der Erreichbarkeit», «Rechtliche Sicherung der Umwandlung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund», «Flankierende Massnahmen für Verkehr und Transport», «Gestaltung des öffentlichen Raums» und «Kooperative Planung und Realisierung».

«Fussgängerbereiche

Förderung der Urbanität

Mit der Schaffung von attraktiven fussgängerfreundlichen Bereichen sollen in der Stadt Zürich urbane Qualitäten verbessert werden. Sie ermöglichen ein vernünftiges Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer/Verkehrsteilnehmerinnen und Strassenbenützer bzw. Strassenbenützerinnen.

Fussgängerbereiche erhöhen die Erlebnis-, Erschliessungs- und Umweltqualität und vermindern Verkehrsbelastungen. Sie lassen eine gezielte Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes zu und ermöglichen damit erweiterte Kontakte.

An zentralen Orten steigern Fussgängerbereiche die Attraktivität des Umfeldes von Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen, Gastgewerbe und kulturellen Einrichtungen.

In Wohngebieten erhöhen Fussgängerbereiche die Wohn- und Freizeitqualität; in der Umgebung von Schulhäusern dienen sie zudem der Sicherheit der Kinder und Jugendlichen. Sie schaffen Raum für nachbarschaftliche Kontakte und Orte zur Erfahrung städtischen Lebens.

Fussgängerbereiche sind insbesondere in den Gebieten City, innere Enge, Stauffacher, Langstrassenquartier, Entwicklungsgebiet Industriequartier/Zürich West, Altstetten, Oerlikon, Entwicklungsgebiet Zentrum Zürich Nord, in Quartierzentren sowie an dazu geeigneten Orten in Wohngebieten zu schaffen.

Mit Ausnahme der in den Verkehrsrichtplänen aller Stufen festgelegten Achsen für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr steht der öffentliche Grund primär den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung.

Gewährleistung der Erreichbarkeit

In den Fussgängerbereichen bleibt die Zufahrt für Anstösser/Anstösserinnen, gewerbliche Zubringer und Aufenthalte – allenfalls zeitlich beschränkt – gewährleistet. Die Zu- und Durchfahrt von Taxis kann in einzelnen Bereichen oder Strecken zugelassen werden. Einzelne Strassenabschnitte können für den motorisierten Individualverkehr allgemein zugänglich bleiben, z.B. als Zufahrt zu Parkplätzen.

Die Zufahrt bei Notfällen, für Hotelbusverkehr sowie zu den öffentlich zugänglichen Parkhäusern bleibt jederzeit gewährleistet. Der zugelassene Verkehr ist mit geeigneten Mitteln zu kontrollieren.

Wo Fussgängerinteressen nicht dagegen sprechen, soll das Gebiet für Velofahrende durchlässig sein.

Rechtliche Sicherung der Umwandlung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

Die städtischen Behörden setzen sich für den Bau von Ersatzparkierungsanlagen ein, wenn dadurch oberirdisch angelegte öffentlich zugängliche Parkplätze aufgehoben und Fussgängerbereiche geschaffen werden können. Vor deren Realisierung muss die Umwandlung der Parkplätze rechtlich sichergestellt sein. Die Verpflichtungen sind in geeigneter Weise festzuhalten, z.B.

- mit Auflagen in rechtskräftigen Konzessionen bzw. Konzessions- und Baurechtsverträgen;
- gegebenenfalls im Rahmen von Gestaltungsplänen;
- durch Verhandlungen mit den Betreibern/Betreiberinnen bestehender Parkhäuser über die Umwandlung fest vermieteter Parkplätze in öffentlich zugängliche;
- durch Wiederherstellung des rechtlichen Zustandes bei ursprünglichen Kundenparkplätzen auf Privatgrund.

Neue Parkierungsanlagen sollen in der Regel privat finanziert, gebaut und betrieben werden. Der architektonischen Gestaltung und dem Sicherheitsaspekt sind dabei grosse Beachtung zu schenken.

Vor Beginn der Bauarbeiten ist der Nachweis zu erbringen, dass die entsprechenden oberirdischen Parkplätze aufgehoben werden.

Bevor oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, ist der Nachweis zu erbringen, dass der Bau entsprechender ober- oder unterirdischer Ersatzparkplätze sichergestellt ist.

Der Ersatz von aufzuhebenden öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist gleichzeitig auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Fussgängerbereichen zu schaffen. Ist dies nicht sofort möglich, sind die fehlenden Parkplätze durch provisorisch anzuordnende verkehrspolizeiliche Massnahmen im betreffenden Fussgängerbereich oder im angrenzenden Gebiet zu errichten.

Als Ersatz können auch bestehende Parkplätze auf Privatgrund soweit möglich (insbesondere unter den Voraussetzungen von § 242 ff. PBG) und sinnvoll (Lage, Grösse) in kundenorientierte Parkplätze umgewandelt werden, falls nicht dauernd, so zumindest zeitweise.

Flankierende Massnahmen für Verkehr und Transport

Bei der Schaffung von Fussgängerbereichen ist zu verhindern, dass der Verkehr zu spürbaren Verkehrsverlagerungen auf den übrigen kommunalen Strassen in Wohnquartieren und auf Quartierstrassen führt.

Parksuchverkehr soll mit geeigneten Massnahmen wie Leitsystem oder ähnlichen vermindert werden.

Es ist ein genügendes Angebot von Abstellplätzen für Velos, Motorfahräder und Motorräder im öffentlichen Raum zu schaffen.

Es werden Lösungen für den Güterverkehr unterstützt, die koordinierte Lieferdienste in die Fussgängerbereiche fördern.

Gestaltung des öffentlichen Raumes

Der gestalterischen Qualität des öffentlichen Raumes in den Fussgängerbereichen ist ein hoher Stellenwert zuzuweisen. Bereits im Planungsprozess sollen Künstler/Künstlerinnen und Kulturschaffende mit verantwortlicher Mitarbeit betraut werden.

Freierwerdende Flächen sind primär Bewegungs- und Aufenthaltsraum für Zu-Fuss-Gehende. Sie können auch für kulturelle und gesellschaftliche Anlässe, für Märkte, für Gaststätten und für die Auslagen von Geschäften benutzt werden.

In Wohngebieten sollen mit kleinräumigen baulichen Umgestaltungen, unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Notwendigkeiten, fussgängerfreundliche Bereiche geschaffen werden.

Fussgängerbereiche haben zur Belebung des öffentlichen Raumes beizutragen.

Mit geeigneten Massnahmen ist sicherzustellen, dass die Sicherheit und Sauberkeit in den Fussgängerbereichen gewährleistet ist.

Kooperative Planung und Realisierung

Die Attraktivität und Vielfalt der Nutzungsangebote sind in Fussgängerbereichen durch planerische Vorkehren zu stützen. Dabei sollen mit Grundeigentümern/Grundeigentümerinnen und der Mieterschaft durch Gespräche und Verhandlungen einvernehmliche Lösungen angestrebt werden; diesbezügliche Privatinitiativen und Organisationsformen sind zu unterstützen.

Die Schaffung von grösseren Fussgängerbereichen erfolgt in Etappen. Nach jeder Etappe ist eine Erfolgskontrolle durchzuführen.»

Im bereits bestehenden Kapitel «Parkierung» (vgl. Kap. 1.2) nahm der Gemeinderat zwei Präzisierungen vor, welche einerseits die betroffenen Parkplätze genauer definierte und andererseits den Stand der Anzahl Parkplätze festlegte (untenstehend fett markiert):

«Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch unterirdische Parkierungsanlagen 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 **besucher- und kundenorientierten** Parkplätze auf dem **Stand von 1990** bleiben».

Diese Teilrevision des Kommunalen Verkehrsplans wurde vom Gemeinderat am 22.05.1996 beschlossen. Die öffentliche Auflage erfolgte vom 31.10. bis 30.12.1996. Es wurden keine Einwendungen erhoben. Mit Regierungsratsbeschluss RRB 2250/1997 genehmigte die Kantonsregierung am 22.10.1997 die Teilrevision.

1.3 Neufestsetzung «Kommunaler Verkehrsplan 2003»

Mit Beschluss vom 09.05.2001 verabschiedete der Stadtrat die Neufestsetzung des Kommunalen Verkehrsplans zur öffentlichen Auflage, zur Anhörung der Nachbargemeinden und Vorprüfung durch den Kanton. Das Kapitel «Fussgängerbereiche» wurde aus Praktikabilitäts- resp. Verfahrensgründen bei der Bewilligung von Parkhäusern an zwei Stellen angepasst (im Folgenden fett markiert):

Rechtliche Sicherung der Umwandlung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

Die städtischen Behörden setzen sich für den Bau von Ersatzparkierungsanlagen ein, wenn dadurch oberirdisch angelegte öffentlich zugängliche Parkplätze aufgehoben und Fussgängerbereiche geschaffen werden können. Vor deren Realisierung muss die Umwandlung der Parkplätze rechtlich sichergestellt sein. Die Verpflichtungen sind in geeigneter Weise festzuhalten, z.B.

- mit Auflagen in **Sondernutzungsplanungen oder Baurechtsverträgen**;
- gegebenenfalls im Rahmen von Gestaltungsplänen;
- durch Verhandlungen mit den Betreibern/Betreiberinnen bestehender Parkhäuser über die Umwandlung fest vermieteter Parkplätze in öffentlich zugängliche;
- durch Wiederherstellung des rechtlichen Zustandes bei ursprünglichen Kundenparkplätzen auf Privatgrund.

Neue Parkierungsanlagen sollen in der Regel privat finanziert, gebaut und betrieben werden. Der architektonischen Gestaltung und dem Sicherheitsaspekt sind dabei grosse Beachtung zu schenken.

Baubewilligungen für neue Parkierungsanlagen sind jeweils unter der Auflage zu erteilen, dass vor Beginn der Bauarbeiten – spätestens aber vor Inbetriebnahme der Abstellplätze - der Nachweis zu erbringen ist, dass eine entsprechende Zahl oberirdischer Parkplätze aufgehoben wurde.

Bevor oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, ist der Nachweis zu erbringen, dass der Bau entsprechender ober- oder unterirdischer Ersatzparkplätze sichergestellt ist.

Der Ersatz von aufzuhebenden öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist gleichzeitig auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Fussgängerbereichen zu schaffen. Ist dies nicht sofort möglich, sind die fehlenden Parkplätze durch provisorisch anzuordnende verkehrspolizeiliche Massnahmen im betreffenden Fussgängerbereich oder im angrenzenden Gebiet zu errichten.

Als Ersatz können auch bestehende Parkplätze auf Privatgrund soweit möglich (insbesondere unter den Voraussetzungen von § 242 ff. PBG) und sinnvoll (Lage, Grösse) in kundeneorientierte Parkplätze umgewandelt werden, falls nicht dauernd, so zumindest zeitweise.

Der entsprechende Abschnitt im Kapitel «Parkierung» wurde ebenfalls an zwei Stellen präzisiert. Eine erste Ergänzung erfolgte mit dem Ziel, dass oberirdische Parkplätze nicht nur in unterirdische Parkierungsanlagen sondern auch in oberirdische Parkhäuser verlegt werden können. Eine zweite Ergänzung stellt klar, dass frei werdende Verkehrsflächen in ein städtebauliches Konzept integriert werden sollen. (Änderungen sind fett markiert.)

«Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch **Parkhäuser oder** unterirdische Parkierungsanlagen 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 besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben».

Gegen beide Änderungen wurden im Rahmen der Anhörung keine Einwendungen eingereicht. Mit Weisung vom 14.11.2001 überwies der Stadtrat dem Gemeinderat die Neufestsetzung des Kommunalen Verkehrsplans. In der gemeinderätlichen Verkehrskommission wurden sowohl von der FDP wie auch von der SVP Ergänzungs- resp. Abänderungsanträge zu den vorstehend aufgeführten Ergänzungen eingebracht, welche aber von der deutlichen Kommissionsmehrheit abgelehnt wurde. Der Gemeinderat beschloss am 01.10.2003 (Gemeinderatsbeschluss GRB 1940/2003) den Kommunalen Verkehrsplan mit dem oben aufgeführten Wortlaut, das Volk stimmte dem Richtplan am 08.02.2004 mit einer deutlichen Mehrheit von 66 % zu, am 22.09.2004 genehmigte der Regierungsrat den Richtplan (RRB 1438/2004).

Diese Fassung ist also von allen zuständigen Instanzen legitimiert. Sie ist bis heute die gültige. An ihr orientiert sich die Arbeit der Verwaltung.

