**GR Nr. 2009/335**

# Auszug
# aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 2. September 2009

---

**1126. Dringliche Schriftliche Anfrage von Albert Leiser, Claudia Simon und 42 Mitunterzeichnenden betreffend Parkplatzangebot und Signalisierung der Verkehrsführung im Gebiet Opernhaus.** Am 8. Juli 2009 reichten Gemeinderat Albert Leiser (FDP) und Gemeinderätin Claudia Simeon (FDP) sowie 42 Mitunterzeichnende folgende dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/335, ein:

Den Geschäften rund um Bellevue und Stadelhofen wurde versprochen, dass im Rahmen des OpernhausParking-Neubaus für mindestens einen Teil der aufgehobenen Parkplätze vor dem Opernhaus Ersatz gestellt werde. Davon ist keine Rede mehr, nein, die Tiefbauvorsteherin teilt den Gewerbetreibenden mit, dass ein Ersatz aus verkehrstechnischen und finanziellen Gründen nicht möglich sei.

Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Dem Vernehmen nach wird das Opernhausparkhaus mittels Deckelbauweise errichtet. Ab wann besteht die Möglichkeit, dort vorübergehend Parkplätze zu erstellen?
2. Hat sich der Stadtrat schon Gedanken gemacht, die Verkehrsführung um das Opernhaus wie folgt zu signalisieren: Die Verkehrsführung vom Kreuzplatz Richtung Bahnhof Stadelhofen über Zeltweg, Merkurstrasse, Kreuzbühlstrasse, links in die Mühlebachstrasse und anschliessend rechts in die Kreuzstrasse bis zum Utoquai. Dieser Teil der Kreuzstrasse zum Utoquai müsste im Gegenverkehr signalisiert werden. Damit bestünde die Möglichkeit, die Falkenstrasse bis zum Utoquai mit schräggestellten Parkplätzen zu versehen und als Einbahnstrasse zu signalisieren.
3. Hat der Stadtrat geprüft, ob nicht in der relativ breiten Stadelhoferstrasse vorübergehend einige Parkplätze erstellt werden können?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Einleitende Bemerkungen**

Vor gut einem Jahr äusserte die Vereinigung Bellevue & Stadelhofen gegenüber der Stadt das Anliegen, dass während der Realisierung des Parkhauses Opéra Ersatzparkplätze zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt versprach, dieses Anliegen zu prüfen. Das Versprechen einer Prüfung bedeutete zu keinem Zeitpunkt das Versprechen, die Ersatzparkplätze zu realisieren. Eine umfassende Prüfung unter Berücksichtigung der damals bekannten Bauabläufe ergab, dass die Einrichtung von Ersatzparkplätzen abzulehnen sei, insbesondere wegen der problematischen Zu- und Ausfahrt und aufgrund der Tatsache, dass der Platz während der Bauzeit anderweitig zur Verfügung stehen muss, namentlich für die Bauinstallationen und die Street Parade sowie eventuell andere Anlässe. Mit Schreiben vom 3. Juli 2009 wurde die Vereinigung Bellevue & Stadelhofen von der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements entsprechend informiert.

**Zu Frage 1:** Gemäss heutigem Planungsstand wird das Parkhaus Opéra seinen Betrieb im Sommer 2011 aufnehmen. Die Bausektion des Stadtrates bewilligte am 2. Dezember 2008 das Projekt Parkhaus Opéra und erteilte am 3. Juni 2009 eine Bewilligung für die Projektänderung «Deckelbauweise». Die «Deckelbauweise» bringt den Vorteil, dass die betreffenden Flächen nach dem Einbau der Parkhausdecke vom Bauunternehmen genutzt werden können. Dies führt zu einer Optimierung und Vereinfachung der Bauabläufe. Auf der

Decke können Installationsflächen für den Bau eingerichtet werden; Arbeitsöffnungen in der Decke ermöglichen den Zugang für den Aushub und den Ausbau des Parkhauses. Aus diesem Grund ist es während der ganzen Bauphase bis Frühjahr 2011 nicht möglich, auf der Parkhausdecke Ersatzparkplätze zu erstellen.

Gespräche zwischen Konzessionär, Bauunternehmen und Tiefbauamt haben jedoch ergeben, dass dank der «Deckelbauweise» ursprünglich eingeplante und bewilligte Installationsflächen auf dem Sechseläutenplatz nicht mehr benötigt werden. Dies erleichtert das Einrichten von Ersatzparkplätzen auf der Restfläche des Sechseläutenplatzes, vorausgesetzt, die verkehrstechnische Erschliessung ist machbar.

Ein Datum für die eventuelle Einrichtung von Ersatzparkplätzen auf dem Sechseläutenplatz kann noch nicht genannt werden (vgl. weiter unten «Weiteres Vorgehen/Ausblick»).

Als vielversprechend darf eine zweite Runde von Gesprächen zwischen Vertretungen von Gewerbe und Stadtverwaltung bezeichnet werden. Es wurde die Einigkeit erzielt, dass eventuelle Parkplätze mit einem Minimum an Infrastruktur auskommen können, dass also ein Kies- statt einem Hartbelag genügen würde. Auch besteht Konsens, dass die Parkplatzfläche gegebenenfalls auch tageweise anderweitig genutzt werden könnte.

**Zu Frage 2:** Die vorgeschlagene Verkehrsführung verfolgt das Ziel, in der Falkenstrasse eine Schrägparkierung einzurichten. Wie vor Ort zu sehen ist, wurde das Teilstück der Falkenstrasse zwischen Utoquai und der Schillerstrasse bereits für den Gegenverkehr umgebaut. Es ist seit dem 26. August 2009 in Betrieb und dient der Erschliessung der Liegenschaften Falkenstrasse 4 und 6. In diesem Bereich können deshalb keine provisorischen Parkplätze mehr erstellt werden. Im oberen Teil der Falkenstrasse, die heute zwei Fahrspuren aufweist, wären höchstens einige Längsparkplätze denkbar – das Mindestmass für Schrägparkplätze von 4,10 m wird an dieser Stelle mit knapp 3,10 m deutlich unterschritten.

Die vorgeschlagene und für eine Parkplatzanordnung in der Falkenstrasse notwendige Verkehrsführung weist diverse inakzeptable Nachteile auf. Zum einen muss beachtet werden, dass sie eine überkommunal klassierte Verbindung ersetzt und deshalb auch für grosse Fahrzeuge befahrbar sein muss. Das Linksabbiegen aus der Kreuzbühl- in die Mühlebachstrasse ist für solche Fahrzeuge aber kaum möglich. Das anschliessende, knapp 90 m lange Teilstück der Mühlebachstrasse zwischen Kreuz- und Kreuzbühlstrasse weist eine Breite von nur 4,80 m auf, was bedingen würde, dass dieser Abschnitt zu einer Einbahnstrasse umsignalisiert werden müsste. Diese Massnahme wäre insbesondere deshalb unabdingbar, weil das Rechtsabbiegen von der Mühlebach- in die Kreuzstrasse für Lastwagen nur durch Ausholen auf die Gegenfahrbahn möglich wäre, um nicht in das Lichtraumprofil des Gegenverkehrs der Kreuzstrasse zu gelangen. Zum anderen würde ein Betrieb der Kreuzstrasse im Gegenverkehr zu einer Reduktion auf eine Spur stadtauswärts und damit zu einer Leistungsverringerung führen. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine solche Massnahme vor allem in den Abendspitzenzeiten gegen 50 Prozent Leistungseinbusse zur Folge hätte. Dadurch würde sich innert kürzester Zeit ein Rückstau bis in den Raum Bellevue bilden, wodurch wiederum der sehr wichtige Ver-

kehrsfluss stadtauswärts ins Stocken käme, was letztlich zu einem Kollaps führen könnte. Weiter müssten alle Verzweigungen auf der genannten Strecke (Kreuz-/Seefeldstrasse, Kreuz-/Dufourstrasse und Kreuzstrasse/Utoquai) mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet und geregelt werden, was hohe Kosten nach sich ziehen würde. Schliesslich würde die vorgeschlagene Verkehrsführung zu möglichen Schleichwegen ins Quartier führen, was wiederum mit Nachteilen für die Anwohnenden und für das ansässige Gewerbe verbunden wäre.

Aus diesen Gründen ist die vorgeschlagene Verkehrsführung abzulehnen.

**Zu Frage 3:** Die Stadelhoferstrasse konnte während der letzten 15 Jahre mit viel Aufwand und baulichen Anpassungen zur sehr intensiv genutzten Fusswegverbindung zwischen den ÖV-Knoten Bahnhof Stadelhofen und Bellevue umgestaltet werden. Insbesondere während der Hauptverkehrszeiten ergiessen sich grosse Menschenströme durch diesen Bereich. Das Einrichten von öffentlichen Parkplätzen in der Stadelhoferstrasse würde die Aufhebung des bestehenden Fahrverbots bedingen. Eine erneute Öffnung für den motorisierten Individualverkehr und das Einrichten von Ersatzparkplätzen ist in Anbetracht der grossen Fussgängerströme entschieden abzulehnen.

**Weiteres Vorgehen/Ausblick**

Angesichts der geänderten Rahmenbedingungen (insbesondere «Deckelbauweise», siehe Antwort zu Frage 1) wird die Situation einer Neubeurteilung unterzogen. Mit Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wird die Möglichkeit von Ersatzparkplätzen einschliesslich der notwendigen Erschliessung erörtert. Zwingende Voraussetzung für das Einrichten von provisorischen Parkplätzen ist, dass es auf den überkommunalen Strassen zu keiner Behinderung des Verkehrsflusses kommen darf. Eine Erschliessung über die Schoeckstrasse kann aufgrund der ungenügenden Leistungsfähigkeit nicht realisiert werden. Deshalb muss eine alternative Erschliessung im Bereich des Utoquai gesucht werden. Dies hat aber zur Folge, dass eine Zufahrt aus dem Raum Bellevue zu den provisorischen Parkplätzen nicht möglich sein wird. Erste Resultate der laufenden Abklärungen für die Einrichtung von Ersatzparkplätzen auf der Restfläche des Sechseläutenplatzes werden im September 2009 erwartet.

Vor dem Stadtrat

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**