

Substanzielles Protokoll 67. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 8. Juni 2011, 17:00 Uhr bis 19:05 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Joe A. Manser (SP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Verena Röllin (SP)

Substanzielles Protokoll: Doris Schibli

Anwesend: 117 Mitglieder

Abwesend: Marc Hohl (FDP), Alain Kessler (FDP), Gabriele Kisker (Grüne), Peter Küng (SP), Albert Leiser (FDP), Daniel Meier (CVP), Mirella Wepf (SP), Rebekka Wyler (SP)

Der Rat behandelt aus der vom Präsidenten erlassenen, separat gedruckten Tagliste folgende Geschäfte:

- | | | | |
|----|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | 2005/551 | * Weisung vom 18.05.2011:
Motion von Bernhard Piller (Grüne) und Mario Mariani (CVP)
betreffend Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg vom
Hardplatz bis Bucheggplatz, Bericht und Abschreibung | VTE |
| 3. | 2011/154 | * Weisung vom 18.05.2011:
Geomatik + Vermessung, Grenzmutation Hardturm mit
Anpassung der Stadtkreisgrenze | VTE |
| 4. | 2011/155 | * Weisung vom 18.05.2011:
Schulamt, Herabsetzung des Grenzbetrags gemäss Art. 8 Abs.
2 der Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung
in der Stadt Zürich von Fr. 120 000.– auf Fr. 100 000.– | VSS
VS |
| 5. | 2011/168 | * Weisung vom 25.05.2011:
Zusatzkredite I. Serie 2011 | STR |
| 6. | 2011/161 | * Postulat von Marcel Savarioud (SP) vom 18.05.2011:
E Areal des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf, Erhalt als
strategische Landreserve für Sondernutzungen im Interesse der
gesamten Bevölkerung | STP |
| 7. | 2011/126 | * Postulat von Marcel Schönbächler (CVP) und Daniel Meier
E/A (CVP) vom 13.04.2011:
Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der
Limmatstrasse zwischen Limmatplatz und Escher-Wyss-Platz | PV |

8. [2009/500](#) Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss), Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten «Historischen Kompromisses»

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Persönliche Erklärung:

Walter Angst (AL) verliest eine persönliche Erklärung zum Umbau der Badeanstalt Oberer Letten.

Geschäfte

1383. **2005/551**
Weisung vom 18.05.2011:
Motion von Bernhard Piller (Grüne) und Mario Mariani (CVP) betreffend Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg vom Hardplatz bis Bucheggplatz, Bericht und Abschreibung
- Zuweisung an die SK PD/V gemäss Beschluss des Büros vom 6. Juni 2011
1384. **2011/154**
Weisung vom 18.05.2011:
Geomatik + Vermessung, Grenzmutation Hardturm mit Anpassung der Stadtkreisgrenze
- Zuweisung an die SK TED/DIB gemäss Beschluss des Büros vom 6. Juni 2011
1385. **2011/155**
Weisung vom 18.05.2011:
Schulamts, Herabsetzung des Grenzbetrags gemäss Art. 8 Abs. 2 der Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Zürich von Fr. 120 000.– auf Fr. 100 000.–
- Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 6. Juni 2011
1386. **2011/168**
Weisung vom 25.05.2011:
Zusatzkredite I. Serie 2011
- Zuweisung an die RPK gemäss Beschluss des Büros vom 6. Juni 2011

1387. 2011/161

**Postulat von Marcel Savarioud (SP) vom 18.05.2011:
Areal des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf, Erhalt als strategische Landreserve für Sondernutzungen im Interesse der gesamten Bevölkerung**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Stadtpräsidentin namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Namens der FDP-Fraktion stellt Roger Tognella (FDP) den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Marcel Savarioud (SP) vom 25. Mai 2011 (vergleiche Protokoll-Nr. 1343/2011)

Die Dringlicherklärung wird von 46 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum (63 Stimmen = Mehrheit der Ratsmitglieder gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR) nicht erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

1388. 2011/126

**Postulat von Marcel Schönbächler (CVP) und Daniel Meier (CVP) vom 13.04.2011:
Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Limmatstrasse zwischen Limmatplatz und Escher-Wyss-Platz**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Marcel Schönbächler (CVP) vom 25. Mai 2011 (vergleiche Protokoll-Nr. 1342/2011)

Die Dringlicherklärung wird von 60 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum (63 Stimmen = Mehrheit der Ratsmitglieder gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR) nicht erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

1389. 2009/500

Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss), Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten «Historischen Kompromisses»

In Zustimmung zum Beschlussantrag GR Nr. 2009/421 der FDP-, CVP- und der EVP-Fraktionen erteilte der Rat mit Beschluss Nr. 5047 vom 4. November 2009 der Geschäftsprüfungskommission folgenden Auftrag:

Die GPK wird beauftragt, die in den Medien erhobenen Vorwürfe über die inkorrekte Umsetzung des sogenannten "historischen Parkplatz-Kompromisses" im vom Volk beschlossenen Verkehrsplan zu untersuchen und dem Gemeinderat einen Bericht vorzulegen, aus dem hervorgeht, ob der GR-Beschluss mit dem "Parkierungskonzept" (kurz Historischer Parkplatz-Kompromiss genannt) inhaltlich und formal korrekt umgesetzt worden ist und ob die gesetzlich vorgeschriebenen Zuständigkeiten eingehalten wurden.

Insbesondere soll abgeklärt werden, ob Prozesse vorhanden und geeignet sind, diese Vorgabe zu überprüfen und ob der "Kompromiss" im Resultat korrekt umgesetzt wurde.

Zudem soll überprüft werden, ob der verabschiedete Text in der Verwaltung wortgetreu umgesetzt wird, oder ob abweichende Versionen bestehen und ob der Text in der Öffentlichkeit korrekt wiedergegeben wurde.

Darüber hinaus soll geprüft werden, ob die Ausschreibungen über die Aufhebung der Parkplätze so waren,

dass ein vom Abbau Betroffener sich über die Tragweite der Ausschreibung im Klaren sein musste und ob der individuelle Rechtsschutz gewährleistet war.

Es liegen folgende Dokumente vor:

- Bericht der GPK vom 30. Mai 2011
- Stellungnahme des Stadtrates vom 25. Mai 2011

Die Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission (GPK) begründet die Anträge der GPK.

(Fraktionserklärungen siehe Protokoll-Nrn. 1390 – 1396)

An den nachfolgenden Fraktionserklärungen werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1390. 2011/191

Erklärung der SP-Fraktion vom 08.06.2011: Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss)

Namens der SP-Fraktion verliest Min Li Marti (SP) folgende Fraktionserklärung:

Unberechtigtes Misstrauen - verbesserungswürdige Kommunikation:

Der heute zur Diskussion stehende GPK-Bericht zeigt, dass es in den fast 20 Jahren, in denen das Regelwerk zur Handhabung der Anzahl öffentlicher Parkplätze in der City und in citynahen Gebieten angewendet wird, zu keinem Parkplatzabbau gekommen ist - im Gegenteil hat sich die Zahl der öffentlichen Innenstadt-parkplätze sogar leicht erhöht. Deshalb muss die Stadt Zürich keine neuen Parkplätze schaffen, um den historischen Kompromiss einzuhalten. Im Gegenteil könnten sogar einige wenige oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wenn dies nötig ist, um wichtige Infrastrukturbauten wie etwa Velowege realisieren zu können.

Alles in allem zeigt der GPK-Bericht klar auf, dass die Stadt Zürich sorgfältig und verantwortungsvoll mit dem öffentlichen Grund umgeht. Das politisch instrumentalisierte Misstrauen gegenüber dem Stadtrat, das Auslöser der aufwändigen Arbeiten der GPK war, erweist sich als ebenso unbegründet wie einseitig.

Der Bericht der GPK stärkt die Auffassung der SP, dass der historische Parkplatzkompromiss nach wie vor eine praktikable politische Regelung ist, die überdies von breiten Bevölkerungsschichten mitgetragen wird. Immerhin hiess die Stimmbevölkerung den Kompromiss im Rahmen der Abstimmung über den kommunalen Verkehrsplan mit überaus deutlicher Mehrheit gut. Der Versuch, den historischen Kompromiss durch Missbrauchs- oder Amtsanmassungsunterstellungen zu diskreditieren, erweist sich als Schaumschlägerei und lenkt von den wahren Problemen, die wir in unserer Stadt mit dem Verkehr haben, ab.

Die SP-Fraktion teilt allerdings die im Bericht geäusserte Einschätzung, dass die stadträtliche Kommunikation hinsichtlich der Umsetzung des Kompromisses verbesserungsbedürftig ist. Entsprechend unterstützen wir die hierzu geäusserten Empfehlungen der GPK. Mit Blick auf die Freiausparkkarten ist die SP der Meinung, dass sie zu Recht nicht in die relevante Zählung einbezogen wurden. Wir betonen aber, dass es sich hier um einen Nebenschauplatz handelt, auf den die Diskussion nun wohl mangels anderer Konfliktpunkte gerichtet wird.

Die SP-Fraktion hofft, dass es mit dem Abschluss der heutigen Debatte und der Kenntnisnahme vom GPK-Bericht gelingen wird, wieder zu den wirklich wichtigen Fragen überzugehen. Denn selbstredend liegt auch uns daran, dass Gewerbetreibende und ihre Kundinnen und Kunden in der Stadt Zürich gedeihliche Bedingungen vorfinden. Gerade deshalb ist dem Parkplatzthema aber nicht mit Erbsenzählerei, sondern mit einer vernünftigen Gesamtsicht auf die Verkehrsproblematik in der Stadt zu begegnen. Dazu gehört es, den tatsächlichen wirtschaftlichen Nutzen der Kundenparkplätze richtig einzuschätzen – dieser wird heute überbewertet. Und es ist die Frage zu stellen, ob es nicht sowohl dem Gewerbe als auch der Bevölkerung mehr nützt, wenn weitere Anreize geschaffen werden, in der Stadt auf das Auto zu verzichten. Was sicher ist: Das Parkplatzangebot und damit den Autoverkehr in der Stadt weiter auszuweiten ist angesichts der beschränkten Platzverhältnisse ein falscher Weg und widerspricht den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft, denen sich die Stimmberechtigten in der Stadt Zürich sowie Gemeinderat und Stadtrat verpflichtet haben.

1391. 2011/192

**Erklärung der SVP-Fraktion vom 08.06.2011:
Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss)**

Namens der SVP-Fraktion verliest Mauro Tuena (SVP) folgende Fraktionserklärung:

Tritt ans Schienbein des Stadtrats durch die GPK:

Letzten Montag legte die Geschäftsprüfungskommission des Gemeinderates (GPK) ihren abschliessenden Bericht zur Umsetzung des „Historischen Parkplatzkompromisses“ vor. Heute beraten wir ihn in diesem Parlament. Der Auftrag hierfür gab der Gesamtrat - gegen die Stimmen der SP - am 4. November 2009. Die SVP verlangte dazumal die Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) mit weit mehr Kompetenzen als eine GPK, leider erfolglos.

Wie die GPK mit Befremden feststellt, wurden die seitens der IG Pelikan monierten wesentlichen Änderungen des Textes im Kommunalen Verkehrsplan, insbesondere die Kompensationspflicht bei der Aufhebung von Parkplätzen für einen Grossteil der Stadt 2001 einfach gestrichen. Die Unterschiede der Versionen von 1996 beziehungsweise 2001 wurden dazumal weder im Gemeinderat noch in der zuständigen Kommission diskutiert.

Für die SVP ist es unerklärlich, wieso die GPK dies lediglich mit Befremden gegenüber dem Stadtrat zur Kenntnis nimmt. Vielmehr stellt sich die Frage, wer dies dazumal veranlasst hat und mit welchen Kontrollmechanismen solche Machenschaften in Zukunft generell verhindert werden können. Nur so kann die Gewaltentrennung zwischen einer Exekutiven und einer Legislative gewährleistet sein. Dies z. B. hätte eine parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) klar abhandeln können. Die GPK verpasste es jedoch sträflich, in diesem Punkt griffige Empfehlungen an die Adresse des Stadtrates abzugeben. Die SVP verlangt vom Stadtrat diesbezüglich, in Zukunft sämtliche von ihm eingebrachten Neuerungen einer Vorlage gegenüber der alten Version dem Parlament synoptisch dargestellt vorzulegen.

Die SVP unterstützt aber fünf Empfehlungen der GPK beziehungsweise eine Minderheitsempfehlung an den Stadtrat. Die SVP erwartet von der Stadtzürcher Regierung, diese ernst zu nehmen und entsprechend sämtliche Empfehlungen innert kürzester Frist umzusetzen.

- Freihausparkplätze, generell mit einem festen Mietvertrag geregelt, sind logischerweise fest vermietete Parkplätze und dürfen daher in der Parkplatzbilanz nicht als kundenorientierte Parkplätze gezählt werden. Diese werden meist von Mietern genutzt, die für das Gewerbe keine Umsätze generieren. Diese in der Parkplatzbilanz der Stadt Zürich dementsprechend zu viel gezählten Parkplätze, immerhin ungefähr deren 430, sind gemäss dem historischen Parkplatzkompromiss in der City umgehend zu erstellen - oberirdisch notabene.
- Parkplätze, welche durch Baustellen belegt sind, müssen in nächster Umgebung kompensiert werden.
- Parkplätze, die generell Zweck entfremdet wurden, zum Beispiel durch Laubabfälle, Mulden, Container, Zirkusse, etc., sind ebenfalls in unmittelbarer Nähe 1:1 zugunsten von kundenorientierten weissen Parkplätzen zu kompensieren.
- Die Definition der Gebiete (City- und Citynah) muss offen und transparent dargelegt werden. Diese Definition ist festgelegt und darf vom Stadtrat nicht nach Belieben geändert werden, zum Beispiel durch Verschieben der Gebietsgrenzen.
- Der Stadtrat muss jährlich eine transparente und für jedermann verständliche und ersichtliche Parkplatzbilanz für die City und Citynahen Gebiete vorlegen. Dabei müssen besucher- und kundenorientierte Parkplätze genau bezeichnet werden. Diese Bilanz wurde, obwohl sie Bestandteil des historischen Parkplatzkompromisses war, seit 1990 nicht erstellt beziehungsweise öffentlich zugänglich gemacht. Durch das periodische Vorlegen einer solchen Bilanz hätten all diese Unannehmlichkeiten vermieden werden können.

Temporäre Ersatzparkplätze sind sehr kostengünstig erstellbar, es werden keine teuren Bauten benötigt. Hierfür ist lediglich etwas Farbe oder allenfalls gutes, weisses Klebeband nötig. Das benachbarte Ausland gibt hierfür ein Musterbeispiel ab.

Generell ist festzustellen, dass seit 1990 oberirdische "Premiumparkplätze" eliminiert wurden (328) und dafür "minderwertige Parkplätze" in Parkhäusern (405, inklusive Freihausparkplätze!) geschaffen wurden. Anzumerken ist, dass gemäss einer Studie der Stadt Zürich ein oberirdischer Parkplatz dem Gewerbe durchschnittlich einen jährlichen Umsatz von 328'477 Franken einbringt, ein Parkplatz in einem Parkhaus lediglich deren 166'268 Franken. Pro Jahr sind das Mindereinnahmen alleine in der Zürcher City von 40.4 Millionen Franken durch das Verschieben von oberirdischen zu unterirdischen Parkplätzen. Das ist eine katastrophale Entwicklung!

Für die SVP ist klar, dass diese für das Gewerbe schädliche Entwicklung sofort gestoppt werden muss. Wo möglich sind zwingend oberirdische, kundenorientierte Parkplätze zu erstellen. Die Kompensation der fälschlicherweise mitgezählten Freihausparkplätze muss oberirdisch erfolgen. Der Stadtrat hat die Pflicht,

für das lokale Gewerbe optimale Rahmenbedingungen bereitzustellen. Fehlen diesem dringend benötigte Umsätze, wird es sich aus der City zurückziehen. Die Folgen wären fatal.

1392. 2011/193

**Erklärung der FDP-Fraktion vom 08.06.2011:
Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss)**

Namens der FDP-Fraktion verliest Roger Tognella (FDP) folgende Fraktionserklärung:

Gewerbefeindliche Auslegung des historischen Parkplatzkompromisses rasch korrigieren:

Der von der GPK präsentierte Bericht zum Parkierungskonzept macht für die FDP klar, dass die im Herbst 2009 durch Stadträtin Ruth Genner gemachte Aussage, wonach der historische Kompromiss korrekt umgesetzt werde, nicht korrekt war. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) liess damals in einer Medienmitteilung mit dem Titel „Nicht zu wenige, zu viele Parkplätze in der Zürcher Innenstadt“ durch den Stadtrat im Herbst 2009 mit bemerkenswerter Selbstgerechtigkeit verkünden, der historische Kompromiss werde korrekt umgesetzt. Dies ist nun, gemäss dem GPK Bericht, erstens in Bezug auf den Umgang mit Freihausparkkarten zu korrigieren und zweitens in Bezug auf temporär, insbesondere wegen Baustellen und Zweckentfremdung, aufgehobene Parkplätze.

Beim historischen Parkplatzkompromiss geht es nicht um irgendwelche Parkplätze. Es geht um besucher- und kundenorientierte Parkplätze in der City und den citynahen Gebieten. Diese Feststellung ist nicht nur für die Umsetzung durch die Verwaltung entscheidend, sie sollte auch für die politische Diskussion zentral sein. Für die FDP sind nicht ideologische Glaubensbekenntnisse, „Anti-Auto“ oder „Freie Fahrt für freie Bürger“ das Thema, sondern die Einsicht, dass besucher- und kundenorientierte Parkplätze einen wichtigen Standortfaktor darstellen, womit in unserer Stadt Wertschöpfung generiert wird, Arbeitsplätze geschaffen und erhalten werden. Während die Parkhäuser in der Innenstadt durchschnittlich 166'000 Franken Jahresumsatz generieren, sind die oberirdischen mit 328'000 Franken erwiesenermassen für das Gewerbe doppelt so wichtig. Die Parkierung in der Innenstadt ist somit eine nach wie vor wichtige Trägerin des Gewerbes.

Parkplätze, welche durch Inhaber von Freihausparkkarten oder als Folge von Baustellen belegt werden, sind keine besucher- und kundenorientierte Parkplätze, weil sie für Besucher und Kunden schlicht und einfach nicht verfügbar sind. Die FDP nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass der Stadtrat dies in Bezug auf baustellenbedingt aufgehobene Parkplätze nun ausdrücklich anerkannt hat. Wir gehen davon aus, dass sich damit in Zukunft mühsame Auseinandersetzungen wie bei der Sechseläutenwiese vermeiden lassen, als sich der Stadtrat erst auf massiven Druck der FDP zu einer Ersatzlösung durchringen konnte. Überdies ist rasch eine Praxis einzuführen, welche verhindert, dass besucher- und kundenorientierte Parkplätze wegen Freihausparkkarten im wahrsten Sinne des Wortes „aus dem Verkehr gezogen“ werden.

Forderung nach mehr Transparenz in der TED-Informationspolitik:

Die FDP ist befremdet darüber, dass der Stadtrat den Gestaltungsraum zu Ungunsten des Gewerbes auslegte und fordert, diese Haltung umgehend zu korrigieren. Dass die entsprechenden Informationen erst auf Grund umfangreicher Abklärungen der GPK und der IG Pelikan nachvollziehbar dargelegt wurden, schadet dem Vertrauensverhältnis zwischen Legislative und Exekutive. Offenbar ist transparente Informationspolitik für das TED ein Fremdwort.

1393. 2011/194

**Erklärung der Grüne-Fraktion vom 08.06.2011:
Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss)**

Namens der Grüne-Fraktion verliest Markus Knauss (Grüne) folgende Fraktionserklärung:

Historischer Kompromiss: korrekt umgesetzt - aber ein Auslaufmodell:

Die GPK hatte den Auftrag, die Umsetzung des „Historischen Kompromisses“ zu überprüfen, der letztmals im kommunalen Verkehrsplan festgehalten und vom Volk am 8. Februar 2004 deutlich gutgeheissen wurde. Der GPK-Bericht ist in seinen abschliessenden Bemerkungen klar und eindeutig: Die Festlegungen und Massnahmen, die Stadtrat und Stadtverwaltung zur Umsetzung des politischen Auftrags, getroffen haben, sind „nachvollziehbar und sachgerecht“. Es wurde somit „nicht missbräuchlich gehandelt.“

Natürlich kann man sich fragen, ob es gerechtfertigt ist, derart viel Aufwand in eine politische Überprüfung zu investieren - immerhin brauchte die GPK nach den aufwändigen Untersuchungen der Verwaltung noch einmal 19 Sitzungen, um ihren Bericht zu erarbeiten - obwohl schon der Bericht des Tiefbauamtes kaum

mehr Fragen offen gelassen hatte. Wir sind allerdings der Meinung, dass es sich nach so viel organisierter Unzufriedenheit durchaus rechtfertigt, den Sachverhalt klar zu stellen.

Die GPK hat neben der klaren Stellungnahme zur Umsetzung insgesamt noch verschiedene Punkte diskutiert und u.a. zu zwei Punkten Empfehlungen abgegeben:

Freihausparkkarten: diese haben mit dem physischen Gut „Parkplätze“, also auch mit dem Historischen Kompromiss, nichts zu tun. Es handelt sich lediglich um eine Bewirtschaftungsform von Parkplätzen, die Parkhausbetreiber ergriffen haben, um ihre Parkplätze offenbar rentabler zu machen. Sollte der Stadtrat aus den widersprüchlichen Empfehlungen der GPK dennoch Handlungsanleitungen ableiten, so kann das allerdings nur bedeuten, dass die Freihausparkkarten abgeschafft werden; ausgeschlossen sind mehr Parkplätze. Deren Aufhebung ist im „Urania“ und in der „Hohen Promenade“ als städtische Parkhäuser problemlos möglich, in der „Gessnerallee“ kann das, gestützt auf die Baubewilligung, verfügt werden.

Ebenfalls war immer schon ein Teil der Parkplätze in der Innenstadt baustellenbedingt oder aus anderen Gründen nicht nutzbar. Sollte der Stadtrat die Empfehlung der GPK umsetzen, dass Parkplätze bei „wesentlichen baustellenbedingten Abweichungen“ oder auch bei anderen Nutzungen zu kompensieren seien, so wird das ohnehin teure Bauen in der Stadt Zürich noch einmal teurer. Für den temporären Ersatz solcher Parkplätze gilt das Verursacherprinzip, staatliche Subventionen für private Bautätigkeit schliessen wir explizit aus. Damit hätten sich aber die Ladenbesitzer einseitig gegen die Bauwilligen in dieser Stadt durchgesetzt.

Die Grünen haben den Historischen Kompromiss nie unterstützt, allerdings weil wir der Meinung waren und immer noch sind, dass es zu viele Parkplätze in der Innenstadt hat und dass es nicht angeht, dass Stadt und Kanton Zürich Milliarden von Franken in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investieren, während sich die Umwelt-, die Luft- und die Lärmsituation für die Stadtzürcher Bevölkerung nicht verbessert. Und auch die Ladenbesitzer müssen sich fragen, ob nicht deutlich höhere Parkgebühren, statt mehr Parkplätze, mehr Nutzen bringen.

Für die Grünen ist klar: wir wollen unserer Bevölkerung, aber auch allen, die diese Stadt besuchen und hier arbeiten, eine ökologische Zukunft sichern. Eine grüne Stadt kommt mit sehr viel weniger Autoverkehr und Parkplätzen aus und floriert dennoch. Darauf arbeiten wir mit aller Kraft hin. Wir akzeptieren den Bericht der GPK und verdanken die grosse Arbeit. Weil für uns aber klar ist, dass wir die Empfehlungen sicher nicht mit unterstützen, nehmen die Grünen den Bericht einfach nur zur Kenntnis. Eine Zustimmung unsererseits braucht es nicht.

1394. 2011/195

Erklärung der GLP-Fraktion vom 08.06.2011: Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss)

Namens der GLP-Fraktion verliest Gian von Planta (GLP) folgende Fraktionserklärung:

Historischer Parkplatzkompromiss als taugliches Mittel zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, welches auch die Interessen des Gewerbes berücksichtigt:

Die glp erachtet den Historischen Parkplatzkompromiss weiterhin als ein Instrument, welches verschiedenen Interessen gerecht wird.

Es ist eine Tatsache, dass gewisse Geschäfte auf Parkplätze angewiesen sind: Ein neu gekaufter Balkontisch lässt sich mit dem Auto – ob dem eigenen oder mit Mobility – nun mal sehr viel einfacher transportieren als mit dem Tram. Weiter ist bekannt, dass es gewisse Kunden „nie lernen“ und ihre Pelzmäntel weiterhin mit dem Auto an der Bahnhofstrasse einkaufen wollen. Andererseits ist aber auch offensichtlich, dass das Einkaufen auf autofreien Flaniermeilen viel angenehmer ist, und dass eine Stadt attraktiver wird, wenn nicht alle Strassen und Plätze mit Autos überstellt sind.

Die Verlagerung von oberirdischen Strassenparkplätzen in Parkhäuser ist daher zu begrüssen. Dies jedoch nicht nur in der City und den citynahen Gebieten, sondern auf allen städtebaulich wichtigen Plätzen und Strassen, insbesondere auch rund um die verschiedenen Stadtbahnhöfe. Entsprechend sollte der Historische Parkplatzkompromiss auch in anderen Gebieten angewendet werden. Die glp hält daher – vorerst - am Historischen Parkplatzkompromiss fest.

Eine verabschiedete Regelung soll auch korrekt umgesetzt werden. Die glp begrüsst daher die Untersuchung der in den Medien verbreiteten Vorwürfe der IG Pelikan durch die GPK. Den Ergebnissen der Untersuchung wie auch den meisten Empfehlungen der GPK schliesst sich die glp an, sie wird den Bericht deshalb heute zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Zu den „Fälschungsvorwürfen“ bzw. den Änderungen im Text des Historischen Parkplatzkompromisses zwischen 1990 und 2004 hält die glp fest, dass es sich ihres Erachtens bei diesem Vorgang um die Hauptaufgabe einer Legislative handelt: Das Parlament und auch das Volk passen ständig Gesetzestexte an und verabschieden neue Wortlaute. Normalerweise wird jedoch auf die Änderung hingewiesen, und es wird

erläutert, weshalb die Änderung vorgenommen wurde. Das ist in diesem Fall nicht geschehen und entsprechend stossend. Es handelt sich dabei aber nicht um irgendeine Art „Fälschung“: sowohl dem Gemeinderat wie dem Souverän lagen die zu verabschiedenden, neuen Textpassagen vor.

Parkplätze, die aufgrund von Baustellen nicht zur Verfügung stehen, im Sinne des Kompromisses zu kompensieren, da „besucher- und kundenorientierte“ Parkplätze nur diejenigen Parkplätze sind, „bei denen eine reelle Chance besteht, einen freien Abstellplatz zu finden“ ist prinzipiell korrekt. Es wäre aber auch nicht sachgerecht, jeden Parkplatz, der für ein paar Tage nicht zur Verfügung steht, sogleich zu kompensieren. Daher ist es richtig, dass nur wesentliche Änderungen der Anzahl oder wesentliche zeitliche Einschränkungen kompensiert werden sollen.

In Bezug auf die Freihausparkkarten teilt die glp weder die Meinung des Teils 1 der GPK, welche die Freihausparkkarten als irrelevant betrachten, noch diejenige des Teils 2 der GPK, der alle jeweils ausgegebenen Freihausparkkarten kompensieren will. Will man am Instrument der Freihausparkkarten festhalten, müssen diese zumindest teilweise berücksichtigt werden. Entsprechend empfiehlt die glp dem Stadtrat, den Vorschlag seines Mitglieds in der GPK aufzunehmen, wonach ein Teil dieser Freihausparkkarten kompensiert werden sollte.

1395. 2011/196

Erklärung der CVP-Fraktion vom 08.06.2011: Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss)

Namens der CVP-Fraktion verliest Christian Traber (CVP) folgende Fraktionserklärung:

Klarheit geschaffen:

„Endlich Klarheit im Zahlenwirrwarr“ war der Titel und gleichzeitig die Forderung unserer Fraktionserklärung vom November 2009. Wir verlangten gemeinsam mit EVP und FDP eine Untersuchung der Vorwürfe durch die GPK. Der nun vorliegende Bericht bringt Licht ins Dunkel und lässt folgende Schlussfolgerungen zu:

- Die Differenzen bei der Anzahl der Parkplätze liegen nicht in der absoluten Anzahl, sondern in der unterschiedlichen Zählweise der einzelnen Parkplatzkategorien. Die Definition des Perimeters ist dabei seit 1990 gleich geblieben.
- Eine Regelung betreffend baustellenbedingt aufgehobenen Parkplätzen und das definieren der Handhabe der Freihausparkkarten wurde schlicht vergessen.
- Stossend ist, dass der ursprüngliche Text der Version 1996 – auch wenn die Abweichung materiell marginal ist – still und ohne grosse Bemerkungen mit dem stadträtlichen Antrag 2001 abgeändert worden ist.

Für die Fraktion der CVP ist der historische Parkplatz-Kompromiss nicht verhandelbar. Eine Lockerung - auf welche Seite auch immer - würde zu Grabenkämpfen führen, die der Sache in keiner Weise dienen. Ohne Zweifel hat der Kompromiss in den letzten Jahren dazu geführt, dass Innenstadträume massgeblich attraktiver gestaltet und von Parkplätzen befreit werden konnten.

Die CVP erwartet vom Stadtrat, dass er die Empfehlungen der GPK rasch angeht und insbesondere eine Regelung für die baustellenbedingt aufgehobenen Parkplätze und die Freihausparkkarten – die die Anzahl der verfügbaren besucher- und kundenorientierten Parkplätzen reduzieren – umsetzt.

Des Weiteren erwartet die Fraktion der CVP, dass der Stadtrat zukünftig offener und ehrlich über die Parkplatz-Situation informiert. Damit trägt er zu einer Versachlichung der Diskussion bei, was am Schluss im Interesse der Geschäftsbesitzer, der Gewerbetreibenden, der Automobilisten und den Fussgängern ist.

1396. 2011/197

Erklärung der AL-Fraktion vom 08.06.2011: Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss)

Namens der AL-Fraktion verliest Alecs Recher (AL) folgende Fraktionserklärung:

Erbsen gezählt, nix gefunden:

Mit viel Getöse inszenierte vor zwei Jahren die IG Pelikan, sekundiert von der bürgerlichen Politik, ihr Lamento gegen den Stadtrat. Heftige Vorwürfe wie eigenmächtige Gesetzesänderungen am zuständigen Gemeinderat vorbei und Nichteinhalten des historischen Parkplatzkompromisses machten die Runde. Nun

zeigt der GPK Bericht das, was wir bereits damals versuchten zu erklären: der Gemeinderat selbst hatte die Änderungen beraten und bewusst verabschiedet. Bei einer Abstimmung über Gesetzesartikel, zu denen sogar noch Änderungsanträge gestellt werden, darf man davon ausgehen, dass sie auch mit dem bisherigen Text verglichen wurden. Genauso in Luft aufgelöst haben sich die Vorwürfe der falschen Auslegung der citynahen Gebiete und der Manipulation der Anzahl Parkplätze.

Wir waren noch nie begeistert von dem Deal, den FDP und SP in den 90ern so unglaublich vernünftig fanden. Eine erstarrte (Verkehrs-)politik entspricht nicht dem änderungsreichen Charakter einer Stadt. Dennoch freut es uns, dass die GPK zu dem Schluss gekommen ist, dass der Stadtrat rechtskonform gehandelt hat in der Umsetzung. Kein gutes Zeugnis bekommt das TED für die Kommunikation, insbesondere die Dokumentation der vorberatenden Kommission. Dieser Einschätzung schliessen wir uns an. Doch vergessen Sie nicht: es ist auch unsere Aufgabe als ParlamentarierInnen, die begrabenen Hunde in einer Vorlage aufzuspüren.

Um dem GPK-Bericht doch noch eine grundsätzliche politische Debatte über Sinn und Unsinn von Parkplätzen angedeihen zu lassen, werden wir heute wohl viel über den Ersatz baustellenbedingt aufgehobener Parkplätze und die Anrechnung von Freiausparkkarten um die Ohren geschlagen bekommen. Viel bereits viel, viel gehört.

Eine allgemeine Regelung für Baustellen ist wenig sinnvoll, Augenmass der Regierung und ein Abwägen im Einzelfall unter Einbezug der betroffenen Kreise halten wir für angebrachter. Die Freiausparkkarten sind sozusagen Jahresabos für die Parkhausnutzung und nicht ein Anspruch auf einen Platz oder die Zuweisung eines bestimmten Platzes. Daher schliessen wir uns der logischen Folgerung des Stadtrates an, dass es sich dabei um Parkplätze handelt, die mitzuzählen sind.

Persönliche Erklärungen:

Peter Anderegg (EVP) verliest Namens der EVP-Parlamentariergruppe eine Erklärung zum Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss).

Christoph Spiess (SD) verliest Namens der SD-Parlamentariergruppe eine Erklärung zum Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss).

1389. 2009/500

Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss), Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten «Historischen Kompromisses»

(Fraktionserklärungen siehe Protokoll-Nrn. 1390 – 1396)

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartments Stellung.

STR Ruth Genner: *Der Stadtrat nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass laut GPK das Tiefbauamt den historischen Kompromiss korrekt umgesetzt hat. Der Kompromiss ist ein wirksames Instrument für eine nachhaltige Mobilitätspolitik und die Gestaltung einer attraktiven Innenstadt. Man kann die Anzahl Parkplätze verschieden zählen. Mit der Studie zur wirtschaftlichen Bedeutung der Parkplätze liefert das Tiefbauamt Fakten, die zeigen, dass wir differenziert hinschauen müssen, wo sich welche Parkplätze befinden und wie sie gebraucht werden. Wir werden Umsatzzahlen, wie sie vom Fussgänger- und vom öffentlichen Verkehr generiert werden, erheben. Bei der Revision des kommunalen Verkehrsplans liegt es an Ihnen, wie Sie mit dem historischen Kompromiss weiterfahren. Ich nehme die Kritik an der Kommunikation entgegen, halte aber fest, dass wir vor der Arbeitsaufnahme der GPK einen Bericht für den Gemeinderat erstellt und den Perimeter des historischen Kompromisses im Internet aufgeschaltet haben. Sie geben dem Stadtrat zwei Jahre Zeit, um sich mit den Empfehlungen der GPK auseinanderzusetzen und Bericht zu erstatten. Der Stadtrat hat den Auftrag erteilt, eine Regelung für die baustellenbedingten Aufhebungen von Parkplätzen zu suchen. Wir werden diese Regelung unverzüglich anpacken. Zuerst werden wir erheben, wie oft Parkplätze durch*

Baustellen besetzt sind und wie man Ersatzparkplätze schaffen kann. Die Empfehlungen zu den Freihausparkkarten haben wir zu Kenntnis genommen. Ich hoffe, heute von Ihnen Konkreteres dazu zu hören, denn es liegen drei verschiedene Empfehlungen vor.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Katrin Wüthrich (SP): *Der Stadtrat hat aufgrund der von der Verwaltung ausgearbeiteten Grundlagen den historischen Kompromiss umgesetzt, an dessen Praxis festgehalten und nicht missbräuchlich gehandelt. Es wäre jedoch wünschenswert gewesen, wenn von Beginn an eine transparentere Darstellung und ein kritikfähigerer Umgang mit der eigenen Praxis vorhanden gewesen wären. Die Differenzen zwischen der IG Pelikan und der Stadtverwaltung sind aufgrund unterschiedlicher Auslegungen des Gebietes und des Begriffs "kunden- und besucherorientierte Parkplätze" entstanden. Ich bitte Sie, der Mehrheit der GPK zu folgen und den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.*

Roger Bartholdi (SVP): *Der Antrag der SVP vom 23. September 2009, eine parlamentarische Untersuchungskommission mit acht klaren Aufträgen zu bilden, wurde abgelehnt. Die GPK hat gute Arbeit geleistet, doch eine PUK hätte umfassendere und detailliertere Untersuchungen durchführen können, so zum Beispiel zu folgenden Punkten: Wurde der Gemeinderatsbeschluss von 1990 respektive 1996 eigenmächtig verändert? Wird die Parkplatzbilanz transparent aufgezeigt? Wird die Kompensationspflicht erfüllt? Wurden die Bedürfnisse der Ladengeschäfte und Besucher berücksichtigt, Fussgänger- und Grünbereiche in den freigewordenen Flächen gestaltet? Man hätte sich zudem auch dem Rechtsschutz der Betroffenen widmen können. Bei der Untersuchung der GPK ging es hingegen primär darum, ob der Text in der Öffentlichkeit korrekt wiedergegeben wurde. Die GPK nahm zudem keine Zählung der Parkplätze vor, man musste sich auf die vorliegenden Zahlen verlassen, die jedoch die citynahen Zonen nicht genau definieren. Es wird somit nicht deutlich, wo der historische Kompromiss überhaupt umgesetzt wird. Eine weitere Intransparenz findet sich in der textlichen Änderung, auch wenn behauptet wird, dass es sich dabei nur um marginale Änderungen handelte. In der Abstimmungszeitung von 2004 wurde kein Wort über allfällige Änderungen verloren, der historische Kompromiss dürfte jedoch in den letzten 20 Jahren eine der wichtigsten Entscheidungen des Rates gewesen sein. Eine PUK hätte detaillierte Untersuchungen vornehmen können, was damals wirklich vorgefallen ist. Die Überprüfung der GPK zeigt allerdings klar auf, dass zahlreiche Parkplätze zweckentfremdet wurden – aufgrund von Baustellen standen Parkplätze über viele Monate oder Jahre nicht zur Verfügung. Bei den Freihausparkplätzen handelt es sich um 430 Parkplätze, welche unmöglich als Nebenschauplätze bezeichnet werden können. Der historische Kompromiss beinhaltet unter anderem, nicht mehr verfügbare Parkplätze 1:1 zu ersetzen – die Frage, wie die Parkplätze zu ersetzen sind, wurde jedoch nie thematisiert. Umsatzstarke Parkplätze wurden beispielsweise durch minderwertige Parkplätze ersetzt, neue Parkplätze entstanden nicht in der Nähe der Bahnhofstrasse oder Löwenstrasse, wo oberirdische Parkplätze doppelt so viel Umsatz generieren. Aufgrund der Zahlen ist klar ersichtlich, dass dadurch dem Gewerbe ein Betrag von 40 Mio. Fr. verloren geht. Würde man die Verschiebung der Parkplätze von der Kernzone an den Rand der Cityzone betrachten, wäre dieser Betrag noch um einiges höher. Parkhäuser sind zudem viel weniger attraktiv als oberirdische Parkplätze, denn insbesondere bei den neuen Parkhäusern gestaltet sich der Zugang mit dem Auto teilweise sehr umständlich und die Parkgebühren sind viel höher als bei einem oberirdischen Parkplatz. Das Gewerbe braucht Parkplätze und hat in den letzten zwei Jahrzehnten genug gelitten. Fazit: Der Text des historischen Kompromisses wurde heimlich geändert und sowohl am Parlament als auch am Volk vorbeigeschmuggelt, es wurden virtuelle Zonen kreiert, deren Gebiete ungenügend definiert waren und die Kontrolle der Parkplätze war ausser Rand und Band. Auf der Verliererseite stehen das Gewerbe und die Kundschaft, am Ende natürlich auch die Stadt*

und der Steuerzahler. Unterstützen Sie deshalb den Minderheitsantrag und lehnen Sie den Bericht der GPK ab.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Ueli Nagel (Grüne): Die Grünen beantragen die Kenntnisnahme des Berichtes. Der Auftrag der GPK lautete nicht, den historischen Kompromiss zu beurteilen. Wir waren nie Befürworter des Kompromisses, denn es würde in der Innenstadt auch mit wesentlich weniger Parkplätzen funktionieren. Es geht um nicht einmal 2 % aller Parkplätze in der Stadt Zürich – die ganze Angelegenheit darf deshalb nicht überschätzt werden. Zu den baustellenbedingt aufgehobenen Parkplätzen: Die Empfehlung der GPK bezieht sich ausschliesslich auf zeitlich und räumlich wesentliche Baustellen. Wir haben uns in der Kommission vom Beispiel des Opernhaus-Parkings inspirieren lassen, einem sehr langen Bauvorgang mit der Möglichkeit eines Teilersatzes, bei dem eine einvernehmliche Lösung gefunden wurde. Es geht um lange dauernde und grossflächige Baustellen, nicht um die sofortige Kompensation jeder Baustelle. Das wäre zum einen nicht möglich – insbesondere in der Innenstadt – und zum andern auch nicht sinnvoll, weil es sich auch oft um kurzfristige Baustellen handelt. Zur Freihausparkkarte: Wie der Stadtrat in Zukunft mit den halbleeren Parkhäusern umgeht, sollte nicht nach ideologischen, sondern nach wirtschaftlichen Kriterien festgelegt werden. Zum Aushebeln des Parkplatzkompromisses eignen sich die Freihausparkkarten bestimmt nicht. Die Parkplatz-Befürworter versuchen, aus der Aktualisierung des Textes von 1990, zu der es keine protokollarisch festgehaltene Notizen über eine Diskussion gibt, eine Verfälschung zu konstruieren und noch mehr Parkplätze in die Innenstadt zu bringen. Das Ziel ist jedoch, auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen die bestehenden oberirdischen Parkplätze aufzuheben und durch Parkhäuser oder unterirdische Parkieranlagen zu ersetzen. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind dann in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten beziehungsweise in ein städtebauliches Konzept zu integrieren.

Fabienne Nicole Vocat (Grüne): In der gesamten Diskussion um den Kompromiss gab es nur einen Punkt, in dem sich die GPK nicht einig war, nämlich die Freihausparkkarten. Was beachtet werden muss: Diese Karte garantiert keinen Parkplatz. Gemäss Mietvertrag besteht weder ein Anspruch auf einen Parkplatz noch auf eine Rückerstattung des Mietzinses. Die Freihausparkkarten entsprechen nicht einer Anzahl Parkplätze, deshalb kann auch keine Zählung durchgeführt werden.

Michael Schmid (FDP): Zu den besucher- und kundenorientierten Parkplätzen: Die GPK erhielt verschiedene Mustermietverträge von Freihausparkkarten, die alle auf eine unbestimmte Zeit abgeschlossen sind und einen fixen monatlichen Mietzins beinhalten – unabhängig von der konkreten Parkdauer. Hier liegt der fundamentale Unterschied zu besucher- und kundenorientierten Parkplätzen, wo man am Anfang relativ wenig bezahlt und dann immer mehr. Der Mietzins für die Freihausparkkarten ist praktisch gleich hoch wie der Mietzins für einen fest gemieteten Parkplatz; man bezahlt vielleicht etwas weniger, da man keinen festen Parkplatz zur Verfügung hat. Aber sobald der Parkplatz besetzt ist, steht er anderen Personen nicht mehr zur Verfügung. Und es sind nicht Besucher oder Kunden, die eine Freihausparkkarte besitzen, sondern Pendler oder Anwohner. Ein Parkplatz in einem Parkhaus generiert im Durchschnitt ungefähr 50 % weniger Umsatz als ein oberirdischer Parkplatz. Je mehr Freihausparkplätze, desto weniger Umsatz generiert ein Parkplatz, weil Besucher und Kunden keinen Zugang dazu haben, da bereits ein Anwohner oder Pendler den Parkplatz besetzt. Es geht dabei nicht um einen Nebenschauplatz, sondern um über 400 Parkplätze mit dem entsprechenden Umsatz – ein entscheidender Punkt, den es in der Anwendung des kommunalen Verkehrsplanes zu berücksichtigen gilt. Die Verwaltung muss Kriterien schaffen, wie sie den verbindli-

chen Rahmen in die Praxis umsetzen will. Auch bei den temporär aufgehobenen Parkplätzen muss die Praxis angepasst werden und eine gewisse Grosszügigkeit und Praktikabilität beinhalten. Die Verwaltung besteht darauf, dass in einem neuen Parkhaus kein neuer Parkplatz zugänglich wird, solange der oberirdische nicht auch wirklich aufgehoben ist. Zum Verfahren, wie der kommunale Verkehrsplan 2004 zustande kam, kann auf den Bericht der GPK verwiesen werden: Es fehlte im Prozess teilweise an Transparenz und Kommunikation, und die Änderungen wurden nicht explizit im Rat diskutiert, weil sich die Änderungsanträge von SVP und FDP auf ganz andere, grundsätzliche Fragen bezogen.

Bruno Sidler (SVP): Der Stadtrat gibt zu, dass es bei der Umsetzung des historischen Parkplatzkompromisses immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten kommt und diese bis anhin mit dem historischen Kompromiss nicht beseitigt werden konnten. Dies zeigt, dass es sich eher um einen faulen als um einen praktikablen Kompromiss handelt. Bei der unterschiedlichen Zählweise werden die Gründe für die Meinungsverschiedenheiten aufgezeigt: Die Verwaltung zählt über 400 Plätze, die von Mietern von Freihausparkkarten belegt sind, zu den frei verfügbaren besucher- und kundenorientierten Parkplätzen. Doch wie können zwei Autos gleichzeitig auf einem Parkplatz stehen? Des weiteren werden sämtliche von Baustellen und anderen Gegebenheiten zweckentfremdeten Parkplätze weiterhin zu den frei verfügbaren Parkplätzen gezählt, während man jedoch zur Kenntnis nehmen muss, wie zahlreiche Parkplätze in dieser Stadt wochen-, monate- oder sogar jahrelang zweckentfremdet werden. Sollte die Auslegung von der Verwaltung nicht geändert werden, wird schon allein dieser Punkt bei der Umsetzung des "faulen" Kompromisses weiterhin zu Diskussionen führen. Die SVP fordert deshalb konsequent, dass die Freihauskartenparkplätze sowie die zweckentfremdeten Parkplätze nicht mehr zu den besucher- und kundenorientierten Parkplätzen gezählt werden. Ein weiterer Punkt betrifft die textliche Änderung: Bei einer ersten Nachfrage hiess es, Kommission und Gemeinderat seien mittels Synopse auf die Änderungen hingewiesen worden. Eine weitere Nachfrage ergab allerdings, dass keine schriftliche Synopse zur Diskussion stand und Änderungen vorlagen. Dieser Ablauf spricht für sich. Noch kurz zur Bedeutung der besucher- und kundenorientierten Parkplätze in der Innenstadt: In den vergangenen Jahren wies die City Vereinigung immer wieder auf die Wichtigkeit der Parkplätze für die Umsätze des innerstädtischen Detailhandels hin. Während der Untersuchung tritt nun der Stadtrat plötzlich mit einer Studie an die Öffentlichkeit, die die Relevanz der Parkplätze für den Detailhandelsumsatz bestätigt. Die Studie besagt sogar, dass die Parkplätze in der City um einiges ertragreicher sind als bisher angenommen und beweist auch, dass die oberirdischen Parkplätze um die Hälfte ertragreicher sind als die im Untergrund kompensierten. Der Stadtrat muss jetzt beweisen, dass er die Parkplatzregelung im Interesse des für die Stadt so wichtigen Detailhandels anwendet. Ein Exodus der Detailhandelsbetriebe aus der Zürcher City wäre ein riesiger Verlust und würde nicht nur die Auto-, sondern auch die Velofahrer treffen.

Bernhard Jüsi (SP): Einige Worte zur Freihausparkkarte: Warum bezahlt man so viel dafür, obwohl später nicht unbedingt ein Parkplatz zur Verfügung steht? Der Grund liegt darin, dass es immer genug Parkplätze haben wird in diesen Parkhäusern – eben auch kurzzeitige, kundenorientierte Parkplätze. Wie lange eine Person ihr Auto dort abstellt, wissen wir nicht. Vielleicht weniger als drei Stunden, weil sie eben genau ein Kunde ist. Es wurde ausserdem gesagt, dass durch die Freihausparkkarte die besucher- und kundenorientierten Parkplätze begrenzt werden. Aber würde man diesen Faktor berücksichtigen wollen, käme es zu einem Automatismus: Wenn das Management eines Parkhauses mehr Freihausparkkarten verkaufen würde, müsste die Stadt ausserhalb des Parkhauses entsprechend mehr Parkplätze erstellen.

Irene Bernhard (GLP): Ich möchte mich zum dritten Teil der GPK äussern, der weder

die Freihausparkkarten nicht beachten noch die Freihausparkkarten komplett abziehen will. So lange diese Karten noch existieren, muss ein sinnvoller Umgang damit gewährleistet sein. Die Freihausparkkarten haben eine ähnliche Wirkung wie Anwohnerparkkarten in der Blauen Zone: Inhaber der Freihausparkkarte parkieren ihr Auto in einem Parkhaus, Anwohner tun dies in der Blauen Zone – folglich ist der Parkplatz für andere Personen nicht mehr verfügbar. Die Freihausparkkarte ist eine Bewilligung mit einem relativ grossen Einfluss auf die Verfügbarkeit eines Parkplatzes. Es ist irrelevant, ob eine Freihausparkkarte tatsächlich auch Anspruch gibt auf einen Parkplatz. Wird ein Parkplatz aber nicht benutzt, steht er Besuchern und Kunden zur Verfügung. Ein fix reservierter Parkplatz hingegen darf nicht von Besuchern und Kunden benutzt werden, auch wenn er nicht besetzt ist. Würden so viele Plätze, wie es Freihausparkkarten gibt, von der Gesamtzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze abgezählt, würde das wieder zu einer Vermehrung letzterer führen, was dem historischen Parkplatzkompromiss widersprechen würde. Deshalb ist die GLP der Meinung, dass untersucht werden muss, wie häufig ein Freihausparkkarten-Inhaber seine Karte auch tatsächlich benutzt, was zum Beispiel durch eine repräsentative Umfrage unter den Inhabern der Freihausparkplätze erreicht werden könnte. Ich stimme ausserdem in einem Punkt mit der IG Pelikan überein: Die Aussage des Stadtrates zur Aufbewahrung der Unterlagen bezüglich der Anzahl Parkplätze im Jahre 1990 – man habe die Akten nicht mehr, weil die Aktenaufbewahrungspflicht von 10 Jahren abgelaufen sei – erscheint etwas suspekt. Die Akten hätten sicherlich dem Stadtarchiv angeboten werden müssen. Wir nehmen den Bericht der GPK jedoch zustimmend zur Kenntnis.

Niklaus Scherr (AL): *Es wurde behauptet, das Parlament sei getäuscht worden. Merkwürdigerweise haben jedoch die schärfsten Kritiker der angeblichen Manipulation hier im Rat, die Kronzeugen auf der FDP- und SVP-Seite damals selber in diesem Rat beantragt, die Formulierungen mit den autofreundlichen Zusätzen zu genehmigen. Die Untersuchung der GPK war eine reine Fleissübung, die wir der IG Pelikan zu verdanken haben. Von der Gewerbefraktion kommt immer wieder dasselbe Anliegen. Wenn hier jedes Jahr über Parkplätze diskutiert wird, ist das bloss eine Wiederholung.*

Die Beratung wird unterbrochen und an der Nachtsitzung wieder aufgenommen (siehe Protokoll 68. Ratssitzung).

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1397. 2011/198

Motion von Guido Trevisan (GLP) und Maria Trottmann (GLP) vom 08.06.2011: Vorschriften über die Strassenprostitution, Änderung von Artikel 3 betreffend der Definition der Gebiete für die Strassenprostitution

Von Guido Trevisan (GLP) und Maria Trottmann (GLP) ist am 8. Juni 2011 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt den Artikel 3 Absatz 1 der Vorschriften über die Strassenprostitution zu streichen. Der Artikel 3 Absatz 2, welcher dann zu Absatz 1 wird, soll wie folgt geändert werden: „Die vorgesetzte Behörde der Stadtpolizei bezeichnet unter Beachtung von Art. 1 die Plätze oder Gebiete, in welchen die örtlichen Verhältnisse die Strassenprostitution zulassen.“

Begründung:

Im Rahmen der am 25. Mai 2011 präsentierten Massnahmen zur Prostitution in Zürich hielten die anwesenden Stadträte fest, dass die bestehenden zwölf Strichzonen auf zwei Auto- und einen Fussgängerstrich redimensioniert werden sollen.

Wir begrüssen die Fokussierung auf drei Zonen, sind jedoch überzeugt, dass der Druck auf die einzelnen Stichzonen steigen wird.

Beim „neuen“ Fussgängerstrichgebiet beriefen sich die Stadträte auf den Gemeinderatsbeschluss vom Frühling 2003, welcher ihnen keine andere Option liess als das Niederdorf weiterhin für die Strassenprostitution zur Verfügung zu stellen.

Dass beim jetzigen Vorschlag der einzige Fussgängerstrich der Stadt Zürich aus dem erwähnten Grund im Niederdorf sein soll, erachten wir nicht als nachhaltige Lösung. Die Strassenprostitution soll durchaus ihren Raum in der Innenstadt haben, das Niederdorf wird heute jedoch weder von Einheimischen noch von Touristen als „Strassentrich“ wahrgenommen, wie es der Artikel 3 der Vorschriften über die Strassenprostitution vorsieht.

Damit der geeignetste Standort für den Fussgängerstrich in der Stadt Zürich evaluiert werden kann, soll der erwähnte Artikel aufgehoben werden.