2 Welches Gebiet und welche Parkplätze sind gemeint?

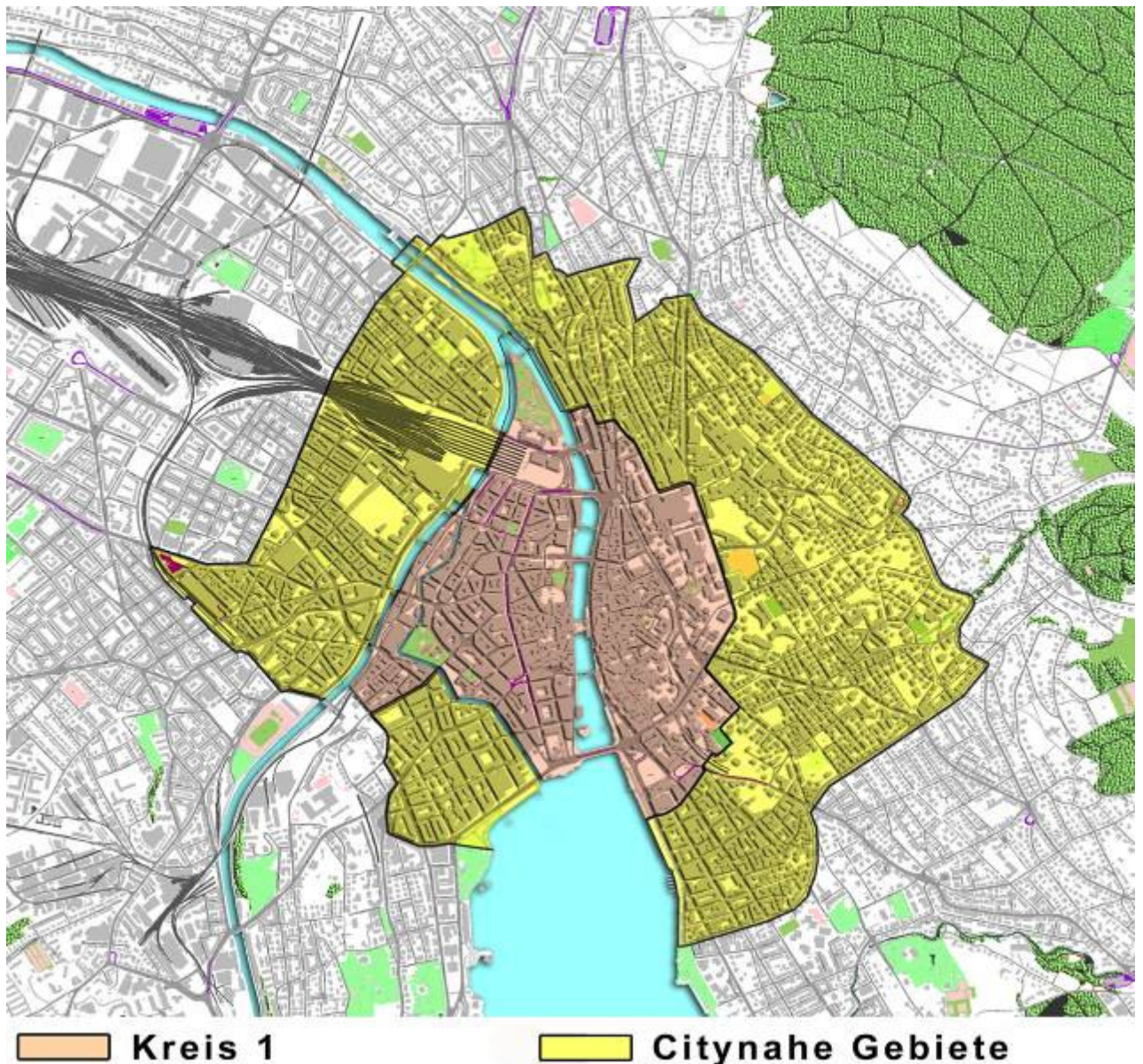
2.1 Definition des betroffenen Gebietes

Der Historische Kompromiss und damit die Plafonierung (Einfrierung) der Anzahl der kunden- und besucherorientierten Parkplätze auf den Stand von 1990 ist im Verkehrsplan auf die City (Kreis 1) und citynahen Gebiete festgesetzt worden.

Die City (Kreis 1) ist klar definiert. Es handelt sich um folgende statistischen Zonen: 01101, 01102, 01103, 01104, 01201, 01202, 01203, 01301, 01302, 01303, 01401, 01402, 01403, 01404.

Die citynahen Gebiete bedürfen einer näheren Definition. Da keine entsprechenden offiziellen Quartierbezeichnungen existieren, ist von der Verwaltung eine Definition festgesetzt worden, welche eindeutig sein musste. Es handelt sich demnach um die statistischen Zonen, welche an den Stadtkreis 1 angrenzen – also folgende: 02402, 02406, 04101, 04102, 04103, 04204, 04205, 04206, 05104, 05105, 05106, 06112, 06113, 06304, 06305, 07104, 07105, 07204, 07205, 08101, 08102.

Diese Definition wird seit Beschluss des «Historischen Kompromisses», 1996 unverändert angewandt und wurde nie bestritten oder in Frage gestellt.



2.2 Definition der betroffenen Parkplätze

Eine genauere fachliche Definition des im Verkehrsplan verwendeten Begriffs «Besucher- und kundenorientierter Parkplatz» musste durch die Verwaltung vorgenommen werden. Besucher- und kundenorientierte Parkplätze sind diejenigen Abstellplätze, bei denen für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden eine reelle Chance besteht, einen freien Abstellplatz zu finden; also Strassenparkplätze bis maximal 3 Stunden Parkdauer sowie Abstellplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern, welche während der üblichen Geschäftszeiten zur Verfügung stehen. In der Parkplatzstatistik zum Historischen Kompromiss werden nur diese Parkplatzkategorien aufgeführt. Darunter fallen zum Beispiel nebst den erwähnten Strassen- und Parkhausplätzen auch öffentlich zugängliche Parkplätze auf Privatgrund, wie z.B. diejenigen auf SBB-Arealen beim Bahnhof Stadelhofen (Stadelhoferplatz) und beim Hauptbahnhof (Museumstrasse).

Nicht gezählt werden die vermieteten oder reservierten Parkplätze in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Ebenfalls nicht gezählt werden die Parkplätze in einzelnen privaten Parkhäusern mit eingeschränkter Zugänglichkeit bzw. eingeschränkten Öffnungszeiten (Beschluss Stab Verkehr 6. Juli 1998), wie Migros City-Shopping (56 Parkplätze) oder ETH Zentrum (146 PP), weil die Parkplätze nur abends und/oder am Wochenende allgemein zugänglich sind. Allerdings stehen auch diese Parkplätze während den Ladenöffnungszeiten an Samstagen zur Verfügung und stellen faktisch ein Mehrangebot dar. Einzig das Pilotprojekt «Hochhaus zur Palme», das von 2004 bis 2009 rund 75 Pendlerparkplätze am Abend und am Wochenende an zentraler Lage im citynahen Gebiet den Kunden und Besuchenden der Innenstadt zur Verfügung stellt, wurde miteinbezogen. Nach Auslaufen des Versuchs werden diese Parkplätze nicht mehr berücksichtigt. Da das Parkhaus während der erweiterten Öffnungszeiten kaum besetzt war, wird es ab 2010 für Kunden und Besuchende der City wieder geschlossen.

Nicht einbezogen werden auch Parkplätze in der Blauen Zone (zurzeit in der City 75), Parkplätze mit mehr als 3 Stunden Parkdauer (zurzeit in der City 11), Parkplätze für Menschen mit Behinderung (zurzeit in der City 19), Car-Parkplätze (zurzeit in der City 9), Güterumschlagplätze (zurzeit in der City 250) sowie Abstellplätze auf Privatgrund ohne öffentlichen Zugang.

3 Die Parkplatzbilanz im Überblick

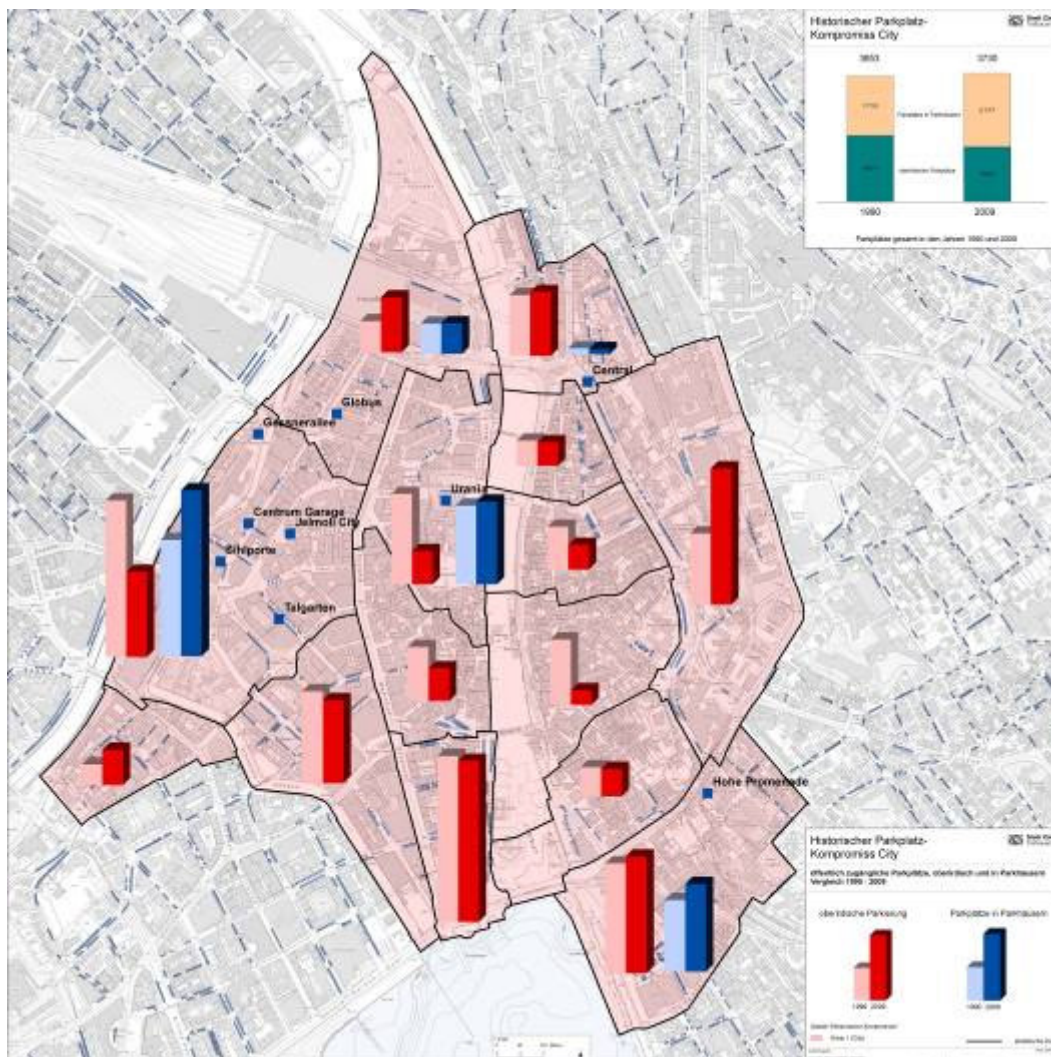
3.1 City (Kreis 1)

In den Anhängen 1 bis 3 befinden sich eine detaillierte Tabelle nach statistischen Zonen und die entsprechenden Pläne aus dem Geo-Informationssystem.

City (Stadt-kreis 1)	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Strassen-PP bis max. 3h	1921	1809	1831	1831	1831	1839	1591	1599*	1604*	1604*	1604*	1593*
Kunden-PP in Parkhaus	1732	1792	1828	1829	1829	1829	2101	2105	2129	2129	2129	2137
Kunden-PP City total	3653	3639	3659	3660	3660	3668	3692	3704	3733	3733	3733	3730

* inkl. 14 rechtskräftig zur Aufhebung vorgesehener Abstellplätze am Talacker

Die noch nicht aufgehobenen 14 Strassenparkplätze am Talacker befinden sich zwischen Sihlporte und Pelikanplatz. Sie müssten seit Eröffnung des Parkhauses Gessnerallee aufgehoben sein. Deshalb sind sie 2004 in der Bilanz abgezogen worden. Die Aufhebung wurde allerdings, obwohl sie rechtskräftig ist, wegen einer hängigen Aufsichtsbeschwerde der 4 Geschäfte der IG Pelikan noch nicht vollzogen. Sie erscheinen deshalb ab 2005 wieder in der Bilanz.



Die Entwicklung seit 1990 zeigt die klare Tendenz einer Zunahme der Abstellplätze in den Parkhäusern und eine entsprechende Abnahme der Strassenparkplätze. In der City haben die Parkhaus-Abstellplätze um 405 zu-, die Strassenparkplätze um 328 abgenommen. Diese Entwicklung ist gewollt. Sie entspricht in hohem Masse der Zielsetzung des Historischen Kompromisses, die Abstellplätze zu konzentrieren, damit den Suchverkehr zu minimieren und den Strassenraum dank der aufgehobenen Strassenparkplätze aufzuwerten.

