

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 30. September 2020

Motion der Grüne-Fraktion betreffend attraktivere Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende durch Aufhebung von Parkplätzen und Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans, Bericht und Abschreibung

Am 29. November 2017 reichte die Grüne-Fraktion die Motion, GR Nr. 2017/422, ein. Der Stadtrat lehnte diese am 9. Mai 2018 begründet ab. Der Gemeinderat überwies dem Stadtrat am 24. Oktober 2018 die Motion mit folgender 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 Pocket-Parks vorzusehen.

Nach Art. 90 Abs. 1 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt.

1. Ausgangslage

Für die Zürcher Innenstadt gilt seit 1996 der sogenannte Historische Parkplatzkompromiss, gemäss dem weisse Strassenparkplätze zur Aufwertung der Strassenräume aufgehoben werden können, wenn sie durch Abstellplätze in Parkhäusern eins zu eins ersetzt werden. So lassen sich gezielt Flächen zugunsten des Fuss- und des Veloverkehrs freispielen, was die Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen erhöht. In den vergangenen 20 Jahren sind im Rahmen dieser im kommunalen Richtplan festgehaltenen Regel über tausend weisse Strassenparkplätze aufgehoben und die freigespielten Flächen zugunsten der Aufenthaltsqualität sowie des Fussverkehrs und Veloverkehrs umgestaltet worden. Beispiele hierfür sind der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Gleichzeitig wurden die aufgehobenen weissen Strassenparkplätze in neuen Parkhäusern ersetzt.

Die Bilanz des Historischen Parkplatzkompromisses lag seit seinem Beschluss immer im positiven Bereich. Sie nähert sich aktuell dem Wert Null. In absehbarer Zeit werden keine weiteren Abstellplätze in Parkhäusern zur Verfügung gestellt werden, da sich der Bau eines neuen Parkhauses aufgrund der Auslastung der bestehenden Parkhäuser nicht rechtfertigen lässt. Das Motionsanliegen, die Innenstadt und die angrenzenden Gebiete für den Fuss- und Veloverkehr weiter zu attraktivieren, lässt sich erfüllen, indem der Historische Parkplatzkompromiss angepasst wird. Dementsprechend beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat im Entwurf zum kommunalen Verkehrsrichtplan vom 30. Oktober 2019 (GR Nr. 2019/436), dass die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze den Stand von 1990 neu um maximal 10 Prozent unterschreiten darf. Bei einer Gesamtzahl von rund 7500 öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der City und den citynahen Gebieten können somit netto rund 750 weisse Strassenparkplätze zugunsten einer erhöhten Aufenthaltsqualität abgebaut werden. Der Entwurf zum kommunalen Verkehrsrichtplan befindet sich zurzeit in Beratung beim Gemeinderat.

Die Reduktion von öffentlichen Parkplätzen kann negative Auswirkungen auf die umliegenden Geschäfte haben. Wird jedoch der freigespielte Strassenraum umgestaltet und aufgewertet, erhöhen sich oft die Passantenfrequenzen und die Umsätze. Gerade in der Innenstadt zeigen die Beispiele Rennweg und Limmatquai, dass der Abbau von Parkplätzen sowie die Reduktion und Beruhigung des Autoverkehrs positive Auswirkungen auf Passantenfrequenzen und Geschäftsgang haben können. Eine attraktive Innenstadt und damit verknüpft ein vitales Gewerbe sind dem Stadtrat ein sehr grosses Anliegen. Zu ihrem Gedeihen tragen zweifellos Fussgängerbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität, genügend Bäume und Grünflächen, eine gute öV-Erschliessung, bedarfsgerechte Veloangebote sowie ein angemessenes Parkplatzangebot bei. Die Aufwertung von Stadträumen zieht weitere Besucherinnen und Besucher und damit potenzielle Kundschaft an. Erhebungen zeigen, dass über 80 Prozent der Kundschaft der Innenstadt zu Fuss, per Velo oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Geschäften gelangt.

Es ist festzuhalten, dass die Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt unterschiedlich ist: Während z. B. das Jelmoli- oder das Urania-Parkhaus ab Mittag stark ausgelastet sind, gilt dies für die Parkhäuser City, Hauptbahnhof oder Hohe Promenade nicht. Deren Auslastungsspitzen liegen bei 50–75 Prozent, im Werktagsschnitt deutlich unter 50 Prozent. So liegt die Zahl der freien Abstellplätze in diesen fünf Parkhäusern auch zu Spitzenzeiten bei über 400 (Montag–Freitag) bzw. bei über 150 (Samstag). Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Parkhäuser im Gebiet des Historischen Kompromisses eine höhere Nachfrage abdecken könnten.

Aus Sicht des Stadtrats können die Ziele der Motion im Rahmen der beantragten Änderung des kommunalen Verkehrsrichtplans und der folgenden Ausführungen erreicht werden. Letztere sind als qualifiziert begründender Bericht gemäss Art. 92 Abs. 1 GeschO GR zu verstehen. Er konkretisiert auf Basis der beantragten Richtplanänderung die Umsetzung des Motionsanliegens in planerischer, zeitlicher und finanzieller Hinsicht.

2. Analyse

Die Analyse der heutigen Situation erfolgte anhand folgender Fragestellungen:

Wo verhindern oder beeinträchtigen weisse Strassenparkplätze im Gebiet des Historischen Parkplatzkompromisses sichere Velorouten? Auf welchen Strassenabschnitten beanspruchen Parkplätze den Platz einer geplanten Allee? Wo sind die Trottoirs aufgrund bestehender Parkplätze zu schmal? In welchen Gebieten der Innenstadt und den angrenzenden Gebieten ist die Überhitzung besonders gross und könnten Begrünungsmassnahmen zulasten von Parkplätzen Milderung bringen? Die Betrachtung beschränkte sich auf Situationen mit weissen Parkplätzen im Gebiet des Historischen Parkplatzkompromisses. Abstellplätze in der blauen Zone, die in erster Linie Anwohnenden zur Verfügung stehen, sind nicht betroffen.

In die Analyse einbezogen wurden die Richtpläne Fussverkehr und Veloverkehr, Unfallanalysen, die Erdgeschossnutzungen, das Alleenkonzert, der Bedeutungsplan des Konzepts Stadträume 2010, stadtklimatische Aspekte sowie die Freiraumpotenziale. Die Analyse berücksichtigt somit verkehrsplanerische wie auch stadträumliche Anliegen. Aus der Überlagerung dieser verschiedenen Themen mit der aktuellen Parkplatzsituation ergeben sich örtlich definierte Defizite bzw. lässt sich der entsprechende Handlungsbedarf ableiten. Insgesamt sind bei rund 60 Strassenräumen Defizite, die im Zusammenhang mit weissen Parkplätzen stehen, eruiert worden. Auf diesen Strassenabschnitten bzw. Platzbereichen befinden sich knapp 1700 weisse Parkplätze. Zur Illustration werden einige Beispiele herausgegriffen:

- Talacker, 70 Parkplätze vorhanden: Defizite hinsichtlich Veloführung, Alleenkonzert, Überhitzung, Trottoirbreiten
- Schützengasse, 16 Parkplätze vorhanden: Defizite hinsichtlich Alleenkonzert, Überhitzung, Trottoirbreiten
- Zähringer-/Predigerplatz, 44 Parkplätze vorhanden: Defizite hinsichtlich Veloführung, Aufenthaltsqualität, Trottoirbreiten

- Konradstrasse, 38 Parkplätze vorhanden: Defizite hinsichtlich Veloführung, Alleenkonzept, Überhitzung, Freiraumversorgung, Trottoirbreiten
- Rotwandstrasse, 24 Parkplätze vorhanden: Defizite hinsichtlich Veloführung, Alleenkonzept, Aufenthaltsqualität, Überhitzung, Trottoirbreiten
- Mühlebachstrasse, 46 Parkplätze vorhanden: Defizite hinsichtlich Veloführung, Alleenkonzept, Überhitzung, Trottoirbreiten

Mit der Aufhebung eines Teils oder aller weissen vorhandenen Parkplätze in den betreffenden Strassenabschnitten bzw. Platzbereichen und deren Umnutzung wie auch Umgestaltung liessen sich alle Defizite beheben. In der Regel würde dies im Rahmen einzelner Strassenbauprojekte erfolgen, die zu projektieren, öffentlich aufzulegen und schliesslich umzusetzen sind. In etlichen Fällen liesse sich die Situation bereits im Rahmen von Expressprojekten mit der Aufhebung der Parkplätze und kleinen Anpassungen (Markierung, Signalisation, kleinbauliche Massnahmen) spürbar verbessern.

3. Aufwertungsmöglichkeiten, Beispiele

Aus den rund 60 Strassenräumen mit Handlungsbedarf sind zehn zur genaueren Betrachtung ausgewählt worden. Deren Auswahl erfolgte anhand der Kriterien «grosses Aufwertungspotenzial», «Berücksichtigung aller betroffenen Quartiere», «Abdeckung aller Analyse-Themen» und «breiter Massnahmenfächer». Visualisierungen sollen dabei beispielhaft mögliche Umgestaltungen zeigen und auf die Potenziale zur Aufwertung der einzelnen Situationen hinweisen. In diesen zehn Strassenräumen befinden sich aktuell 361 weisse Parkplätze. Die Auswirkungen der Umgestaltung dieser Strassenräume sind im Einzelnen noch zu beurteilen und zu bewerten.

Im Folgenden werden die ausgewählten zehn Strassenabschnitte in Stichworten vorgestellt und die möglichen Stossrichtungen einer Umgestaltung skizziert. Die Visualisierungen illustrieren den Beschrieb.

Stadthausquai / Stadthausplatz

Uferpromenade mit internationaler Ausstrahlung, Parkplätze beeinträchtigen Flussatmosphäre und die Situation vor dem Stadthaus oder der Fraumünsterkirche. Parkplatzaufhebung ermöglicht Ergänzung der Baumallee, Verbreiterung des flussseitigen Trottoirs, Veloverkehr in beiden Richtungen, Stadthausplatz als Auftakt zur Promenade. 73 der 77 Parkplätze werden aufgehoben. Im nahen Umfeld, insbesondere in der Fraumünsterstrasse, sind weiterhin zahlreiche weisse Parkplätze vorhanden.



Schützengasse

Innerstädtische Einkaufsstrasse mit teilweise beidseitiger Längsparkierung und geringer Aufenthaltsqualität. Parkplatzaufhebung ermöglicht Umgestaltung als Teil der zukünftigen Fussgängerachse Europaallee–Bahnhofstrassequartier–Beatenplatz–Limmatsteg–Niederdorf, Begrünung zur Hitzeminderung. Die 23 Parkplätze werden aufgehoben. Im nahen Parkhaus City sind genügend Besucher-Abstellplätze vorhanden.



Zähringerstrasse

Strasse am Altstadtrand, zweiseitige Parkierung, teilweise schmales gepflastertes Trottoir, geringe Aufenthaltsqualität. Parkplatzaufhebung ermöglicht Erweiterung der Altstadt bis zum Seilergraben durch Ausdehnung der Pflasterung bergseits und breitere Trottoirs mit Allee. Platz für Gastronomie und Anlieferung. Die 37 Parkplätze werden aufgehoben. In der nahen Umgebung (Hirschengraben, auf der Höhe gegenüber der Gräbligasse und Stampfenbachstrasse) sind weiterhin zahlreiche weisse Parkplätze vorhanden.



Hirschengraben (Neumarkt–Obergericht)

Parkierungsanlage im Baumbestand am Altstadtrand, schwierige Situation für Fuss- und Veloverkehr (Fussgängerbereich, geplante regionale Veloroute). Aufwertung zu grüner Promenade mit Potenzial zu Hitzeminderung und Freizeitaktivitäten unter Aufhebung der Parkplätze, attraktives Verbindungsstück für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Altstadt und Hochschulquartier. Die 72 Parkplätze werden aufgehoben. Im nahen Parkhaus Hohe Promenade sind genügend Besucher-Abstellplätze vorhanden.



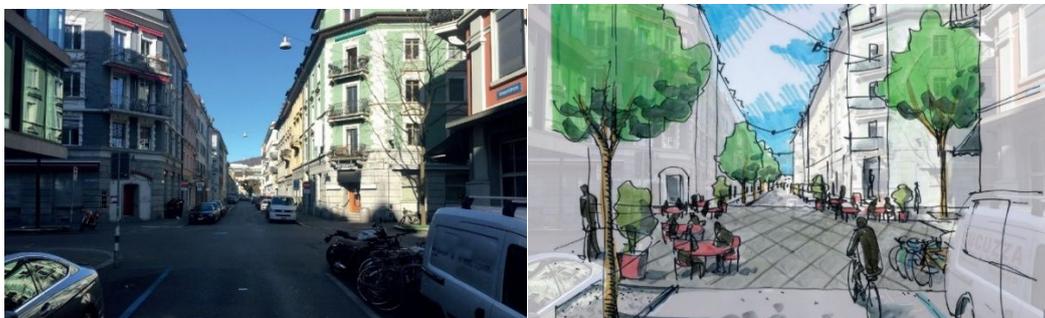
Köchlistrasse

Eine der ersten Wohnstrassen in Zürich, im dicht bebauten Umfeld mit hohem Überhitzungspotenzial. Trotz einiger Bäume hoher Versiegelungsgrad. Parkplatzaufhebung ermöglicht Entsigelung grösserer Flächen der Strasse, Begrünung, Spielflächen, Sitzgelegenheiten und Veloabstellplätze prägen den Strassenraum. Die zwölf weissen Parkplätze werden aufgehoben, die elf blauen bleiben erhalten. Im näheren Umfeld sind Dutzende von weiteren weissen Parkplätzen vorhanden.



Rotwandstrasse (Stauffacherstrasse–Zeughausstrasse)

Quartierstrasse mit zweiseitiger Parkierung in dicht bebautem Blockrandquartier, schmale Trottoirs, geringe Aufenthaltsqualität, grosses Überhitzungspotenzial. Reduktion der Parkplatzzahl auf einer Seite zugunsten breiterer Trottoirs und einer Allee, Platzgestaltung Rotwand-/Bäckerstrasse. Die 24 weissen Parkplätze werden aufgehoben, von den 65 blauen Parkplätzen bleiben 62 Parkplätze erhalten. Neben den weissen Parkplätzen in den umliegenden Strassen befindet sich auch das neue Parkhaus Helvetiaplatz im Umfeld der Rotwandstrasse.



Konradstrasse

Quartierstrasse mit häufig zweiseitiger Parkierung im dicht bebauten Blockrandquartier, Radroute, zu schmale Fahrbahn für Velo-Gegenverkehr, geringe Aufenthaltsqualität, grosses Überhitzungspotenzial. Vollständige Umgestaltung zu begrüntem Strassenraum, Verlagerung Erschliessungsverkehr in Querstrassen, Stärkung als Veloachse. Die 34 weissen Parkplätze werden aufgehoben, die neun blauen Parkplätze bleiben erhalten. Neben den zahlreichen weissen Parkplätzen in den umliegenden Strassen befindet sich auch das Parkhaus Hauptbahnhof mit genügend Besucher-Abstellplätzen im Umfeld.



Löwenstrasse (Löwenplatz–Sihlporte)

Innerstädtische Einkaufsstrasse mit vielen Parkplätzen, oft Senkrechtparkierung, keine Verweilorte. Punktuelle Eingriffe durch teilweise Umnutzung von Parkplätzen zu Pocket-Parks mit Bäumen und Sitzgelegenheiten, Stärkung Aufenthaltsfunktion. Elf der 21 weissen Parkplätze werden aufgehoben. Im nahen Parkhaus City sind genügend Besucher-Abstellplätze vorhanden.



Zürichbergstrasse (Freie-/Plattenstrasse)

Quartierstrasse mit Durchgangsverkehr, etlichen Strassenparkplätzen, neben universitären gewerbliche und Wohnnutzungen, schmale Trottoirs, geringe Aufenthaltsqualität. Umnutzung zu Pocket-Pärken mit mobilen Elementen und farblicher Gestaltung der Fahrbahn, Entschleunigung. Die zehn weissen Parkplätze werden aufgehoben. Neben den weissen Parkplätzen in den umliegenden Strassen befindet sich auch die Parkierungsanlage im Spitalpark im nahen Umfeld.



Mühlebachstrasse (Bereich Kreuzstrasse)

Hangparallele Quartierstrasse mit wichtiger Funktion für den Veloverkehr, Senkrechtparkierung, geringe Aufenthaltsqualität. Aufhebung Senkrechtparkierung zur Attraktivierung der Veloroute, entsiegelter Streifen mit Allee, mehr Raum für Aufenthalt. 28 der 51 weissen Parkplätze werden aufgehoben. Der Bedarf nach weissen Parkplätzen im Umfeld mit Wohnbauten und Bürohäusern mit eigenen Abstellplätzen ist limitiert.



Die ausgewählten Beispiele zeigen eine grosse Vielfalt an möglichen Umgestaltungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr, zur Hitzeminderung wie auch für attraktive Strassenräume, vorab für den Fussverkehr. Daraus wird auch deutlich, dass grosse Aufwertungspotenziale zugunsten der Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden wie auch für Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner nur realisiert werden können, wenn jeweils weisse Parkplätze abgebaut werden. Von den 361 weissen Parkplätzen in den zehn illustrierten Beispielfällen müssten 324 abgebaut werden.

4. Umsetzung, Priorisierung, zeitlicher Ablauf und Kosten

Wie bereits erwähnt, soll die Umsetzung abschnittsbezogen im Rahmen einzelner Strassenbauprojekte oder als Expressprojekte erfolgen. Um rasch Umgestaltungen realisieren zu können, soll eine 1. Realisierungsphase von fünf Jahren definiert werden. Sie umfasst einerseits Strassenräume, bei denen im Rahmen von einfachen Bauprojekten mit geringem Aufwand grosse Verbesserungen erzielbar sind, andererseits solche, wo mit Expressprojekten rasch Resultate sichtbar werden und ausserdem Projekte, die sich aus anderen Gründen bereits in Bearbeitung befinden. Gleichzeitig sollen in einer 2. Realisierungsphase Bauprojekte, die eine längere Bearbeitungszeit benötigen, in Angriff genommen werden. Damit kann gewährleistet werden, dass auch nach der 1. Realisierungsphase kontinuierlich weitere Projekte realisiert werden können. Unter dem Vorbehalt, dass der Gemeinderat der im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans beantragten Anpassung des Historischen Kompromisses zustimmt, können innerhalb der 10- bis 15-jährigen Richtplanperiode, also bis etwa 2035, im Perimeter des Historischen Parkplatzkompromisses rund 750 weisse Strassenparkplätze aufgehoben und die entsprechenden Umgestaltungen verwirklicht werden.

1. Realisierungsphase

Die folgende Auflistung von Strassenräumen zeigt, wo in den nächsten fünf Jahren Strassenparkplätze abgebaut und die Strassenräume aufgewertet werden sollen. Insgesamt werden damit 335 weisse Parkplätze aufgehoben, dies entspricht knapp der Hälfte der laut Richtplan-Text (Entwurf vom 30. Oktober 2019) möglichen Anzahl.

- Stadthausplatz: vor wenigen Jahren neu gebaut, Aufhebung Parkplätze, punktuelle Massnahmen zur Stärkung des Platzcharakters, neues Bauprojekt
- Zähringer- und Predigerplatz: Platzgestaltung relativ neu, Aufhebung Parkplätze verknüpft mit Kleinmassnahmen, Expressprojekt
- Hirschengraben (Neumarkt–Obergericht): alter Baumbestand, Aufhebung der Parkplätze und partieller Umbau, neues Bauprojekt
- Köchlistrasse: eine der ersten Wohnstrassen, Sanierung anstehend, Bauprojekt laufend (Bau-Nr. 15120)
- Kanzleistrasse (Anker-/Langstrasse): Aufhebung Schrägparkierung, breitere Trottoirs, Bauprojekt laufend (Bau-Nr. 16711)
- Rotwandstrasse (Stauffacher-/Zeughausstrasse): Aufhebung Parkplätze zugunsten Allee und Platzgestaltung, neues Bauprojekt
- Konradstrasse: Aufhebung Parkplätze, Umgestaltung, Bauprojekt laufend (Bau-Nr. 16709)
- Mühlebachstrasse (Bereich Kreuzstrasse): Aufhebung Senkrechtparkierung, Quartierstrasse, Bauprojekt laufend (Bau-Nr. 19153)
- Löwenstrasse: Aufhebung Senkrechtparkierung, Pocket-Park, Express-Projekt
- Zürichbergstrasse: Umgestaltung eines kurzen Abschnitts zwischen Platten- und Freiestrasse mit mobilen Elementen, Fahrbahngestaltung, Expressprojekt
- Ausstellungsstrasse: Parkgestaltung, Strassenoberfläche umgestalten, Bauprojekt laufend (Bau-Nr. 18044)

Von den in der Motion explizit genannten Strassenabschnitten sind lediglich der Zähringerplatz und der Predigerplatz in der 1. Realisierungsphase enthalten. Die ebenfalls erwähnte Zollstrasse wie auch die Lintheschergasse fungieren ebenfalls nicht unter den rund 60 Strassenräumen mit Defiziten oder Handlungsbedarf. Für die Zollstrasse besteht bereits ein Sanierungsprojekt, das eine Umgestaltung mit breiteren Trottoirs und einer Allee vorsieht. Die Umsetzung soll 2021 erfolgen. Die Analyse zur ebenfalls genannten Lintheschergasse hat gezeigt, dass die Situation am Bahnhofplatz mit der fehlenden Querbarkeit und dem schmalen Abgang zum ShopVille unattraktiv und in absehbarer Zeit nicht veränderbar ist. Der Lintheschergasse wird deshalb kein Potenzial als neuer Stadtzugang vom Hauptbahnhof zugeschrieben. Die wichtigen Verbindungen zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt bleiben weiterhin die Bahnhofstrasse, die Löwenstrasse, die Gessnerallee sowie die Kasernenstrasse.

Die zur 2. Realisierungsphase gehörigen Strassenräume lassen sich zurzeit noch nicht definieren.

Zeitlicher Ablauf

Die 1. Realisierungsphase wird rund fünf Jahre in Anspruch nehmen, es stehen 335 Parkplätze zur Disposition.

Die 2. Realisierungsphase, für die rund 400 Parkplätze zur Verfügung stehen, wird Projekte umfassen, deren Planung und Realisierung mehr Zeit in Anspruch nimmt. Sie kann daher ebenfalls in den nächsten zwei Jahren in Angriff genommen werden. Die entsprechenden Bauprojekte sollen also parallel zur 1. Bauetappe ausgelöst und voraussichtlich im Anschluss an die 1. Realisierungsphase umgesetzt werden.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten der vorgesehenen Umgestaltungen sind nicht einfach abzuschätzen. Einerseits weil die möglichen Umgestaltungen erst für ausgewählte Fälle skizziert, jedoch für diese noch nicht geplant und projektiert worden sind. Andererseits fällt bei der Sanierung von Strassenabschnitten ein Grossteil der Kosten unabhängig von der Oberflächengestaltung an. Es ist also eine Betrachtung der Differenzkosten nötig: Gesamtkosten abzüglich der sowieso anfallenden Kosten. Die folgenden Angaben sind demnach als Grössenordnung zu verstehen. Sie beziehen sich auf die Umgestaltungskosten von Strassenabschnitten in der Innenstadt während der nächsten 10–15 Jahre unter Aufhebung von maximal 750 Strassenparkplätzen.

Es ist mit Kosten in der Grössenordnung von 40 bis 50 Millionen Franken zu rechnen. Jährlich entspricht dies einem Betrag von 3 bis 4 Millionen Franken. Diese Beträge werden mit dem jeweiligen Projekt der zuständigen Instanz zur Bewilligung beantragt.

Die Finanzierung dieses zusätzlichen Betrags ist im Rahmen des ordentlichen Budgets des Tiefbauamts möglich. Es ist kein Nachtragskredit erforderlich.

5. Fazit

Abschliessend ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Im Gebiet des Historischen Parkplatzkompromisses bestehen vielerorts Situationen, die infolge der bestehenden weissen Strassenparkplätze Defizite aus Sicht Veloverkehr, Lokalklima, Freiraumversorgung oder Fussverkehr aufweisen.
- Insgesamt befinden sich in diesen rund 60 Strassenräumen knapp 1700 weisse Strassenparkplätze. Eine Umgestaltung aller Strassenräume innerhalb von 15 Jahren ist nicht realistisch. Aus diesem Grund soll eine Priorisierung hinsichtlich der Bedeutung der Räume sowie der vorhandenen Defizite vorgenommen werden.

- Der Stadtrat schlägt dem Gemeinderat im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans vor, rund 750 weisse Strassenparkplätze im Gebiet des Historischen Kompromisses ersatzlos aufzuheben. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, die geforderte Attraktivierung der Innenstadt für den Fuss- und Veloverkehr umzusetzen.
- Die Visualisierungen zeigen beispielhaft, wie die ermittelten Defizite ortsspezifisch beseitigt werden könnten, und welche Aufwertungen damit möglich würden.
- Die Weiterentwicklung und Umsetzung dieser Projektskizzen oder Visualisierungen wird in aller Regel im Rahmen von einzelnen Bauprojekten erfolgen, in etlichen Fällen auch als Expressprojekte mit kleinbaulichen Massnahmen und Umsignalisierungen.
- Es wird also nicht, wie von der Motion gefordert, eine einzige kreditschaffende Weisung zur Attraktivierung der Zürcher Innenstadt geben, sondern verschiedene, auf die jeweiligen Strassenräume bezogene Bau- oder Expressprojekte.
- Die Umgestaltungskosten für die nächsten 10–15 Jahre betragen rund 40–50 Millionen Franken. Jährlich ist somit von 3 bis 4 Millionen Franken Aufwand auszugehen.

Diese Kosten können im Rahmen des ordentlichen Budgets des Tiefbauamts getragen werden.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend attraktivere Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende durch Aufhebung von Parkplätzen und Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2017/422, der Grüne-Fraktion vom 29. November 2017 betreffend attraktivere Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende durch Aufhebung von Parkplätzen und Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans wird abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti