

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 18. Ratssitzung vom 24. Oktober 2018

482. 2017/422

Motion der Grüne-Fraktion vom 29.11.2017:

Attraktivere Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende durch Aufhebung von Parkplätzen und Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

***Markus Knauss (Grüne)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3530/2017): Die Autogängigkeit der Zürcher Innenstadt erlebte verschiedene Phasen. In den 70er- und 80er-Jahren konnte man eine gewisse Autoeuphorie feststellen. Dann merkte man, dass die Innenstadt auch ausserhalb von Parkplätzen einen Wert hat und drängte deshalb das Auto teilweise aus der Innenstadt. Mitte der 90er-Jahre war dann mit dem historischen Kompromiss das Ziel der Politik, dem Publikum öffentlich zugängliche Parkplätze um jeden Preis zu erhalten. Der Kompromiss war von Anfang an umstritten und das erklärte Bild, das man heute zeichnet, entspricht nicht der Realität. Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort von einem «breit akzeptierten Regelwerk» und «ein zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument». Dabei vergisst er aber beispielsweise den politischen Wirbel 2010, dank dem sogar eine Untersuchung der Geschäftsprüfungskommission (GPK) erstellt wurde, die feststellen sollte, ob die Stadtverwaltung in der Lage ist, 7500 Parkplätze richtig zu zählen – was sie natürlich war. Ich kann mich auch gut an die sehr ermüdenden Diskussionen in der Verkehrskommission über die Verschiebung jedes einzelnen Parkplatzes erinnern. Der Groll von bürgerlicher Seite war extrem greifbar. Man kann also nicht von einem breit abgestützten Instrument sprechen. Die Situation veränderte sich heute im Vergleich zu den 90er-Jahren radikal. Der öffentliche Verkehr (ÖV) transportiert etwa dreimal so viele Menschen in die Zürcher Innenstadt. Die Bahnhöfe pumpen täglich hunderttausende von Menschen in die Stadt, die als Fussgänger und Fussgängerinnen Platz brauchen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) lag 2000 noch bei 40 Prozent und liegt heute bei 25 Prozent. Ältere Studien gingen davon aus, dass über 80 Prozent der Innenstadtbesucher ohne Auto anreisen. Dieser Anteil wird heute noch grösser sein. Es fehlen Flächen für Fussgänger. Ein besonders markantes Beispiel ist die untere Bahnhofstrasse, die in den Abendspitzenstunden komplett überlastet ist. Ausweichrouten wie die Lintheschergasse könnten da Abhilfe schaffen. Die Verdoppelung des Veloverkehrs zwischen 2010 und 2015 ist im öffentlichen Raum sichtbar. Die Abstellplätze am Zähringerplatz und auch an der St. Annagasse sind immer voll und auch rund um den Bahnhof stehen sehr viele Velos. Die Stadt reagiert darauf mit unterirdischen Abstellanlagen, deren Akzeptanz aber nicht sehr gross ist. Zürich kann sich von Winterthur, wo es möglich ist, rund um den Bahnhof tausende oberirdische Veloabstellplätze zu erstellen, eine Scheibe abschneiden. Nicht zuletzt haben wir in Zürich ein Klimaproblem. In der dicht überbauten Innenstadt fehlen uns Grünflächen, die der massiven Aufheizung in der Sommerzeit etwas entgegensetzen könn-*

ten. In einer Medienmitteilung schrieb die Baudirektion am 18. Oktober 2018 «Mit Klimakarten wird aufgezeigt, wo Hitzeinseln in der Stadt entstehen. Dieses Wissen wird künftig in der Raumplanung und in der Stadtentwicklung berücksichtigt, um eine deutliche Verschlechterung des Lokalklimas zu verhindern.» Auf der Klimakarte dominiert in der Innenstadt dunkelrot, was für hohe Temperaturen steht. Die Kasernenwiese kann die Temperaturen deutlich reduzieren. Überall da, wo es uns gelingt, Grünflächen zu schaffen, gibt es eine deutliche Reduktion der Hitzeinseln. Die Situation in Zürich hat sich seit den 90er-Jahren radikal verändert und der historische Kompromiss nimmt diese Veränderungen nicht wahr. Die Parkplätze auf dem Zähringerplatz dürfte es schon seit langem nicht mehr geben, weil sie im Rahmen des Parkhaus Urania kompensiert wurden. Auf einem der schönsten Altstadtplätze stehen 32 Parkplätze, obwohl man den Platz viel besser nutzen könnte. Solche Plätze machen die Stadt attraktiv. Lassen Sie uns eine Stadtentwicklung verwirklichen, die allen Personen, die in der Stadt wohnen oder sich aufhalten, dient und lassen sie uns einen unbelasteten Umgang mit dem öffentlichen Raum finden.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Wir alle wollen die Innenstadt attraktiver gestalten – die einen mit mehr, die anderen mit weniger Parkplätzen. Der historische Parkplatzkompromiss ist immerhin seit 1996 in Kraft und begleitet uns seit 22 Jahren. Auch wenn es manchmal Streit innerhalb des Kompromisses gab, konnte man doch einigermaßen anständig die Parkplatzpolitik vorantreiben. Durch den Bau von Parkhäusern konnten Parkplätze auf öffentlichen Plätzen abgebaut werden. Der Kompromiss hat sich im Grossen und Ganzen bewährt und der Stadtrat sieht nicht, weshalb man ihn ohne Not aufgeben sollte. Um die Motion umzusetzen, müsste man mehrere Strassenbauprojekte in Angriff nehmen, die eigentlich jeweils einzeln zu bearbeiten und zu bewilligen sind. Die Verkehrssituation ist dennoch ein Thema. Wir haben mehr Pendler und Pendlerinnen, mehr Besucher und Besucherinnen, der Bahnhof wurde ausgebaut und es gibt massiv mehr Passagierströme. Es gibt viel mehr Velofahrer und Velofahrerinnen und die E-Bikes gleichen gewissermassen die Topografie der Stadt aus. In der Innenstadt gibt es Konkurrenz um Flächen und eine Neubeurteilung der Flächenverteilung drängt sich deshalb auf. Ich sehe vier Varianten, wie man mit dem Streit um die Parkplätze umgehen könnte. Erstens: Man baut weitere Parkhäuser und befindet sich weiterhin im historischen Parkplatzkompromiss und kann die Parkplätze oberirdisch kompensieren. Zweitens: Man kann auf dem bestehenden Raum mehr Parkplätze schaffen, die innerhalb des historischen Parkplatzkompromisses angerechnet werden. Also blaue Parkplätze in weisse umwandeln oder mehr als dreistündige Parkplätze in weniger als dreistündige Parkplätze umwandeln. Das würde eine gewisse Erleichterung bringen, um mehr Raum für die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer zu schaffen. Drittens: Man weicht temporär vom historischen Parkplatzkompromiss ab. Es gab in den letzten Jahren immer einen Parkplatzüberschuss von etwa 150 Parkplätzen. Man könnte für die nächsten zehn Jahre als Kompensation mit einem Minus von 150 Parkplätzen arbeiten. Das würde immer noch dem langjährigen Richtwert des historischen Parkplatzkompromisses entsprechen. Viertens: Eine dauernde Abweichung vom historischen*

Parkplatzkompromiss, bei dem er neu ausgehandelt wird und neue Zahlen festgesetzt werden. Es geht dabei nicht darum, alle Parkplätze aufzuheben, sondern einige zentrale, wichtige Parkplätze aufzuheben, die an wichtigen Velorouten liegen. Die Ermöglichung der Hauptrouten für Velos ist nämlich auch ein Auftrag, den wir erfüllen müssen. Gewisse Parkplätze stehen der Verwirklichung dieser Routen im Weg.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): *Dieser Vorstoss richtet sich klar gegen das Auto. In der Motion steht «Nach wie vor wird der öffentliche Raum in der Innenstadt dem ineffizientesten und raumfressendsten Verkehrsmittel, nämlich dem Auto, exklusiv zugeordnet.» Wenn ich an die vorher besprochene Weisung erinnern darf, wird ersichtlich, dass der Raum sicher nicht exklusiv dem Auto gehört. Das Auto darf nämlich dem ÖV hinterherfahren. Das Auto ist das am meisten genutzte Transportmittel des Gewerbes. Der Maler kann nicht mit dem Velo zu seinen Kunden fahren und die Güter in den Warenläden werden nicht zu Fuss angeliefert. Trotzdem wollen Sie überall Spuren und Parkplätze abbauen und die Menschen daran hindern, ihre Arbeit zu erledigen. Zum Glück hält wenigstens der Stadtrat am historischen Parkplatzkompromiss fest, weil der Parkplatzkompromiss als breit akzeptiertes Regelwerk gut funktioniert. Dieser Aussage eines linken Stadtrats können wir nicht widersprechen. Es ist mir bewusst, dass die Motionäre den historischen Parkplatzkompromiss nicht einhalten wollen und ihn abschaffen möchten. Ich bitte Sie, Ihren Vorstoss dann aber auch so zu deklarieren, damit Klarheit herrscht. Neben dem historischen Parkplatzkompromiss gibt es das übergeordnete Recht, das die Sicherstellung der Versorgung vorschreibt. Wenn es in der ganzen Innenstadt keine Parkplätze mehr hat, wäre diese Versorgung schlicht nicht mehr gewährleistet. Wie sollen die ansässigen Geschäfte beliefert und bewirtschaftet werden? Sie wären mit dieser Motion für das Aussterben des Gewerbes in der Innenstadt verantwortlich. Die Anwohner wären dann wiederum auf ein Auto angewiesen, um ihre Einkäufe in der Agglomeration zu erledigen. Die Aufwertungen, die Sie sich in der Motion wünschen, werden bei Sanierungen bereits umgesetzt.*

Susanne Brunner (SVP): *Ich möchte eine Interessensbindung offen legen: Als Präsidentin des Gewerbevereins Seefeld bin ich an einem prosperierenden Gewerbe in der ganzen Stadt interessiert. Der Stadtrat führte neben formalen Gründen auch inhaltliche Gründe für den historischen Parkplatzkompromiss auf. Die vierte von STR Richard Wolff ausgeführte Variante besorgt mich. Parkplätze spielen für den Detailhandel und das Gewerbe eine zentrale Rolle. Wir brauchen das Gewerbe in der Stadt und das Votum von Christine Seidler (SP) beim vorhergehenden Geschäft, die den Handel schon aufgegeben hat, alarmiert mich. Eine umfangreiche Studie 2010 zeigte, dass Strassenrandparkplätze im Durchschnitt zu doppelt so viel Umsatz wie Parkplätze in Parkhäusern führen. Die Grüne Altstadträtin Ruth Genner war damals verantwortlich für die Studie. Heute, wo nicht mehr die Grünen für die Parkplätze verantwortlich sind, wollen sie den Parkplatzkompromiss entsorgen. Der Kompromiss steht der Vision einer autofreien Stadt im Weg. Markus Knauss (Grüne) sagte in diesem Rat am 5. Dezember 2018 «Velofahrer sind ein Faktor für das Gewerbe.» Sie sind aber ein Bruchteil des Faktors und man unterliegt somit einem gravierenden Denkfehler. Die Stadt Zürich lebt nämlich nicht alleine*

von der Stadt Zürich. Die Kunden der Geschäfte kommen beispielsweise auch von Baden, Küsnacht oder Horgen. Diese kommen aber nicht mit dem Velo und brauchen deshalb Parkplätze. Wenn wir minutiös beginnen, Parkplätze abzubauen, würden viele Detailhändler und das Gewerbe nicht überleben. Die Folge wäre eine unbelebte Zürcher Innenstadt. Wenn wir in der Stadt kein prosperierendes Gewerbe und keinen breiten Detailhandel mehr haben, müssen wir Zürcher alles online kaufen oder uns selbst in die Agglomeration begeben, um dort unsere Einkäufe zu erledigen. Eine tote Innenstadt wird kaum das Ziel der Motionäre sein. Wer heute die Motion überweist und damit den historischen Parkplatzkompromiss kündigt, ist verantwortlich für den Niedergang des Gewerbes und für den Verlust der Vielfalt und dem qualitativ hochwertigen und breiten Einkaufsangebot in unserer Stadt. Die SVP steht zum Gewerbe und Detailhandel und steht deshalb auch zu diesem historischen Parkplatzkompromiss.

