

Auszug aus dem Substanziellen Protokoll 67. und 68. Ratssitzung vom 8. Juni 2011

1389. 2009/500

Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss), Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten «Historischen Kompromisses»

In Zustimmung zum Beschlussantrag GR Nr. 2009/421 der FDP-, CVP- und der EVP-Fraktionen erteilte der Rat mit Beschluss Nr. 5047 vom 4. November 2009 der Geschäftsprüfungskommission folgenden Auftrag:

Die GPK wird beauftragt, die in den Medien erhobenen Vorwürfe über die inkorrekte Umsetzung des sogenannten "historischen Parkplatz-Kompromisses" im vom Volk beschlossenen Verkehrsplan zu untersuchen und dem Gemeinderat einen Bericht vorzulegen, aus dem hervorgeht, ob der GR-Beschluss mit dem "Parkierungskonzept" (kurz Historischer Parkplatz-Kompromiss genannt) inhaltlich und formal korrekt umgesetzt worden ist und ob die gesetzlich vorgeschriebenen Zuständigkeiten eingehalten wurden.

Insbesondere soll abgeklärt werden, ob Prozesse vorhanden und geeignet sind, diese Vorgabe zu überprüfen und ob der "Kompromiss" im Resultat korrekt umgesetzt wurde.

Zudem soll überprüft werden, ob der verabschiedete Text in der Verwaltung wortgetreu umgesetzt wird, oder ob abweichende Versionen bestehen und ob der Text in der Öffentlichkeit korrekt wiedergegeben wurde.

Darüber hinaus soll geprüft werden, ob die Ausschreibungen über die Aufhebung der Parkplätze so waren, dass ein vom Abbau Betroffener sich über die Tragweite der Ausschreibung im Klaren sein musste und ob der individuelle Rechtsschutz gewährleistet war.

Es liegen folgende Dokumente vor:

- Bericht der GPK vom 30. Mai 2011
- Stellungnahme des Stadtrates vom 25. Mai 2011

Die Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission (GPK) begründet die Anträge der GPK.

(Fraktionserklärungen siehe Protokoll-Nrn. 1390 – 1396)

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartments Stellung.

STR Ruth Genner: *Der Stadtrat nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass laut GPK*

das Tiefbauamt den historischen Kompromiss korrekt umgesetzt hat. Der Kompromiss ist ein wirksames Instrument für eine nachhaltige Mobilitätspolitik und die Gestaltung einer attraktiven Innenstadt. Man kann die Anzahl Parkplätze verschieden zählen. Mit der Studie zur wirtschaftlichen Bedeutung der Parkplätze liefert das Tiefbauamt Fakten, die zeigen, dass wir differenziert hinschauen müssen, wo sich welche Parkplätze befinden und wie sie gebraucht werden. Wir werden Umsatzzahlen, wie sie vom Fussgänger- und vom öffentlichen Verkehr generiert werden, erheben. Bei der Revision des kommunalen Verkehrsplans liegt es an Ihnen, wie Sie mit dem historischen Kompromiss weiterfahren. Ich nehme die Kritik an der Kommunikation entgegen, halte aber fest, dass wir vor der Arbeitsaufnahme der GPK einen Bericht für den Gemeinderat erstellt und den Perimeter des historischen Kompromisses im Internet aufgeschaltet haben. Sie geben dem Stadtrat zwei Jahre Zeit, um sich mit den Empfehlungen der GPK auseinanderzusetzen und Bericht zu erstatten. Der Stadtrat hat den Auftrag erteilt, eine Regelung für die baustellenbedingten Aufhebungen von Parkplätzen zu suchen. Wir werden diese Regelung unverzüglich anpacken. Zuerst werden wir erheben, wie oft Parkplätze durch Baustellen besetzt sind und wie man Ersatzparkplätze schaffen kann. Die Empfehlungen zu den Freihausparkkarten haben wir zu Kenntnis genommen. Ich hoffe, heute von Ihnen Konkretes dazu zu hören, denn es liegen drei verschiedene Empfehlungen vor.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Katrin Wüthrich (SP): Der Stadtrat hat aufgrund der von der Verwaltung ausgearbeiteten Grundlagen den historischen Kompromiss umgesetzt, an dessen Praxis festgehalten und nicht missbräuchlich gehandelt. Es wäre jedoch wünschenswert gewesen, wenn von Beginn an eine transparentere Darstellung und ein kritikfähigerer Umgang mit der eigenen Praxis vorhanden gewesen wären. Die Differenzen zwischen der IG Pelikan und der Stadtverwaltung sind aufgrund unterschiedlicher Auslegungen des Gebietes und des Begriffs "kunden- und besucherorientierte Parkplätze" entstanden. Ich bitte Sie, der Mehrheit der GPK zu folgen und den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Roger Bartholdi (SVP): Der Antrag der SVP vom 23. September 2009, eine parlamentarische Untersuchungskommission mit acht klaren Aufträgen zu bilden, wurde abgelehnt. Die GPK hat gute Arbeit geleistet, doch eine PUK hätte umfassendere und detailliertere Untersuchungen durchführen können, so zum Beispiel zu folgenden Punkten: Wurde der Gemeinderatsbeschluss von 1990 respektive 1996 eigenmächtig verändert? Wird die Parkplatzbilanz transparent aufgezeigt? Wird die Kompensationspflicht erfüllt? Wurden die Bedürfnisse der Ladengeschäfte und Besucher berücksichtigt, Fussgänger- und Grünbereiche in den freigewordenen Flächen gestaltet? Man hätte sich zudem auch dem Rechtsschutz der Betroffenen widmen können. Bei der Untersuchung der GPK ging es hingegen primär darum, ob der Text in der Öffentlichkeit korrekt wiedergegeben wurde. Die GPK nahm zudem keine Zählung der Parkplätze vor, man musste sich auf die vorliegenden Zahlen verlassen, die jedoch die citynahen Zonen nicht genau definieren. Es wird somit nicht deutlich, wo der historische Kompromiss überhaupt umgesetzt wird. Eine weitere Intransparenz findet sich in der textlichen Änderung, auch wenn behauptet wird, dass es sich dabei nur um marginale Änderungen handelte. In der Ab-

stimmungszeitung von 2004 wurde kein Wort über allfällige Änderungen verloren, der historische Kompromiss dürfte jedoch in den letzten 20 Jahren eine der wichtigsten Entscheidungen des Rates gewesen sein. Eine PUK hätte detaillierte Untersuchungen vornehmen können, was damals wirklich vorgefallen ist. Die Überprüfung der GPK zeigt allerdings klar auf, dass zahlreiche Parkplätze zweckentfremdet wurden – aufgrund von Baustellen standen Parkplätze über viele Monate oder Jahre nicht zur Verfügung. Bei den Freihausparkplätzen handelt es sich um 430 Parkplätze, welche unmöglich als Nebenschauplätze bezeichnet werden können. Der historische Kompromiss beinhaltet unter anderem, nicht mehr verfügbare Parkplätze 1:1 zu ersetzen – die Frage, wie die Parkplätze zu ersetzen sind, wurde jedoch nie thematisiert. Umsatzstarke Parkplätze wurden beispielsweise durch minderwertige Parkplätze ersetzt, neue Parkplätze entstanden nicht in der Nähe der Bahnhofstrasse oder Löwenstrasse, wo oberirdische Parkplätze doppelt so viel Umsatz generieren. Aufgrund der Zahlen ist klar ersichtlich, dass dadurch dem Gewerbe ein Betrag von 40 Mio. Fr. verloren geht. Würde man die Verschiebung der Parkplätze von der Kernzone an den Rand der Cityzone betrachten, wäre dieser Betrag noch um einiges höher. Parkhäuser sind zudem viel weniger attraktiv als oberirdische Parkplätze, denn insbesondere bei den neuen Parkhäusern gestaltet sich der Zugang mit dem Auto teilweise sehr umständlich und die Parkgebühren sind viel höher als bei einem oberirdischen Parkplatz. Das Gewerbe braucht Parkplätze und hat in den letzten zwei Jahrzehnten genug gelitten. Fazit: Der Text des historischen Kompromisses wurde heimlich geändert und sowohl am Parlament als auch am Volk vorbeigeschmuggelt, es wurden virtuelle Zonen kreiert, deren Gebiete ungenügend definiert waren und die Kontrolle der Parkplätze war ausser Rand und Band. Auf der Verliererseite stehen das Gewerbe und die Kundschaft, am Ende natürlich auch die Stadt und der Steuerzahler. Unterstützen Sie deshalb den Minderheitsantrag und lehnen Sie den Bericht der GPK ab.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Ueli Nagel (Grüne): *Die Grünen beantragen die Kenntnisnahme des Berichtes. Der Auftrag der GPK lautete nicht, den historischen Kompromiss zu beurteilen. Wir waren nie Befürworter des Kompromisses, denn es würde in der Innenstadt auch mit wesentlich weniger Parkplätzen funktionieren. Es geht um nicht einmal 2 % aller Parkplätze in der Stadt Zürich – die ganze Angelegenheit darf deshalb nicht überschätzt werden. Zu den baustellenbedingt aufgehobenen Parkplätzen: Die Empfehlung der GPK bezieht sich ausschliesslich auf zeitlich und räumlich wesentliche Baustellen. Wir haben uns in der Kommission vom Beispiel des Opernhaus-Parkings inspirieren lassen, einem sehr langen Bauvorgang mit der Möglichkeit eines Teilersatzes, bei dem eine einvernehmliche Lösung gefunden wurde. Es geht um lange dauernde und grossflächige Baustellen, nicht um die sofortige Kompensation jeder Baustelle. Das wäre zum einen nicht möglich – insbesondere in der Innenstadt – und zum andern auch nicht sinnvoll, weil es sich auch oft um kurzfristige Baustellen handelt. Zur Freihausparkkarte: Wie der Stadtrat in Zukunft mit den halbleeren Parkhäusern umgeht, sollte nicht nach ideologischen, sondern nach wirtschaftlichen Kriterien festgelegt werden. Zum Aushebeln des Parkplatzkompromisses eignen sich die Freihausparkkarten bestimmt nicht. Die Parkplatz-*

Befürworter versuchen, aus der Aktualisierung des Textes von 1990, zu der es keine protokollarisch festgehaltene Notizen über eine Diskussion gibt, eine Verfälschung zu konstruieren und noch mehr Parkplätze in die Innenstadt zu bringen. Das Ziel ist jedoch, auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen die bestehenden oberirdischen Parkplätze aufzuheben und durch Parkhäuser oder unterirdische Parkieranlagen zu ersetzen. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind dann in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten beziehungsweise in ein städtebauliches Konzept zu integrieren.

Fabienne Nicole Vocat (Grüne): *In der gesamten Diskussion um den Kompromiss gab es nur einen Punkt, in dem sich die GPK nicht einig war, nämlich die Freihausparkkarten. Was beachtet werden muss: Diese Karte garantiert keinen Parkplatz. Gemäss Mietvertrag besteht weder ein Anspruch auf einen Parkplatz noch auf eine Rückerstattung des Mietzinses. Die Freihausparkkarten entsprechen nicht einer Anzahl Parkplätze, deshalb kann auch keine Zählung durchgeführt werden.*

Michael Schmid (FDP): *Zu den besucher- und kundenorientierten Parkplätzen: Die GPK erhielt verschiedene Mustermietverträge von Freihausparkkarten, die alle auf eine unbestimmte Zeit abgeschlossen sind und einen fixen monatlichen Mietzins beinhalten – unabhängig von der konkreten Parkdauer. Hier liegt der fundamentale Unterschied zu besucher- und kundenorientierten Parkplätzen, wo man am Anfang relativ wenig bezahlt und dann immer mehr. Der Mietzins für die Freihausparkkarten ist praktisch gleich hoch wie der Mietzins für einen fest gemieteten Parkplatz; man bezahlt vielleicht etwas weniger, da man keinen festen Parkplatz zur Verfügung hat. Aber sobald der Parkplatz besetzt ist, steht er anderen Personen nicht mehr zur Verfügung. Und es sind nicht Besucher oder Kunden, die eine Freihausparkkarte besitzen, sondern Pendler oder Anwohner. Ein Parkplatz in einem Parkhaus generiert im Durchschnitt ungefähr 50 % weniger Umsatz als ein oberirdischer Parkplatz. Je mehr Freihausparkplätze, desto weniger Umsatz generiert ein Parkplatz, weil Besucher und Kunden keinen Zugang dazu haben, da bereits ein Anwohner oder Pendler den Parkplatz besetzt. Es geht dabei nicht um einen Nebenschauplatz, sondern um über 400 Parkplätze mit dem entsprechenden Umsatz – ein entscheidender Punkt, den es in der Anwendung des kommunalen Verkehrsplanes zu berücksichtigen gilt. Die Verwaltung muss Kriterien schaffen, wie sie den verbindlichen Rahmen in die Praxis umsetzen will. Auch bei den temporär aufgehobenen Parkplätzen muss die Praxis angepasst werden und eine gewisse Grosszügigkeit und Praktikabilität beinhalten. Die Verwaltung besteht darauf, dass in einem neuen Parkhaus kein neuer Parkplatz zugänglich wird, solange der oberirdische nicht auch wirklich aufgehoben ist. Zum Verfahren, wie der kommunale Verkehrsplan 2004 zustande kam, kann auf den Bericht der GPK verwiesen werden: Es fehlte im Prozess teilweise an Transparenz und Kommunikation, und die Änderungen wurden nicht explizit im Rat diskutiert, weil sich die Änderungsanträge von SVP und FDP auf ganz andere, grundsätzliche Fragen bezogen.*

Bruno Sidler (SVP): *Der Stadtrat gibt zu, dass es bei der Umsetzung des historischen Parkplatzkompromisses immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten kommt und diese*

bis anhin mit dem historischen Kompromiss nicht beseitigt werden konnten. Dies zeigt, dass es sich eher um einen faulen als um einen praktikablen Kompromiss handelt. Bei der unterschiedlichen Zählweise werden die Gründe für die Meinungsverschiedenheiten aufgezeigt: Die Verwaltung zählt über 400 Plätze, die von Mietern von Freihausparkkarten belegt sind, zu den frei verfügbaren besucher- und kundenorientierten Parkplätzen. Doch wie können zwei Autos gleichzeitig auf einem Parkplatz stehen? Des weiteren werden sämtliche von Baustellen und anderen Gegebenheiten zweckentfremdeten Parkplätze weiterhin zu den frei verfügbaren Parkplätzen gezählt, während man jedoch zur Kenntnis nehmen muss, wie zahlreiche Parkplätze in dieser Stadt wochen-, monate- oder sogar jahrelang zweckentfremdet werden. Sollte die Auslegung von der Verwaltung nicht geändert werden, wird schon allein dieser Punkt bei der Umsetzung des "faulen" Kompromisses weiterhin zu Diskussionen führen. Die SVP fordert deshalb konsequent, dass die Freihauskartenparkplätze sowie die zweckentfremdeten Parkplätze nicht mehr zu den besucher- und kundenorientierten Parkplätzen gezählt werden. Ein weiterer Punkt betrifft die textliche Änderung: Bei einer ersten Nachfrage hiess es, Kommission und Gemeinderat seien mittels Synopse auf die Änderungen hingewiesen worden. Eine weitere Nachfrage ergab allerdings, dass keine schriftliche Synopse zur Diskussion stand und Änderungen vorlagen. Dieser Ablauf spricht für sich. Noch kurz zur Bedeutung der besucher- und kundenorientierten Parkplätze in der Innenstadt: In den vergangenen Jahren wies die City Vereinigung immer wieder auf die Wichtigkeit der Parkplätze für die Umsätze des innerstädtischen Detailhandels hin. Während der Untersuchung tritt nun der Stadtrat plötzlich mit einer Studie an die Öffentlichkeit, die die Relevanz der Parkplätze für den Detailhandelsumsatz bestätigt. Die Studie besagt sogar, dass die Parkplätze in der City um einiges ertragreicher sind als bisher angenommen und beweist auch, dass die oberirdischen Parkplätze um die Hälfte ertragreicher sind als die im Untergrund kompensierten. Der Stadtrat muss jetzt beweisen, dass er die Parkplatzregelung im Interesse des für die Stadt so wichtigen Detailhandels anwendet. Ein Exodus der Detailhandelsbetriebe aus der Zürcher City wäre ein riesiger Verlust und würde nicht nur die Auto-, sondern auch die Velofahrer treffen.

Bernhard Jüsi (SP): *Einige Worte zur Freihausparkkarte: Warum bezahlt man so viel dafür, obwohl später nicht unbedingt ein Parkplatz zur Verfügung steht? Der Grund liegt darin, dass es immer genug Parkplätze haben wird in diesen Parkhäusern – eben auch kurzzeitige, kundenorientierte Parkplätze. Wie lange eine Person ihr Auto dort abstellt, wissen wir nicht. Vielleicht weniger als drei Stunden, weil sie eben genau ein Kunde ist. Es wurde ausserdem gesagt, dass durch die Freihausparkkarte die besucher- und kundenorientierten Parkplätze begrenzt werden. Aber würde man diesen Faktor berücksichtigen wollen, käme es zu einem Automatismus: Wenn das Management eines Parkhauses mehr Freihausparkkarten verkaufen würde, müsste die Stadt ausserhalb des Parkhauses entsprechend mehr Parkplätze erstellen.*

Irene Bernhard (GLP): *Ich möchte mich zum dritten Teil der GPK äussern, der weder die Freihausparkkarten nicht beachten noch die Freihausparkkarten komplett abziehen will. So lange diese Karten noch existieren, muss ein sinnvoller Umgang damit gewährleistet sein. Die Freihausparkkarten haben eine ähnliche Wirkung wie Anwohnerparkkar-*

ten in der Blauen Zone: Inhaber der Freihausparkkarte parkieren ihr Auto in einem Parkhaus, Anwohner tun dies in der Blauen Zone – folglich ist der Parkplatz für andere Personen nicht mehr verfügbar. Die Freihausparkkarte ist eine Bewilligung mit einem relativ grossen Einfluss auf die Verfügbarkeit eines Parkplatzes. Es ist irrelevant, ob eine Freihausparkkarte tatsächlich auch Anspruch gibt auf einen Parkplatz. Wird ein Parkplatz aber nicht benutzt, steht er Besuchern und Kunden zur Verfügung. Ein fix reservierter Parkplatz hingegen darf nicht von Besuchern und Kunden benutzt werden, auch wenn er nicht besetzt ist. Würden so viele Plätze, wie es Freihausparkkarten gibt, von der Gesamtzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze abgezählt, würde das wieder zu einer Vermehrung letzterer führen, was dem historischen Parkplatzkompromiss widersprechen würde. Deshalb ist die GLP der Meinung, dass untersucht werden muss, wie häufig ein Freihausparkkarten-Inhaber seine Karte auch tatsächlich benutzt, was zum Beispiel durch eine repräsentative Umfrage unter den Inhabern der Freihausparkplätze erreicht werden könnte. Ich stimme ausserdem in einem Punkt mit der IG Pelikan überein: Die Aussage des Stadtrates zur Aufbewahrung der Unterlagen bezüglich der Anzahl Parkplätze im Jahre 1990 – man habe die Akten nicht mehr, weil die Aktenaufbewahrungspflicht von 10 Jahren abgelaufen sei – erscheint etwas suspekt. Die Akten hätten sicherlich dem Stadtarchiv angeboten werden müssen. Wir nehmen den Bericht der GPK jedoch zustimmend zur Kenntnis.

Niklaus Scherr (AL): Es wurde behauptet, das Parlament sei getäuscht worden. Merkwürdigerweise haben jedoch die schärfsten Kritiker der angeblichen Manipulation hier im Rat, die Kronzeugen auf der FDP- und SVP-Seite damals selber in diesem Rat beantragt, die Formulierungen mit den autofreundlichen Zusätzen zu genehmigen. Die Untersuchung der GPK war eine reine Fleissübung, die wir der IG Pelikan zu verdanken haben. Von der Gewerbefraktion kommt immer wieder dasselbe Anliegen. Wenn hier jedes Jahr über Parkplätze diskutiert wird, ist das bloss eine Wiederholung.

Markus Knauss (Grüne): Die Grünen haben eine gewisse innere Distanz zum Historischen Kompromiss. Der vorliegende GPK-Bericht sollte aber all jenen, die den Kompromiss als Bibel ihrer verkehrspolitischen Vision verehren, Absolution erteilen. Eigentlich könnte heute Abend wieder zur Tagesordnung übergegangen werden, denn eine solch aberwitzige Diskussion über Nebenpunkte zu führen, ist nicht normal. Nehmen wir beispielsweise die Baustellenparkplätze, mit denen der Stadtrat seit jeher pragmatisch umgegangen ist, wenn man bedenkt, dass das Versetzen von Parkplätzen in der Innenstadt nicht gerade eine triviale Aufgabe ist. Zu Beginn der Sanierung der Hardbrücke gab es intensive Diskussionen über dieses Thema. Inzwischen hat sich die Situation jedoch mehr oder weniger eingependelt und es fragt sich, ob die Hardbrücke überhaupt wieder vierspurig eröffnet werden muss. Das Gewerbe der Innenstadt leidet meines Erachtens nicht wirklich darunter, wenn solche Baustellenparkplätze nicht benützt werden können, da die mit dem Auto anreisenden Kunden nur einen kleinen Teil des Umsatzes generieren.

Sie betreiben in diesem Rat eine Art Parkplatzfetischismus, der von Ihnen einseitig zugunsten des Gewerbes der Innenstadt und zulasten anderer Nutzungen in dieser Stadt ausgelegt wird. Vorher wurde erwähnt, dass Parkhäuser mit hohem Freihausparkkartenanteil pro Parkplatz einen schlechteren Umsatz generierten. Dies suggeriert, dass

die Kunden nur darauf warten, in ein solches Parkhaus fahren zu können. Ein gutes Beispiel dafür ist das Parkhaus «Hohe Promenade». Dieses verfügt über den höchsten Anteil an Freihausparkkarten. Ebenfalls einen hohen Anteil an Freihausparkkarten weist das Parkhaus «Gessnerallee» auf. Der betroffene Parkhausbesitzer ist daher froh, wenn er Freihausparkkarten verkaufen kann und darf.

Im Rahmen der Pressekonferenz der IG Pelikan wurde von gravierenden staatspolitischen Verfassungsverstössen gesprochen und ein Anwalt hat die Bundesverfassung verteilt. Zudem wurde gefordert, dass die für die Fälschung verantwortlichen Schuldigen gefunden werden müssten.

Ich benötige keine Bundesverfassung, um Ihnen zu erklären, wie eine Kommission eine Weisung zu behandeln hat. Jeder weiss zudem, dass eine Weisung lediglich einen Vorschlag des Stadtrats darstellt und in diesem Text jedes Komma vom Gemeinderat geändert werden kann. Allenfalls wäre eine synoptische Darstellung sinnvoll gewesen. Es kann nicht sein, dass wir zum lediglich ausführenden Gremium von früher gefassten Beschlüssen werden. Wenn sich die beiden Parteien rechts von der Mitte dazu aufrufen könnten, die Motion der Grünen zur Aufkündigung des Historischen Kompromisses zu unterstützen, könnte schliesslich neu ausgemehrt werden, welchen Weg der Kompromiss in Zukunft nehmen soll.

Mauro Tuena (SVP): Die SP scheint mir in dieser Debatte erstaunlich ruhig und zurückhaltend zu agieren. Das liegt vielleicht daran, dass sie ursprünglich gar keine Untersuchung haben wollte.

Ich weise Sie darauf hin, dass ein Mietvertrag mit einer alten Telefonnummer weiterhin Gültigkeit hat. Zudem wäre es schön, wenn beim Zitieren eines solchen Mietvertrags der ganze Satz vorgelesen würde. Tatsache ist, dass die Zahl auf dem Parkleitsystem die effektive Zahl der freien Parkplätze angibt, inklusive sämtlicher vermieteter Freihausparkplätze. Ob diese Parkplätze auch wirklich besetzt sind, spielt dabei für die Zahl des Leitsystems keine Rolle. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, dass bei der Zählung der kundenorientierten Parkplätze die Freihausparkplätze nicht mitgezählt werden.

Enttäuscht bin auch etwas über den «Tages Anzeiger», der in seiner Online-Ausgabe die Gemeinderäte darüber belehrte, was sie alles über die Parkplätze wissen sollten. Wenn behauptet wird, dass 80 bis 90 Prozent der mit dem Auto angereisten Kunden höchstens eine Tragtasche mit nach Hause nehmen, mag das zwar stimmen. Aber Tatsache ist, dass, auch wenn ich nur eine Tragtasche zu kaufen beabsichtige, ich trotzdem mit dem Auto hinfahre, und ich, wenn ich keinen Parkplatz finde, mich dann beispielsweise ins Glattzentrum ausserhalb der Stadt begeben. Das schadet natürlich den Gewerbetreibenden in der Stadt und ist verheerend.

Die SVP ist bereit, den Historischen Kompromiss zu diskutieren. Auf die Debatte über die von Markus Knauss (Grüne) erwähnte Motion freue ich mich tatsächlich, denn dann ist eine detaillierte Auslegeordnung möglich. Dass ein Parkplatz in einem Parkhaus weniger Umsatz generiert als ein oberirdischer, ist eine Tatsache. Schliesslich ist es auch ein Faktum, dass irgendjemand zu irgendeinem Zeitpunkt eine Textänderung eingebracht hat, ohne dass die zuständige Verkehrskommission je davon erfahren oder sich dessen bewusst war. Es ist meines Erachtens die Aufgabe der Verwaltung, beispielsweise mit einer synoptischen Darstellung, eine Kommission auf allfällige Änderungen in

einer Vorlage aufmerksam zu machen. Dies wurde im vorliegenden Fall nicht getan, weshalb es unmöglich war, diese Änderung festzustellen. Dies ist auf keine Art und Weise zu beschönigen. Die GPK hat dies auch einstimmig festgestellt. Zumindest stellt sich eine Mehrheit der GPK hinter die Kompensation von zweckentfremdeten Parkplätzen und die hälftige Kompensation von Freihausparkplätzen. Die SVP, welche sich für das Gewerbe einsetzt, spricht sich jedoch für eine oberirdische Kompensation aus. Wir erwarten von Stadträtin Ruth Genner, dass sie die entsprechenden Massnahmen in die Wege leitet. Sollte sie dies nicht tun, wird die SVP mit entsprechenden Vorstössen darauf antworten. Gerne werden wir der Stadträtin in der Verkehrskommission unter dem Traktandum «Mitteilungen» zudem aufzeigen, wie dies kostengünstig erreicht werden kann.

Andrew Katumba (SP): Eingangs wurde erwähnt, dass sich die SP in dieser Debatte vornehm zurückhalte und sehr ruhig sei. Das hat damit zu tun, dass wir in dieser ganzen Parkplatzdiskussion sehr besonnen sind.

Der Historische Kompromiss, dessen Vater ein ehemaliger SP-Gemeinderat ist, hat sich bewährt. Aus diesem Grund stehen wir dazu. Zudem wäre allenfalls zu überlegen, ob dieses Abkommen auch auf andere Stadtgebiete ausgedehnt werden soll. Im Zusammenhang mit der kürzlichen Behandlung der Teilrevision der Parkplatzverordnung wurden innerhalb der Stadt verschiedene Zonen ausgedehnt, die bereits in Kraft gesetzt wurden. Das Gebiet A umfasst die Altstadt, B die City und C die citynahen Gebiete. Letztere haben sich in den vergangenen Jahren ausgedehnt, unter anderem nach Altstetten und Oerlikon. Für die SP ist das ein Steilpass, um darüber nachzudenken, in diesen neuen citynahen Gebieten weitere Fussgänger- und Begegnungszonen einzurichten. Eine Zusammenfassung der dort bestehenden Parkplätze wäre dafür unumgänglich.

Die Inhaber von sogenannten Freihausparkkarten sind in der Regel städtische Firmen, die heute oder morgen spontan entscheiden könnten, diese abzustossen. Passiert das, hätten wir uns die ganze Debatte sparen können. Meines Erachtens liegt es in der Kompetenz des Stadtrats diese Freihausparkkarten aufzulösen. Diese stellen lediglich ein Instrument dar, um die Auslastung der Parkhäuser unter der Woche zu erhöhen. Statistisch gesehen verfügt die Stadt Zürich über 267 000 Parkplätze. Davon sind lediglich 49 000 öffentliche Parkplätze, wovon nur rund 7 700 zum Historischen Kompromiss gehören, was etwa 3 Prozent entspricht. Aus meiner Sicht befinden wir uns daher mit dieser Debatte am Rande der Erbsenzählerei. Daher fordere ich die zuständige Stadträtin auf, die 63 überschüssigen Parkplätze möglichst bald aufzuheben und nicht in den Untergrund zu verlegen.

Ich hoffe, dass sich die Debatte nun etwas versachlicht, die hängigen Vorstösse der SP zu dieser Thematik in den nächsten Wochen debattiert werden und Sie zum Historischen Kompromiss 2.0 Hand bieten können.

Roger Liebi (SVP): Nun wird plötzlich auf den Freihausparkplätzen herumgeritten und diese werden gleichzeitig als nicht wichtig bezeichnet. Interessant scheint mir, dass niemand selbst auf die Idee kommt, weshalb in den peripheren Parkhäusern solche Parkplätze überhaupt notwendig sind. Denn genau dort können die Parkplätze nicht

anderweitig besetzt werden. Die Quintessenz wäre, dass die nicht ausgelasteten Parkplätze wieder an die Oberfläche, an ihre ursprüngliche Lage, verlegt werden müssten. Es schockiert mich, dass der Stadtrat aufgrund der erhobenen Daten noch nicht selbst zu diesem Schluss gekommen ist.

Wenn nun aber die SP den Historischen Kompromiss als Steilpass bezeichnet, würde ich mich als Kompromisspartner fragen, wie in Zukunft die Zusammenarbeit mit derselbigen aussehen soll.

Der Stadt fehlen gemäss Studie rund 400 Parkplätze. Es erstaunt mich daher umso mehr, dass einer der leitenden Mitarbeiter des TED verlauten liess, die IG Pelikan habe nachweislich unwahre Behauptungen aufgestellt. Das scheint mir bedenklich zu sein, vor allem nachdem nun nach der Untersuchung klar ist, dass die Behauptungen je nach Zählart gar nicht so unwahr sind. Auch aufhorchen lässt, dass anscheinend, gemäss demselben Mitarbeiter, die Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Parkplatzangebot in der Stadt bei 20 Prozent liegt. Zudem geht aus der Studie hervor, dass der Stadtrat mit verschiedenen Massnahmen beabsichtigt, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu reduzieren. Im Klartext: Es sollen künstliche Staus und eine Verknappung der Parkplätze herbeigeführt werden, um dieses Ziel zu erreichen. Dies wird auch mit der künstlichen Belegung von Parkplätzen, die dadurch dem Konsum entzogen werden, deutlich.

Michael Baumer (FDP): *Vor allem von linker Seite wurden heute Abend sehr viele schöne Nebelpetarden gezündet. Gestern konnte der NZZ entnommen werden, dass Stadträtin Ruth Genner keinen Handlungsbedarf sieht, obwohl im Bericht klar steht, dass die baustellenbedingte Aufhebung von Parkplätzen falsch gezählt wurde. Darüber ist sich die GPK einig. Zudem vertritt eine Mehrheit der GPK die Ansicht, dass die von der Stadt durchgeführte Zählung der Freihausparkplätze nicht korrekt ist. Auch stellt der Bericht der Informationspolitik des TED im Umgang mit dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit ein katastrophales Zeugnis aus.*

Der Handlungsbedarf des TED ist mit diesem Bericht klar und deutlich geworden. Mir ist unklar, wie das Gegenteil behauptet werden kann. Es ist mir ebenfalls ein Rätsel, wie die Freihausparkplätze als unwichtig erachtet werden können. Zudem wurde auch von grüner Seite auf die ungleiche Attraktivität von oberirdischen Parkplätzen und Parkhausparkplätzen hingewiesen. Der Antrag der FDP aus dem Jahr 2003 forderte die komplette Streichung des Texts, um damit den Historischen Kompromiss aufzuheben. Für die Kompensation von zweckentfremdeten, oberirdischen Parkplätzen erwarte ich konstruktive und innovative Lösungsvorschläge. Ein solcher Vorschlag ist heute in der NZZ zu lesen, die anregt, im Winter, wenn das Flanierbedürfnis nicht ganz so gross ist, auf dem Münsterplatz mehr Parkplätze zu schaffen. Für die Weihnachtszeit hätten wir damit eine vernünftige Lösung für die Gewerbetreibenden gefunden. Die Abkehr vom Ideologiedenken und eine pragmatische Vorgehensweise wären wünschenswert.

Marianne Aubert (SP): *Meines Erachtens sind die SVP und die FDP etwas von Nebelpetarden umgeben, haben doch beide Parteien vergessen, dass die FDP 2004 den Historischen Kompromiss zwar aufgekündigt, das Stimmvolk aber dem Verkehrsplan trotzdem mit 65 Prozent zugestimmt hat. D. h., der Parkplatzkompromiss ist breit abgestützt*

und genießt eine grosse Akzeptanz.

Es ist typisch für diese beiden Parteien, den Fokus auf Nebenschauplätze zu lenken und damit das eigentliche Verkehrsproblem in den Hintergrund zu rücken. Das nenne ich eine Schaumschlägerei, denn das eigentliche Problem besteht darin, dass tagtäglich Tausende von Menschen in die Stadt kommen und so Verkehrsaufkommen generieren. Mit verschiedenen Massnahmen wird versucht, diesen gordischen Knoten zu lösen. Für den ruhenden Verkehr ist das der Historische Kompromiss.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Die Debatte ist bezeichnend für die grüne Ideologie und so ist die Situation wieder völlig verfahren.*

Als damaliges Mitglied der Verkehrskommission hatte ich das zweifelhafte Vergnügen, diesen Verkehrsplan durchzuboxen. Zweifelhaft deshalb, weil die Rot-Grünen über eine satte Mehrheit in der Kommission verfügten und einzelne Kommissionsmitglieder durch ihr undiszipliniertes Verhalten äusserst negativ auffielen. Die Vorlage ging in der Folge problemlos durch die Volksabstimmung. Die im Hintergrund vorgenommenen Änderungen blieben vom Stimmvolk unbemerkt, da sie in der Abstimmungszeitung nicht kommuniziert wurden. Dieser Fall verdeutlicht wieder einmal die Grenzen der Demokratie und zeigt auf, was passiert, wenn eine Vorlage zu komplex ist und der Linkspopulismus greifen kann.

Fabienne Nicole Vocat (Grüne) *kommt dem Wunsch von Mauro Tuena nach und liest den nächsten Satz in dem von ihr bereits zitierten Mietvertrag vor: «Reparatur-, Unterhalts- und Reinigungsarbeiten, z. B. Ölwechsel, sind untersagt.» Zudem regt sie an, dass Mauro Tuena doch einmal mit der korrekten Vorwahl die aufgeführte Telefonnummer anrufen solle.*

Antrag der Geschäftsprüfungskommission (GPK)

Die Mehrheit der GPK beantragt: Vom Bericht „Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss): Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten ‚Historischen Kompromisses‘“ wird zustimmend Kenntnis genommen.

Die Minderheit der GPK beantragt: Vom Bericht „Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss): Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten ‚Historischen Kompromisses‘“ wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit:	Präsidentin Katrin Wüthrich (SP), Referentin; Vizepräsident Dr. Ueli Nagel (Grüne), Irene Bernhard (GLP), Peter Küng (SP), Bernhard Jüsi (SP), Michael Schmid (FDP), Christian Traber (CVP)
Minderheit:	Roger Bartholdi (SVP), Referent; Bruno Amacker (SVP), Bruno Sidler (SVP)
Abwesend:	Fabienne Nicole Vocat (Grüne)

Namens der Grüne-Fraktion stellt Markus Knauss (Grüne) folgenden Antrag: Vom Bericht „Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss): Bericht der GPK über die Abklä-

11 / 11

rungen betreffend Umsetzung des sogenannten ‚Historischen Kompromisses‘“ wird Kenntnis genommen.

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Mehrheit (GPK) (zustimmend Kenntnis) 72 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Damit ist beschlossen:

Vom Bericht „Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss): Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten ‚Historischen Kompromisses‘“ wird zustimmend Kenntnis genommen.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 15. Juni 2011 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat