

Zürich, den 10. Mai 2000

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. November 1999 reichten Gemeinderat Luzi Rüegg (SVP) und 2 Mitunterzeichnende folgende Motion GR Nr. 99/561 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, ein neues Verkehrskonzept auszuarbeiten. In dem Konzept wären folgende Prioritäten festzuschreiben:

1. Fertigstellung der Stadtumfahrung (äusserer Ring);
2. Verflüssigung der Verkehrsknoten;
3. Ausbau des Parkplatzangebotes an der Peripherie;
4. Verhinderung eines weiteren Parkplatzabbaus auf öffentlichem Grund in der Innenstadt.

Begründung:

Mit neuen Prioritäten im städtischen Verkehrskonzept soll der Durchgangsverkehr von der Innenstadt ferngehalten, der Individualverkehr auf Stadtgebiet leistungsfähiger gestaltet, der Verkehrsfluss beschleunigt und die Parkplatzsituation verbessert werden.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderates, GeschO GR). Beantragt der Stadtrat die Ablehnung einer Motion, begründet er dies schriftlich innert 6 Monaten seit der Einreichung des Vorstosses (Art. 91 GeschO GR).

Die vorliegende Motion will den Stadtrat verpflichten, ein neues Verkehrskonzept auszuarbeiten.

Mit dem regionalen Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich ist ein eigentliches Verkehrskonzept für die Stadt vom Gemeinderat mit Beschluss vom 25. November 1998 festgelegt worden. Der Regierungsrat wird nach Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens dessen Festsetzung demnächst vornehmen. Der kommunale Verkehrsrichtplan wird diesem angepasst und im Zusammenhang mit der Neupositionierung der städtischen Verkehrspolitik ausgearbeitet.

Die Überprüfung und Neuformulierung der städtischen Verkehrspolitik ist eine Aufgabe im Kompetenzbereich des Stadtrates.

Aufgrund geänderter Bedürfnisse und neuer Entwicklungen beschloss der Stadtrat, die 1987 im «Blaubuch zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich» festgelegte Verkehrspolitik zu überprüfen und allenfalls neu zu positionieren. Ihrem international guten Ruf Rechnung tragend soll die Verkehrspolitik der Stadt Zürich weiterentwickelt und erneut auf die Zukunft ausgerichtet werden. Sie soll an die neuen Gegebenheiten angepasst werden, wozu auch eine Analyse der vergangenen Entwicklung gehört. Die Grundsätze einer neu ausgerich-

teten zukünftigen Verkehrsstrategie werden und sollen sowohl die wirtschaftlichen Aspekte als auch jene der Wohnbevölkerung im Sinne der Nachhaltigkeit berücksichtigen. Zur breiten Abstützung wurde ein kooperatives Verfahren gewählt, an dem sich Vertreterinnen und Vertreter aus Bevölkerung, Wirtschaft, Verbänden usw. beteiligten.

Zu Punkt 1: Die Westumfahrung mit Üetlibergtunnel, als Nationalstrasse klassiert, ist zurzeit im Bau und wird spätestens im Jahr 2010 fertiggestellt. Für die Planung, die Finanzierung und den Bau der Stadtumfahrung ist der Kanton zuständig.

Zu Punkt 2: Die Koordination der Verkehrsströme an den Verkehrsknoten ist komplex und hat nebst dem motorisierten Individualverkehr sowohl die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs wie auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs (Velo und zu Fuss Gehende) zu berücksichtigen. Eine Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der angesprochenen Verflüssigung wird auf den überkommunal klassierten Strassen in der Innenstadt im Zusammenhang mit der Motion Robert Egger bereits behandelt. In diesem Punkt besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Das Management des Verkehrs ist eine Aufgabe im Kompetenzbereich des Stadtrates, die Motionabilität ist somit nicht gegeben.

Zu Punkt 3: Die Formulierung gestattet keinerlei Rückschlüsse auf Ziel und Zweck des verlangten Ausbaus des bestehenden Parkplatzangebotes an der Peripherie noch enthält der Motionstext einen Auftrag für eine konkrete Parkierungsanlage. Deshalb ist die Motionabilität auch in dieser Hinsicht fraglich. Zudem sind in den Verkehrsrichtplänen der Stadt Zürich Parkierungsanlagen an der Peripherie bereits eingetragen bzw. als geplant vorgemerkt.

Zu Punkt 4: Der vom Gemeinderat 1996 beschlossene und im kommunalen Verkehrsrichtsplan verankerte historische Kompromiss sieht in der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten die Plafonierung der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 vor. Die Forderung des Motionärs wird schon heute erfüllt, allerdings mit der Einschränkung des vom Gemeinderat mit der Richtplanfestsetzung gutgeheissenen Abbaus von Strassenparkplätzen auf öffentlichem Grund unter gleichzeitiger Kompensation in Parkhäusern. Zu diesen Parkierungsanlagen gehören unter anderem die geplanten unterirdischen Parkhäuser Gessnerallee mit 620 und Opernhaus mit 250 Parkplätzen.

Aus den dargelegten Gründen beantragt der Stadtrat die Ablehnung der Motion.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Josef Estermann

der Stadtschreiber

Martin Brunner