

I.

Die Vorsteherin des Polizeidepartements liess im Rahmen der Realisierung des Parkhauses C die vier Parkplätze am nordwestlichen Fahrbahnrand entlang der Liegenschaft L-Strasse aufheben. Am 17. Mai 2005 verfügte sie nachträglich die Aufhebung formell und entzog allfälligen Einsprachen dagegen die aufschiebende Wirkung, was am 24. Mai 2005 im Städtischen Amtsblatt publiziert wurde. Dagegen erhob die A AG Einsprache beim Stadtrat von Zürich, welcher diese am 24. August 2005 abwies. Einem allfälligen Rekurs gegen den Einspracheentscheid wurde die aufschiebende Wirkung entzogen.

II.

Die A AG wandte sich gegen den Einspracheentscheid des Stadtrates am 3. Oktober 2005 mit Rekurs an das Statthalteramt des Bezirkes Zürich, welches diesen am 16. August 2006 abwies.

III.

Dagegen erhob die A AG am 26. September 2006 Beschwerde beim Verwaltungsgericht. Sie beantragt Folgendes: Es sei der Rekursentscheid des Statthalteramtes aufzuheben (Antrag 1); der Stadtrat sei zu verpflichten, den Wortlaut des vom Gemeinderat im Verkehrsplan beschlossenen Historischen Kompromisses vom 28. Februar 1990 mit allen seither vorgenommenen Änderungen bekannt zu geben (Antrag 2), eine für den Perimeter "City" transparente und stückgenaue Parkplatzbilanz gemäss den Vorgaben des Historischen Kompromisses vorzulegen (Antrag 3) sowie die bereits aufgehobenen Parkplätze 30 Tage nach Eintritt der Rechtskraft wieder herzustellen (Antrag 4); die Vernehmlassung(en) des Beschwerdegegners oder anderer Beteiligten seien der Beschwerdeführerin zur Kenntnisnahme zuzustellen (Antrag 5), alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Beschwerdegegners (Anträge 6 und 7). Das Statthalteramt verzichtete am 11. Oktober 2006 auf Vernehmlassung, während der Beschwerdegegner am 2. November 2006 unter ergänzenden Angaben Abweisung der Beschwerde beantragte.

Die Kammer zieht in Erwägung:

1.

Das Verwaltungsgericht ist zur Behandlung der vorliegenden Beschwerde nach § 41 in Verbindung mit § 19c Abs. 2 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) zuständig. Weil auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten.

2.

Zu Rekurs und Beschwerde gegen Verkehrsanordnungen ist gemäss § 21 lit. a VRG legitimiert, wer durch diese berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung oder Aufhebung hat. Damit gewährt das kantonale Recht die Legitimation in gleichem Masse wie das Bundesrecht gemäss Art. 103 lit. a des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege (Bundesrechtspflegegesetz, OG), womit auch der nach Art. 98a Abs. 3 OG minimal zu gewährleistenden Verfahrensstandard erfüllt wird.

2.1 Die beiden Vorinstanzen bejahten die Rechtsmittellegitimation der Beschwerdeführerin. Der Stadtrat führte aus, dass die Rechtsmittellegitimation von Strassenbenutzerinnen und -benützern gegen Verkehrsbeschränkungen im weiten Umfang zugelassen werde. So seien sämtliche Anrainer einer Strasse wie etwa die Eigentümer, Mieter und Geschäftsinhaber legitimiert, wobei Letztere auch, wenn sich die Verkehrsmassnahme nur auf ihre Kunden oder Lieferanten auswirke. Die Anrainer benachbarter Strassen seien legitimiert, falls sich die Verkehrsanordnung auf die

benachbarten Strassenzüge auswirke. Da die strittigen vier Parkplätze in Gehdistanz vom Verkaufsgeschäft der Beschwerdeführerin lägen, sei sie legitimiert, ein Rechtsmittel zu ergreifen.