3.2 Citynahe Gebiete

In den Anhängen 1 bis 3 befinden sich eine detaillierte Tabelle nach statistischen Zonen und die entsprechenden Pläne aus dem Geo-Informationssystem.

citynahe Gebiete	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Strassen-PP bis max. 3h	2684	2774	2724	2725	2725	2660	2624	2599	2567	2486	2428	2445
Kunden-PP in Parkhaus	1285	1445	1471	1440	1440	1440	1440*	1447*	1453*	1549*	1596*	1596*
Kunden-PP citynahe Gebiete total	3969	4219	4195	4165	4165	4100	4064*	4046*	4020*	4035*	4024*	4041*

* inkl. Pilotprojekt «Hochhaus zur Palme» (73 Parkplätze)

3.3 Fazit: City- und citynahe Gebiete

City + citynahe Gebiete	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kunden-PP total	7622	7858	7854	7825	7825	7768	7756*	7750*	7753*	7768*	7757*	7771*

* inkl. 14 Abstellplätze am Talacker und 73 Parkplätze Pilotprojekt «Hochhaus zur Palme»

In der City besteht aktuell somit ein Überschuss von 77 Parkplätzen, in den citynahen Gebieten ein solcher von 72 Parkplätzen. Insgesamt beträgt der Überschuss somit 149 Parkplätze. 14 Strassenparkplätze in der City (Kreis 1) sind allerdings noch nicht aufgehoben worden (Talacker) und ab 2010 wird in den citynahen Gebieten die Beendigung des Pilotprojekts «Hochhaus zur Palme» zu einer Reduktion von 73 Parkplätzen führen. Der Überschuss wird sich somit reduzieren. Ein kleiner Überschuss in der Bilanz ist jedoch erwünscht, da damit ein gewisser Spielraum besteht, um bei anstehenden Strassenprojekten mit Umgestaltungspotenzial Strassenparkplätze aufheben zu können.

4 Wie wird gezählt?

4.1 Strassenparkplätze

Alle Strassenparkplätze in der gesamten Stadt Zürich wurden bis 2000 durch das Tiefbauamt erhoben. Seit 2001 werden die Strassenparkplätze in der ganzen Stadt durch ein privates Ingenieurbüro alle 2 Jahre vor Ort erhoben. Diese Erhebung findet jeweils im Juni/Juli statt. Gezählt wird von 3 bis 4 erfahrenen Personen mit folgenden Vorgaben:

- Die Erhebung findet anhand des Parkplatzinventarplans des Vorjahres statt
- Gezählt wird jeder einzelne Parkplatz
- Bei unbesetzter und nicht unterteilter längs markierter Parkierung geht man von einer Parkfeldlänge von 5 Metern aus. Lage und Ende des Parkstreifens sind in diesem Fall im Plan einzuzeichnen.
- Da die parkierten Autos unterschiedlich lang sind, kann bei Längsmarkierung von Parkfeldern die effektive Anzahl möglicher parkierter Fahrzeuge variieren. Weicht die im Inventarplan eingetragene Anzahl parkierter Fahrzeuge bei nicht unterteilten, längs markierten Parkstreifen aber nur minimal von der Realität ab (1-2 Fahrzeuge), sind nur dann Änderungen bei der Statistik vorzunehmen, wenn Hinweise auf Neumarkierungen bestehen (neuer Belag, Reste alter Markierung).
- Weicht die Positionierung der Parkierung im Plan nur minimal von der Realität ab, ist gleich zu verfahren
- Baustellen sind zu verzeichnen, die Parkierung aber gemäss Inventarplan zu belassen.
- Privatstrassen sind nicht aufzunehmen.

Die Arbeit des Erhebungspersonals wird stichprobenartig kontrolliert. Die Erhebungspläne sind mit den Initialen des Erhebungspersonals, dem Erhebungsdatum und der Erhebungs-Dauer bezeichnet. Die Datenerfassung ins Geo-Informationssystem erfolgt durch das private Büro direkt in das System des Tiefbauamtes. Die Parkplätze werden in 15 Kategorien und seit 2009 zusätzlich nach Ausrichtung (längs/quer) eingeteilt und so in der Datenbank ausgewiesen. Die 15 Kategorien sind:

- 15 Minuten
- 30 Minuten
- 60 Minuten
- 120 Minuten
- 180 Minuten
- länger als 180 Minuten
- blaue Zone
- ▲ markierte, unbewirtschaftete Parkplätze
- ▲ unmarkierte, unbewirtschaftete Parkplätze
- Parkieren nur nachts erlaubt
- Parkplätze ohne Parkuhren
- ✳ Behindertenparkplätze
- LKW
- CAR
- ⊠ Warenumsschlagplatz



Den Strassenparkplätzen in der City und den citynahen Gebieten gilt besonderes Augenmerk, sie werden deshalb jährlich erhoben.

Für die Jahre 1999, 2003, 2006 und 2007 existieren Orthofotos, anhand derer die Lage und die Anzahl Parkplätze zusätzlich qualitativ überprüft werden können.

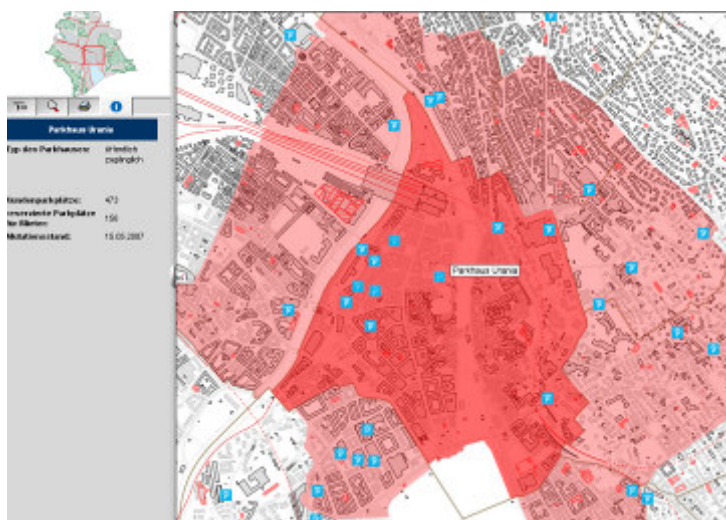
Diese Erhebungen ergeben folgende Daten in Bezug auf die Umsetzung des Historischen Kompromisses in der Innenstadt:

- Zusammenstellung der Anzahl Strassenparkplätze je statistische Zone für die City (Kreis 1) und die citynahen Gebiete (seit 1990),
- Plan und GIS-Datenbank der Strassenparkplätze für die City (Kreis 1) und die citynahen Gebiete (jährlich aktualisiert, ab 2001).

4.2 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern

Die Abstellplätze in den Parkhäusern in der Stadt Zürich werden ebenfalls periodisch erhoben. Dies ist erforderlich, weil die Anzahl der öffentlich zugänglichen Abstellplätze in privaten Parkhäusern nicht in jedem Fall in der Baubewilligung oder in der Konzession festgesetzt ist, da gewisse Parkhäuser vor in Kraft treten des Historischen Kompromisses erstellt worden sind. Es besteht somit die Möglichkeit, dass die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze nicht konstant bleibt, weil einzelne Parkhausbetreiber frei sind, eine beliebige Anzahl heute öffentlich zugänglicher Parkplätze zu reservieren oder privat zu vermieten, ohne dass hierfür eine Meldepflicht besteht. Im Rahmen der Erhebungen für die städtische EAG-Datenbank (Einwohner, Arbeitsplätze, Geschossflächen) wird deshalb vor Ort gezählt. Diese Arbeit erfolgt durch einen städtischen Mitarbeiter des Amtes für Städtebau. Ergänzt wird die periodische Erhebung durch vereinzelte Vollerhebungen betreffend Öffnungszeiten und Tarifstruktur (letztmals 2004). Abgleiche finden ebenfalls statt mit den von privater Seite publizierten Daten im Parkleitsystem der Stadt Zürich. In den Historischen Kompromiss einbezogen werden nur die Parkhäuser in der City (Kreis 1) und den citynahen Gebieten, welche zu den üblichen Zeiten geöffnet sind (Beschluss Stab Verkehr 6. Juli 1998). Einzig das Pilotprojekt «Hochhaus zur Palme», das von 2004 bis 2009 rund 75 Pendlerparkplätze am Abend und am Wochenende an zentraler Lage im citynahen Gebiet den Kunden- und Besuchenden der Innenstadt zur Verfügung stellt, wird einbezogen. Nach Beendigung des Versuchs werden diese Parkplätze nicht mehr in der Parkplatzstatistik gezählt.

Fest vermietete und entsprechend abgetrennte oder markierte Abstellplätze werden nicht in die Bilanz zum Historischen Kompromiss eingerechnet.



Öffentlich zugängliche Parkhäuser in der City (Kreis 1), welche im Historischen Kompromiss berücksichtigt werden (2009): Central, Hohe Promenade, Urania, Globus, Gessnerallee, Jelmoli City, Sihlporte, Talgarten, Centrum Garage. Nicht eingerechnet wird Migros City Shopping.

Öffentlich zugängliche Parkhäuser im Citynahen Gebiet, welche im Historischen Kompromiss berücksichtigt werden (2009): Bleicherweg, Stockerhof, Hotel Hyatt, Hochhaus zur Palme («Pilotprojekt»), Tessinerplatz, Stauffachertor, Sihlquai, Marriott I, Marriott II, Stampfenbach, Frauenklinik, Vorderberg, Careum, Kantonsschule Rämibühl, Utoquai, Migros Kreuzplatz. Nicht eingerechnet wird ETH Zentrum.

Diese Erhebungen ergeben folgende Daten in Bezug auf den Historischen Kompromiss in der Innenstadt:

- Zusammenstellung der Anzahl Abstellplätze (öffentlich zugänglich und vermietete) je Parkhaus in der City (Kreis 1) und den citynahen Gebieten (seit 1990).
- Plan und GIS-Datenbank der einbezogenen Parkhäuser mit den verfügbaren Parkplätzen (seit 2001)

4.3 Zusammenfassung Erhebungen zur Parkplatz-Statistik

PP-Kategorie	Erhebung (Intervall, Gebietsbezug)	Erhebung Regime	Auswertung / Darstellung	verantwortlich	Termine
Innenstadt: Strassen-PP	jährlich, Kreis 1 nach Quartieren, citynah nach angrenzenden statistischen Zonen	ja	Zusammenzug Bilanz hist. Kompromiss; jährliche Nachführung GIS und stat. Jahrbuch	TAZ	Erhebung im Juni/Juli, Auswertung bis Mai folgendes Jahr
Innenstadt: öffentlich zugängliche Parkhäuser	laufend, nach Parkhaus	ja	Zusammenzug Bilanz hist. Kompromiss; Nachführung GIS und stat. Jahrbuch	Erhebung AfS/TAZ Auswertung TAZ	Erhebung laufend, Auswertung bis Mai folg. Jahr
Ganze Stadt: Strassen-PP	alle 2 Jahre (07,09 etc.) nach Quartieren	ja	GIS, statistisches Jahrbuch	TAZ	Erhebung ungerade Jahre Juni/Juli/August, Auswertung bis Mai folgendes Jahr
Ganze Stadt: öffentlich zugängl. PP in Parkhäusern ganze Stadt	laufend, mit Verspätungen, nach Parkhaus	ja	GIS, Parkhausplan, stat. Jahrbuch	Erhebung AfS Auswertung TAZ	Erhebung laufend, Auswertung Mai bis folgendes Jahr
Ganze Stadt: PP auf Privatgrund	laufend, mit Verspätungen, nach Quartieren und Parkhäusern, Gebäuden und im Freien	nein	GIS, statistisches Jahrbuch	Erhebung AfS Auswertung TAZ	Erhebung laufend, Auswertung bis Mai folgendes Jahr

(TAZ = Tiefbauamt, AfS = Amt für Städtebau)

5 Umsetzung

5.1 Vorbemerkung

Der Historische Kompromiss wurde erstmals 2003/2004 mit dem Bau des Hotels Hyatt und des Parkhauses Gessnerallee im grösseren Rahmen umgesetzt. Das Tiefbauamt hat auf diesen Zeitpunkt hin die Anwendbarkeit und die Umsetzung im Zusammenhang mit den geplanten Parkhausbauten konkretisiert und die Publikation «Parkierungskonzept Innenstadt» vom April 2004 herausgegeben und im Internet publiziert. Die Zusammenhänge und Kompensations- und Aufwertungskonzepte wurden konkretisiert und näher erläutert.

5.2 Umgang mit temporär aufgehobenen Parkplätzen wegen öffentlicher oder privater Baustellen

In Beantwortung der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2006/296 «Kommunaler Verkehrsplan, Parkplatzbilanz» von Gemeinderätin Claudia Simon und anderen hat der Stadtrat am 30.08.2006 den Umgang mit baustellenbedingt aufgehobenen Parkplätzen erläutert. Der Historische Kompromiss ist ein Beschluss, der die dauerhafte Parkierungsanordnung zum Gegenstand hat. Eine Anwendung auf temporäre Anordnungen würde 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 (d.h. die Parkplätze werden mitgezählt).

Aus Praktikabilitätsgründen ist es in der Regel nicht möglich, Realersatz für Parkplätze anzubieten, die wegen öffentlicher oder privater Baustellen vorübergehend aufgehoben werden müssen. Die tatsächlich verfügbare Parkplatzzahl wird deshalb von den statistischen Werten mehr oder weniger abweichen. Solche baustellenbedingten Schwankungen der effektiv verfügbaren Parkplatzzahl waren schon immer zu verzeichnen – auch 1990, im Referenzjahr des Historischen Kompromisses.

Falls für baustellenbedingt temporär aufgehobene Parkplätze jederzeit 100%iger Ersatz geschaffen werden müsste, wären die Konsequenzen massiv:

- Privaten Bauherren müsste die vorübergehende Benützung von Parkplatzflächen für Bauinstallationen, Baustellenzufahrt etc. verweigert werden. Dies hätte eine Verunmöglichung oder starke Verteuerung privater Bauvorhaben zur Folge.
- Vermehrt müssten Fahrspuren gesperrt werden, um auf diesen Bauinstallationsplätze einzurichten.
- Bei Strassen-/Werkleitungssanierungen müsste der Bauvorgang und die Baustellenlänge so organisiert werden, dass möglichst wenig Parkplätze ersetzt werden müssten. Vermehrt müssten Installationsflächen auf Güterumschlagsplätzen errichtet werden mit der Konsequenz der Problemverlagerung auf den Güterumschlag. Ausserdem würden solche Bauvorgänge in den meisten Fällen zu längeren Bauzeiten und höheren Baukosten führen.
- Der Bau von neuen Parkhäusern wäre kaum mehr möglich, wenn während der Bauzeit für vorübergehend aufgehobene Parkplätze Ersatz geschaffen werden müsste. Weder der Bau des Parkhauses Opéra, das die temporäre Aufhebung der Parkplätze auf dem Theaterplatz bedingt, noch die Realisierung des Parkhauses Gessnerallee mit der Aufhebung von rund 70 Parkplätzen vor den Reitstallungen wären möglich.

Im Jahr 2009 waren vorübergehend relativ viele Strassenparkplätze infolge privater und öffentlicher Bautätigkeiten nicht verfügbar. In der City waren dies zeitweise 180 Parkplätze (hauptsächlich wegen des Baus des Parkhauses Opéra, das 2012 eröffnet werden soll) und im citynahen Gebiet zeitweise 120 Parkplätze (namentlich wegen Bauarbeiten in der Seefeldstrasse). Hinzu kam die temporäre Schliessung des Parkhauses Sihlquai (Einsturzgefahr) mit 188 Parkplätzen. Das Parkhaus Sihlquai kann im November 2009 den Betrieb wieder aufnehmen. Voraussichtlich Anfang Dezember 2009 werden auch die wegen der Bauarbeiten im Seefeld aufgehobenen Parkplätze wieder zur Verfügung stehen. Zudem sind Ersatzparkplätze auf der Sechseläutenwiese geplant (siehe Antwort des Stadtrates zur dringlichen schriftlichen Anfrage von Gemeinderat Albert Leiser sowie Gemeinderätin Claudia Simon, GR.-Nr. 2009/335).

5.3 Umgang mit Freiausparkkarten

Bestimmte Parkhäuser bieten sogenannte Freiausparkkarten an. Bekannt ist die Anzahl ausgegebener Freiausparkkarten für zwei Parkhäuser in der City; es sind dies im einen Fall zurzeit ca. 270 bzw. ca. 120 für das andere Parkhaus. Freiausparkkarten berechtigen permanent zum Parkieren in einem bestimmten Parkhaus, ein reservierter Parkplatz steht aber nicht zur Verfügung. Die Besitzerinnen und Besitzer von Freiausparkkarten können jederzeit auf einem der öffentlich zugänglichen Abstellplätze im betreffenden Parkhaus parkieren, sofern sie einen freien Platz finden. Die Anzahl der ausgestellten Freiausparkkarten darf bei der Zählung der öffentlich zugänglichen Abstellplätze im jeweiligen Parkhaus nicht berücksichtigt werden, weil Freiausparkkarten nicht zur Folge haben, dass ein bestimmter Parkplatz reserviert ist und der Allgemeinheit nicht mehr zur Verfügung steht.

5.4 Umgang mit dem Stadtraum

Gemäss Vorgaben des Historischen Kompromisses sind für die Stadt diverse gestalterische Konzepte erarbeitet worden, die als Grundlage dafür dienen, das Potenzial für Aufwertungen des Stadtraums zu erfassen. Parkplatzaufhebungen haben sich an diese Konzepte zu halten.



Es sind dies unter anderen die stadträtliche «Strategie Stadträume 2010», die Konzepte «Erweiterung der Fussgängerzone in der Innenstadt», «Leitbild Innenstadt», «Alleenkonzent», «Öffentliche Verkehrsräume links der Limmat» sowie das seit 2008 in Bearbeitung befindliche Konzept «Aufwertung Innenstadt».

5.5 Kleinere Verschiebungen und Anpassungen

Auslöser für kleinere Änderungen in der Verkehrs- oder Strassenorganisation können u.a. private Bauten (Einfahrten, Vorbereiche, Anlieferungen) oder Sicherheitsverbesserungen (Fussgängerstützpunkt, Sichtweiten) sein.

Sowohl die Markierung wie auch die Aufhebung von öffentlich zugänglichen Strassenparkplätzen (ohne bauliche Massnahmen) stellen funktionale Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) dar. Zuständig für deren Erlass ist das Polizeidepartement (Art. 3 Abs. 4 SVG in Verbindung mit § 27 und § 4 Abs. 2 der kantonalen Signalisationsverordnung und Art. 3 lit. a der städtischen Signalisationsverordnung). Nach früherer Praxis wurden keine Verfügungen erlassen, wenn innerhalb eines Strassenzuges nur einzelne wenige Parkplätze (und nicht die gesamte Parkierung) aufgehoben wurden. Seit 2005 wird jedoch für das Gebiet des Historischen Kompromisses bei jeder Änderung der Parkierung immer eine Verfügung erlassen und eine entsprechende Publikation unter Angabe der Anzahl der Parkplätze veranlasst.

Soweit die Anzahl der Parkplätze im Rahmen eines Strassenbauprojekts verändert wird, ist hierfür ein Verfahren nach §§ 13 und 16 Strassengesetz durchzuführen. Das Mitwirkungsverfahren sowie die Planaufgabe werden vom Tiefbauamt durchgeführt. Die Verfahren werden koordiniert.

In allen Fällen wird im Perimeter des Historischen Kompromisses in der Projekterarbeitung unter Koordination des Tiefbauamts darauf hingewirkt, dass allenfalls aufzuhebende Parkplätze in nächster Nähe wieder ersetzt werden können. Dies kann z.B. durch eine Neuorganisation der Parkfelder in Schräg- statt Längsparkierung geschehen. Da momentan ein kleiner Überhang in der Parkplatzbilanz besteht (aufgrund Schwankungen in der zur Verfügung stehenden Anzahl Parkplätzen in Parkhäusern, vgl. Kap. 4.2), kann teilweise bei einer Parkplatzaufhebung auch auf einen direkten Ersatz verzichtet werden.

5.6 Grössere Veränderungen

Grössere Veränderungen der Parkierung in der Innenstadt können aus folgenden planerischen Bedürfnissen abgeleitet werden: Richtplanung (geplantes Parkhaus, Radstreifen), Alleenkonzept oder gestalterische Massnahmen im Sinne der Strategie «Stadträume 2010» (Strassenumgestaltungen und Aufwertungen) oder die Konzepte «öffentliche Verkehrsräume links der Limmat» und «Aufwertung Innenstadt». Solche Veränderungen können an unterschiedliche Verfahren und Instrumente gekoppelt sein: Strassenverkehrsgesetz, Strassengesetz, Sondernutzungsplanung, Baubewilligung, Konzessionserteilung oder Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der Umgang mit der Parkierung wird im Historischen Kompromiss, Abschnitt «Fussgängerbereiche», näher geregelt (s. Kap. 1.4). Der entsprechende Textteil sei hier nochmals zitiert:

Rechtliche Sicherung der Umwandlung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

Die städtischen Behörden setzen sich für den Bau von Ersatzparkierungsanlagen ein, wenn dadurch oberirdisch angelegte öffentlich zugängliche Parkplätze aufgehoben und Fussgängerbereiche geschaffen werden können. Vor deren Realisierung muss die Umwandlung der Parkplätze rechtlich sichergestellt sein. Die Verpflichtungen sind in geeigneter Weise festzuhalten, z.B.

- mit Auflagen in Sondernutzungsplanungen oder Baurechtsverträgen;
- gegebenenfalls im Rahmen von Gestaltungsplänen;
- durch Verhandlungen mit den Betreibern/Betreiberinnen bestehender Parkhäuser über die Umwandlung fest vermieteter Parkplätze in öffentlich zugängliche;
- durch Wiederherstellung des rechtlichen Zustandes bei ursprünglichen Kundenparkplätzen auf Privatgrund.

Neue Parkierungsanlagen sollen in der Regel privat finanziert, gebaut und betrieben werden. Der architektonischen Gestaltung und dem Sicherheitsaspekt sind dabei grosse Beachtung zu schenken.

Baubewilligungen für neue Parkierungsanlagen sind jeweils unter der Auflage zu erteilen, dass vor Beginn der Bauarbeiten – spätestens aber vor Inbetriebnahme der Abstellplätze - der Nachweis zu erbringen ist, dass eine entsprechende Zahl oberirdischer Parkplätze aufgehoben wurde.

Bevor oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, ist der Nachweis zu erbringen, dass der Bau entsprechender ober- oder unterirdischer Ersatzparkplätze sichergestellt ist.

Der Ersatz von aufzuhebenden öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist gleichzeitig auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Fussgängerbereichen zu schaffen. Ist dies nicht sofort möglich, sind die fehlenden Parkplätze durch provisorisch anzuordnende verkehrspolizeiliche Massnahmen im betreffenden Fussgängerbereich oder im angrenzenden Gebiet zu errichten.

Als Ersatz können auch bestehende Parkplätze auf Privatgrund soweit möglich (insbesondere unter den Voraussetzungen von § 242 ff. PBG) und sinnvoll (Lage, Grösse) in kundeorientierte Parkplätze umgewandelt werden, falls nicht dauernd, so zumindest zeitweise.

Der Text des kommunalen Verkehrsplans umschreibt die möglichen Vorgehensweisen. Als Grundprinzip gilt eine gleichzeitige Aufhebung und Neuschaffung von Parkplätzen in gleicher Zahl, bzw. deren rechtliche Sicherung. Von dieser Vorgabe darf im Rahmen der Umsetzung temporär abgewichen werden.

i) Ausgehend von einem geplanten Projekt (Parkhaus resp. Aufwertungsprojekt für Strassenraum) wird die Anzahl zu ersetzender Parkplätze bestimmt. Es entsteht ein Kompensationskonzept, das für die City (Kreis 1) davon ausgeht, dass die Parkierung idealerweise im Umkreis von etwa 400 Metern ersetzt werden sollte. Diese Vorgabe ist ein Ziel, das im Rahmen der Umsetzung durch die Verwaltung definiert wurde, und sie lässt sich aus Befragungen zum Einkaufsverhalten von Autofahrerinnen und Autofahrer in der Innenstadt ableiten (vgl. «Parkplätze auf dem Münsterhof», Infoblatt Verkehrsplanung 4/2002, Tiefbauamt).

Im citynahen Gebiet ist es nicht immer möglich, Parkplätze im Umkreis von 400 Metern zu ersetzen, weil der Ersatz der Parkierung 1:1 innerhalb des Gebiets des Historischen Kompromisses erfolgen muss und nicht gebietsüberschreitend abgewickelt werden kann.

ii) Im Rahmen eines Gestaltungsplans zu einem Parkhausbau beziehungsweise einer Konzessionserteilung werden grobe Vorgaben zur Aufhebung bzw. zur Nutzungsfreigabe im Parkhaus bei rechtlich umgesetzter Parkplatzkompensation im Strassenraum gemacht.

iii) In Baubewilligungen für Parkhäuser wird die Nutzungsfreigabe der Parkplätze präzisiert auf den Zeitpunkt der Aufhebung der Strassenparkplätze.

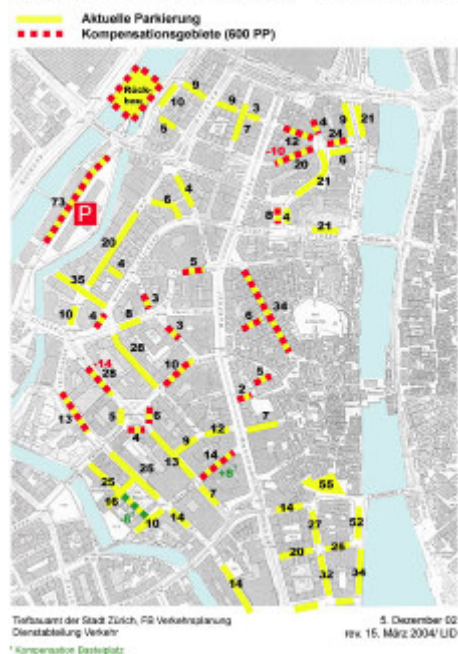
iv) Nach Erteilung einer Baubewilligung werden die aufzuhebenden Parkplätze polizeilich verfügt und im Amtsblatt publiziert. Gegen solche funktionalen Verkehrsanordnungen kann innert 30 Tagen beim Stadtrat Einsprache erhoben werden. Der weitere Instanzenzug präsentiert sich wie folgt: Rekurs an den Statthalter, Beschwerde ans Verwaltungsgericht, Beschwerde ans Bundesgericht (soweit möglich). Solche Rechtsmittelverfahren können je nach Ausschöpfung des Instanzenzugs mehrere Jahre dauern. Unter Annahme von rund 2 Jahren Vorbereitungs- und Bauzeit ab vorliegender rechtskräftiger Baubewilligung (Verkehrsvorschriften publiziert) bis zur Eröffnung eines Parkhauses heisst das, dass zum Zeitpunkt der Eröffnung unter Umständen infolge hängiger Verfahren nicht alle Parkplätze gemäss Kompensationskonzept aufgehoben werden können. Dies hat in der Regel zur Folge, dass nicht alle Parkplätze in einem neuen Parkhaus in Betrieb genommen werden können. Die involvierten Stellen sind bestrebt, die Verfahren auf geeignete Art zu koordinieren.

v) Im Rahmen reiner Strassenbauprojekte entfallen die Punkte ii) bis iv) und es wird nach Strassengesetz verfahren (Mitwirkungsverfahren nach §13 sowie Planauflageverfahren nach §16 Strassengesetz mit den entsprechenden Rechtsmitteln an Stadtrat, Bezirks- oder Regierungsrat, Verwaltungsgericht, allenfalls Bundesgericht).

5.7 Umsetzung am Beispiel «Parkhaus Gessnerallee»

Der Ablauf und die Zusammenhänge gemäss Historischem Kompromiss werden anhand des Beispiels Parkhaus Gessnerallee schematisch aufgezeigt. Ersichtlich ist die Wirkung auch aus den Veränderungen in der Parkplatzbilanz (vgl. Kap. 3 und Anhänge): So nimmt die Abstellplatzzahl der öffentlichen Parkhäuser von 2003 auf 2004 sprunghaft zu, da das Parkhaus Gessnerallee 2004 eröffnet und das Parkdeck Gessnerallee abgebrochen wurde. Parallel dazu nehmen die Strassenparkplatzzahlen ab. Die Aufschlüsselung betreffend statistischer Zonen zeigt die grossen Veränderungen in den Zonen 01402 (Löwenstr. – Sihlporte) und 01301 (Urania). Vor allem hier sind für die zusätzlichen Abstellplätze im Parkhaus Gessnerallee im Strassenraum Parkplätze kompensiert resp. aufgehoben worden. Das Kompensationskonzept sah folgendermassen aus:

Parkhaus Gessnerallee (620 PP) | Inbetriebnahme Juni 2004



Die rechtliche und bauliche Umsetzung entsprach folgendem Ablauf:

22. Mai 1996 Gemeinderatsbeschluss 1953/1996: «Historischer Kompromiss»
16. April 1997 Stadtratsbeschluss 67, Motion der Verkehrskommission betreffend Festlegung einer unterirdischen Parkierungsanlage im kommunalen Verkehrsplan, Abschreibung
- 1998/99 Verkehrstechnische Untersuchungen und Konzepte zur Parkplatzkompensation
3. März 1999 Konzessionserteilung für eine unterirdische Parkierungsanlage,
 «2. Mit dem geplanten Parkhaus werden 620 Parkplätze geschaffen, diese werden durch die Abschaffung gleich vieler bestehender Parkplätze kompensiert („Historischer Kompromiss“). Konkret sollen die Parkplätze im Bereich Gessnerallee, das Parkdeck Gessnerallee über der Sihl, die Parkplätze am Rennweg sowie Parkplätze in der Innenstadt zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer aufgehoben werden. Das Verfahren um Aufhebung der Parkplätze auf öffentlichem Grund ist frühzeitig durch die Stadt einzuleiten, damit diese bei Inbetriebnahme des Parkhauses auch wirklich aufgehoben sind (...)
 4. Die City-Parkhaus AG wird mit dieser Konzession auch gegenüber der Stadt verpflichtet, die Parkdecks Stauffacherquai und Gessnerallee abzubereiten.» (Auszüge aus der Konzession)
7. Juli 1999 Öffentlicher Gestaltungsplan, Festsetzung durch den Gemeinderat
 «Art. 9 Abstellplatzkompensation
 Die Abstellplätze in der Parkierungsanlage dürfen nur in derjenigen Anzahl in Betrieb genommen und bewirtschaftet werden, als dafür eine entsprechende Anzahl von oberirdischen Abstellplätzen real aufgehoben worden ist. Insbesondere sind die Parkdecks Gessnerallee und Stauffacherquai auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Parkierungsanlage Gessnerallee unverzüglich zu schliessen und danach abzubereiten.»
15. Januar 2000 Öffentlicher Gestaltungsplan, Inkraftsetzung
28. Februar 2000 Eingang des Baugesuchs
22. August 2000 Baubewilligung, Entscheid Nr. BE 895/00
 «Beschluss 77
 Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Anlage ist dem Amt für Baubewilligungen der Nachweis zu erbringen, dass eine der Anzahl Autoabstellplätze entsprechende Zahl oberirdischer Autoabstellplätze konkret aufgehoben wurde. Nicht auf diesen Zeitpunkt kompensierte Parkplätze sind durch geeignete Massnahmen von der Nutzung auszugrenzen. Solche Autoabstellplätze dürfen erst betrieben und bewirtschaftet werden, wenn der entsprechende Kompensationsnachweis erbracht ist. »
 Beschluss 78
 Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme sind die bestehenden Parkdecks Gessnerallee und Stauffacherquai unverzüglich zu schliessen und anschliessend abzubereiten.»
1. Februar 2001 Publikation der Parkplatz-Kompensation im städtischen Amtsblatt unter «Verkehrsvorschriften (Kreis 1)», keine Einsprachen
30. Januar 2002 Spatenstich
9. Juni 2004 Offizielle Inbetriebnahme und Parkplatz-Kompensation gemäss Gemeinderatsbeschluss 1940/2003 «Kommunaler Verkehrsplan»:
 «Mit der Eröffnung des geplanten Parkhauses Gessnerallee werden die Parkdecks Gessnerallee und Stauffacherquai sowie eine entsprechende Anzahl Strassenparkplätze aufgehoben. Die Anzahl Parkplätze auf dem Parkdeck Stauffacherquai ist bereits mit der Eröffnung des Parkhauses Stauffachertor kompensiert worden.»
 Aufhebung von 254 Strassenparkplätzen, inkl. Rennwegquartier, gemäss Ausschreibung vom 1.2.2001 sowie Schliessung der beiden Parkdecks Stauffacherquai (bereits mit Stauffachertor kompensiert) und Gessnerallee. Von diesen Strassenparkplätzen sind 14 am Talacker bei der Sihlporte noch nicht aufgehoben worden wegen der von der IG Pelikan erhobenen Aufsichtsbeschwerde. Diese ist zurzeit hängig beim Regierungsrat. Bis zum

endgültigen Entscheid in dieser Sache wurde die Aufhebung der umstrittenen Parkplätze durch die Dienstabteilung Verkehr zurückgestellt.

Sommer 2004

Abbruch der Parkdecks Stauffacherquai (bereits mit Stauffachertor kompensiert) und Gessnerallee

Frühjahr 2005

Umgebungsgestaltung

Beispielhaft sind folgende Aufwertungen mit dem Parkhaus Gessnerallee möglich geworden:



Rennweg (vorher – nachher)



Werdmühleplatz (vorher – nachher)



Beatenplatz (vorher – nachher)



Kuttelgasse (vorher – nachher)



Schützengasse (vorher – nachher)

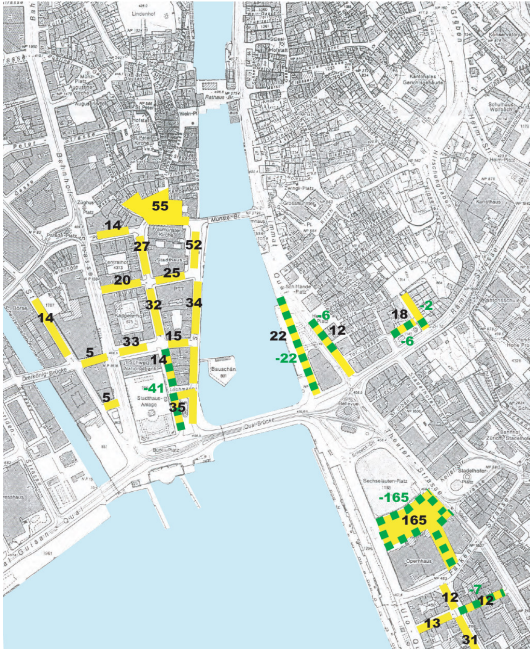


Sihl (vorher – nachher)

5.8 Was steht demnächst an?

Theaterplatz / Sechseläutenplatz

Mit dem Bau des Parkhauses Opéra 2009-2011 wird u.a. der Theaterplatz / Sechseläutenplatz von den Parkplätzen befreit und aufgewertet. Das Kompensationskonzept sieht folgendermassen aus:



Die entsprechenden Parkplatzaufhebungen zum Bau des Parkhaus Opéra sind im Sommer 2009 verfügt worden.

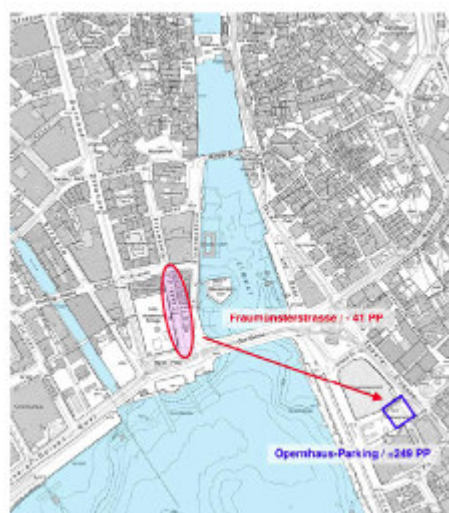
Münsterhof

Die Aufwertung des Münsterhofs erfolgt ab 2011 in zwei Schritten



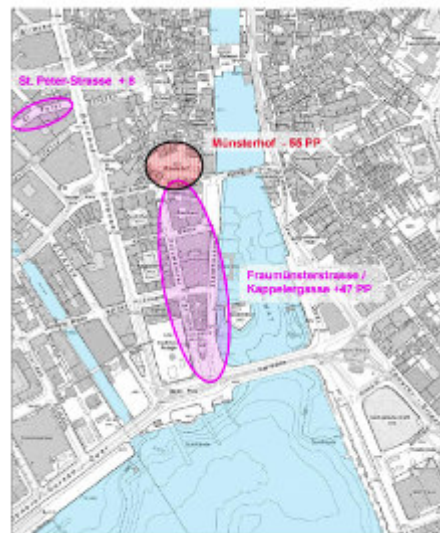
1. Schritt:

- Verlagerung von 41 PP von Fraumünsterstrasse in das Parkhaus Opéra



2. Schritt:

- Aufhebung der 55 PP auf dem Münsterhof, kompensiert durch:
 - 41 PP in der Fraumünsterstrasse, Stadthausanlage
 - 6 PP Fraumünsterstrasse, Kappelergasse
 - 8 PP St. Peterstrasse



Der Umbau der Fraumünsterstrasse ist bereits nach §13 Strassengesetz aufgelegt worden und die Umsetzung ist auf 2011/12 geplant. Somit könnte der Münsterhof ab 2012 aufgewertet werden.

6 Informationen

Im statistischen Jahrbuch 1991 sind ein Teil der Bezugswahlen für den Historischen Kompromiss in der City (Kreis 1) publiziert worden:

- Strassenparkplätze nach Definition des Historischen Kompromisses: $2049 - 128 = 1921$
- Parkplätze in Parkhäusern: 1732

Strassenverkehr

Parkplätze nach Stadtquartieren 1990

Stadtquartiere	Parkplätze auf öffentlichem Grund		Parkplätze auf privatem Grund ¹			Parkplätze im ganzen		je 1 000 Einwohner ⁴	Personenwagen ⁵
	im ganzen	darunter mit unbeschränkter Parkdauer	in Parkhäusern ²	in Gebäuden ³	übrige	zusammen	Grundzahlen		
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	805	37	837	1 183	1 020	3 040	3 845	4 407	2 583
Kreis 9	6 888	1 018	732	10 688	8 450	17 870	23 726	833	2 043

Mit der Ausgabe 1993 änderte sich die Publikationsart.

Aufgrund dieses Umstands hat das Tiefbauamt wiederholt auf gemeinderätliche Anfragen hin und mit der Publikation «Parkierungskonzept Innenstadt, 2004», die auf der Homepage des Tiefbauamts unter der Rubrik Parkierung abrufbar ist, über die Parkplatzbilanz informiert.

Inskünftig wird auf der Website des Tiefbauamts unter «Autoverkehr & Parkierung» eine separate Rubrik mit dem Titel «Historischer Parkplatzkompromiss» aufgeschaltet, auf der die Definitionen, die aktuellen Daten und die Historie abrufbar sind (www.stadt-zuerich.ch/parkplatzkompromiss).

Geprüft wird eine Wiederaufnahme ins statistische Jahrbuch der Stadt Zürich und eine Aufnahme in den neu lancierten und periodisch erscheinenden Verkehrsreport, eine Gemeinschaftspublikation des Tiefbauamts und des Statistischen Amts.

7 Zu den Vorwürfen der IG Pelikan

7.1 Ausgangslage

Die am 8.9.2009 von der IG Pelikan erhobenen Vorwürfe zu den Parkplatzzahlen entsprechen weitgehend denjenigen, welche die IG Pelikan am 27.7.2004 mit einer Eingabe an den Stadtrat und einer parallel dazu eingereichten Aufsichtsbeschwerde an das Statthalteramt gegen die Aufhebung von Parkplätzen in der City und den citynahen Gebieten erhoben haben. Das Verwaltungsgericht wies eine gegen die Aufhebung der Parkplätze erhobene Beschwerde mit Entscheid vom 7.12.2006 letztinstanzlich ab (VB.2006.00422). Es gelangte zum Schluss, dass die Aufhebung der Parkplätze eine funktionale Verkehrsanordnung darstelle, die sich auf eine genügende gesetzliche Grundlage stütze (Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz). Das Gericht hielt ferner fest, dass die Aufhebung der umstrittenen Parkplätze die in Art. 3 Abs. 4 SVG genannten öffentlichen Interessen verfolge und sich auch als verhältnismässig erweise. Das Statthalteramt gelangte mit Schreiben vom 25. Juni 2009 zum Schluss, dass die Frage nach der korrekten Umsetzung des Historischen Kompromisses einen Bereich betreffe, der aufsichtsrechtlich nicht dem Statthalteramt unterstehe. Die Aufsichtsbeschwerde wurde ans Verwaltungsgericht weitergezogen und von diesem zuständigkeitshalber an den Regierungsrat überwiesen.

Neu an den aktuellen Vorwürfen ist die Aufdatierung, indem aktuelle Beispiele wie die Fraumünsterstrasse (Kompensationskonzept Opéra), das Parkhaus Sihlquai (vorübergehend geschlossen) oder die Parkplätze auf dem Theaterplatz (vorübergehend aufgehoben infolge des Baus des Parkhauses Opéra) berücksichtigt werden.

7.2 Angeblich eigenmächtige Veränderung des Wortlautes des Historischen Kompromisses

Es trifft nicht zu, dass der Text des vom Gemeinderat am 22. Mai 1996 verabschiedeten historischen Kompromisses eigenmächtig vom Stadtrat oder von der Verwaltung abgeändert wurde. Der Text wurde vom Gemeinderat (2003) bzw. von der Gemeinde (2004) im Rahmen der Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplanes geringfügig angepasst. Im Einzelnen ist dazu folgendes zu bemerken:

Der ursprüngliche Text des umstrittenen Abschnittes des vom Gemeinderat am 22. Mai 1996 beschlossenen Historischen Kompromisses lautete wie folgt:

«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 besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben».

Im Rahmen der Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplans im Jahre 2003 wurde der entsprechende Abschnitt des historischen Kompromisses an zwei Stellen ergänzt bzw. präzisiert (siehe Zitat des revidierten historischen Kompromisses im folgenden Abschnitt). Eine erste Ergänzung erfolgte mit dem Ziel, dass oberirdische Parkplätze nicht nur in unterirdische Parkieranlagen sondern auch in oberirdische Parkhäuser verlegt werden können. Eine zweite Ergänzung stellt klar, dass frei werdende Verkehrsflächen in ein städtebauliches Konzept integriert werden sollen. In der Verkehrskommission des Gemeinderates wurden verschiedene Ergänzungs- resp. Abänderungsanträge zu diesen Formulierungen eingebracht, die aber von der Kommissionsmehrheit abgelehnt wurden. Die Verwaltung verwendet den ergänzten und alleinig gültigen Text, der vom Gemeinderat am 1. Oktober 2003 verabschiedet und in der Volksabstimmung am 8. Februar 2004 bestätigt wurde (siehe GR-Nr. 2001/573). Dieser lautet wie folgt (Ergänzungen sind fett aufgeführt):

«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 besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben».

Der Bericht «Parkierungskonzept Innenstadt» vom April 2004 ist eine Arbeitshilfe zur Umsetzung des Historischen Kompromisses. Er dokumentiert die Umsetzung und erhöht damit die Transparenz,

insbesondere auch für die Öffentlichkeit. Der Bericht war seit seiner Veröffentlichung auf dem Internet des Tiefbauamts unter dem Stichwort «Parkierung» einsehbar, er kann auch heruntergeladen werden. Diese Dokumentation hat erläuternden, nicht aber verbindlichen Charakter; er wurde nicht vom Stadtrat beschlossen. Verbindlicher Auftrag für die Verwaltung bei der Umsetzung des Historischen Kompromisses war und ist zu jeder Zeit der Wortlaut des jeweils gültigen Kommunalen Verkehrsplanes.

Das Zitat auf Seite 4 des Berichtes entspricht voll und ganz dem vom Gemeinderat am 01.10.2003 (Gemeinderatsbeschluss 1940/2003) beschlossenen Wortlaut:

«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 Sinne der geschichtlichen Aufbereitung wird auf Seite 3 der vom Gemeinderat am 22.05.1996 beschlossene (ursprüngliche) Wortlaut zitiert:

«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 ein städtebauliches Konzept zu integrieren und in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben.»

Hier ist tatsächlich der Passus «...in ein städtebauliches Konzept zu integrieren und...» irrtümlich ergänzt worden. Dieser Zusatz entspricht aber inhaltlich dem vom Gemeinderat 2003 beschlossenen Wortlaut. Von einer eigenmächtigen Auslegung des Gemeinderatsbeschlusses kann also keine Rede sein, da im Zeitpunkt der Drucklegung des Berichts 2004 bereits der neue Wortlaut in Kraft und für die Verwaltung verbindlich war.

7.3 Angeblich nicht regelkonformer Umgang mit baustellenbedingten, temporären Aufhebungen

Im Kapitel 5.2 wird diese Thematik ausführlich erläutert. Bereits 2004 wiesen die Mitglieder der IG Pelikan darauf hin, dass rund 80 Parkplätze baustellenbedingt zur Zeit ihrer Erhebung nicht zur Verfügung standen. Diese Parkplätze wurden in ihrer Bilanzierung nicht eingerechnet. Diese Methodik liegt auch den per 8.9.2009 aktualisierten Vorwürfen der IG Pelikan zugrunde: Die auf dem Theaterplatz baubedingt aufgehobenen rund 160 Parkplätze fehlen ebenso in ihrer Bilanz wie auch die im Parkhaus Sihlquai zurzeit nicht benutzbaren 188 Parkplätze, die im November 2009 wieder zur Verfügung stehen werden.

Der Stadtrat hat am 30.8.2006 in Beantwortung der Schriftlichen Anfrage von Gemeinderätin Claudia Simon betreffend Parkplatzbilanz u. a. zur Frage von baustellenbedingten temporären Aufhebungen Stellung genommen (siehe GR-Nr. 2006/296). Der historische Kompromiss ist ein Beschluss, der die dauerhafte Parkieranordnung zum Gegenstand hat. Eine Anwendung auf temporäre Anordnungen würde 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.

7.4 Angebliche Nicht-Kompensation des «Parkdecks Stauffacherquai»

Bereits 2004 und wieder an der Medienkonferenz der IG-Pelikan ist angeführt worden, das Parkdeck Stauffacherquai sei im Zusammenhang mit dem Parkhaus Gessnerallee aufgehoben, aber dort nicht kompensiert worden. Der Sachverhalt ist folgender:

- das Parkhaus Stauffachertor ist 1992 in Betrieb gegangen und bot 1995 98 öffentlich zugängliche Abstellplätze an. Die Zahl reduzierte sich auf 59 Abstellplätze (2001), dies gemäss Bilanz des Historischen Kompromisses
- das provisorische Parkdeck Stauffacherquai wurde nach dem Beschluss des Historischen Kompromisses 1996 nicht kompensatorisch aufgehoben (rückwirkend zum Parkhaus Stauffachertor), da die kantonale Konzession noch Bestand hatte
- am 3.3.1999 setzte der Stadtrat den öffentlichen Gestaltungsplan Gessnerallee fest (Nr. 343). Unter 'Übersicht über die Planfestlegungen' ist folgendes festgehalten:
«Abbruch Parkdeck Gessnerallee
Wie oben erwähnt, verlangt der Gestaltungsplan in Art. 9 die Schliessung und den Abbruch des bestehenden Parkdecks 'Gessnerallee'. Betreffend das bestehende Parkdeck 'Stauffacherquai'

enthält der Gestaltungsplan keine Bestimmungen, denn diese Anlage steht in keinem Zusammenhang mit der Erstellung des Parkhauses ‚Gessnerallee‘. Die vorhandenen 97 Abstellplätze des Parkdecks (Pflicht- und Kundenparkplätze) wurden im Rahmen anderer Überbauungen bereits kompensiert und sind in der Parkplatzbilanz der im Parkhaus zu ersetzenden Abstellplätze nicht enthalten. Es wird jedoch mit der von der Stadt Zürich an die Bauherrschaft zu erteilenden Konzession sichergestellt, dass bei Inbetriebnahme des neuen Parkhauses gemäss der richtplanerischen Festlegung sowohl das Parkdeck ‚Gessnerallee‘ als auch das Parkdeck ‚Stauffacherquai‘ unverzüglich zu schliessen und danach abzubauen sind.»

- Mit Gemeinderatsbeschluss 1940/2003 «Kommunaler Verkehrsplan» wurde der Sachverhalt auch politisch nochmals bestätigt (S.30 «Besucher- und kundenorientierte Parkierung»):
«Mit der Eröffnung des geplanten Parkhauses Gessnerallee werden die Parkdecks Gessnerallee und Stauffacherquai sowie eine entsprechende Anzahl Strassenparkplätze aufgehoben. Die Anzahl Parkplätze auf dem Parkdeck Stauffacherquai ist bereits mit der Eröffnung des Parkhauses Stauffachertor kompensiert worden.»

Dieser komplexe Sachverhalt lässt sich folgendermassen zusammenfassen: Als der Historische Kompromiss 1996 für die Parkplatzzahl in der City das Niveau von 1990 festlegte, wurden die Parkplätze des provisorischen Parkdecks Stauffacherquai überflüssig und eigentlich mit dem Parkhaus Stauffachertor kompensiert. Das Parkdeck hätte folgerichtig spätestens 1996 abgebrochen werden müssen. Jedoch wurde dies aus juristischen Gründen erst 2004 möglich. Falsch ist demnach, dass die Parkplätze des Decks nicht kompensiert worden seien. Richtig ist, dass das Parkdeck 10 Jahre zu spät aufgehoben wurde. Damit stellte das Parkdeck während 10 Jahren ein Überangebot an Parkplätzen dar.

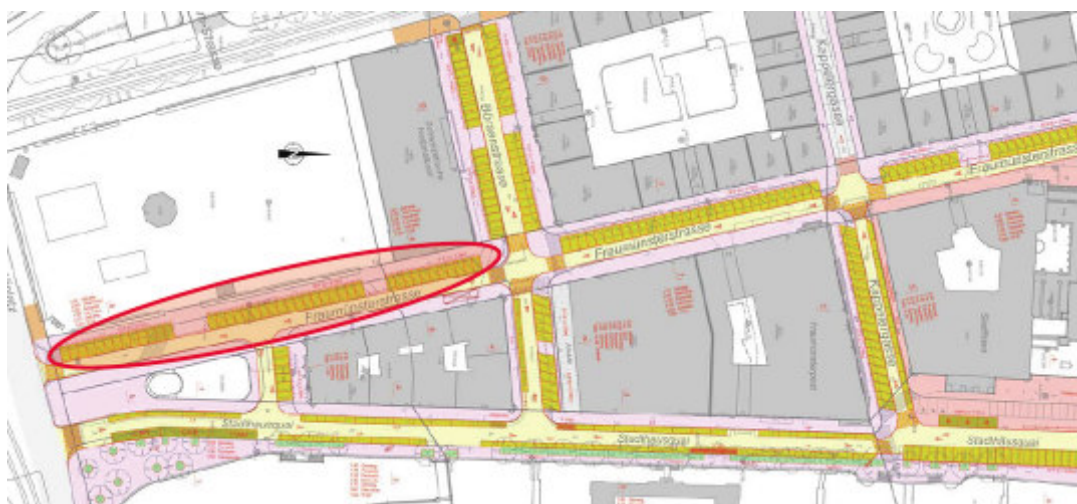
7.5 Angebliche Parkplatzaufhebung ohne polizeiliche Verfügung resp. Ersatz

Bereits 2004 sind im Rahmen der Aufsichtsbeschwerde verschiedene Einzelfälle angeführt worden, anhand deren behauptet worden ist, es seien Parkplätze ‚verschwunden‘, ohne Ersatz aufgehoben oder nicht bzw. nicht ausreichend verfügt worden. Zu diesen Vorwürfen wurde in den laufenden Verfahren bereits ausführlich Stellung genommen. Ein Fehler einer einzigen vergessenen Ausschreibung wurde daraufhin korrigiert und die Ausschreibung nachträglich veröffentlicht.

7.6 Angebliche Ausschreibung falscher Parkplatzzahl an der Fraumünsterstrasse

In der Fraumünsterstrasse ist kürzlich die Aufhebung von 41 Parkplätzen im Zusammenhang mit dem Kompensationskonzept zum Parkhaus Opéra ausgeschrieben worden. Die IG Pelikan hat nachgezählt und bemängelt nun, dass dort nur 35 Strassenparkplätze vorhanden sind.

Im Rahmen der geplanten Umgestaltung der Strassen im Fraumünsterquartier werden an der oberen Fraumünsterstrasse neu 41 Parkplätze zur Verfügung stehen. In der Verfügung wird auf diese nach §13 Strassengesetz bereits aufgelegten Parkplätze Bezug genommen, da die Umsetzung des entsprechenden Strassenprojekts zeitlich mit der Eröffnung des Parkhauses Opéra zusammen fällt. Mit der Befreiung des Münsterhofs von der Parkierung werden anschliessend 41 Parkplätze auf diese vorübergehend aufgehobenen Parkplätze verlagert.



7.7 Angeblich widersprüchliche Angaben zu den Abstellplätzen in Parkhäusern

Die IG Pelikan kritisiert

- dass die Zahlen aus dem statistischen Jahrbuch nicht mit den Angaben im Parkleitsystem PLS übereinstimmen,
- dass vermietete Parkplätze in Parkhäusern von der Stadt für die Bilanz des Historischen Kompromisses mitgezählt würden,
- dass Inhaber von Freihausparkkarten nicht berücksichtigt seien.

Die Zahl der Abstellplätze in Parkhäusern war bereits im Rahmen der Aufsichtsbeschwerde strittig (2. Ergänzung zur Aufsichtsbeschwerde, 6.4.06, S. 13).

Die Differenzen zwischen statistischem Jahrbuch und Parkleitsystem PLS sind leicht erklärbar: Einerseits sind nicht alle Parkhäuser ans PLS angeschlossen. Dies galt 2004 wie auch 2009. Nicht angeschlossen sind zurzeit folgende Parkhäuser im Kreis 1, die im Historischen Kompromiss berücksichtigt sind: Parkhaus Sihlporte und Parkhaus Centrum Garage (mit insgesamt 30 Abstellplätzen). Andererseits werden Parkplätze für Menschen mit Behinderung und vermietete, reservierte und entsprechend bezeichnete Abstellplätze für die Bilanz im Historischen Kompromiss *nicht* mitgezählt. Gezählt werden lediglich die öffentlich zugänglichen Abstellplätze. Diesbezügliche Angaben des Parkleitsystems können deshalb gegenüber den Zahlen gemäss Historischem Kompromiss leicht differieren. Im einzelnen ergibt sich folgende Aufstellung:

Parkhäuser in der City (Kreis 1)	Bestand aller Parkplätze 2009	reservierte Parkplätze + Parkplätze für Menschen mit Behinderung	Zahlen Historischer Kompromiss 2009	im PLS (gemäss Internet)	IG Pelikan	Bemerkungen
Central	30	0	30	50	0	20 der 50 PP gemäss PLS sind nicht markiert
Hohe Promenade	567	68 + 6	493*	499	300	Max. 568 im PLS
Urania	630	156 + 1	473	450	449	Max. 607 im PLS
Globus	191	14 + 2	175	178	178	
Gessnerallee	620	12 für Menschen mit Behinderung	608	620	600	
Jelmoli	225	6 + 1	218	230	230	
Sihlporte	80	60	25	25	25	nicht im PLS
Talgarten	110	0	110*	110	47	
Centrum Garage	30	25	5	5	5	nicht im PLS
Total	2495		2137	2150	1834	

* Neuzählung Oktober 2009 mit Korrekturen aufgrund Neumarkierungen bei Parkplätzen in Parkhäusern (-9 öffentlich zugängliche Parkplätze im Parkhaus Hohe Promenade aufgrund Parkplätzen für Menschen mit Behinderung und +17 Parkplätze im Parkhaus Talgarten aufgrund neuer Zugänglichkeit)

Bestimmte Parkhäuser verkaufen sogenannte Freihausparkkarten (s. Kap. 5.3), um die Auslastung in Niedriglastzeiten zu erhöhen. Die Inhaberinnen bzw. Inhaber von Freihausparkkarten verfügen über eine permanente Parkberechtigung im bezeichneten Parkhaus, nicht jedoch über einen reservierten Parkplatz. Die Anzahl ausgegebener Freihausparkkarten hat also keinen Einfluss auf die Anzahl öffentlich zugänglicher Abstellplätze im jeweiligen Parkhaus. Die grösste Differenz zwischen den Zahlen des Tiefbauamts und der IG Pelikan ist wohl auf einen unterschiedlichen Einbezug dieser Freihausparkkarten im Parkhaus Hohe Promenade zurückzuführen.

7.8 Angeblich fehlen 1000 Parkplätze

Gemäss den Unterlagen der IG Pelikan, die am 8.9.2009 an einer Medienkonferenz der IG Pelikan vorgestellt und die seit dem 14. Oktober 2009 dem Tiefbauamt vollständig vorliegen, soll es 2004 insgesamt 1477 Strassenparkplätze im Kreis 1 gegeben haben. Nicht mitgezählt wurden 80 baubedingt temporär aufgehobene Parkplätze sowie 33 Parkplätze auf SBB-Areal beim Hauptbahnhof Seite Museumstrasse und beim Bahnhof Stadelhofen. Damit ergibt die Zählung nach IG Pelikan unter Berücksichtigung der Vorgaben gemäss Historischem Kompromiss insgesamt 1590 Parkplätze (1477+80+33). Gemäss der Bilanz des Historischen Kompromisses bestanden 2004 1591 Parkplätze (vgl. Kap. 3.1). Die Differenz liegt in der Summe somit, zumindest was die Strassenparkplätze im Kreis 1 betrifft, bei einem einzigen Parkplatz.

Eine Betrachtung im Detail ergibt einzig eine unterschiedliche Verfahrensweise bei den Parkplätzen am Talacker. Aufgrund einer rechtsgültigen Verfügung zur Aufhebung von 14 Strassenparkplätzen im Zusammenhang mit dem Bau des Parkhauses Gessnerallee, sind diese im Jahr 2004 aus der Bilanz des Historischen Kompromisses gestrichen worden. Da sie allerdings wegen der immer noch pendenten Aufsichtsbeschwerde nicht aufgehoben wurden, erscheinen sie ab 2005 wieder. Die IG Pelikan hat diese richtigerweise als nicht aufgehoben in die Bilanz 2004 aufgenommen, jedoch im Gegenzug einzelne Parkplatzgruppen (so bei der Leonhardtreppe und an der Stampfenbachstrasse) irrtümlich nicht aufgenommen. In der Summe über den Kreis 1 bleiben die Statistiken dadurch jedoch in der gleichen Höhe. In der folgenden Abbildung wird links der Vergleich der beiden Statistiken über die «Strassenparkplätze City 2004» verdeutlicht (blau hervorgehoben, sind die Zahlen der IG Pelikan, die dem Tiefbauamt übermittelt worden sind):

Vergleich Statistik Tiefbauamt und IG Pelikan
«Strassenparkplätze City 2004»

	Tiefbauamt	IG Pelikan	Unterschied
Total	1591	1477	114
zuzüglich			
Baustellen	+80	1557	
SBB Hauptbahnhof u. Bhf. Stadelhofen	+31	1588	
Korrektur 33 statt 31 Parkplätze	+2	1590	
Neues Total	1591	1590	1

Vergleich Statistik Tiefbauamt und IG Pelikan
«Parkhausparkplätze City 2009»

	Tiefbauamt	IG Pelikan	Unterschied
Total 2008	2129	1834	295
Einbezug ALLER öffentlich zugänglichen PP Neuzählung 2009 aufgrund Vorwürfe IG Pelikan			
- Hohe Promenade	- 9	2120	+193
- Talgarten	+17	2137	+63
- Central			+30
- Gessnerallee			+20
Neues Total 2009	2137	2140	3

Zu den Abstellplätzen in den Parkhäusern sind von der IG Pelikan am 14.10.2009 Zahlen beim Tiefbauamt eingetroffen. Der Vergleich der beiden Statistiken ist in obiger Abbildung rechts aufgeführt («Parkhausplätze City 2009»). Auch diese Betrachtung zeigt keine frappanten Unterschiede, wenn man die Definitionen aus Kap. 2.2 bezieht und die offensichtlichen Unterschiede beim Parkhaus Hohe Promenade und Talgarten durch eine im Oktober 2009 durch das Tiefbauamt durchgeführte Nachzählung bei der IG Pelikan korrigiert, bleibt ein Unterschied von nur drei Parkplätzen.

Der Vorwurf von 1000 fehlenden Parkplätzen wird auch anhand der Tabelle der IG Pelikan (nächste Abbildung Teil links) nochmals im Zusammenhang mit dem Historischen Kompromiss (Teil rechts) erläutert und vollständig entkräftet:

Statistik IG Pelikan (Medienkonferenz 8. September 2009)

	1990	2004	Differenz
City (Stadtkreis 1)			
PP auf öffentlichem Grund (Oberflächenparkplätze)	1921	1'588	-461
PP in öffentlich zugänglichen Parkhäusern	1'732	1'834	102
Total City (Stadtkreis 1)	3'781	3'422	-359
Citynahe Gebiete (nur zwei Örtlichkeiten)			
Parkhaus Escherwiese	380	0	-380
Parkhaus Hyatt	0	267	267
Parkdeck Stauffacherqual	94	0	-94
Parkhaus Stauffacherter	60	60	0
Parkhaus Parkhaus Börse	0	0	0
Total citynahe Gebiete (kd.orient. PP zum Kr. 1)	534	327	-207

Offizielle Statistik Historischer Kompromiss

	1990	2004	Differenz
1921	1591		-330
1732	2101		+369
3653	3692		+39

Citynahe Gebiete

Alle Parkhäuser (Parkhaus Hallenstrasse 1990 nicht öffentlich und 2004 bereits wieder ausser Betrieb, Parkdeck Straufacherqual in Statistik 1990 als Strassenparkplätze aufgeführt und 2004 bereits abgebrochen)

Parkhaus Bleicherweg	-90
Parkhaus Stockerhof	+99
Parkhaus Hyatt	+268
Parkhaus Hochhaus zur Palme	+75
Parkhaus Tessinerplatz	+10
Parkhaus Escherwiese	-364
Parkhaus Zweierplatz	-38
Parkhaus Stauffacherter	+58
Parkhaus Sihiquai	-8
Parkhaus Marriott	+17
Parkhaus Stampfenbach	+89
Parkhaus Frauenklinik	+44
Parkhaus Vorderberg	+0
Parkhaus Kanti Rämibühl	+97
Parkhaus Utoqual	-57
Migros Kreuzplatz	+18

1285	1440	+155
2684	2624	-60
Total citynahe Gebiete		+95

Strassenverkehr

Parkplätze nach Stadtquartieren 1990

Stadtquartier	Parkplätze auf öffentlichem Grund		Parkplätze auf privatem Grund		Parkplätze insgesamt	
	in öffentlichen Anlagen	in öffentlichen Anlagen	in öffentlichen Anlagen	in öffentlichen Anlagen	in öffentlichen Anlagen	in öffentlichen Anlagen
Kreis 1	2 049	128	1 732	3 499	2 150	7 389
Parkhaus	380	39	150	389	530	873
Hochhaus	514	80	440	1 095	470	2 515
Urdorf	167	1	466	1 810	290	1 800
City	695	37	831	1 583	1 020	3 943
Summe	4 814	291	5 105	13 638	3 420	17 876

Statistik IG Pelikan (Medienkonferenz 8. September 2009)

	1990	2004	Differenz
Zusammenfassung			
Total City (Stadtkreis 1)	3'781	3'422	-359
Total citynahe Gebiete (kd.orient. PP Kr. 1)	534	327	-207
Total Parkplätze City + citynahe Gebiete	4'315	3'749	-566
Abzüglich nicht kundenorient. Parkplätze:			
Parkplätze auf SBB-Areal (lt. Polizeidepartement)	0	-31	-31
Baulich besetzte Parkplätze	0	-80	-80
Total kundenorient. Parkplätze City + citynahe Geb.	4'315	3'638	-677
Veränderungen seit 6. März 2006:			
- Parkhaus Sihlquai (citynahe Gebiete) seit September 2008 geschlossen			-187
- Theaterplatz (City), seit Juli 2009 aufgehoben			-142
Total per 26.07.2009 der fehlenden Parkplätze zum Jahr 1990 <small>(ohne Schillerstrasse gerechnet, das sind nochmals 19 Parkplätze die zusätzlich fehlen)</small>			1'006

(Negative Bilanz!)

Offizielle Statistik Historischer Kompromiss 2004

Total City	+39
Total Citynah: Parkhäuser	+155
Total citynah Strassenparkpl.	-80
Total Parkplätze City+ citynah	+134
Abzüge	
33 SBB Parkplätze waren immer Bestandteil des Historischen Kompromisses	0
Kompensiert besetzte Parkplätze werden nicht abgezogen	0
	+134
Veränderungen seit 6. März 2004 bis Ende 2009	
City (0730-0882)	+38
Citynah (4041-4054)	-23
Veränderung 1990 bis Ende 2009 (777-17622)	+149
	(Positive Bilanz!)

Bei korrekter und seit 1990 angewandter Praxis ergibt sich eine positive Bilanz von 149 Parkplätzen. Über eine anders dargestellte und erläuterte Differenzbetrachtung kommt man auf dasselbe Resultat:

Differenzbetrachtung der Zahlen IG Pelikan und Tiefbauamt

	IG Pelikan	Tiefbauamt	Erklärung	Differenz
Vorwurf	1006	---	IG Pelikan: Es sollen 1006 PP fehlen	-1006
PP City auf öffentl. Grund 1990	2049	1921	IG zählt auch PP mit unbeschränkter Dauer	+128
PP City auf öffentl. Grund 2004	1588	1591	öff. zugängl. PP auf SBB-Arealen	+3
PP City in Parkhäusern 2004	1834	2101	IG Pelikan bezieht nicht alle PP ein ausserdem Bezugsjahr 2009 statt 2004	+267
Differenz PP citynah 1990-2004	-207	+155	IG Pelikan mit willkürlicher Parkhaus-Auswahl	+362
Korrektur durch Einbezug Strassen-PP	---	-60	IG Pelikan bezieht diese willkürlich nicht ein.	-60
Abzüge IG Pelikan 1990-2004				
SBB Parkplätze	-31	---	öff. zugängl. PP auf SBB-Arealen	+31
Baustellen	-80	---	Baustellen werden nicht abgezogen	+80
Veränderung seit 6. März 2006				
Parkhaus Sihlquai	-187	---	Kein Abzug, wird im Nov. wieder eröffnet	+187
Theaterplatz	-142	---	Kein Abzug, Kompensation mit Opéra 2012	+142
Aktualisierung von 2004 auf 2009				
City (alle PP gemäss Hist. Komp.)	---	+38	von IG unvollständig aktualisiert	+38
Citynah (alle PP gemäss Hist. Komp.)	---	-23	von IG unvollständig aktualisiert	-23
Summe				+149

Die Vorwürfe der IG Pelikan sind somit entkräftet und die Differenzen auf unterschiedlichen Einbezug von Parkplatzkategorien in den Historischen Kompromiss und nachweisliche methodische Unvollständigkeiten in der Zusammenstellung der IG Pelikan zurückzuführen.

Anhang 1: Detailtabelle nach statistischen Zonen

Parkplatz-Bilanz Gebiet Historischer Kompromiss

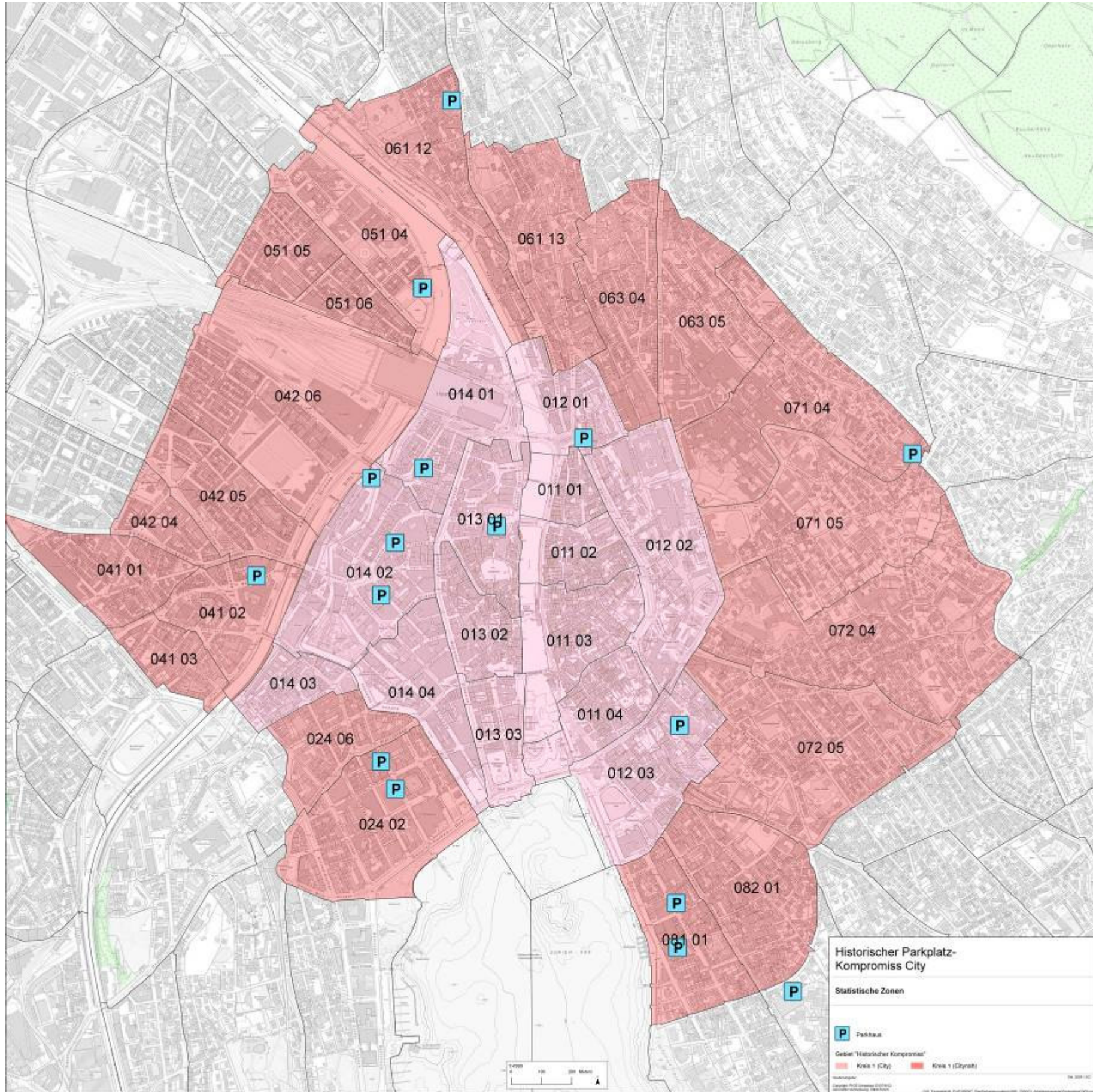
	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995	1990
01101	45	45	45	45	39	39	39	40	40	40	43	48
01102	44	44	48	46	46	45	45	45	45	45	55	81
01103	32	32	32	32	32	41	48	48	48	48	93	124
01104	52	52	52	52	52	52	54	52	52	52	63	55
01201	112	113	112	112	115	115	115	115	115	115	114	115
01201 Central	30	30	30	30	30	30	35	35	35	49	49	35
01202	238	238	238	238	237	228	220	220	220	220	171	135
01203	190	190	190	193	193	193	190	189	189	189	192	208
01203 Hohe Promenade	493	502	502	502	502	502	480	480	480	506	506	410
01301	63	63	63	63	63	64	157	153	153	153	160	171
01301 Urania	473	473	473	473	449	449	449	449	449	450	450	450
01302	62	62	62	62	62	62	75	75	75	75	93	102
01303	296	305	299	301	302	302	303	303	303	303	302	314
01401	103	104	103	102	102	104	104	105	105	105	45	59
01401 Globus	175	175	175	175	175	175	177	177	177	168	170	173
01401 Parkdeck Gessnerallee							332	332	332	334	334	347
01402	162	162	162	160	158	148	282	282	282	282	285	296
01402 Parkhaus Gessnerallee	608	608	608	608	608	604						
01402 Jelmolj City	218	218	218	218	218	218	230	230	230	224	224	234
01402 Sihlporte	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
01402 Talgarten	110	93	93	93	93	93	76	76	76	47	47	47
01402 Centrum Garage	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	11
01402 Börse							20	20	20	20	20	
01403	37	37	39	39	39	39	39	37	37	37	29	39
01404	157	157	159	159	159	159	168	167	167	167	164	174
Total PP Kreis 1	3730	3733	3733	3733	3704	3692	3668	3660	3660	3659	3639	3653
02402	295	287	295	345	356	364	365	369	369	368	371	355
02402 Bleicherweg	271	271	271	176	176	176	176	176	176	174	174	266
02402 Stockerhof	44	44	44	44	44	39	42	42	42	42		
02402 Hotel Hyatt	259	259	259	259	259	255						
02402 Pilotprojekt Hochhaus zur Palme	73	73	73	73	73	75						
02402 Tessiner Platz	11	11	11	10	10	10						
02402 Escherwiese							345	345	345	367	367	354
02406	169	169	169	169	170	169	173	179	179	179	157	149
04101	117	117	117	117	117	119	119	135	135	135	164	150
04102	119	119	120	124	123	126	127	131	131	131	104	99
04102 K3000 Stauffachertr	58	58	58	58	58	58	59	59	59	82	98	
04102 Zweier-Platz												38
04103	35	35	35	35	34	34	34	33	33	33	58	59
04204	54	54	54	54	54	54	54	55	55	55	68	67
04205	226	214	247	244	249	249	255	232	232	232	249	256
04205 Parkdeck Stauffacherquai							47	47	47	43	43	
04206	291	290	296	315	325	326	331	336	336	336	318	340
05104	119	119	119	119	119	119	119	112	112	112	80	64
05104 Sihlquai	188	188	188	188	188	188	187	187	187	188	188	196
05105	88	88	88	88	88	95	93	103	103	103	161	163
05106	76	76	76	76	77	82	82	82	82	82	95	81
06112	65	67	67	67	67	67	67	68	68	68	74	50
06112 Marriot I	71	71	71	71	102	102	115	115	115	98	98	85
06112 Marriot II	31	31	31	31								
06112 Stampfenbach (Unterstrass)	200	200	200	200	194	194	239	239	239	235	235	105
06113	127	127	129	137	139	138	139	138	138	138	132	133
06304	89	89	89	88	90	87	91	96	96	96	94	85
06305	27	27	35	28	28	28	28	28	28	28	28	70
06305 Frauenklinik	44	44	44	44	44	44						
07104	35	35	35	33	35	35	35	36	36	36	22	19
07104 Vorderberg	20	20	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
07105	79	79	79	92	92	91	100	101	101	101	101	102
07105 Careum	48	48										
07204	115	117	117	116	116	126	127	144	144	144	183	161
07204 Kantonsschule Rämibühl	97	97	97	97	97	97						
07205	52	52	52	52	52	50	56	71	71	71	59	57
08101	153	153	153	153	153	151	153	164	164	164	161	134
08101 Utoquai	163	163	163	163	163	163	132	132	129	129	129	220
08101 Hallenstrasse							77	77	80	92	92	
08201	114	114	114	115	115	114	112	112	112	112	95	90
08201 Migros Kreuzplatz	18	18	18	18	18	18						
Total PP citynahe Zonen	4041	4024	4035	4020	4046	4064	4100	4165	4165	4195	4219	3969
Total PP Gebiet Historischer Kompromiss	7771	7757	7768	7753	7750	7756	7768	7825	7825	7854	7858	7622

– Im Jahre 2004 wurden 14 Parkplätze am Talacker aus der Bilanz gestrichen (Aufhebungskontingent Parkhaus Gessnerallee). Ab dem Jahr 2005 sind sie aufgrund einer Aufsichtsbeschwerde der IG Pelikan vorübergehend wieder in die Bilanz aufgenommen worden.

– Die Parkplätze auf dem Parkdeck Stauffacherquai wurden im Jahre 1990 noch als Strassenparkierung aufgenommen, deshalb erscheint das Pardeck in vorliegender Bilanz erst ab 1995.

– Das Pilotprojekt, das Parkhaus Hochhaus zur Palme für Kunden zu öffnen, läuft Ende 2009 ab. Es ist in der Bilanz 2010 nicht mehr aufzuführen.

Anhang 2: Statistische Zonen City und citynahe Gebiete gemäss «Historischem Kompromiss»



Anhang 3: Detailpläne aus dem GIS (2001-2009)