Wir können uns einen Fussgängerstrich, inkl. flankierenden Massnahmen wie Nachtfahrverbot, im Langstrassenquartier vorstellen, wo die Verbindung zur Salonprostitution bereits besteht und auch die Bevölkerung im Wissen um das bunte Treiben ihren Wohnsitz gewählt hat oder dieses Gebiet zum Vergnügen aufsucht. In der vergangenen ein bis zwei Jahren war das Anwerben auf der Strasse in einigen Strassen des Langstrassenquartiers bereits Realität und hat die ansässige Bevölkerung nicht aufgerüttelt.

Mitteilung an den Stadtrat

1398. 2011/199

**Motion von Marcel Schönbächler (CVP) und Mario Mariani (CVP) vom 08.06.2011:
Erstellung einer kommunalen Wohn- und Gewerbesiedlung auf dem Duttweiler-Areal**

Von Marcel Schönbächler (CVP) und Mario Mariani (CVP) ist am 8. Juni 2011 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, um auf dem Duttweiler-Areal (gegenüber dem Toni-Areal) im Sinne einer wirtschaftlichen Doppelnutzung eine kommunale, allenfalls gemeinnützige Wohn- und Gewerbesiedlung zu erstellen.

Begründung:

Die Entwicklung vom Industrie- zum Dienstleistungs- und vermehrt auch Wohnquartier nimmt in "Zürich-West" seinen Lauf. Kaum ein anderes Stadtquartier der Schweiz wandelt sich zurzeit derart wie das Gebiet von Zürich West. Wohnen in der Stadt ist nach wie vor gefragt und von hoher Dringlichkeit. Auf dem rund 12'000m² grossen Gelände, welches heute für den Unterhaltsdienst und für die Lagerhaltung durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich genutzt wird, sollte im Sinne der Nachhaltigkeit und der überaus attraktiven und zentralen Lage anderweitig genutzt werden.

Das in Zürich West vorhandene "Wohnpotential" ist noch relativ hoch. Im Verlauf der letzten Jahre hat es sich gezeigt, dass es für einen lebenswerten und urbanen Raum von immenser Wichtigkeit ist, eine Nutzungsmischung bereitzustellen. Zurzeit ist die Nachfrage nach Wohnungen, vor allem im preisgünstigen Bereich und insbesondere in der Stadt, wesentlich grösser als das vorhandene Angebot. Für die Stadt Zürich wäre die Nutzung des Duttweiler-Areals – bietet Raum für schätzungsweise 100 Wohnungen – eine Möglichkeit aktiv Wohnpolitik zu betreiben. Insbesondere könnte so auch Wohnraum für Familien mit Kindern bereitgestellt werden, damit diese nicht vermehrt in die Agglomeration gedrängt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

1399. 2011/200

**Postulat von Ruth Anhorn (SVP) und Urs Weiss (SVP) vom 08.06.2011:
Verhinderung der Geruchsimmissionen des Pissoirs am Bürkliplatz**

Von Ruth Anhorn (SVP) und Urs Weiss (SVP) ist am 8. Juni 2011 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Geruchsimmissionen des Pissoirs am Bürkliplatz endlich nachhaltig verhindert werden können.

Begründung:

Mit Postulat 2007/491 vom 12.9.2007 verlangten Rolf Stucker und Ruth Anhorn, dass die Geruchsimmissionen des Pissoirs am Bürkliplatz nachhaltig zu verhindern seien. In den letzten Jahren war die Situation wieder auszuhalten. Leider ist es wieder ekelhaft – so die Reklamationen der Marktfahrenden und Flohmarktfahrenden. Es stinkt nach Urin und wie!

Seit Jahrzehnten steht an der Ecke Bürkliplatz/Fraumünsterstrasse ein gebührenfreies Pissoir. Der Gestank von Urin stört anlässlich des traditionellen Flohmarktes nicht nur speziell die Mieterinnen und Mieter der Standplätze der näheren Umgebung, sondern auch die vielen Besucherinnen und Besucher, auch Touristinnen und Touristen, die täglich über den Bürkliplatz und am Samstag über den Flohmarkt und dienstags und freitags über den Marktplatz flanieren. Die Geruchsimmissionen des Pissoirs an einem der beliebtesten Plätze der Touristenstadt Zürich lösen bei Passantinnen und Passanten nicht nur ein Naserümpfen aus, sondern auch das Unverständnis, dies zu tolerieren.

Wenn die Stadt nicht fähig ist, die Situation nachhaltig in den Griff zu bekommen, so müsste ein Abbruch dieses Pissoirs in Erwägung gezogen werden.

Mitteilung an den Stadtrat

1400. 2011/201

**Postulat von Christoph Spiess (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) vom 08.06.2011:
Verzicht auf die Einrichtung nicht dringend notwendiger Inseln und Trottoirnasen
auf wichtigen Verkehrsachsen**

Von Christoph Spiess (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) ist am 8. Juni 2011 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten, bei wichtigen Verkehrsachsen (namentlich bei Strassen, auf denen Bus- und Tramlinien verkehren) einen Verzicht auf die Errichtung nicht dringend nötiger Inseln, Trottoirnasen und anderer Verkehrshindernisse zu prüfen.

Begründung:

Während bei Quartierstrassen zu Recht der Schutz der Anwohner/-innen vor übermässigem Verkehr, insbesondere "Schleichverkehr" im Vordergrund steht, ist auf Hauptverkehrsachsen ein flüssiger Ablauf des Verkehrs vordringlich. In den letzten Jahren ist die Stadtverwaltung leider dazu übergegangen, auch auf Hauptverkehrsachsen systematisch Hindernisse einzubauen, dies sogar dort, wo der öffentliche Verkehr mitbehindert wird. So wurde an der Friesenbergstrasse in Wiedikon (zwischen Tiergarten und Goldbrunnenplatz) kürzlich nicht nur die Fahrbahn teilweise deutlich verschmälert, sondern beispielsweise an der Kreuzung mit der Haldenstrasse eine Insel platziert, welche den Verkehrsfluss behindert und weder von der Strassenbreite noch vom Volumen des Auto- und des querenden Fussgängerverkehrs her nötig ist. Auch an der Kreuzung Birmensdorferstrasse / Weststrasse wurde eine Insel eingebaut, die nicht nur (mit Blick auf den Schutz von Fussgängern) völlig überdimensioniert, sondern zusätzlich mit der Markierung eines Velostreifens kombiniert ist, so dass die Lenker grösserer Fahrzeuge (z.B. auch der Postautos) – wenn sie sich denn an die Signalisation halten – zu einer absurden Slalomfahrt gezwungen werden. Dies sind nur zwei Beispiele strassenbaulicher Massnahmen, die weder der Sicherheit der Menschen dienlich sind noch schädliche Einflüsse auf die Umwelt vermindern, sondern vernünftigerweise nur als ideologisch motivierte, gezielte Behinderung des flüssigen Verkehrsablaufs auf Hauptverkehrsachsen verstanden werden können. Der Stadtrat wird höflich ersucht, insbesondere auf Strassen mit Buslinien auf den Einbau weiterer Verkehrshindernisse zu verzichten und die bereits bestehenden bei den nächsten grösseren Belagsarbeiten zu entfernen.

Mitteilung an den Stadtrat

1401. 2011/202

**Postulat von Christoph Spiess (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) vom 08.06.2011:
Ausbau des Velowegnetzes ohne Nachteile und Gefahren für die Fussgängerinnen und Fussgänger**

Von Christoph Spiess (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) ist am 8. Juni 2011 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die noch nötigen Ausbauten des Velowegnetzes ohne Nachteile und Gefahren für die Fussgänger(innen) ausgeführt werden können.

Begründung:

Die Velofahrer(innen) monieren zu Recht, dass nach wie vor Lücken im Velowegnetz bestehen. Gegen deren Schliessung ist gewiss nichts einzuwenden. Das Bestreben der Stadtverwaltung, auch auf Hauptverkehrsachsen mit engen Platzverhältnissen um jeden Preis Velowege einzubauen, führt aber bisweilen zu Lösungen, die nicht nur fraglos sehr teuer sind, sondern v.a. auch erhebliche Nachteile und Gefahren für die Fussgänger(in-nen) bewirken. So wurden kürzlich an der Birmensdorferstrasse (zwischen Schmiede Wiedikon und Goldbrunnenplatz) die Trottoirs zum Teil zugunsten von Velowegen und Velorampen so stark ver schmälert, dass sich auf gewissen Abschnitten z.B. zwei Personen mit Kinderwagen kaum noch kreuzen können, ohne auf den angrenzenden Veloweg ausweichen zu müssen. Zwischen Veloweg und Trottoir besteht teilweise eine Abschrägung, die für Fussgänger (insbesondere ältere oder sehbehinderte Personen) heimtückisch und gefährlicher ist als ein klar sichtbarer, vertikaler Absatz. Ähnliche Massnahmen sind gemäss weissen Markierungen auf dem Strassen- bzw. Trottoirbelag offenbar auch am Goldbrunnenplatz (und wohl auch von dort stadtauswärts, wo die Platzverhältnisse ebenfalls sehr eng sind) geplant. Andernorts werden kurzerhand auf dem Trottoir Veloverbindungen signalisiert. Velofahrer und Benützer sogenannter "fahrzeugähnlicher Geräte" lassen aber oft jede Rücksicht auf die Fussgänger vermissen, denen im Trottoirbereich doch mindestens der klare Vorrang zustehen sollte. Es stellt sich die Frage, ob Veloverbindungen nicht vermehrt abseits von Hauptverkehrsachsen geführt werden können (wo auch die Sicherheit der Velofahrer/-innen besser gewährleistet ist). Generell sollten Velostreifen und -wege und deren Abgrenzung deutlicher markiert werden und keine Verschmälerung von Trottoirs auf weniger als zwei Meter bewirken.

Mitteilung an den Stadtrat

1402. 2011/203

**Interpellation von Patrick Blöchlinger (SD) und Christoph Spiess (SD) vom
08.06.2011:
Behinderung des Verkehrsflusses auf wichtigen Strassenverbindungen durch
bauliche Massnahmen**

Von Patrick Blöchlinger (SD) und Christoph Spiess (SD) ist am 8. Juni 2011 folgende Interpellation eingereicht worden:

Seit einiger Zeit ist die Stadtverwaltung dazu übergegangen, auch auf wichtigen Verkehrsachsen, sogar solchen mit Buslinien, systematisch bauliche Massnahmen (zusätzliche, z.T. übermässig grosse Inseln in der Fahrbahn, Trottoirnasen, unnötige Verengungen der Fahrbahn usw.) auszuführen und Signalisationen anzubringen, welche den Verkehrsfluss behindern. Beispiele werden in unserem gleichzeitig eingereichten Postulat genannt. Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Glaubt der Stadtrat, mit einer systematischen Behinderung des Verkehrsflusses auf wichtigen Strassenverbindungen einen Umsteigeeffekt auf die (ebenfalls zunehmend überlasteten) Verkehrsmittel erreichen zu können?
2. Gibt es Studien aus anderen Städten im In- und Ausland, welche belegen, dass auf diese Weise nicht bloss ein verstärktes Verkehrschaos, sondern tatsächlich eine Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr bewirkt wird?
3. Wie vertragen sich die offensichtlichen Bestrebungen der Stadtbehörden, den Verkehrsfluss auch auf Hauptachsen zu erschweren, mit den Anstrengungen des Stadtrates, die Einwohnerzahl der Stadt zu erhöhen und mit der Tatsache, dass die Bevölkerung der gesamten Agglomeration Zürich zuwanderungsbedingt rasant wächst?
4. Wie lässt sich vermeiden, dass der Bau von immer mehr Verkehrshindernissen auf wichtigen Strassen

- auch den öffentlichen Verkehr, namentlich den Bus- und Postautoverkehr, erheblich behindert?
5. Ist der Stadtrat der Meinung, dass das Leben für die AnwohnerInnen von Hauptverkehrsachsen angenehmer wird, wenn sich der Verkehr dort immer öfter staut statt zügig durchzufließen?
 6. Die baulichen Massnahmen schränken die Sicht teils drastisch ein. Ist ein Anstieg von Unfällen (Personen- sowie Sachschäden) in Streckenabschnitten, in welchen die obgenannten baulichen Massnahmen umgesetzt worden sind, zu beobachten?

Mitteilung an den Stadtrat

1403. 2011/204

Interpellation von Guido Trevisan (GLP) und Alexander Jäger (FDP) vom 08.06.2011:

Projekt Ringling, erneute Überprüfung der Wettbewerbsprojekte sowie Einbezug der Quartierbevölkerung

Von Guido Trevisan (GLP) und Alexander Jäger (FDP) ist am 8. Juni 2011 folgende Interpellation eingereicht worden:

„Stadt und Quartiere gemeinsam gestalten“ ist einer der Legislatorschwerpunkte 2010 - 2014 des Stadtrats. Die Rechtsverfahren müssen in einer Art eingehalten werden, dass der konstruktive Dialog mit der Bevölkerung aufgenommen und nicht ausgeblendet wird. Nur so kann man von einer gemeinsamen Gestaltung sprechen.

Die Baubewilligung für das Projekt Ringling wurde aufgehoben. Dem Vernehmen nach tendieren die vorgesehenen Bauträger dazu die Erschliessung zu ändern, aber das Konzept beizubehalten. Es bedarf dazu möglicherweise erheblicher, weiterer Änderungen, zum Beispiel des Quartierplatzes und der Erdgeschossgrundrisse. Die Baukosten haben sich seit der Genehmigung der Baurechtsverträge ins Gewicht fallend erhöht. Besonders beachtet werden muss zudem, dass die als Notzufahrt angelegte Erschliessungsstrasse, die mehr als 100 Wohnungen erschliesst, gemäss den Urteilen der Baurekurskommission wie des Verwaltungsgerichtes nicht zulässig ist; es handle sich um eine eigentliche Erschliessungsstrasse mit entsprechendem Ausbau. Das beeinflusst erheblich die Aussenflächen.

Unklar ist, ob die vorgesehenen Bauträger ein geändertes Projekt „Ringling“ von den entsprechenden Organen genehmigen lassen müssen.

Die bisherigen Einsprecher sind fest davon überzeugt, dass ein „zweites Ringling“ auf dem Rechtsweg scheitern und ebenfalls einen schweren Stand bei der Quartierbevölkerung haben wird. Es ist keineswegs auszuschliessen, dass bei einer „Fortsetzung von „Ringling“ am Ende eine äusserst schwierige Lage entstehen wird. Die bereits entstandenen Kosten der Stadt und der vorgesehenen Bauträger belaufen sich vermutlich auf mehrere Millionen Franken. Die Interpellanten sind davon überzeugt, dass mit einem Mitsprachercht resp. einem vertieften Dialog mit der Quartierbevölkerung und einer erneuten Überprüfung der Wettbewerbsprojekte, eine reelle Chance für eine schnellere und kostengünstigere Lösung für eine neue Überbauung im Rütihof gefunden werden kann. Der Stadtrat könnte an diesem Beispiel ein Zeichen setzen für eine neue Qualität des Dialoges mit der Bevölkerung in zahlreichen anderen Konflikten im Planen und Bauen.

Anfrage:

1. Ist der Stadtrat gewillt mit den Bewohnern des Quartiers Rütihof und weiteren Interessenten wie z.B. dem Quartierverein zusammen einen neuen Lösungsvorschlag bezüglich Überbauung „Wohnen Grünwald“ zu diskutieren? Wenn ja, in welcher Form könnte er sich so eine Zusammenarbeit vorstellen (Echoraum, Mitbestimmung, Quartierkonferenz etc.)?
2. Ist der Stadtrat daran interessiert, einen Lösungsvorschlag umzusetzen der in der Quartierbevölkerung und speziell bei den Anwohnern mehrheitsfähig ist? Falls ja, wie hat er dies beim Projekt „Wohnen Grünwald“ geprüft und wie würde er in Zukunft bei einem neuen Lösungsvorschlag die Akzeptanz bei der Mehrheit der Anwohner prüfen?
3. Ist der Stadtrat bereit als Grundlage dafür das Projekt Ringling mit anderen Projekten des Wettbewerbs neu zu beurteilen? Falls nein, warum nicht?
4. Welche Verzögerungen würde es geben, wenn ein anderes Projekt ausgewählt würde oder wenn ganz neu geplant würde egal, ob dies von der Bauherrschaft gewollt wird (Bitte genau angeben,

welche Planungen und Bewilligungen ungefähr wie viel Zeit benötigen)?

5. Ist der Stadtrat bereit, sofern er an "Ringling" festhalten will, die geänderten Baurechtsverträge dem Gemeinderat zu unterbreiten?

Mitteilung an den Stadtrat

Die zwei Motionen, die drei Postulate und die zwei Interpellationen werden auf die Tagliste einer der nächsten Sitzungen gesetzt.

K e n n t n i s n a h m e n

1404. 2011/49

Schriftliche Anfrage von Dr. Daniel Regli (SVP) und Roger Bartholdi (SVP) vom 02.02.2011:

Landreserven und Immobilienbesitz der Stadt Zürich ausserhalb der Stadtgrenze, Bewertung und Strategie

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 516 vom 18. Mai 2011).

1405. 2011/34

Schriftliche Anfrage der SVP-Fraktion vom 26.01.2011:

Albistgüetlitagung der SVP, Gefährdung und Schutz von Politikerinnen und Politikern in der Stadt Zürich

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 563 vom 25. Mai 2011).

1406. 2010/283

Weisung 25 vom 07.07.2010:

Planungs- und Projektungskredit für die Nutzung des Hardturmareals beinhaltend ein Fussballstadion, eine städtische Wohnsiedlung und weitere Nutzungen

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 6. April 2011 ist am 12. Mai 2011 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 15. Juni 2011.

1407. 2009/209

Weisung 383 vom 20.05.2009:

Allgemeine Polizeiverordnung (APV), Neuerlass

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 6. April 2011 ist am 12. Mai 2011 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 15. Juni 2011.

1408. 2010/175

SK SD, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Thomas Marthaler (SP) für den Rest der Amtsdauer 2010-2012

Es wird gewählt (Beschluss des Büros vom 6. Juni 2011):

Hans Urs von Matt (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und den Gewählten

Nächste Sitzung: 8. Juni 2011, 20:30 Uhr.