2.2 Diese Auffassung stützt sich auf die Praxis des Bundesrats, welcher als bis Ende 2002 zuständige Beschwerdeinstanz für Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (Strassenverkehrsgesetz, SVG) den Kreis der beschwerdeberechtigten Privaten relativ weit fasste. Das seit 2003 anstelle des Bundesrats als Beschwerdeinstanz zuständige Verwaltungsgericht hat indessen höhere Anforderungen an die Rekursberechtigung von Anwohnern oder Strassenbenützern zur Anfechtung von Verkehrsanordnungen gestellt. So hat es entschieden, dass eine Strassensperrung, welche zusätzliche Verkehrsimmissionen auf einer Umgehungsstrecke befürchten lässt, nur dann angefochten werden kann, wenn der Mehrverkehr beim eigenen Grundstück ein deutlich wahrnehmbares Mass erreicht (RB 2003 Nr. 13). Ebenso wenig vermögen geringfügige Nachteile bezüglich der Erschliessung der eigenen Liegenschaft die Rekurslegitimation zur Anfechtung einer Strassenaufhebung zu begründen (RB 2004 Nr. 3 = BEZ 2004 Nr. 29). Sodann hat das Verwaltungsgericht erkannt, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone für die motorisierten Verkehrsteilnehmer einen derart geringfügigen Nachteil bewirke, dass die Anfechtungsbefugnis selbst bei regelmässiger Benutzung der betroffenen Strasse zu verneinen sei (RB 2005 Nr. 9 = ZBl 2005 S. 597 = BEZ 2005 Nr. 38). Das steht im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts, welches die Beschwerdebefugnis zur Anfechtung von Strassenkorrektionsmassnahmen nur einräumt, wenn eine deutlich wahrnehmbare Beeinträchtigung in speziellen, klar fassbaren Interessen gegeben war. Eine blosser Erschwerung der Befahrung des Strassennetzes, wie sie jeder Strassenbenützer im Rahmen des Gemeingebrauchs in Kauf nehmen müsse, genüge nicht (BGE 113 Ia 426 E. 3).

2.3 Das Verkaufsgeschäft der Beschwerdeführerin an der M-Strasse liegt in einiger Fusswegdistanz von den vier aufgehobenen Parkplätzen an der L-Strasse entfernt. Der Weg zwischen dem Verkaufsgeschäft und den Parkplätzen wird zudem durch eine stark befahrene Kreuzung, welche durch Lichtsignale geregelt wird, erschwert. Es ist demnach zweifelhaft, ob die Beschwerdeführerin durch die getroffene Aufhebung der Parkplätze einen Nachteil erleidet, den sie in besonderer Weise trifft, zumal sich in der unmittelbaren Nähe des Verkaufsgeschäftes eine bedeutend grössere Anzahl an Parkplätzen befindet.

Eine Parkplatzaufhebung unterscheidet sich hinsichtlich der nachbarlichen Betroffenheit, die sie auslöst, erheblich von Verkehrsanordnungen, die durch Mehrverkehr (Umleitung) oder Kolonnenbildung (Rotlicht und Stoppsignal) die Betroffenheit des Nachbarn infolge zusätzlicher Immissionen begründen. Sie ist vergleichbar mit Verkehrsbehinderungen, welche die Zugänglichkeit wegen erschwertem Manövrieren (bauliche Verkehrshindernisse) oder zusätzlicher Fahrzeit (Geschwindigkeitsbegrenzungen) oder längerer An- bzw. Wegfahrt (Einbahn, Strassenaufhebung) erschweren. Im erwähnten Fall betreffend die Aufhebung eines Weges (RB 2004 Nr. 3 = BEZ 2004 Nr. 29) lag die rekurrentische Liegenschaft direkt am aufzuhebenden Weg, die Tiefgarage war aber von der anderen Seite zugänglich; dabei ergab sich immerhin in einer Richtung ein notwendiger Fahrumweg von wenigen hundert Metern, was indessen als nicht massgebender Nachteil gewürdigt wurde. Im erwähnten Fall betreffend die Einführung einer Tempo-30-Zone (RB 2005 Nr. 9) betrug die maximal zusätzliche Fahrzeit über die direkte Zufahrtsstrasse zum Rekurrenten infolge der Geschwindigkeitsbeschränkung 19 Sekunden, was ebenfalls nicht genügte. Ausschlaggebend war in allen Fällen, dass ein Nachteil allein noch nicht genügte, sondern dass dieser auch eine gewisse Intensität erreichen musste.

Die Aufhebung von Kurzzeitparkplätzen – auch in unmittelbarer Nähe – führt grundsätzlich noch nicht zu einer Beschränkung der Zugänglichkeit für den Ladeninhaber und seine Angestellten und Lieferanten, kann aber wohl eine

Erschwerung für die mit dem PW anreisenden Kunden darstellen, so wenn diese entweder deutlich länger nach Parkmöglichkeiten suchen müssen oder aber Parkplätze erst erheblich weiter weg vom Geschäft finden. Diese Verschlechterung in der Kundenerreichbarkeit eines bestimmten Geschäftes muss allerdings auch wahrnehmbar sein, und zwar nicht nur für die Kunden selber (die nach der dargelegten Praxis kaum legitimiert sein dürften), sondern auch für das betroffene Geschäft. Es muss daher verlangt werden, dass erstens ein erheblicher Anteil der Kunden eines Geschäftes tatsächlich mit dem Auto kommt und dass zweitens die Parkplatzsuche der Kunden markant erschwert ist. Für Ersteres muss wohl auf die Behauptungen eines Ladenbesitzers abgestellt werden. Letzteres aber dürfte angesichts der Schwierigkeiten, in der Zürcher City überhaupt einen oberirdischen Parkplatz zu finden, ziemlich schwer glaubhaft zu machen sein. Ähnlich wie beim Erfordernis der Wahrnehmbarkeit von zusätzlichen Verkehrsimmissionen (vgl. RB 1985 Nr. 9 = BEZ 1985 Nr. 47) könnte man hier daher für die Bejahung der Rekurslegitimation verlangen, dass – gemessen an der Gesamtzahl an Parkplätzen in einem gewissen Umkreis (entsprechend dem bisherigen Verkehr bei den Verkehrsimmissionen) – ein bestimmter Mindestanteil aufgehoben werden muss (entsprechend dem Mehrverkehr bei Verkehrsimmissionen). Es fragt sich, wie der massgebende Umkreis und der massgebende Anteil zu bestimmen sind. Im Interesse einer möglichst praktikablen Regelung bzw. Praxis rechtfertigt es sich, den massgebenden Umkreis nach der Luftdistanz – etwa 100 m oder 150 m – zu definieren. Liegen die Gegenstand der angefochtenen Verfügung bildenden (aufgehobenen) Parkplätze ausserhalb dieses Kreises, so wäre ein Ladeninhaber von vornherein nicht legitimiert. Bezüglich der Anzahl der angefochtenen Parkplätze fiele als massgebender Mindestanteil eine Quote von etwa 10 % in Betracht. Sachgerecht wäre eine solche Praxis indessen wohl nur dann, wenn neben den durch die strittige Verfügung aufgehobenen Parkplätzen auch allfällige weitere zur Aufhebung vorgesehene Parkplätze berücksichtigt werden.

Die Frage, ob die Beschwerdeführerin nach den dargelegten oder allfälligen zusätzlichen Kriterien zur Erhebung der Einsprache und des Rekurses legitimiert war, braucht jedoch nicht abschliessend beurteilt zu werden, weil die Beschwerde, wie nachfolgend dargelegt wird, auch bei einer materiellen Beurteilung erfolglos bleibt.

3.

3.1 Das Statthalteramt führt aus, dass es sich bei der Aufhebung der vier Parkplätze um eine funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG handle. Sie stütze sich auf durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckte Zielsetzungen, da sie darauf hinziele, Mehrverkehr im Citybereich zu verhindern und den bestehenden Verkehr besser zu kanalisieren. Durch die Aufhebung der Parkplätze werde auch die Regelung des Verkehrs mit dem Parkleitsystem erleichtert und die Sicherheit der Radfahrenden verbessert, indem anstelle der vier Parkplätze am nordwestlichen Fahrbahnrand der L-Strasse, welche an dieser Stelle zu einer längeren nach rechts gebogenen Kurve ansetze, ein Fahrradstreifen habe markiert werden können. Im Rahmen der gebotenen Interessenabwägung sei der Beschwerdeführerin zwar beizupflichten, dass für sie die Parkplätze eine wesentliche Bedeutung hätten; jedoch überwiege das öffentliche Interesse an der Aufhebung der Parkplätze, weshalb sich diese als rechtmässig erweise. Soweit die Beschwerdeführerin bezweifle, dass die vier Parkplätze kompensiert worden seien, wie es der Historische **Kompromiss** verlange, sei sie darauf hinzuweisen, dass deren Verschiebung in das Parkhaus C aktenkundig sei. Da der Verkehrsplan nur behördenverbindlich sei, stehe der Beschwerdeführerin auch kein durchsetzbarer Anspruch zu, dass die Behörde über jeden abgebauten Parkplatz in der Innenstand Rechenschaft ablegen müsse. Angesichts dessen, dass der Wortlaut des Historischen Kompromisses sowohl in der Abstimmungsvorlage vom 8. Februar 2004 als auch in der vom Regierungsrat genehmigten Fassung verbindlich festgehalten werde, sei nicht ersichtlich, weshalb der Stadtrat zu verpflichten wäre, den Wortlaut des Kompromisses nochmals bekannt zu geben bzw. mittels Beschlussprotokollen zu belegen.

3.2 Die Beschwerdeführerin wendet im Wesentlichen ein, dass für die Einschränkung des bisherigen Parkraums in der Innenstadt der Historische **<Kompromiss>** als Teil des Verkehrsplans gelte, auf welchen sich ja auch der Stadtrat bei dessen Einspracheentscheid berufe. Der Verkehrsplan sei jedoch als Richtplan lediglich behördenverbindlich, insofern fehle es an einer genügenden gesetzlichen Grundlage für die Aufhebung der Parkplätze. Der Historische **<Kompromiss>** sehe zudem vor, dass mit der Aufhebung von Parkplätzen die gleichzeitige Umwandlung der gewonnen Verkehrsflächen in Fussgänger-, Fahrrad oder Grünbereiche vorzunehmen sei. Dies bedinge jedoch bauliche Massnahmen, weshalb es sich bei der Aufhebung der Parkplätze nicht um eine funktionelle Verkehrsanordnung handle und demnach Art. 3 Abs. 4 SVG als gesetzliche Grundlage nicht taue. Dadurch, dass der Gemeinderat die Parkierungsproblematik in den Verkehrsplan aufgenommen habe, sei eine Gabelung der Zuständigkeiten erfolgt. Die in Art. 3 SVG enthaltenen Kompetenzen seien aufgeteilt worden. Für die Aufhebung von Parkplätzen in der Innenstadt müsste nun das planungsrechtliche Verfahren durchlaufen werden, womit der Richtplan in einen Nutzungsplan zu überführen wäre. Dazu sei jedoch nach § 88 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) in Verbindung mit Art. 41 lit. k der Gemeindeordnung der Stadt Zürich vom 26. April 1970 (GO) der Gemeinderat zuständig. Insofern habe der Beschwerdegegner nicht die Kompetenz dazu gehabt, die vier Parkplätze aufzuheben. Schliesslich fehle es für die Aufhebung der Parkplätze an einem genügenden öffentlichen Interesse. Es habe sich gezeigt, dass durch die Aufhebung der Parkplätze und die Markierung des Fahrradstreifens die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer nicht verbessert worden sei. Das einzige Motiv für die Aufhebung der Parkplätze bestehe deshalb in der Anwendung des Historischen Verkehrskompromisses. Dieser werde jedoch nicht korrekt angewendet, fehle es doch an der Kompensation der vier Parkplätze und sei der Fahrradstreifen erst nach mehr als einem Jahr nach der Aufhebung der Parkplätze angebracht worden. Das private Interesse der Beschwerdeführerin an der Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung der Parkplätze sei jedoch erheblich. Sie sei auf die Parkplätze angewiesen, denn sie betreibe an der M-Strasse ein Geschäft. Ihre Kundschaft verlasse das Geschäft zum Teil mit schweren Schachteln und müsse deshalb einen Parkplatz in der Nähe zur Verfügung haben; zudem seien auch die Vertreter und die Mitarbeiter auf Parkmöglichkeiten in der Nähe des Geschäfts angewiesen. Zusammenfassend ergebe sich, dass sich die Aufhebung der Parkplätze nicht auf eine genügende gesetzliche Grundlage stützen könne, dass sie nicht durch die zuständige Behörde verfügt worden sei sowie nicht in einem genügenden öffentlichen Interesse liege und somit von vornherein nicht verhältnismässig sei.

4.

Gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG sind die Kantone berechtigt, lokale Verkehrsanordnungen (nach Art. 3 Abs. 3 und Abs. 4 SVG) zu treffen. Diese Befugnis können die Kantone delegieren, was der Kanton Zürich gemacht hat. Gemäss § 4 Abs. 2 der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (SignV) verfügt die Sicherheitsdirektion auf Antrag der Gemeinden über dauernde Verkehrsanordnungen. Als Ausnahme gelten die Städte Zürich und Winterthur, in welchen die städtischen Behörden dafür zuständig sind (§ 27 in Verbindung mit § 4 Abs. 2 SignV). Die Stadt Zürich hat in Art. 3 lit. a der Vorschriften über den Vollzug der Strassensignalisationsvorschriften des Bundes vom 5. Juni 1981 (städtische Signalisationsvorschriften) die Kompetenz an das Polizeidepartement delegiert.

Das Strassenverkehrsgesetz unterscheidet zwei Arten von lokalen Verkehrsbeschränkungen, einerseits die unbeschränkten und zeitlich beschränkten Fahrverbote (Art. 3 Abs. 3 SVG), andererseits die funktionellen Verkehrsbeschränkungen (Art. 3 Abs. 4 SVG). Funktionelle Verkehrsbeschränkungen dürfen nur angeordnet werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.

Als "**<Historischer> <Kompromiss>**" wird die vom Gemeinderat am 28. Februar 1990 beschlossene Ergänzung des kommunalen Verkehrsplanes bezeichnet, mit welcher ein Parkplatzkonzept für die Innenstadt festgelegt wurde. Danach können auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch unterirdische Parkieranlagen ersetzt werden, wobei in der City die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben soll. Die frei gestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Fahrrad- und Grünbereiche umzugestalten. In der Volksabstimmung über die Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplans vom 8. Februar 2004 wurde der Historische**<Kompromiss>** mit einem leicht veränderten Wortlaut bestätigt, unter anderem können die Parkplätze nach dieser Version durch *Parkhäuser* oder unterirdische Parkieranlagen ersetzt werden.

5.

5.1 Zu den in Art. 3 Abs. 4 SVG angesprochenen "anderen Beschränkungen oder Anordnungen" gehören auch Anordnungen für den ruhenden Verkehr, das heisst Parkbeschränkungen (Hans Giger, Kommentar SVG, 6. A., Zürich 2002, S. 36). Insofern findet die strittige Aufhebung der vier Parkplätze an der L-Strasse eine Grundlage im Strassenverkehrsgesetz. Der Historische **<Kompromiss>** spielt hingegen vorliegend nicht eine derart grosse Rolle, wie sie die Beschwerdeführerin ihm zuschreibt. Als Teil des Verkehrsplans ist dessen Verbindlichkeit von beschränkter Tragweite. Er wirkt allein im Rahmen des geltenden Rechts, ohne dieses zu ändern oder neue Entscheidungsbefugnisse zu begründen (Walter Haller/Peter Karlen, Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, 3. A., Zürich 1999, N. 223); zudem ist er nur für die Behörden verbindlich (§ 19 Abs. 1 PBG). Er vermag zwar allenfalls das öffentliche Interesse im Bereich der Parkplätze zu konkretisieren, stellt aber nicht eine gesetzliche Grundlage für deren Aufhebung dar. **Es kann demnach nicht der Argumentation der Beschwerdeführerin beigetreten werden, dass durch den Historischen <Kompromiss> eine Gabelung der Zuständigkeiten erfolgt sei, indem für die Aufhebung der Parkplätze zunächst der Verkehrsplan in einen Nutzungsplan überführt werden müsse, wofür der Gemeinderat zuständig sei; denn der historische Verkehrskompromiss vermag nicht, Art. 3 Abs. 4 SVG und die darauf gestützten kantonalen und kommunalen Zuständigkeitsbestimmungen zu derogieren. Demzufolge kann sich die strittige Aufhebung der Parkplätze auf eine genügende gesetzliche Grundlage stützen, wobei sich das Polizeidepartement der Stadt Zürich zu Recht als zuständig erachtete (Art. 3 Abs. 4 SVG in Verbindung mit § 27 und § 4 Abs. 2 SignV in Verbindung mit Art. 3 lit. a der städtischen Signalisationsvorschriften).**

5.2 Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG müssen funktionelle Verkehrsanordnungen in einem der dort aufgezählten öffentlichen Interesse liegen. Das Statthalteramt macht in erster Linie geltend, dass die Aufhebung der Parkplätze dem Verkehrsfluss, insbesondere der Verhinderung von Mehrverkehr in der City, einer Kanalisierung und einer besseren Lenkung des Verkehrs durch das Parkleitsystem sowie der Sicherheit der Radfahrenden diene. Der Beschwerdegegner stützt sich zudem auf den Historischen **<Kompromiss>**. Dass die Aufhebung der Parkplätze dem Verkehrsfluss dienen, wird von der Beschwerdeführerin nicht bestritten. Soweit diese bezweifelt, dass das Anbringen eines Fahrradstreifens die Sicherheit der Radfahrenden verbessert, was sie durch den Verweis auf die Anzahl Unfälle vor und nach dem Anbringen des Fahrradstreifens zu belegen versucht, ist sie darauf hinzuweisen, dass das öffentliche Interesse zum Zeitpunkt der Verfügung der umstrittenen Massnahmen beurteilt werden muss. Das Polizeidepartement durfte dabei mit guten Gründen davon ausgehen, dass diese der Sicherheit dienen würden. Der Historische **<Kompromiss>** vermag das öffentliche Interesse in dem Sinne zu konkretisieren, dass Art. 3 Abs. 4 SVG funktionelle Verkehrsanordnungen unter anderem zulässt, sofern andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Er bezweckt in der Innenstadt von Zürich die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in unterirdische Parkieranlagen und allenfalls in Parkhäuser, wobei die Gesamtzahl der Parkplätze gleich bleiben

und die gewonnene Verkehrsfläche in Fussgänger-, Fahrrad- oder Grünbereiche umgestaltet werden soll. Der Beschwerdegegner weist nach, dass die vier aufgehobenen Parkplätze im Parkhaus C kompensiert wurden; die gewonnene Verkehrsfläche wurde durch einen Fahrradstreifen in einen Fahrradbereich umgestaltet. Demnach liegt die Aufhebung der Parkplätze auch im durch den Historischen Verkehrskompromiss konkretisierten öffentlichen Interesse. Soweit die Beschwerdeführerin geltend macht, dass beurteilt werden müsse, ob die Gesamtzahl der Parkplätze kompensiert worden sei, kann ihr nicht gefolgt werden. Die Frage, ob die Stadt Zürich im Rahmen des Historischen Kompromisses allenfalls zu viele Parkplätze abgebaut hat, ist Gegenstand einer beim Statthalteramt hängigen Aufsichtsbeschwerde. Im vorliegenden Rechtsmittelverfahren ist jedoch einzig die Aufhebung der vier Parkplätze an der L-Strasse strittig. Diese wurden offensichtlich in das Parkhaus C umgelagert, weshalb nicht gegen den Historischen Verkehrskompromiss verstossen wurde. Zusammenfassend zeigt sich, dass die Aufhebung der Parkplätze in einem öffentlichen Interesse liegt.

5.3 Schliesslich müssen funktionelle Verkehrsanordnungen verhältnismässig sein (Roger M. Meier, Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach dem Recht des Bundes und des Kantons Zürich, Zürich 1989, S. 198 f.). Das trifft hier zu: Die strittige Massnahme ist zur Verwirklichung der erwähnten öffentlichen Interessen geeignet und dazu auch erforderlich. Das öffentliche Interesse ist gewichtig, dient doch die Aufhebung der Parkplätze unter anderem der Verhinderung von Mehrverkehr und der Verkehrssicherheit. Das Interesse der Beschwerdeführerin muss hingegen als eher gering beurteilt werden. Sie vermag nicht darzutun, inwiefern sie gerade auf die vier aufgehobenen Parkplätze angewiesen ist. Vielmehr scheint es, dass sie sich in genereller Weise gegen die Aufhebung von Parkplätzen in der Zürcher Innenstadt wehren möchte. Im vorliegend strittigen Fall der vier Parkplätze an der L-Strasse überwiegt das öffentliche Interesse an deren Aufhebung das private Interesse an deren Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung demnach in erheblichem Masse.

5.4 Unter diesen Umständen erweist sich die Aufhebung der vier Parkplätze an der L-Strasse als zulässig im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG.

6.

Die Beschwerdeführerin kennt offensichtlich sowohl den originalen Wortlaut des Historischen Kompromisses vom 28. Februar 1990 als auch den Wortlaut, wie er am 8. Februar 2004 zur Abstimmung gelangt ist. Vorliegend dient der Historische **<Kompromiss** einzig der Konkretisierung des öffentlichen Interesses. Es ist auch nicht von Bedeutung, ob die aufgehobenen Parkplätze nur durch unterirdische Parkieranlagen (Wortlaut von 1990) oder zusätzlich durch oberirdische Parkhäuser (Wortlaut von 2004) kompensiert werden können. Die vier strittigen Parkplätze wurden in der unterirdischen Parkieranlage C kompensiert. Folglich gibt es keine hinreichenden Gründe dafür, dass der Stadtrat verpflichtet werden soll, den Wortlaut des Historischen Kompromisses der Beschwerdeführerin bekannt zu geben (vgl. Antrag 2).

Ebenso wenig ist der Stadtrat zu verpflichten, eine transparente und stückgenaue Parkplatzbilanz gemäss den Vorgaben des Historischen Kompromisses vorzulegen (vgl. Antrag 3). Im diesem Verfahren geht es einzig um die Aufhebung der vier Parkplätze an der L-Strasse, nicht jedoch um die Beurteilung sämtlicher Parkplatzaufhebungen in der Innenstadt. Der Beschwerdegegner hat nachgewiesen, dass die strittigen Parkplätze im Parkhaus C kompensiert wurden. Ein Anspruch der Beschwerdeführerin auf Zustellung weiterer Unterlagen besteht nicht.

7.

Demgemäss ist die Beschwerde abzuweisen. Ausgangsgemäss sind die Kosten der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Es kann ihr von vornherein keine Prozessentschädigung zugesprochen

werden (§ 17 Abs. 2 VRG).

Demgemäss entscheidet die Kammer:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf
Fr. 2'500.--; die übrigen Kosten betragen:
Fr. 60.-- Zustellungskosten,
Fr. 2'560.-- Total der Kosten.
3. Die Gerichtskosten werden der Beschwerdeführerin auferlegt.
4. Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.
5. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht erhoben werden.
6. Mitteilung an ...