

Der Rat stimmt dem Antrag der RPK mit offensichtlicher Mehrheit zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat **b e s c h l o s s e n** :

Der Kaufvertrag vom 22. Dezember 1995 mit der Hans Mathis AG, Aktiengesellschaft mit Sitz in Uitikon, Breitacherstrasse 11, 8142 Uitikon-Waldegg, über den Verkauf des 6567 m² messenden Grundstücks Kat.-Nr. A 3659 in Oberuster zum Preise von Fr. 4 593 400.– wird genehmigt.

Mitteilung an den Stadtrat und Bekanntmachung gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung.

1951. 96/68

Weisung 209 vom 6.3.96:

Liegenschaftenverwaltung, Verkauf des Wohnhauses mit Scheune Mittelalbisstrasse 2 in Langnau a.A.

Auf Antrag der Rechnungsprüfungskommission, für die Adrian Hug (CVP) Bericht erstattet, wird in Übereinstimmung mit dem Stadtrat **b e s c h l o s s e n** :

Der Kaufvertrag vom 29. November 1995 mit Dr. Christina Gysling, geb. 1957, und Dr. Andreas Hagen, geb. 1958, über den Verkauf des 1852 m² grossen Grundstückes Kat.-Nr. 4661 mit Wohnhaus Mittelalbisstrasse 2, Vers.-Nr. 464, und Schopf, Vers.-Nr. 465, sowie etwa 5000 m² Land auf dem Mittelalbis, Teil von Kat.-Nr. 2680, Gemeinde Langnau a.A., zum Preise von rund Fr. 1 095 000.– wird genehmigt.

Mitteilung an den Stadtrat und Bekanntmachung gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung.

1952. 96/78

Weisung 211 vom 13.3.96:

Liegenschaftenverwaltung, Verkauf von Bauland an der Krattenturm-/Hadlaubstrasse, Quartier Oberstrass

Auf Antrag der Rechnungsprüfungskommission, für die Adrian Hug (CVP) Bericht erstattet, wird in Übereinstimmung mit dem Stadtrat **b e s c h l o s s e n** :

Der Kaufvertrag vom 22. Dezember 1995 mit Annette Gigon, Bionstrasse 18, 8006 Zürich – Miteigentümerin zu $\frac{1}{4}$ –, Stephan Zwicker, Bionstrasse 18, 8006 Zürich – Miteigentümer zu $\frac{1}{4}$ –, und Thomas Bühlmann, Laubholzstrasse 78, 8703 Erlenbach – Miteigentümer zu $\frac{1}{2}$ –, über den Verkauf von 1194,6 m² Bauland

an der Krattenturm-/Hadlaubstrasse, Kat.-Nr. 3476, Quartier Oberstrass, zum Preise von Fr. 1 553 000.–, enthaltend ferner Projektierungs- und Bauverpflichtungen der Käufer sowie ein Rückkaufsrecht zugunsten der Stadt zum Preise von Fr. 1 533 000.–, wird genehmigt.

Mitteilung an den Stadtrat und Bekanntmachung gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung.

1953. 92/310

Weisung 440 vom 15.12.93:

Volksinitiative vom 24.7.92 «für attraktive Fussgängerzonen» (Ergänzung der Gemeindeordnung), Ablehnung und Gegenvorschlag

Die Verkehrskommission, für die deren Präsident Bruno Kammerer (SP) Bericht erstattet, beantragt in Übereinstimmung mit dem Stadtrat, die Volksinitiative abzulehnen sowie als Gegenvorschlag einer Ergänzung des kommunalen Verkehrsplanes zuzustimmen.

Gemäss Kommissionspräsident hat das Initiativkomitee mündlich zugesichert, die Volksinitiative zurückzuziehen, falls gegen den Gemeinderatsbeschluss kein Referendum zustande kommt.

Christoph Hug (GP) beantragt Ablehnung des Gegenvorschlages der Verkehrskommission.

Gemäss der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartementes zieht der Stadtrat seinen Gegenvorschlag zurück und schliesst sich dem Antrag der Verkehrskommission an.

Eintreten:

Es wird eine Eintretensdebatte durchgeführt.

Ein Antrag auf Nichteintreten wird nicht gestellt; damit ist Eintreten beschlossen.

Detailberatung der Ergänzung des kommunalen Verkehrsplans:

Es werden keine Anträge gestellt.

Abstimmungen:

Ziff. 1 Dispositiv/Volksinitiative:

Der Rat lehnt die Volksinitiative mit 106 gegen 0 Stimmen ab.

Ziff. 2 Dispositiv/Ergänzung des kommunalen Verkehrsplans:

Der Rat stimmt der Ergänzung des kommunalen Verkehrsplans gemäss Antrag der Verkehrskommission mit 95 gegen 11 Stimmen zu.

Damit ist **b e s c h l o s s e n** :

1. Zuhanden der Gemeinde:

92/310

Die Volksinitiative GR Nr. 92/310 vom 24. Juli 1992 «für attraktive Fussgängerzonen» wird den Stimmberechtigten zur Ablehnung empfohlen.

2. In eigener Befugnis:

96/186

Folgendem Gegenvorschlag GR Nr. 96/186 wird zugestimmt: Der kommunale Verkehrsplan der Stadt Zürich (Beschluss des Gemeinderates vom 28. Februar 1990) wird nach Durchführung des Anhörungs- und Auflageverfahrens durch den Stadtrat im Sinne einer Teilrevision gemäss Vorlage der Verkehrskommission vom 8. Februar 1996 (mit Ergänzungen vom 28. März 1996) ergänzt.

Ergänzung des kommunalen Verkehrsplans (GRB vom 28. Februar 1990) mit einem neuen Kapitel «Fussgängerbereiche».
Fussgängerbereiche

1. Förderung der Urbanität

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

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

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

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

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

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

2. Gewährleistung der Erreichbarkeit

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

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

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

3. Rechtliche Sicherung der Umwandlung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

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

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

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

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

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

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

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

4. Flankierende Massnahmen für Verkehr und Transport

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

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

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

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

5. Gestaltung des öffentlichen Raums

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

Freiwerdende Flächen sind primär Bewegungs- und Aufenthaltsraum für Zu-Fuss-Gehende. Sie können auch für kulturelle

und gesellschaftliche Anlässe, für Märkte, für Gaststätten und für die Auslagen von Geschäften benutzt werden.

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

Fussgängerbereiche haben zur Belebung des öffentlichen Raums beizutragen.

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

6. Kooperative Planung und Realisierung

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

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

Änderung des kommunalen Verkehrsplans (GRB vom 28. Februar 1990) des Kapitels «Parkierung»

Abs. 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:

In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben.

Mitteilung an den Stadtrat und das Komitee «für attraktive Fussgängerzonen», Postfach, 8032 Zürich, sowie Bekanntmachung von Ziff. 2 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Der Wortlaut des Gemeinderatsbeschlusses liegt zur Einsicht gemäss §§ 68a und 110 des Gemeindegesetzes während der Referendumsfrist in der Kanzlei des Gemeinderates, Büro 229, Stadthaus, auf.)