

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 2. Dezember 2009

**1579. Schriftliche Anfrage von Markus Knauss betreffend Umweltbelastung auf städtischen Hauptverkehrsachsen und Historischer Kompromiss.** Am 16. September 2009 reichte der Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/410, ein:

Bei der Diskussion über die Parkplätze in der Innenstadt wird meist ausgeblendet, dass Parkplatzbeschränkungen nicht zuletzt zum Schutz der ansässigen Wohnbevölkerung vor übermässigem Verkehrslärm und vor einer schädlichen Luftbelastung entlang den städtischen Hauptverkehrsachsen ins Stadtzentrum getroffen werden. An diesen Hauptachsen sind die Menschen gerade auch dem Verkehr ausgesetzt, der seinen Zielort ausserhalb der Stadt Zürich hat. Daneben ist die Geschichte des so genannten «Historischen Kompromisses» aber auch eine Geschichte der nicht gehaltenen Versprechen. Ich frage den Stadtrat in diesem Zusammenhang an:

1. Gemäss Aussage des städtischen Umweltberichts leben 40 Prozent der Wohnbevölkerung in der Stadt Zürich an Strassen mit übermässigem Verkehrslärm. Wie viele Menschen leben an den Hauptverkehrsachsen, die ins Zentrum führen und sind von übermässigem Strassenverkehrslärm und/oder schädlicher Dreckluft betroffen? Wie hoch ist der Motorisierungsgrad der städtischen Bevölkerung im Vergleich zum Rest des Kantons Zürich? Wie viele Autos überqueren täglich die Grenze der Stadt Zürich? Wie hoch ist der Anteil der autofreien Haushalte in der Stadt Zürich?
2. Beim Parkdeck Stauffacherquai wurden die Parkplätze, die das Parkdeck hätten ersetzen sollen, in Betrieb genommen, ohne dass ein Abriss des Parkdecks erfolgt ist. Erst viele Jahre später wurde das Parkdeck Stauffacherquai schliesslich abgeräumt. Weshalb hat der Stadtrat während vielen Jahren diesen Zustand nicht beendet?
3. Im Gestaltungsplan, resp. der Baubewilligung, zum Parkhaus Gessnerallee wurde gemäss «Historischem Kompromiss» festgehalten, dass unterirdisch nur so viele Parkplätze betrieben werden dürfen, wie oberirdisch aufgehoben werden können. Hat es gegen den Gestaltungsplan, resp. die Baubewilligung, Rechtsmittel gegeben? Falls ja, wurden diese Rechtsmittel in der Zwischenzeit erledigt und mit welchem Resultat? Falls nein, wie viele dieser zur Kompensation vorgesehenen, oberirdischen Parkplätze wurden tatsächlich aufgehoben, wie viele wurden in Flächen für den Güterumschlag, wie viele in Taxistandplätze und wie viele in Behindertenparkplätze umgewandelt und stehen dadurch direkt oder indirekt dem Autoverkehr zur Verfügung und wie viele wurden nicht aufgehoben? Sollten oberirdische Parkplätze nicht aufgehoben worden sein, ist die entsprechende Anzahl unterirdischer Parkplätze im Parkhaus Gessnerallee zur Zeit gesperrt?
4. Wie steht es konkret mit den 14 Parkplätzen an der Talackerstrasse, die gemäss Darstellung von Tiefbauamt und DAV vom 5. Dezember 2002 hätten aufgehoben werden müssen, faktisch aber immer noch als Parkplätze zur Verfügung stellen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** In der Stadt Zürich wohnen gegenwärtig rund 140 000 Personen an Strassen mit Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert. 65 Prozent dieser Strassen sind kommunal klassiert, die verbleibenden 35 Prozent sind regionale und kantonale Staatsstrassen. Dort wohnen zusammen etwa 55 000 Personen, wobei etwa 35 000 Personen an regionalen und etwa 20 000 Personen an kantonalen Staatsstrassen leben. Weitere Aufschlüsselungen in Haupt-

strassen, die ins Stadtzentrum führen, und in solche, die eher tangential verlaufen, sind wegen der sich stark überlagernden Funktion der städtischen Strassen nicht sinnvoll.

Die NO<sub>2</sub>-Belastungen sind entlang den regionalen und kantonalen Staatsstrassen überschritten, d. h., die Grenzwerte gemäss Luftreinhalte-Verordnung (LRV) können nach wie vor nicht eingehalten werden. Beim Feinstaub (PM10) werden die Grenzwerte gar flächendeckend in der ganzen Stadt überschritten. Bodennahes Ozon (O<sub>3</sub>) entsteht vor allem im Sommer durch die Einwirkung von Sonnenlicht und Wärme auf Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und flüchtige organische Verbindungen (VOC). Die Ozongrenzwerte werden jährlich wiederkehrend überschritten, können aber nicht kleinräumig erfasst werden, da ozonreiche Luft über weite Distanzen verfrachtet wird. Gemäss Umweltbericht der Stadt Zürich des Gesundheits- und Umweltsdepartements, August 2009, ist der Strassenverkehr der Hauptverursacher dieser zum Teil massiven Grenzwertüberschreitungen. Die Stadt Zürich verfolgt vor diesem Hintergrund auch zukünftig neben verschiedenen anderen Massnahmen eine Parkierungspolitik, die darauf abzielt, die durch den Strassenverkehr verursachten Immissionen und insbesondere die Luftschadstoffbelastung zu reduzieren.

Das statistische Jahrbuch des Kantons Zürich, Ausgabe 2009, weist für die Stadt Zürich für das Jahr 2008 einen Motorisierungsgrad von 469 Motorfahrzeugen je 1000 Personen und 370 Personenwagen je 1000 Personen aus. Die entsprechenden Werte für den Kanton Zürich betragen 627 Motorfahrzeuge bzw. 494 Personenwagen je 1000 Personen.

Die Zürcher Stadtgrenze wird nach Berechnungen mit dem städtischen Verkehrsmodell täglich von rund 600 000 Fahrzeugen gequert (ausschliesslich Autobahnring um die Stadt).

Laut aktuellem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten aus dem Jahr 2005 weist die Stadt Zürich einen Anteil an autofreien Haushalten von 44,3 Prozent aus. Der entsprechende Wert für den Kanton Zürich beträgt 24,2 Prozent.

**Zu Frage 2:** Der 1996 geschlossene Historische Kompromiss bestimmt, dass für die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze innerhalb der City und des citynahen Gebiets der Stand von 1990 massgeblich ist. 1992 (also nach diesem Referenzzeitpunkt) wurde das Parkhaus Stauffacherter neu eröffnet. Entsprechend der Vorgabe im Historischen Kompromiss, die Zahl der Parkplätze auf dem Niveau von 1990 zu halten, mussten deshalb gleich viele oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wie im Parkhaus Stauffacherter neu geschaffen worden waren. Diese Kompensation hätte unter anderem durch den Abbruch des oberirdischen Parkdecks Stauffacherquai erfolgen sollen. Dies war jedoch aus rechtlichen Gründen nicht möglich, weil die Betreiberin des Parkdecks Stauffacherquai über eine kantonale wasserbaurechtliche Konzession zum Betrieb des Parkdecks verfügte, die trotz Intervention der Stadt nicht aufgehoben und vom Kanton im Jahr 1993 gar nochmals verlängert wurde. Das Parkdeck Stauffacherquai konnte erst nach der Inbetriebnahme des Parkhauses Gessnerallee im Jahr 2004 geschlossen und abgebrochen werden. Die kompensatorische Aufhebung des provisorischen Parkdecks Stauffacherquai konnte deshalb erst mit rund zehnjähriger Verspätung erfolgen.

**Zu den Fragen 3 und 4:** Weder gegen den Gestaltungsplan noch gegen die Baubewilligung zum Parkhaus Gessnerallee sind Rechtsmittel ergriffen worden. Jedoch sind nach der Publikation der Parkplatz-Kompensation im «Städtischen Amtsblatt» einzelne Rechtsmittelverfahren eingeleitet worden. Ein Teil stand im Zusammenhang mit den künftigen Verkehrsvorschriften für den Rennweg und konnte nicht rechtskräftig auf die Eröffnung des Parkhauses am 9. Juni 2004 erledigt werden. Bis zur rechtskräftigen Erledigung dieser Verfahren waren deshalb – wie im Gestaltungsplan und in der Baubewilligung vorgesehen – eine entsprechende Anzahl Parkplätze im Parkhaus Gessnerallee nicht öffentlich zugänglich.

Derzeit ist noch eine Aufsichtsbeschwerde hängig. Das Polizeidepartement hat deshalb den Vollzug der eigentlich bereits in Rechtskraft erwachsenen Kompensation von 14 Parkplätzen am Talacker vorläufig sistiert.

Im Rahmen des Kompensationskonzepts für das Parkhaus Gessnerallee konnten in der Innenstadt rund 190 oberirdische Strassenparkplätze aufgehoben werden. Dies ermöglichte die Schaffung von neuen, attraktiven und fussgängerfreundlichen Bereichen sowie eine Aufwertung der urbanen Qualitäten. Etwa 20 Parkplätze wurden ummarkiert in Velostreifen und etwa zehn in Veloparkplätze. 30 Parkplätze wurden neu als Güterumschlagplätze markiert und vier als Taxistandplätze.

Weitergehende Informationen zur Parkplatzkompensation im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Parkhauses Gessnerallee sind zu finden im Bericht «Der Historische Kompromiss von 1996, Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung», Mobilität + Planung, Oktober 2009. Dieser Bericht ist abrufbar unter [www.stadt-zuerich.ch/parkplatzkompromiss](http://www.stadt-zuerich.ch/parkplatzkompromiss).

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**