

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

01.11.2006

1300.

Interpellation von Roger Liebi und Mauro Tuena betreffend Flughafen Zürich Kloten, Parkplatzangebot

Am 21. Juni 2006 reichten die Gemeinderäte Roger Liebi (SVP) und Mauro Tuena (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2006/261 ein:

Im „Tages-Anzeiger“ vom 19. Mai 2006 war im Zusammenhang mit den Nebengeschäften am Flughafen Zürich-Kloten folgender Satz zu lesen: „Die Parkplätze wirken, neben dem unterirdischen Flughafenbahnhof, wie ein Magnet auf Dienstleister wie Ärzte, Banken und Anwälte, aber auch auf Hotels.“

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Entwicklung, dass sich Konsumenten von der Stadt Zürich abwenden und ihr Geld zunehmend im „Einkaufs- und Begegnungszentrum“ Flughafen ausgeben?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Einschätzung, dass die 17 000 Parkplätze den „grössten Trumpf“ des Einkaufs- und Begegnungszentrums Flughafen darstellen?
3. Ist der Stadtrat bereit, durch eine Erweiterung des Parkplatzangebots die Attraktivität der Stadt Zürich als Einkaufs- und Begegnungszentrum zu steigern?
4. Wie stellt sich der Stadtrat zu folgender Aussage: „Die grosszügigen und umfangreichen Sozialleistungen und der unbürokratische Umgang mit Sozialhilfebezügern, die auf zuvorkommende Weise als Kunden oder Klienten behandelt werden und sich kaum lästige Fragen oder gar Kontrollen gefallen lassen müssen, wirken wie ein Magnet auf Randständige, Arme, Alkoholiker, Ausländer und Sans Papiers.“?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Sozialdepartements gestellten Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Attraktivität der Zürcher Innenstadt ist ungebrochen hoch. Dies bestätigt auch die Umsatzentwicklung der Bahnhofstrasse-Geschäfte, die in den letzten Jahren trotz einzelner für den Detailhandel schwieriger Jahre tendenziell positiv verlief. Die zentrale Lage, die ausgezeichnete Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, die hohe Qualität der Angebote sowie die attraktive Einkaufsatmosphäre sind Vorteile, dank denen sich die Stadt Zürich nach wie vor als attraktiver Einkaufs- und Begegnungsort gut behaupten kann. Ferner befindet sich auf städtischem Boden an zentraler Stelle das Shop-Ville; dieses ist unter den am Sonntag geöffneten Zentren das mit Abstand grösste in der Schweiz und ergänzt das bestehende breite Angebot in der Zürcher Innenstadt optimal.

Dasselbe positive Bild zeigen Befragungsergebnisse: Das eigene Wohnquartier ist auch 2005 nach wie vor der wichtigste Einkaufsort für den täglichen Bedarf. Nur gut ein Drittel der Befragten gibt an, einmal pro Monat ausserhalb Zürichs einzukaufen; annähernd die Hälfte gibt an, nie ausserhalb Zürichs einzukaufen. Auch die Zürcher Innenstadt wird als sehr wichtiger Einkaufsort bezeichnet. Gemäss einer weiteren Untersuchung im Auftrag der Swiss Retail Federation Ende 2004 beurteilen 57 Prozent der in der Zürcher Innenstadt Befragten die Innenstadt als wichtigsten Einkaufsort. Dabei kamen sogar 55 Prozent der Befragten von ausserhalb Zürichs in die Innenstadt. Über 90 Prozent der in der Innenstadt Befragten gaben deshalb auch an, zufrieden bis sehr zufrieden mit dem Detailhandelsangebot in der Innenstadt zu sein.

Einkaufszentren an der Peripherie mit ihren grossen Parkplatzangeboten – wie das Glattzentrum oder die Zentren in Spreitenbach – konnten sich hingegen deutlich weniger gut behaupten als die Geschäfte in der Zürcher Innenstadt, und weisen heute deutlich tiefere Umsätze auf als noch vor einigen Jahren. Die Umsätze im Flughafen wiederum waren in den

letzten Jahren vorab von den Flugpassagierzahlen abhängig; deren Entwicklung verlief sehr uneinheitlich.

Deshalb ist der Stadtrat klar der Meinung, dass sich die Konsumentinnen und Konsumenten nicht von der Stadt Zürich abwenden. Der Stadtrat erachtet demnach die aktuelle Entwicklung als gut und sieht keinen Handlungsbedarf.

Zu Frage 2: Die zuvor geschilderte negative Umsatzentwicklung von grossen Einkaufszentren mit breitem Parkplatzangebot sowie die Tatsache, dass die Umsatzentwicklung am Flughafen vorab von den Flugpassagierzahlen und viel weniger vom Parkplatzangebot beeinflusst wird, lässt den Schluss zu, dass Parkplätze nicht der entscheidende Faktor für den Erfolg von Einkaufsstandorten sind.

Die Innenstadt von Zürich weist im Unterschied zum Flughafen verschiedene Trümpfe auf: Eine hervorragende Erschliessungsqualität mit allen Verkehrsmitteln, verkehrsberuhigte Gebiete (Fussgängerzone Altstadt), attraktive öffentliche Räume (Plätze, Altstadtgassen, Flussufer), ein vielfältiges Einkaufs- und Freizeitangebot, kulturelle Anlässe usw. Verfügbare und auffindbare Parkplätze sind lediglich ein Aspekt unter vielen.

Hinzu kommt, dass das Parkplatzangebot differenziert betrachtet werden muss: von den rund 17 000 Parkplätzen am Flughafen stehen nur 2000 für Besucher von Läden, Restaurants, Zuschauerterrasse und Events zur Verfügung. Demgegenüber stehen in der City und in den citynahen Gebieten total 7750 öffentlich zugängliche Parkfelder zur Verfügung.

Zu Frage 3: Nein. Die Verkehrspolitik des Stadtrats basiert weiterhin auf dem kommunalen Verkehrsplan, der in einer Volksabstimmung im Februar 2004 mit einem Ja-Anteil von 65 Prozent und in allen Stadtkreisen angenommen wurde. Der Stadtrat sieht keinen Anlass, von diesen Bestimmungen abzurücken und das Parkplatzangebot zu steigern.

Aus Sicht einer zukunftsorientierten Raumplanung und des Umweltschutzes ist es sinnvoll, Nutzungen mit einem hohen Publikumsaufkommen, z. B. Kinos, Einkaufszentren, Veranstaltungsplätze, an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung, anzusiedeln. Die Stadt Zürich besitzt diesbezüglich hervorragende Qualitäten. Eine Erweiterung des Parkplatzangebotes in der Stadt Zürich, insbesondere im innerstädtischen Gebiet, würde die bestehenden Verkehrs- und Umweltprobleme nur weiter verschärfen und damit die Attraktivität der Stadt als Begegnungszentrum und Wohnstadt stark schmälern. Der Stadtrat ist somit der Ansicht, dass die mit der städtischen Mobilitätsstrategie verfolgte Verkehrs- und Parkplatzpolitik der Stadt als Wirtschaftsstandort und Begegnungszentrum, aber auch als Wohnstadt, am besten dient. Dies wird auch untermauert durch den weltweiten Vergleich einer Londoner Beraterfirma zur Lebensqualität in über 200 Städten, in dem die Stadt Zürich seit 2000 an der Spitze steht.

Das Parkraumdefizit in der Zürcher Innenstadt beschränkt sich in der Regel auf wenige Stunden an Spitzentagen, wie z. B. an den katholischen Feiertagen oder in der Vorweihnachtszeit. Selbst dann gibt es in den leicht ausserhalb der City-Zone liegenden Parkhäusern (Gessnerallee, Rämistrasse) oft noch freie Standplätze. Diese sind mit dem dynamischen Parkleitsystem leicht auffindbar.

Zu Frage 4: Der Stadtrat hält diese Aussage für vollkommen unzutreffend; sie entbehrt jeglicher Kenntnis der Realität.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Sozialdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle Stadtentwicklung Zürich, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich und das Tiefbauamt (8).

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber