

Schriftliche Anfrage

von Markus Knauss (GRÜNE)

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% der Wohnbevölkerung in der Stadt Zürich an Strassen mit übermässigem Verkehrslärm. Wieviele 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 das 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 stehen?