Pablo Büniger (FDP): Es geht heute um die Frage, was wir für eine Innenstadt möchten. Möchten wir eine Innenstadt mit einer grossen Diversität behalten oder wollen wir Kaufhäuser in Bürokomplexe umwandeln und nur noch grosse internationale Modeketten oder teure Kunstgalerien haben, die das Strassenbild prägen? Der Präsident des Quartiervereins Riesbach monierte schon vor Jahren die Verödung an der Höschgasse, wo damals ein Café mit Accessoire-Shop zuging und dafür ein Sitzungsraum eingebaut wurde. Die Ursache ist die Verkehrspolitik der Stadt. Sie drückt die Verkehrsfrequenz im Detailhandel. Sie können sich vorstellen, dass der damalige Accessoire-Shop vom Einzugsgebiet insbesondere der Goldküste profitierte. Viele der Kunden sind wegen der schlechten ÖV-Anbindung aufs Auto angewiesen. Finden sie keinen Parkplatz, kommen sie nicht mehr. Zum Punkt des Strukturwandels, den Christine Seidler (SP) ansprach; Onlinehändler profitieren zwar vom Massengeschäft, aber Luxemburgerli oder eine schöne Uhr kauft man sich nicht im Internet. Kommen Menschen, die aufs Auto angewiesen sind, nicht in die Stadt, leiden vor allem die kleinen Geschäfte. Ich möchte auf das ehemalige Ladenlokal des Franz Carl Webers hinweisen, das zwei Jahre nach dem Auszug immer noch leer steht. Die Überweisung der Motion wird diese Entwicklung noch verschärfen. Nur grosse, internationale Geschäfte und Kunstgalerien werden sich freuen, da sie nicht auf dieselben Kundenfrequenzen angewiesen sind. Offenbar haben sich die Motionäre diese Gedanken nicht gemacht. Die Motion wird vermutlich überwiesen. Ich fordere Sie dann aber auf, nicht über die in Aussicht stehende Verödung der City zu fluchen. Sie haben sich diese selbst zuzuschreiben.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Der Angriff auf den historischen Parkplatzkompromiss war ein Angriff mit Ansage und kommt deshalb nicht überraschend. Ein historischer Kompromiss besagt ja bereits, dass er in der Mitte des politischen Spektrums liegt. Die Mitte des Spektrums anzugreifen, ist ein extremer Vorschlag. Die Behauptung, man könne mit dem Velo einkaufen gehen, ist ein Angriff auf das Gewerbe. Ausser vielleicht bei Papeterieartikeln ist das nämlich schwierig. Ich kann mich noch gut an die Diskussionen in der Verkehrskommission erinnern. Es gab damals eine linke Mehrheit in der Kommission und dadurch konnte eine Zwängerei betrieben werden. Was Markus Knauss (Grüne) ermüdend fand, hat er sich selbst zu zuschreiben. Die präsentierte Temperaturkarte ist sehr zwiespältig. Es wurde nämlich nicht erwähnt, dass die tieferen Temperaturen da zustande kommen, wo Wind bläst und die Luft nicht zirkuliert. Grünflä-

chen heizen mangels Windzirkulation genauso auf. Die Karte sollte uns nur hinters Licht führen. Ich persönlich bin nicht gegen Grünflächen, aber für solche mit Mass und nicht ideologisch motivierte. Auf zentralen Plätzen in Spanien gibt es keinen einzigen Baum und es heizt stark auf und trotzdem jammert niemand. In Zürich hingegen wird das Problem für eigene Anliegen instrumentalisiert. Bei diesem Instrumentalismus ist nur mit Streit zu rechnen.

Simone Brander (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Unverändert bleibt «Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die zum Ziel hat, die Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrenden attraktiver zu machen.» Der nächste Satz «Der dafür nötige Raum ist durch die Aufhebung von Parkplätzen zu gewinnen.» wird gestrichen. Neu dazu kommt: «Zu diesem Zweck ist auch der kommunale Verkehrsrichtplan den neuen Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsströmen so anzupassen, dass den Zufussgehenden mehr Raum zur Verfügung steht.» Der Rest des Textes bleibt unverändert. Der Veloverkehr nahm in letzter Zeit markant zu und soll neben dem ÖV und Fussverkehr weiter gefördert werden. Im Rahmen des Gemeinderatswahlkampfes haben wir in einem Tag die Unterschriften für unsere Velorouteninitiative gesammelt. Mehr Platz fürs Velo ist ein dringendes Bedürfnis der Menschen in der Stadt. Der Fussverkehr hat eine wichtige Funktion in der Stadt, besonders in der Innenstadt. Wer zu Fuss unterwegs ist, braucht wenig Platz. Der Fussverkehr ist sehr flächeneffizient und das ist in dieser dicht genutzten Innenstadt wichtig. Zudem ist er umweltfreundlich und gut für die Gesundheit. Im vorliegenden Vorstoss der Grünen werden verschiedene Projekte aufgezählt, die von der SP in der Vergangenheit immer unterstützt wurden. Die SP setzt sich seit den 80er-Jahren für einen autofreien Zähringerplatz ein und tut dies auch weiterhin. Heute Abend haben die SP-Mitglieder einen Vorstoss eingereicht, damit während des Umbaus der Gemüsebrücke der sonntägliche Markt auf dem Zähringerplatz durchgeführt werden kann. Es gibt also auch andere Bedürfnisse und Möglichkeiten als die Parkplätze, die denkbar wären, wenn man nicht an das starre, heute geltende Korsett gebunden wäre. Wir unterstützten in der letzten Budgetdebatte das Postulat zur Zollstrasse. Wir wollen, dass das Projekt so geändert wird, dass sie nicht mehr durchgängig befahrbar ist und es in diesem Perimeter keine Parkplätze mehr gibt. Die Menschen werden zu Fuss an den Bahnhof gehen. An der Bahnhofstrasse sieht man, wie viele Personen zu Fuss unterwegs sind. Die Überlegung, die Lintheschergasse als Alternative zur Bahnhofstrasse zu nutzen, damit es mehr Platz für die Fussgänger gibt, ist wichtig. Ich glaube nicht, dass die Diskussion über die sieben Parkplätze direkt zu einer Verödung der Innenstadt führt. Aus SP-Sicht ist wichtig, dass man in der Vergangenheit mit dem historischen Parkplatzkompromiss öffentlichen Raum freispielen konnte und so eine neue Nutzung ermöglichen konnte. Rund 1000 Parkplätze konnte man vom öffentlichen Raum in Parkhäuser verschieben. Aus unserer Sicht hat sich der Parkplatzkompromiss deshalb bewährt. Heute kommt er aber an seine Grenzen und es gibt viele Menschen, die in der Stadt unterwegs sind und Platz brauchen. Es gibt eine Notwendigkeit, den historischen Parkplatzkompromiss weiterzuentwickeln. Ich spreche nicht von einer Aufhebung des Kompromisses und auch nicht von einer Aufhebung sämtlicher Parkplätze. Es geht um die Frage veränderter Mobilitätsströme. Es braucht einen intelligenten Gestaltungswillen, um die Innenstadt für die Mobilität der Zukunft zu rüsten. Ich hoffe, die Motion erhält mit der Textänderung eine

Mehrheit, damit wir die zukunftsweisende Diskussion im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans endlich inhaltlich führen können.

Markus Merki (GLP): *Im Motionstext wird von utopischen Zuständen anno 1890 gesprochen. Es wäre ehrlicher zu sagen, man kündigt den historischen Parkplatzkompromiss, statt blumig Fussgängerzonen und in speziellen Strassenzügen einen Parkplatzabbau zu fordern. Die GLP steht dem Parkplatzkompromiss aber sehr kritisch gegenüber. Er wird den wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Stadtzürcher Bevölkerung nicht gerecht. Es stellt sich uns deshalb die Frage, wie der Kompromiss weiterentwickelt werden kann und wie sinnvoll es ist, einzelne Parkplätze zu zählen. Wie wird mit den breiteren Fahrspuren und grösseren Parkflächen umgegangen? Wie kann die wachsende Nachfrage nach Parkplätzen für Carsharing-Modelle befriedigt werden oder wie kann die Priorisierung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden? Wir sind der Meinung, dass man diese Fragen nur mit einer Weiterentwicklung und nicht mit einer Kündigung des Kompromisses beantworten kann. Weshalb wird anstelle einzelner Parkplätze nicht einfach die verfügbare Fläche der MIV-Parkplätze plafoniert? Mit dieser Auslegung des Kompromisses könnte man den neuen Normen gerecht werden und unterschiedliche Parkplatzgrössen schaffen. Man könnte Parkplätze innerhalb des Kompromisses für Carsharing-Modelle ausscheiden. Falls die Motion überwiesen wird und der Kompromiss aufgehoben, berauben wir uns einer Verlässlichkeit, die durchaus eine positive Wirkung auf die Stadt hatte. Man konnte nicht zuletzt die Parkdecks über der Sihl wieder zurückbauen. Auch in den nächsten Jahren wird viel über den individuellen Verkehr abgewickelt werden. Deshalb sollte man nicht ohne Not ein Erfolgsinstrument künden. Der Überhang ist meines Wissens ungefähr bei 35 bis 50 Parkfeldern. Wenn einem der Zähringerplatz so wichtig wäre, der momentan 32 Parkfelder bewirtschaftet, könnte man diese auch mit den geltenden Bestimmungen abbauen. Eine Idee wäre auch, den Zähringerplatz jahreszeitenabhängig zu bewirtschaften und in den wärmeren Jahreszeiten die Parkplätze aufzuheben und in kälterer Jahreszeit sie dem MIV wieder zur Verfügung zu stellen.*

Andreas Egli (FDP): *Es stellt sich die Frage, was man mit der Aufhebung oder der Textänderung will. Bisher ist uns die Absicht der SP in diesem Kompromiss noch nicht klar. Es scheint, als wisse die SP selber nicht, was sie genau will. Es ist ein wenig verlogen, wenn der Vorsteher des Departements die eigentliche Kündigung des historischen Parkplatzkompromisses als Weiterentwicklung bezeichnet. Entweder steht man zum Parkplatzkompromiss und hält ihn ein oder man kündigt ihn. Der Begriff Weiterentwicklung in ihre gewünschte Richtung hat nichts mehr mit dem Kompromiss zu tun. Wenn man den Kompromiss will, dann ergänzt man die Textänderung so, dass die aufgelösten Parkplätze unterirdisch kompensiert werden können. Es entsteht der Eindruck, es gäbe keinen Boden mehr, unter dem man ein Parkhaus errichten könnte. Es wäre heute aber kein Problem, ein unterirdisches Parkhaus zu bauen. Wenn man zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse auch im Carsharing-Bereich abdecken will, kann man unterirdische Parkplätze einrichten. Die FDP wäre bereit, über eine solche Weiterentwicklung des Kompromisses zu diskutieren. Wenn die Idee der Weiterentwicklung aber weiterhin ist, dass Parkplätze gestrichen werden, ist das nicht eine Weiterentwicklung, sondern die Aufhebung des Kompromisses.*

Hans Jörg Käppeli (SP): Es kommen massiv mehr Personen zu Fuss, mit dem ÖV oder mit dem Velo in die Innenstadt. Es ist deshalb angebracht, über die Platzaufteilung zu diskutieren. Parkplätze stehen exklusiv dem MIV zur Verfügung. Wenn alle Personen, die zu Fuss, mit dem ÖV oder mit dem Velo die Geschäfte nicht besuchen würden, wäre das öde. Ich verstehe das Gejammer bezüglich des Gewerbes nicht. In meiner Erinnerung war der historische Parkplatzkompromiss eher ein Zusammenraufen der SP und FDP. Ich persönlich wäre für das Aufkündigen des Parkplatzkompromisses gewesen, weil er sehr starr ist und keine neuen Diskussionen ermöglicht. Wir sprechen aber explizit von einer Weiterentwicklung. Wir möchten mit der Textänderung nicht einfach etwas durchsetzen, sondern über neue Organisationsformen sprechen.

Ernst Danner (EVP): Wir greifen zu kurz, nur über den 22-jährigen Parkplatzkompromiss zu sprechen. Wir müssen eigentlich über die 33-jährige Wende der Stadtzürcher Verkehrspolitik sprechen. 1985/87 gab es ein Blaubuch der Verkehrspolitik, das der damalige Stadtrat mit Ruedi Aeschbacher als Tiefbauvorsteher veröffentlichte. Es war die fundamentale Wende. In wenigen Grundsätzen sind die Punkte aufgelistet, die auch heute noch unsere Verkehrspolitik prägen. Im Jahr 1987 gab es eine Modifikation, der Grundsatz blieb aber damals stadtwweit gleich: «Das Parkplatzangebot nicht vergrössern, sondern eher reduzieren, namentlich für die Pendler.» Mit dem Blaubuch begann ein zehnjähriger Grabenkrieg. Als die FDP und die SP sich endlich zusammenraufen konnten, fand man den Kompromiss in der Streichung vom Abschnitt «sondern eher reduzieren». Ich kann mich an die Händler an der Talstrasse erinnern, die wie die SVP das Gefühl hatten, es werde falsch gezählt und man reduziere schleichend. Ich war damals in der GPK und wurde überzeugt, dass sehr genau gezählt wurde und der Kompromiss eingehalten wird. Damit herrschte aber noch keine Ruhe. Die geforderte Aufhebung des Kompromisses bringt nichts ausser neuen Grabenkriegen. Man kann überall unter Einhaltung des Kompromisses den Velo- und Fussgängerverkehr fördern und verflüssigen. Ich sehe keine Behinderung durch den Kompromiss und finde es schade, dass man den Parkplatzkompromiss nicht einfach ruhen lässt. Der Textänderungsantrag der SP ist ein wenig eine Verschleierung. Die ganze Geschichte verlief vom Verfahren her nicht so glücklich, weil man einen Kompromiss eigentlich mit den Personen diskutiert, mit denen man ihn geschlossen hat – in diesem Fall der FDP. Wenn man bereits auf den Parkplatz genau zählt, gibt es nur mehr oder weniger und nicht eine Weiterentwicklung. Sie müssten geniale Ideen bringen, damit sich die Geschichte verändern kann. Ohne ein solches Konzept kann ich mir eine Weiterentwicklung schlicht nicht vorstellen.

Christoph Marty (SVP): Die Händler müssen ihre Autos irgendwo abstellen können. Ihre Verkehrspolitik sorgt dafür, dass Bäckereien und andere Lebensmittellieferanten schlechtere Arbeitsbedingungen haben. Gerade letzte Woche musste ein grösserer Betrieb mit einer Filiale im Kreis 10 Konkurs anmelden und 70 Personen verloren ihren Arbeitsplatz. Dies sicher nicht nur wegen Ihrer Verkehrspolitik, aber Ihre Politik war auch nicht gerade hilfreich. Ich weiss von anderen Bäckereien, die wegen Tempo 30 in der Nacht wesentlich längere Auslieferungszeiten haben. Allen Berufspersonen, die auf ein Auto angewiesen sind, wird das Leben unnötig erschwert. Es entsteht Mehraufwand und Zeitverlust, der auch vom Arbeitnehmer aufgefangen werden muss. Über die durch die

gefahrenen Umwege entstehenden Treibstoffemissionen sprechen wir dabei auch nicht. Wir wissen, dass erhebliche Teile des Einzelhandels und der Gastronomie wirtschaftliche Schwierigkeiten haben und das trotz einem konjunkturell guten Umfeld. Das macht unnötig Druck auf die Arbeitsplätze und kostet auch immer wieder Jobs. Im Gegenzug boomen die Einkaufszentren im Umland, die gute Zugangsmöglichkeiten und genügend Parkplätze zur Verfügung stellen können.

Severin Pflüger (FDP): Zürich hat eine autofreie Innenstadt und eine sehr grosse Fussgängerzone. Links und rechts der Limmat kann man sich frei zu Fuss bewegen und begegnet keinem Auto. Es ist eine attraktive Fussgängerzone mit Gastronomie, Detailhandel und Freizeitangeboten und man kann alle Alltagsbedürfnisse abdecken. Möglich ist dies, weil die Innenstadt autofrei ist. Auch heute können wir die Fussgängerzone immer weiter ausdehnen – so kürzlich geschehen beim Münsterhof. Mit jedem gebauten Parkhaus können wir die Fussgängerzone so weit wir wollen ausdehnen. Man muss nur private Investoren ermuntern, Parkhäuser zu bauen. Das geniale am Parkplatzkompromiss ist, dass man den MIV auf einen langsamen, sanften Absenkpfad schickte. Im Parkplatzkompromiss ist zwar zementiert, dass es immer gleich viele Parkplätze geben wird, aber eben nur die öffentlich erreichbaren Parkplätze sind konstant. Die Parkplätze auf privatem Grund gehen zurück. Gleichzeitig ermöglichten wir allen anderen Verkehrsteilnehmern, ausser dem MIV, die Möglichkeit von ungebremstem Wachstum und unbegrenzte Möglichkeiten, diesen mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Es ist nicht ganz unwichtig, dass eine Innenstadt und die Dienstleister mit dem Auto erreichbar sind. Es kann nicht sein, dass wir Stadtmauern bauen und niemand anderen mehr einlassen. Das Angebot in der Stadt ist ausgelegt auf 400 000 Einwohner, nochmals so viele Pendler, Touristen und auf sehr viele Menschen, die ihre Freizeit hier verbringen. Wenn sie einen dieser Ströme mit dem Abwärtsfad des MIVs stoppen wollen, gefährden sie das System. Wir haben im Moment ein Überangebot an Detailhandel und Gastronomie. Die Frequenz und die Kundschaft sind deshalb sehr wichtig. Wenn Sie mehr Fussgängerzonen und mehr Veloparkplätze und Bäume haben wollen, können wir im Rahmen des heutigen Parkplatzkompromisses darüber sprechen. Wir müssen uns nur einig sein, dass man Parkhäuser bauen soll. Dann können wir auch darüber sprechen, die autofreie Zone auszuweiten. Man muss die Bedürfnisse der Bürger aber ernst nehmen und entsprechend handeln.

Sven Sobernheim (GLP): STR Richard Wolff hat viele Ideen, wie man den Parkplatzkompromiss weiterentwickeln könnte. Ich verstehe aber nicht, weshalb er diese Ideen nicht nutzte und den kommunalen Richtplan mit einem solchen Vorschlag ergänzte. Er hätte auch ohne die Motion die Möglichkeit gehabt, seine Ideen der Weiterentwicklung des historischen Parkplatzkompromisses einzubringen. Diese Chance hat er verpasst.

Felix Stocker (SP): Am 1. September 2018 war der Zähringerplatz autofrei und der Quartierverein Zürich 1 führte auf dem Platz die Quartierveranstaltung unter dem Titel «Zähringerplatz, wie weiter?» durch. Alle Anwohner und Anwohnerinnen und das Anrainergewerbe diskutierten gemeinsam und es stellte sich dabei heraus, dass der Platz unter zwei Faktoren leidet; zum einen an Lärm und zum anderen an Verkehr. Bis heute ist der wunderschöne Platz ein Parkplatz. Fussgänger und Fussgängerinnen müssen

sich den Wänden entlang bewegen, um nicht überfahren zu werden. Wir erarbeiteten gemeinsam Lösungsvorschläge für den Platz. Es entstand ein Konsens zwischen Quartier und Gewerbe, dass die Parkplätze aufgehoben werden müssen, damit eine Verbesserung erreicht werden kann. Es geht hier nicht um eine linke Vorlage, sondern um eine Vorlage für das Quartier. Wer sie ablehnt, stellt sich somit auch gegen den Kreis 1. Seit 1952 wird die Aufwertung des Zähringerplatzes gefordert. Sie wurde immer wieder versprochen, aber nie eingehalten. Nach über 60 Jahren muss sich die Situation endlich verbessern. Das Ergebnis der letzten Wahlen war ein Votum der Bevölkerung für eine neue und andere Verkehrspolitik.

Natalie Eberle (AL): Seit der Parkplatzkompromiss 1996 ausgehandelt wurde, hat sich die Stadt verändert und gewandelt. Es sind neue Menschen hierhergezogen und die Bedürfnisse haben sich verändert. Der Verkehr, der seit 2012 am meisten zunimmt, ist der Veloverkehr und nicht der Autoverkehr. Auch der ÖV ist gut ausgelastet. Der Veloverkehr ist einer der wichtigsten, wenn auch heute noch mit unvollständigen Verkehrsstrukturen. Viele Strassen sind nicht wirklich velotauglich, auch wenn sie so bezeichnet werden. Parkplätze versperren Platz, den wir gut für einen besseren Veloverkehr nutzen könnten. Deshalb unterstützt die AL den Vorstoss der Grünen. Wir müssen den Kompromiss, wie wir miteinander auf den Strassen auskommen, neu ausarbeiten. Das bedeutet aber nicht, dass man alle Parkplätze auflösen muss. Das Argument, die kleinen Geschäfte würden aussterben, ist deshalb schlicht falsch. Es geht darum für die Velofahrenden gewisse – und nicht alle – Parkplätze aufzuheben.

Matthias Probst (Grüne): Der historische Parkplatzkompromiss ist, wie es der Name schon sagt, historisch. Uns fehlt Platz und wir müssen die Verschwendung beenden. Parkplätze sind dabei nur ein Teil des Problems. Schaffen wir Raum für die Menschen in der Stadt. Jedes Parkhaus, das wir in der Innenstadt bauen, zementiert den Status Quo in der Verkehrspolitik und damit eine massive Fehlverteilung des Raums. Wir haben heute pro Automobilist Infrastrukturfläche von 125 Quadratmetern. Alle anderen teilen sich 12 Quadratmeter. Wenn Sie diese massive Verschwendung nicht einsehen wollen, muss man als Konsequenz solche Kompromisse aufkündigen oder weiterentwickeln. Die Fakten sind eindeutig und Verkehrsplaner auf der ganzen Welt sind sich einig, dass man die Städte in diesem Jahrhundert neu denken muss, weil wir sonst der Verdichtung nicht gerecht werden und sich die Lebensqualität verschlechtert. Nur ein toter Parkplatz ist ein guter Parkplatz. Auch mit dem Bau von Parkhäusern blockieren wir uns neue und gute Entwicklungen. Es ist höchste Zeit für einen Parkplatzabbau und eine Ausdehnung des autofreien Innenbereichs. Die Hälfte der Haushalte hat kein Auto mehr, diese Entwicklung dehnt sich auch ins Umland aus. Lassen Sie uns mit der Zeit gehen und den Kompromiss ein für alle Mal aufkündigen.

Markus Kunz (Grüne): Uns werden eine tote Stadt und das Sterben der kleinen Geschäfte angedroht, und das alles wegen einem möglichen Abbau einiger Parkplätze. Die Stadtentwicklung scheint für Sie an die Parkplatzzahl gebunden zu sein. Die Welt hat sich gewandelt und man hat neue Anforderungen an ein Verkehrssystem, vor allem in den Städten. Es leidet immer noch ein Drittel der Bevölkerung an zu viel Lärm, der primär durch den Strassenverkehr verursacht wird. Wir haben eine zu hohe Schadstoffbe-

lastung und ein hochproblematisches Stadtklima. Auch wenn Sie die schwierigen Probleme nicht hören wollen, kommen sie immer wieder an den Tag. Wir haben neue Probleme und müssen diese auf eine neue Art lösen. In diesem Sinne ist ein historischer Kompromiss nichts anderes als ein Hindernis, um uns mit zukunftsfähigen Lösungen auseinanderzusetzen. Es geht vergessen, dass ein Kompromiss der Endpunkt einer Auseinandersetzung zwischen zwei Polen ist. Wir wollen den Pol wieder dahin schieben, wo er hingehört. Wir brauchen weniger Autoverkehr in der Stadt und ein Parkplatz ist immer entweder Ausgang oder Ziel einer Autofahrt. Ich hoffe, dass durch eine Reduktion der Parkplätze sich auch die Autofahrten reduzieren. Man kann nicht den Kompromiss bestehen lassen und grüne Anliegen einbinden. Wir haben ein Platzproblem und wir brauchen weniger Verkehr. Im Berufsleben sprechen wir schon lange über völlig andere Befindlichkeiten. Ihr Argument ist allenfalls auf dem Land noch relevant, aber in den Städten wird der Verkehr der Zukunft nicht der sein, den Sie auf alle Ewigkeit zementieren wollen. Lassen Sie uns die Möglichkeit einer zukunftsfähigen Debatte nutzen.

Florian Utz (SP): *Ich bin ein wenig erstaunt, wie die SVP-Fraktion heute dauernd erwähnte, wie wichtig der historische Parkplatzkompromiss ist. Es war nämlich die SVP, die diesen Kompromiss immer bekämpfte. SP und FDP mussten sich viel Kritik für den Parkplatzkompromiss, der in der damaligen Zeit gute Dienste erwies und Zürich voranbrachte, anhören. Aber auch die Voten der FDP überraschen mich ein wenig. Bereits am 17. September 2003 kündete sie den historischen Parkplatzkompromiss. Ich zitiere aus einer Fraktionserklärung: «Zum nahe festgesetzten kommunalen Verkehrsplan soll deshalb das Volk seine Meinung abgeben können, weshalb die FDP das Referendum ergreifen wird. Lehnt das Volk die jetzige Revision ab, gilt vorerst weiterhin der alte Plan, den die FDP vor allem im Bereich der Parkierungspolitik so nicht mehr mitträgt.» Das wurde damals auch von der NZZ aufgenommen: «Geblieden ist der historische Parkplatzkompromiss, den die FDP und SVP aus dem Verkehrsplan draussen haben wollen, die Freisinnigen gehörten zu den Mitbegründern des Kompromisses, den sie jetzt aber für überholt halten.» Bereits 2003 hielt die FDP einen Kompromiss aus dem Jahr 1996 für überholt. Wir finden 22 Jahre nach Begründung des Kompromisses, dass dieser grundsätzlich richtig und bewährt ist, aber punktuell weiterentwickelt werden muss. Derartige Weiterentwicklungen schlug die FDP auch später vor und solche Vorschläge sind auch legitim. Der jetzige STR Michael Baumer sagte 2011 «Der Antrag der FDP forderte die komplette Streichung des Textes, um damit den historischen Kompromiss aufzuheben.» Die FDP tat mehrmals kund, dass sie den historischen Parkplatzkompromiss so gar nicht mehr will. Es ist legitim, dass die FDP ihn nach sieben Jahren überlebt findet. Wir stehen im Grundsatz immer noch hinter dem Kompromiss und wollen mit unserer Textänderung die Parkplatzstreichung der Grünen gestrichen haben. Denn auch wir finden, dass ein Parkplatz für das Gewerbe je nach Situation, Ort und Gewerbe einen Wert hat. Deshalb möchten wir einen vernünftigen Mittelweg gehen und den bewährten Kompromiss in gewissen Punkten weiterentwickeln.*

Michael Schmid (FDP): *Ich habe oft das Wort «Weiterentwicklung» gehört, aber ich glaube, auf Basis der «Weiterentwicklung» müssen wir nicht diskutieren. In einer Volksabstimmung sagte die Bevölkerung klar, es solle der historische Parkplatzkompromiss gelten. Der entscheidende Punkt ist aber, dass sich die Mobilität und die Mobilitätsströ-*

me entwickelt haben und neue Bedürfnisse entstanden. Das ist unbestritten. Es ist aber die Stärke des historischen Parkplatzkompromisses, solche Entwicklungen auch im Rahmen des Kompromisses aufzunehmen. Wenn man oberirdische Parkplätze abbauen will, müssen sie unterirdisch kompensiert werden. So konnte der Münsterplatz autofrei gemacht werden. Wir diskutierten zehn Jahre bis wir endlich den Kompromiss fanden, der vieles ermöglichte und auch weiterhin vieles ermöglichen könnte. Die Parkplätze auf dem Zähringerplatz könnten im Rahmen des historischen Parkplatzkompromisses aufgelöst werden, wenn man im Quartier abgestützte Lösungen findet. Ich hoffe, die SP erklärt gleich, ob sie zum historischen Parkplatzkompromiss steht und bereit ist, die Diskussion auf dieser Basis zu führen oder ob sie den Kompromiss über Bord werfen möchte. Die Diskussion kann und soll im Rahmen des Kompromisses, der sich über Jahrzehnte als Erfolgsrezept erwies, geführt werden.

Dr. Davy Graf (SP): Wir streichen einen Satz und möchten die Diskussion im Rahmen des Verkehrsrichtplans führen, der im Gemeinderat noch diskutiert wird. Es ist sicher der richtige Rahmen, um den Kompromiss weiterzuentwickeln. Für die hier aufliegenden drei Projekte braucht es noch keine Diskussion zum Parkplatzkompromiss. Nichtsdestotrotz ist die SP die einzige Fraktion, die immer hinter dem Kompromiss stand. Der Kompromiss förderte gute Entwicklungen in der Innenstadt. 2011 gab es unter anderem die GPK-Untersuchung, die in eine Parkhausfreikarte ausartete. Dieser Nebenschauplatz wird sicher wieder aktuell, wenn wir über die Parkhäuser sprechen. Die Forderung nach mehr Parkhäusern brachte den historischen Parkplatzkompromiss in den letzten Jahren zum Erliegen und es erstaunt mich deshalb, dass Sie jetzt hier mehr Parkhäuser fordern. Der Kompromiss will die Innenstadt eigentlich frei für die neu entstehenden Bedürfnisse der Fussgänger und Velorouten machen. Das Gewerbe braucht eine Grundlage für seine Geschäfte. Es darf auch nicht vergessen gehen, dass Dreiviertel des Umsatzes mit Personen, die mit dem ÖV oder zu Fuss kommen, gemacht wird. Die wahre Bedrohung des Gewerbes und des Detailhandels in der Innenstadt sind Mietzinserhöhungen und der unglaubliche Druck der Rendite, die sie abwerfen müssen. Dieser Druck lässt am Schluss keine Luft mehr für ein lebendiges Gewerbe und Detailhandel. Unsere Forderung der Erdgeschossnutzung wird immer als Eingriff in die Marktwirtschaft abgetan. Ich bin deshalb froh, haben wir jetzt einen Verbündeten gefunden, um diese Schraube anzuziehen. Beim Sechseläutenplatz sprang die FDP ab, weil eine Spur abgebaut wurde. Das war damals etwas enttäuschend, aber vielleicht gibt es ja jetzt die Möglichkeit, die Diskussion für die neuen Bedürfnisse zu öffnen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Mit der Textänderung formulierte die SP, dass sie den Kompromiss weiterentwickeln will. Was damit aber konkret gemeint ist, bleibt unklar. In diesem Fall glaube ich, dass «weiterentwickeln» ein Synonym für «aufweichen» ist, wobei wir damit nicht weit von einem Einknicken vor den Grünen entfernt sind. Es war die Rede von der Schaffung neuer Parkhäuser. Es gab auch das Projekt von Parkhäusern leicht versenkt am Seeufer entlang, das aber nicht verfolgt wurde, obwohl es wesentlich günstiger gewesen wäre als das heutige Operaparkhaus. Es gibt auch wegweisende Projekte im Ausland; Schweden kennt schon lange kleine Zentren mit genügend Parkhäusern. Ich ärgere mich, wenn man die Wissenschaft selektiv zitiert und erst noch falsch, wie dies Markus Knauss (Grüne) mit der Klimakarte eben machte. Auch bei der

Tempo-80-Beschränkung auf Autobahnen wegen des Feinstaubes ging man so vor. Man mass die Feinstaubbelastung vor und nach der Einführung von Tempo 80. Um die ceteris paribus-Klausel konstant zu halten, mass man montags. Der Wind verblies den Feinstaub und die Belastung war deshalb viel tiefer. Die tiefere Belastung hatte nichts mit der Temporeduktion, sondern alleine mit dem Wind zu tun. Das ist ein beliebtes Vorgehen der Grünen in Umweltthemen. Das Votum von Matthias Probst (Grüne) schockierte mich. Er behauptet kühn, nur ein toter Parkplatz sei ein guter Parkplatz. Dieser Satz kommt aus den Indianerkriegen der USA. Wir können uns nicht auf die Seite der Banditen stellen und lehnen die Motion deshalb ab.

Stephan Iten (SVP): *In der Textänderung ist wenigstens die Aufhebung der Parkplätze gestrichen. Das zeigt eine gewisse Vernunft der SP. Wir können der Textänderung trotzdem nicht zustimmen, weil sie die Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans fordert. Zusätzlich soll die Weisung kreditschaffend sein und Simone Brander (SP) betonte den autofreien Zähringerplatz. Es stört sich aber niemand an den parkierten Fahrzeugen, die Menschen flanieren an den Autos vorbei und das Zusammenspiel von Auto und Fussgänger funktioniert reibungslos. Es gibt also keinen Grund, diese Parkplätze aufzuheben. Die Mühlegasse ist eine wichtige Verbindung vom Stadttinnern in den Seilergraben. Man kann den Verkehr nicht einfach übers Bahnhofquai umleiten, weil man sonst das Verkehrschaos einfach umlagert. Man steht da schon heute ständig im Stau. Aus diesem Grund unterstützen wir die Textänderung nicht. Wir fordern keine zusätzlichen Parkhäuser. Die Parkgebühren sind exorbitant hoch und alleine mit Parkhäusern ist das Problem nicht gelöst. Wir werden nie auf die oberirdischen Parkplätze verzichten können.*

Pablo Bünger (FDP): *Simone Brander (SP) sagte, man solle den Markt von der Gemüsebrücke auf den Zähringerplatz verschieben. Weshalb verschiebt man ihn nicht auf dem Münsterhof? Das wäre erst noch näher und zentraler. Die wahre Absicht besteht in der Auflösung von Parkplätzen. Das ist aus meiner Sicht ein unehrliches Verhalten. Sie wollen den historischen Parkplatzkompromiss nicht weiterentwickeln, sondern aufheben. Man kann die sieben Parkplätze an der Lintheschergasse aufheben, aber die Lösung wäre die Planung eines Parkhauses. Für uns war Teil des Kompromisses, dass wir teure Parkhausgebühren akzeptieren müssen, wo ein oberirdischer Parkplatz eine massiv höhere Wertschöpfung zur Folge hat. Ich bitte die SP, diesen Deal zu respektieren und uns dafür entgegen zu kommen. Ein Kompromiss ist wie bereits gehört ein Deal zwischen zwei Polen – eine Weiterentwicklung ist aber eine reine Machtdemonstration. Auch wenn der Abbau von sieben Parkplätzen alleine noch nicht zu einer Verödung führen wird, werden als nächstes aber die Plätze an der Werdmühlestrasse oder der Talstrasse aufgehoben – einer nach dem anderen, damit der Widerstand gering bleibt. Dieses Vorgehen ist unehrlich und wird zu einer Verödung führen. Zu Dr. Davy Graf (SP): Entscheidend sind die fehlenden Frequenzen, die den Gewerbetreibenden die Bezahlung der Mieten erschwert. Das drängt die lokalen Gewerbehändler dazu aufzugeben und als Folge öffnet ein gesichtsloser H&M.*

Markus Knauss (Grüne) *ist mit der Textänderung einverstanden und ist nicht einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Es scheint, als ob wir bei Verkehrsde-*

13 / 13

batten schlicht und einfach eine andere Wahrnehmung der Stadt haben. Ich weiss nicht genau, an was das liegt. Sie nehmen die Veränderungen im öffentlichen Verkehr und bei den Velofahrenden nicht wahr und sehen nicht ein, dass immer weniger Personen ein Auto besitzen. Zum Thema Gewerbe: Auch wenn man im Internet vieles günstig kaufen kann, haben wir in der Stadt eine hohe Aufenthaltsqualität, die wir mit dieser Motion noch stärker erhöhen können. Im Citybereich hatten wir immer etwa 150 bis 200 Parkplätze zu viel und nochmals gleich viele im citynahen Bereich. Auch wenn es stimmt, dass sich die Zahlen senkten, hatten wir insgesamt während 20 Jahren 300 bis 400 Parkplätze zu viel. Der Stadtrat schrieb in seinem Geschäftsbericht zum Postulat des Zähringerplatzes, sie hätten nur noch 200 Reserveparkplätze und deshalb könne man den Zähringerplatz nicht autofrei machen. Das ist an Absurdität nicht zu überbieten. Wenn Sie heute die Motion ablehnen, halten Sie an einem alten Parkplatzkompromiss fest, den in den 90er-Jahren einige Parkplatzwächter miteinander aushandelten. Dynamisch ist das sicher nicht. Auch wenn wir nicht erfreut über die Textänderung der SP sind, werden wir sie annehmen. Uns ist es wichtig, dass auch im Rahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans eine offensive Debatte über Parkplätze in der Innenstadt geführt wird.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die zum Ziel hat, die Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrenden attraktiver zu machen. ~~Der dafür nötige Raum ist durch die Aufhebung von Parkplätzen zu gewinnen. Zu diesem Zweck ist auch der~~ Der kommunale Verkehrsrichtplan den neuen Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsströmen so ~~ist~~ entsprechend anzupassen, dass den Zufussgehenden und Velofahrenden mehr Raum zur Verfügung steht. Dabei sind insbesondere ein autofreier Zähringerplatz, eine attraktive Gestaltung der Zollstrasse für Fuss- und Veloverkehr, ein neuer attraktiver Stadtzugang vom Shop-Ville zum Globus auf der Lintheschergasse, die Realisierung von Velorouten sowie markant mehr Veloabstellplätze (für den allgemeinen Bedarf wie für den Bedarf von Veloverleihsystemen) sowie weitere Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Packet-Parks vorzusehen.

Die geänderte Motion wird mit 64 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat