



## Beschluss des Stadtrats

vom 13. März 2024

GR Nr. 2023/439

### Nr. 844/2024

#### **Interpellation von Pascal Lamprecht und Përparim Avdili betreffend Attraktivität und Lebendigkeit der Zürcher Innenstadt, Einschätzung der Entwicklung in den letzten Jahren generell und der kundenorientierten Einkaufsgeschäfte im Perimeter Bahnhofstrasse, Beurteilung der Mietzins-Situation, der Leerstände und einer möglichen Flexibilisierung der Öffnungszeiten sowie Massnahmen für eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt**

Am 13. September 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Pascal Lamprecht (SP) und Përparim Avdili (FDP) folgende Interpellation, GR Nr. 2023/439, ein:

Die Bahnhofstrasse als Prachtstrasse und ihre angrenzenden Strassenzüge bilden das Herzstück der Stadt Zürich. - Wie schon immer, verändert sich auch die Bahnhofstrasse weiter: Traditionsunternehmen verschwinden, internationale Unternehmen dominieren zunehmend das Bild. Es kann befürchtet werden, die Gegend veröde oder zumindest austauschbar mit anderen Einkaufsmeilen diverser Metropolen wird. Dahingehend stellen sich Fragen bezüglich der Attraktivität und Lebendigkeit der Zürcher Innenstadt.

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

1. Wie schätzt der Stadtrat die Entwicklung der Zürcher Innenstadt in den letzten Jahren ein?
2. Wie entwickeln sich die kundenorientierten Einkaufsgeschäfte im Perimeter Bahnhofstrasse aus Sicht des Stadtrates?
3. Welches sind für den Stadtrat die hauptsächlichen Ursachen für diese Entwicklung?
4. Wie sieht die Mietzins-Situation im gesamten Perimeter aus? Sind die Mietzinse für Einzelgeschäfte tragbar? Falls diese nicht tragbar sind: Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die Mietzinssituation zu entschärfen? Sind Mietzins-Zuschüsse ein wirksames, finanzierbares und ordnungspolitisch sinnvolles Mittel?
5. Wie viele Leerstände (ohne Bauprojekte) sind dem Stadtrat im Perimeter Bahnhofstrasse und den angrenzenden Strassenzügen im kundenorientierten Gewerbebereich bekannt?
6. Wie beurteilt der Stadtrat eine Flexibilisierung der Öffnungszeiten, bis hin zu Sonntagsöffnungszeiten, als Massnahme hin zu einer lebendigeren Bahnhofstrasse (beispielsweise im Rahmen einer sog. Tourismus-Zone Zürich)? Welches sind aus Sicht des Stadtrats die positiven und negativen Effekte für
  - a. die Konsumentinnen und Konsumenten, Touristinnen und Touristen, Flanierenden an der Bahnhofstrasse?
  - b. die kleineren Unternehmungen einerseits und die grösseren Unternehmungen andererseits hinsichtlich Umsatz und zusätzlichen Aufwendungen?
  - c. die Mitarbeitenden der betroffenen Geschäfte?
7. Die digitale Konkurrenz macht dem stationären Detailhandel das Leben schwer. Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, gerade auch für Geschäfte an der Bahnhofstrasse, diesen Trend zu mindern oder an der Bahnhofstrasse anderweitige Nutzungen zu fördern? Ist der Einkaufstourismus für die eine vielfältige Innenstadt positiv und/oder welche anderen Freizeitangebote können gemäss Stadtrat das Zentrum attraktiver machen?
8. Welche richtplanerischen und städtebaulichen Massnahmen (Beispiele: Ortsbildschutz, Zonenänderungen, Sonderbauvorschriften, Gestaltungspläne, Tourismuszonen.etc.) erachtet der Stadtrat als geeignet oder hindernd um zu einer attraktiven Innenstadt beizutragen?
9. Wie beurteilt der Stadtrat die gesamte verkehrliche Situation? Welche Massnahmen sind derzeit geplant?



2/10

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Frage 1**

#### **Wie schätzt der Stadtrat die Entwicklung der Zürcher Innenstadt in den letzten Jahren ein?**

Die Zürcher Innenstadt und mit ihr die Bahnhofstrasse haben sich immer wieder verändert. So wurde aus dem einstigen Fröschengraben nach 1864 die vornehme Wohnlage Bahnhofstrasse, an der sich anfangs des 20. Jahrhunderts damals neuartige Warenhäuser angesiedelt haben und aus der schliesslich eine der auch heute noch bekanntesten Shoppingadressen der Welt geworden ist. Dieser Wandel und mit ihm die Befürchtung einer Verödung der Zürcher Innenstadt wurden in den letzten 100 Jahren regelmässig thematisiert<sup>1</sup>. Die Problematik der verschwindenden Traditionsgeschäfte, der dominierenden internationalen Verkaufsketten und die Austauschbarkeit mit anderen Einkaufsmeilen wird seit Jahrzehnten und in vielen grossen Städten thematisiert.

Am letzten Austausch des Stadtrats mit der City Vereinigung Zürich als Dachverband der Innenstadt-Organisationen vom 2. Oktober 2023 zeigten sich deren Vertreterinnen und Vertreter mit der Entwicklung der Zürcher Innenstadt einschliesslich der Situation des Detailhandels und der weiteren Branchen grundsätzlich zufrieden. Nach den einschneidenden Jahren der Corona-Pandemie ist nach Aussagen der Vertreterinnen und Vertreter der City Vereinigung wieder eine grosse Dynamik feststellbar: Sowohl Liegenschaftsbesitzende als auch die Mieterschaft investieren, der Standort Innenstadt wird demnach von diesen als attraktiv bewertet. In der zweiten Jahreshälfte 2023 zählte die Firma Hystreet [www.hystreet.com](http://www.hystreet.com), die mit Laserscannern die Frequenzen der Passantinnen und Passanten in verschiedenen europäischen Städten ermittelt, im Schnitt rund 40 000 Personen pro Tag an der Bahnhofstrasse<sup>2</sup>. Dies ist ein Drittel mehr als an der Genfer Rue de la Croix und ein Fünftel mehr als am Hamburger Jungfernstieg und am Berliner Kurfürstendamm<sup>3</sup>. Die Zürcher Bahnhofstrasse kann demnach als gut besucht und belebt bezeichnet werden, was auf eine anhaltend hohe Attraktivität schliessen lässt. Auch das Quartierumfeld der Bahnhofstrasse gibt keinen Anlass zur Sorge. Die neueste Bevölkerungsbefragung der Stadt<sup>4</sup> zeigt unter anderem, dass drei Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner im Kreis 1 mit den Einkaufsmöglichkeiten im Quartier, wozu auch massgeblich die Bahnhofstrasse zählt, zufrieden bis sehr zufrieden sind.

Auch der Stadtrat stellt Veränderungen entsprechend der eingangs genannten Trends fest. Angesichts der Investitionstätigkeit, der hohen Passantinnen- und Passanten-Frequenzen, dem Mietzinsniveau (siehe Antwort auf Frage 4) und dem nahezu inexistenten Leerstand (siehe Antwort auf Frage 5) sieht der Stadtrat in der Zürcher Innenstadt und an der Bahnhofstrasse aber keine besorgniserregende Erosion der Attraktivität und Lebendigkeit. Trotz des Verlusts lokaler Geschäfte und des Trends zu mehr Austauschbarkeit und Beliebigkeit kann nach seiner Einschätzung nicht von einer Verödung gesprochen werden.

<sup>1</sup> [www.tagesanzeiger.ch/die-bahnhofstrasse-veroedet-seit-100-jahren-hoechst-erfolgreich-218879632176](http://www.tagesanzeiger.ch/die-bahnhofstrasse-veroedet-seit-100-jahren-hoechst-erfolgreich-218879632176).

<sup>2</sup> Zähler Bahnhofstrasse Mitte, südlich der Haltestelle Rennweg.

<sup>3</sup> Zähler Kurfürstendamm Ost, Südseite und Nordseite addiert.

<sup>4</sup> [www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/gesellschaft-und-raum/entwicklung-wohnstadt-2/bevoelkerungsbefragung.html](http://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/gesellschaft-und-raum/entwicklung-wohnstadt-2/bevoelkerungsbefragung.html).



3/10

## Frage 2

### **Wie entwickeln sich die kundenorientierten Einkaufsgeschäfte im Perimeter Bahnhofstrasse aus Sicht des Stadtrates?**

Bei den kundenorientierten Einkaufsgeschäften im Perimeter Bahnhofstrasse war in den letzten Jahren und Jahrzehnten ein Wandel mit diversen Wechseln festzustellen. Die massgeblichen, auch heute unverändert feststellbaren Trends wurden bereits in der Beantwortung der Interpellation GR Nr. 2016/187 ausgeführt. So lässt sich insbesondere an renommierten Einkaufslagen einerseits eine Filialisierung, also die Zunahme von Ablegern grosser Firmen, und andererseits eine Textilisierung, also die Zunahme von Bekleidungsgeschäften, zulasten inhabergeführter Geschäfte mit einem breiten Angebotsspektrum feststellen.

Neben den oft als schmerzlich empfundenen Veränderungen, wie z. B. der Schliessung der Warenhäuser Manor und – per Ende 2024 – Jelmoli und des Modehauses Modissa oder des Wegzugs von Franz Carl Weber an die Ecke Bahnhofplatz/Löwenstrasse, hat es an der Bahnhofstrasse auch eine ganze Reihe von Neueröffnungen gegeben. So eröffnete z. B. Ikea 2017 einen der ersten als reinen Showroom konzipierten Pop-up-Stores, John Baker eine einsehbare Backstube im ZKB-Gebäude und Bosch am Paradeplatz ein Geschäft, in dem Haushaltsgeräte präsentiert und direkt verkauft werden (Direct-to-Consumer-Ansatz). Das Gastronomieangebot an der Bahnhofstrasse hat sich mit diversen neuen Restaurants und Cafés, u. a. auf ehemaligen Retail- oder Bankflächen im Erd- oder im Dachgeschoss, deutlich verbessert und trägt zur Belebung auch nach Ladenschluss bei. Ferner hat das in der Innenstadt eher unterrepräsentierte Lebensmittelangebot einen Ausbau erfahren. Vor diesem Hintergrund beurteilt der Stadtrat die Entwicklung der kundenorientierten Einkaufsgeschäfte im Perimeter Bahnhofstrasse nicht als besorgniserregend.

## Frage 3

### **Welches sind für den Stadtrat die hauptsächlichen Ursachen für diese Entwicklung?**

Die Filialisierung und die Textilisierung wurden oben als grundlegende Entwicklungsvektoren für Einkaufsmeilen wie die Bahnhofstrasse weltweit bereits genannt. Die Studie «Handel im Wandel»<sup>5</sup> der Stadtentwicklung hat zudem drei Trends identifiziert, die das Retailgeschäft seit einiger Zeit bestimmen: die Kundenorientierung, den Wertewandel und die digitale Transformation. Bei der Kundenorientierung sind vor allem der Übergang zu Convenience-Stores, die Erlebnisorientierung und der Städtetourismus wichtige Einflussfaktoren. Beim Wertewandel sind namentlich der Fokus auf Swissness und Regionalität sowie Ökologie und Nachhaltigkeit massgeblich. Die digitale Transformation durchdringt die ganze Geschäftstätigkeit und zeigt sich beim Onlinehandel, der Automatisierung von Prozessen und in Entwicklungen wie Virtual Reality und Internet der Dinge.

Gemäss der kürzlich veröffentlichten Studie «Ausgebummelt – Wege des Handels aus der Spass- und Sinnkrise» des Gottlieb Duttweiler Instituts (GDI)<sup>6</sup> stehen 30 Prozent aller Schweizerinnen und Schweizer im erwerbsfähigen Alter häufig oder fast immer unter Zeitstress und

<sup>5</sup> Stadtentwicklung: Handel im Wandel. Dezember 2017. [www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/stadt-der-zukunft/handel-im-wandel/Szenarien.html](http://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/stadt-der-zukunft/handel-im-wandel/Szenarien.html).

<sup>6</sup> GDI Gottlieb Duttweiler Institut: Ausgebummelt. November 2023. [www.gdi.ch/publikationen/studien/ausgebummelt-pdf-2023-d](http://www.gdi.ch/publikationen/studien/ausgebummelt-pdf-2023-d).



4/10

wollen als Konsumentinnen und Konsumenten ihre wertvolle Zeit immer weniger mit Einkaufen und Shopping verbringen. Der Detailhandel muss gemäss GDI deshalb schneller, näher, schöner und sinnvoller werden. Sowohl die Studie des GDI als auch die davor genannten Entwicklungen und Trends im Retailgeschäft aus der Untersuchung «Handel im Wandel» zeigen, dass die Unternehmen und Geschäfte stark und permanent gefordert sind und sich den wandelnden Bedürfnissen der Kundschaft anpassen müssen, um am Markt bestehen zu können.

#### **Frage 4**

**Wie sieht die Mietzins-Situation im gesamten Perimeter aus? Sind die Mietzinse für Einzelgeschäfte tragbar? Falls diese nicht tragbar sind: Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die Mietzinssituation zu entschärfen? Sind Mietzins-Zuschüsse ein wirksames, finanzierbares und ordnungspolitisch sinnvolles Mittel?**

Die Mietzinse an der Bahnhofstrasse sind entsprechend der sehr guten Standortqualität wie an allen vergleichbaren Haupteinkaufsstrassen weltweit sehr hoch. Gemäss dem jährlichen Ranking der teuersten Einkaufsstrassen von Cushman & Wakefield lag die Zürcher Bahnhofstrasse 2023 mit Ladenmieten von bis zu 9000 Franken pro Quadratmeter und Jahr weltweit auf dem siebten Platz<sup>7</sup>. In den Seitenstrassen waren die Mietzinse um einiges niedriger, am Rennweg z. B. bewegten sich die Topmieten um 4000 Franken pro Quadratmeter und Jahr<sup>8</sup>. Bezüglich der Frage, ob diese Mieten für «Einzelgeschäfte» tragbar sind, ist anzumerken, dass die Zahlungsbereitschaft von Geschäften sehr stark von deren Branche und/oder Geschäftsmodell abhängig ist und nicht generell beantwortet werden kann. Die minimalen bis nicht vorhandenen Leerstände in der Zürcher Innenstadt (vgl. Antwort auf Frage 5) und das Preisniveau selbst zeigen, dass die Nachfrage von Einzel- beziehungsweise Detailhandelsgeschäften nach Flächen in diesem Preissegment vorhanden ist. Das Verschwinden von Geschäften, die keiner Kette angehören, deutet dagegen darauf hin, dass die Mieten für solche Läden an der Bahnhofstrasse in den allermeisten Fällen zu hoch sind.

Die Mietzinse werden zwischen privaten Parteien verhandelt und festgelegt. Wie der Stadtrat bereits in der Beantwortung der Interpellation GR Nr. 2014/190 festgehalten hat, gibt es für die Stadt keinerlei Handhabe und Legitimation, die Vertragsbeziehungen von privaten Akteurinnen und Akteuren auf dem Geschäftsflächenmarkt zu beeinflussen. Mietzins-Zuschüsse erachtet der Stadtrat nicht als sinnvoll. Der Geschäftsflächenmarkt an der Bahnhofstrasse funktioniert, und das hohe Mietpreisniveau dort und im unmittelbaren Umfeld stellt die Nahversorgung in der Zürcher Innenstadt nicht in Frage. Auch die Stadt vermietet ihre Ladenflächen an der gut frequentierten Lage am Werdmühleplatz in der Nähe der Bahnhofstrasse zu marktüblichen Mieten (vgl. GR Nr. 2018/250). Erfahrungen mit dem Langstrassenkredit<sup>9</sup> haben zudem gezeigt, dass die direkte finanzielle Unterstützung von Geschäften nicht den gewünschten Effekt zur Verbesserung der Quartiersversorgung erzielt und die Gefahr der

<sup>7</sup> Cushman & Wakefield: Main Streets Across the World. November 2023. [www.cushmanwakefield.com/de-de/germany/insights/main-streets-across-the-world](https://www.cushmanwakefield.com/de-de/germany/insights/main-streets-across-the-world).

<sup>8</sup> CBRE: Switzerland Retail Tool. 3. Quartal 2023. [www.cbre.ch/services/property-types/retail/switzerland-retail-tool](https://www.cbre.ch/services/property-types/retail/switzerland-retail-tool)

<sup>9</sup> Im Zusammenhang mit dem Antrag an den Gemeinderat zur Ablehnung der Volksinitiative «Förderung der Wohnlichkeit und des Gewerbes im Kreis 4 (Langstrasse)» hatte der Stadtrat im Sinne eines Gegenvorschlags die Schaffung eines auf fünf Jahre beschränkten Kredits – den sogenannten «Langstrassenkredit» – von 2 Millionen Franken bewilligt (STRB Nr. 119/2007).



5/10

Strukturerhaltung, also des Erhalts von nicht marktkonformen Geschäftsmodellen, sehr gross ist.

#### Frage 5

**Wie viele Leerstände (ohne Bauprojekte) sind dem Stadtrat im Perimeter Bahnhofstrasse und den angrenzenden Strassenzügen im kundenorientierten Gewerbebereich bekannt?**

Die letzte Leerflächenzählung von kommerziellen Nutzflächen (Verkauf, Büro, Lager und Produktion) von Statistik Stadt Zürich wurde 2021 durchgeführt<sup>10</sup>. Im Quartier City<sup>11</sup> wurden 539 m<sup>2</sup> leerstehende Verkaufsflächen ermittelt, im Quartier Lindenhof<sup>12</sup> gab es keinen Leerstand bei Verkaufsflächen. Das private Immobilienberatungsunternehmen CBRE Zürich erhebt regelmässig Daten zu den wichtigsten Einkaufsstrassen im Kreis 1<sup>13</sup>. In untenstehender Tabelle sind Ergebnisse der Leerstandserhebung des dritten Quartals 2023 ersichtlich. An der Bahnhofstrasse gab es zum Erhebungszeitpunkt in den EG-Flächen keinen Leerstand.

Abbildung: Leerstandrate Retail in Erdgeschoss der wichtigsten Einkaufsstrassen im Kreis 1 im 3. Quartal 2023

Strasse	Leerstandrate* in %
Bahnhofstrasse	0,0
Rennweg	2,4
Strehlgasse/ Storchengasse/ Weinplatz	0,0
Limmatquai	0,0
Nieder- / Oberdorfstrasse	2,3
Löwenstrasse	1,5
<b>Gesamt</b>	<b>1,0</b>

\* Anzahl leerer Geschäfte

#### Frage 6

**Wie beurteilt der Stadtrat eine Flexibilisierung der Öffnungszeiten, bis hin zu Sonntagsöffnungszeiten, als Massnahme hin zu einer lebendigeren Bahnhofstrasse (beispielsweise im Rahmen einer sog. Tourismus-Zone Zürich)? Welches sind aus Sicht des Stadtrats die positiven und negativen Effekte für**

**a. die Konsumentinnen und Konsumenten, Touristinnen und Touristen, Flanierenden an der Bahnhofstrasse?**

**b. die kleineren Unternehmungen einerseits und die grösseren Unternehmungen andererseits hinsichtlich Umsatz und zusätzlichen Aufwendungen?**

**c. die Mitarbeitenden der betroffenen Geschäfte?**

Grundsätzlich begrüsst der Stadtrat die Belebung der Innenstädte. Den in der Frage genannten Instrumenten steht er zurückhaltend gegenüber. Die Städte müssen diese sorgfältig prüfen und gegebenenfalls differenziert umsetzen können. Zur allfälligen Einführung einer Tourismus-Zone in der Stadt Zürich hat sich der Stadtrat in seiner Antwort zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2022/298 geäussert. Für ihn steht bei der Fragestellung die Gemeindeautonomie im Vordergrund. Ausweitungen sollen nur auf Antrag einer Gemeinde erfolgen dürfen. Städte

<sup>10</sup> [www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/themen/bauen-wohnen/leerwohnungen-leerflaechen/leerflaechenzaehlung.html](http://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/themen/bauen-wohnen/leerwohnungen-leerflaechen/leerflaechenzaehlung.html).

<sup>11</sup> Statistisches Quartier westlich der Bahnhofstrasse.

<sup>12</sup> Statistisches Quartier östlich der Bahnhofstrasse.

<sup>13</sup> CBRE: Switzerland Retail Tool. 3. Quartal 2023. [www.cbre.ch/services/property-types/retail/switzerland-retail-tool](http://www.cbre.ch/services/property-types/retail/switzerland-retail-tool).



6/10

müssen definieren können, ob und welche Quartiere und Stadtteile sie als Tourismuszonen deklarieren möchten. Ob damit ein relevanter Beitrag zur Belebung der Innenstädte geleistet werden kann, wird sich zuerst weisen müssen.

Eine allfällige Tourismus-Zone dürfte keine Einschränkungen beim Sortiment der verkauften Waren vorgeben, wie es der aktuelle Vorschlag des Bundesrats vorsieht. Laut diesem Vorschlag dürften am Sonntag nur Geschäfte öffnen, die hauptsächlich Gäste aus dem Ausland bedienen und Luxuswaren sowie Souvenirartikel anbieten. Diese Sortimentsbeschränkung wäre nicht nur für die Mehrheit der Reisenden unattraktiv, sondern auch wettbewerbsverzerrend. Sie zielt auf ein sehr begrenztes Zielpublikum und lässt die lokalen Konsumentinnen und Konsumenten ausser Acht. Der Regulierungsvorschlag erscheint praxisfremd und aus wirtschaftlicher Sicht für kleinere wie für grosse Unternehmen nicht zielführend, da sie mit einem eingeschränkten Angebot den Umsatz für die zusätzlichen Aufwendungen nicht erarbeiten können.

Die Mitarbeitenden der betroffenen Geschäfte unterstützen auch bei der Einführung einer Tourismus-Zone in der Stadt Zürich und/oder längeren Ladenöffnungszeiten unverändert den arbeitsrechtlichen Vorgaben. Im Kanton Zürich sind die Ladenöffnungszeiten bereits heute weitgehend liberalisiert, insbesondere im Vergleich zu den Regelungen in anderen Kantonen: Die Läden der Detailhandelsbetriebe können grundsätzlich von Montag bis Samstag ohne zeitliche Beschränkung offen sein (§ 4 RLG). Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Geschäfte würden für die Arbeit am Sonntag einen Zuschlag erhalten.

#### **Frage 7**

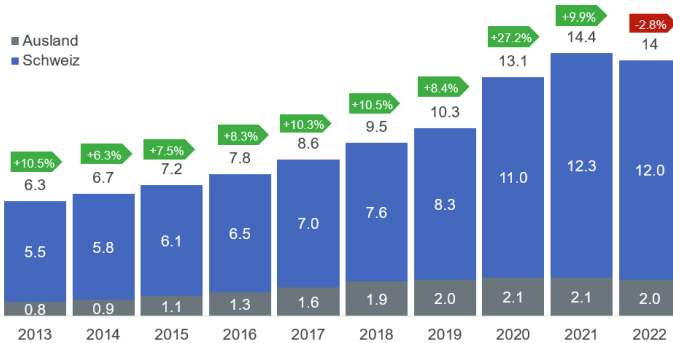
**Die digitale Konkurrenz macht dem stationären Detailhandel das Leben schwer. Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, gerade auch für Geschäfte an der Bahnhofstrasse, diesen Trend zu mindern oder an der Bahnhofstrasse anderweitige Nutzungen zu fördern? Ist der Einkaufstourismus für die eine vielfältige Innenstadt positiv und/oder welche anderen Freizeitangebote können gemäss Stadtrat das Zentrum attraktiver machen?**

Wie untenstehende Abbildung zeigt, ist der Online-Handel seit Jahren gewachsen. Der durch die Corona-Pandemie bewirkte Online-Boom hat jedoch vorerst ein Ende genommen. Im Jahr 2022 wurde erstmals seit langem ein Rückgang des Online-Handels im Vergleich zum Vorjahr festgestellt. Expertinnen und Experten gehen für die Zukunft von einer Verlangsamung des Wachstumstempos im E-Commerce aus<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> GfK Switzerland AG/ Handelsverband.swiss / Schweizerische Post – Jahreserhebung Onlinehandel Schweiz 2022.

7/10

Abbildung: Online-Umsatz von 2013 bis 2022 in Mrd. Fr.



Um am Markt zu bestehen und wettbewerbsfähig zu bleiben, passen sich die stationären Detailhandelsgeschäfte dem veränderten Informations- und Kaufverhalten der Konsumentinnen und Konsumenten laufend an. Der Präsident der City Vereinigung Zürich hat im Frühling 2022 betont<sup>15</sup>: *«Die Bahnhofstrasse lebt. Der physische Retail ist alles andere als tot. Es braucht beides, die Geschäfte und den Online-Verkauf.»* Die zunehmende Digitalisierung bietet dem stationären Detailhandel neue Chancen, indem die verschiedenen Absatzformen kombiniert und die digitalen Möglichkeiten optimal genutzt werden (sogenannter «Omni-Channel»-Ansatz). Deshalb differenzieren sich die verschiedenen Formate immer mehr aus, wobei Offline und Online immer mehr verschmelzen, angefangen vom klassischen Online-Shop, ROPO (Research online, Purchase offline) über Click & Collect bis zum In-Store-Return und dem immer wichtiger werdenden Social Commerce (via Instagram, TikTok) sowie Social Retail (Aufbau von Communities rund um eine Marke oder ein Produkt).

Diese Entwicklungen bieten Chancen für den Retailflächen-Markt. Der Flächenbedarf für klassische Detailhandelsaktivitäten nimmt deutlich ab. Stattdessen entstehen neue Flächen für Restaurants, Cafés oder auch für medizinische Dienstleistungen. Im Detailhandel selbst entstehen neue Shop-Formate: In Showrooms stehen das Erlebnis und die Inszenierung im Vordergrund, Pop-up-Stores dienen als Marketinginstrument für temporäre Auftritte und Lancierungen, und die Kombination von Gastronomie mit Retail zielt auf eine längere Verweildauer.

Vor diesem Hintergrund sieht der Stadtrat keinen Anlass, in die mit der digitalen Transformation verbundenen Herausforderungen für Detailhandelsgeschäfte an der Bahnhofstrasse einzugreifen. Wie erwähnt, hat die Stadt nur in ihrem eigenen Liegenschaftsportfolio die Möglichkeit, die Auswahl und das Angebot von Geschäften zu steuern, was sie auch tut. Darüber hinaus gibt es keinerlei Handhabe, das Geschäftsgebaren und die Vertragsbeziehungen von privaten Immobilieneigentümerschaften und Geschäftsführenden zu beeinflussen.

Wie in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2022/298 erläutert, trägt der Städtetourismus neben anderen Faktoren zur Belebung der Innenstadt bei. Als Teil des Städtetourismus sind der schweizerische und der ausländische Einkaufstourismus dabei wichtige Pfeiler. Neben den Shopping- und Gastronomieangeboten bietet Zürichs Innenstadt mit seiner

<sup>15</sup> [www.nzz.ch/zuerich/der-wandel-an-der-bahnhofstrasse-setzt-sich-fort-bald-gibt-es-neben-der-ubs-credit-suisse-und-spruengli-kuehlschraenke-zu-kaufen-ld.1679246](http://www.nzz.ch/zuerich/der-wandel-an-der-bahnhofstrasse-setzt-sich-fort-bald-gibt-es-neben-der-ubs-credit-suisse-und-spruengli-kuehlschraenke-zu-kaufen-ld.1679246).



8/10

Lage am See und der gut erhaltenen mittelalterlichen Altstadt ein vielseitiges Kultur- und Eventangebot. Der Stadtrat erachtet die Innenstadt von Zürich mit den vielfältigen Nutzungen und Angeboten als sehr attraktiv und sieht keine Notwendigkeit für spezielle Massnahmen zur Förderung weiterer Freizeitangebote.

**Frage 8**

**Welche richtplanerischen und städtebaulichen Massnahmen (Beispiele: Ortsbildschutz, Zonenänderungen, Sonderbauvorschriften, Gestaltungspläne, Tourismuszonen etc.) erachtet der Stadtrat als geeignet oder hindernd um zu einer attraktiven Innenstadt beizutragen?**

Für die Zürcher Innenstadt mit der Bahnhofstrasse und angrenzenden Strassenzügen bestehen Regelungen auf Stufe Richt- und Nutzungsplanung sowie Vorgaben der Denkmalpflege. Aus Sicht des Stadtrats werden die planungs- und baurechtlichen Instrumente zielführend im Sinne der Interpellation für eine attraktive Innenstadt eingesetzt. Einerseits lassen sie ausreichend Spielraum für Nutzungen, die eine attraktive und lebendige Innenstadt ausmachen und andererseits sichern sie das für Zürich typische Erscheinungsbild.

Mit der Festsetzung der Zürcher City als kantonales Zentrumsgbiet sind bereits auf übergeordneter Planungsebene die Weichen für einen wirtschaftlichen Schwerpunkt mit einer hohen Konzentration unterschiedlicher Nutzungen und starkem Publikumsverkehr gestellt. Ausserdem gehört die Zürcher Altstadt mit der Bahnhofstrasse und den umliegenden Gevierten zum Ortsbild von kantonaler Bedeutung. Entsprechend ist das Gebiet in der Bau- und Zonenordnung (BZO 2016) der Kernzone City zugeordnet. Eine Vielzahl der Gebäude ist im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte erfasst. Damit bestehen Einschränkungen für ortsbauliche Anpassungen und ein hoher Anspruch an die Gestaltung der Gebäude. Das sichert das Bewahren der Qualitäten, die zum Beispiel die repräsentative Bahnhofstrasse ausmachen. Gleichzeitig sind Nutzungen zulässig, die einer lebendigen Innenstadt zuträglich sind: Wohnen, Dienstleistung und Verkauf, Restauration, Gewerbe. Der Stadtrat hat keine Hinweise darauf, dass aufgrund der planerischen und baurechtlichen Vorgaben erwünschte Nutzungen verhindert werden.

Mit der BZO 2016 schreibt die Stadt Erdgeschossnutzungen an passenden, gut frequentierten Lagen bereits in der Grundordnung vor und schränkt die Wohnnutzung ein. Weiter können mit dem Instrument des Gestaltungsplans publikumsorientierte Gewerbenutzungen auf Areal- und Objektebene planungsrechtlich vorgeschrieben werden, was an geeigneten Lagen auch immer wieder geschieht. Eine genauere Differenzierung der Nutzung ist planungs- und baurechtlich weder möglich, noch ist sie wirtschaftlich und gesellschaftlich zielführend. Auch planungs- und baurechtlich gibt es keine Legitimation oder Handhabe, die Vermietungspraxis oder die Auswahl der Art des publikumsorientierten Geschäftes privater Immobilieneigentümerschaften und Geschäftsführenden zu beeinflussen.





9/10

### Frage 9

#### **Wie beurteilt der Stadtrat die gesamte verkehrliche Situation? Welche Massnahmen sind derzeit geplant?**

Da die Innenstadt bereits sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, liegt der Handlungsbedarf in der Aufwertung der Strassen bezüglich Aufenthaltsqualität für die Fussgängerinnen und Fussgänger und für die Velofahrenden. Richtungsweisend sind dabei die richtplanerischen Vorgaben und die Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040». Gemäss dieser Dachstrategie soll eine lebenswerte und klimaneutrale Stadt erreicht werden, indem der Anteil des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs erhöht und der Stadtraum gemäss seinen vielfältigen Funktionen weiterentwickelt wird. Das Grün und die Biodiversität sollen gestärkt, der Lärm reduziert und die Luftqualität verbessert werden. Gemäss Regionalem Richtplan ist die infolge des Wachstums der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und des Freizeitverkehrs zunehmende Verkehrsnachfrage in der Stadt Zürich vollumfänglich durch den öffentlichen Verkehr sowie durch Velo- und Fussverkehr zu bewältigen. Weiter sollen der städtische Durchgangsverkehr auf das Nationalstrassennetz verlagert und die Quartiere und somit auch die Innenstadt vom Durchgangsverkehr befreit werden. Die Erschliessung insbesondere für den Gewerbe- und Güterverkehr ist davon nicht tangiert.

Im Innenstadt-Perimeter werden derzeit diverse Projekte mit Massnahmen im Sinne der obgenannten Ziele entwickelt. Zu nennen sind insbesondere:

- Einführung Gegenverkehr Uraniastrasse: Umgestaltung der Urania- und Sihlstrasse und der Achse Sihlstrasse – St.-Annagasse im Hinblick auf Verbesserungen bezüglich Aufenthaltsqualität und Begrünung, Fussgängerbereiche und Veloinfrastruktur
- Projekt Löwenstrasse: Umgestaltung des Strassenraums als Geschäftsstrasse und Flanierzone und Umsetzung von Massnahmen zugunsten der Hitzeminderung sowie des Fuss- und Veloverkehrs
- Projekt Talacker: Aufwertung als durchgehende Velohauptroute mit ergänzenden Verbesserungen für den Fussverkehr
- Kasernenstrasse sowie Limmatquai/Utoquai: Umgestaltungen mit Schaffung einer verbesserten Aufenthaltsqualität und attraktiver Beziehungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie neuer Aufenthaltsbereiche am Wasser
- Masterplan HB / Central: längerfristige Vision für das Bahnhofsumfeld zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems, zur Verbesserung der Anbindungen in die Innenstadt und in die Quartiere für den Fuss- und Veloverkehr, zur Erhöhung der Erreichbarkeit und Schaffung von Ankunftsarten und Aufenthaltsbereichen
- Stadttunnel: Umsetzung der Velovorzugsroute zwischen den Kreisen 4 und 5, Schaffung von zusätzlichen 1100 geschützten und kostenfreien Veloabstellplätzen und direkte Anbindung an die Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs
- Velostation Bahnhof Stadelhofen: Bau einer neuen Velostation mit Platz für rund 800 Velos inklusive Zugang zur bestehenden Einkaufspassage im Bahnhof



10/10

- Falkenstrasse, Kreuzbühlstrasse und Kreuzstrasse: Befreiung vom Durchgangsverkehr und Abklassierung der Falken- und Kreuzbühlstrasse, Neuaufteilung der Strassenräume und Aufwertung des Gebiets u. a. mit Pflanzung von Bäumen, hitzemindernden Massnahmen, sicherer und einfacher Anbindung der Velostation Bahnhof Stadelhofen.

Es befindet sich somit eine Vielzahl an Projekten in Planung und Entwicklung, die zu einer attraktiven Innenstadt beitragen und deren Lagequalität für Geschäfte weiter erhöhen werden. Die Umgestaltungen sind im Sinne der städtischen Strategien auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Verbesserung der Situation für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet. Dies auch um den hohen Fussgängerfrequenzen entlang der wichtigen innerstädtischen Aufenthaltsorte, Freiräume und Einkaufsachsen besser gerecht werden zu können. Mit der Erhöhung der Aufenthaltsqualität wird etwa durch Baumpflanzungen und Entsiegelungen auch ein wichtiger Beitrag zur Hitzeminderung geleistet.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti