

Stellungnahme der IG Pelikan

zum

**Bericht der Stadt Zürich
„Der Historische Kompromiss von 1996,
Erläuterungen zur Entstehung und Umsetzung“,
Oktober 2009 (publiziert am 28.10.2009)**

(Im Text wird unter „Bericht“ auf diesen verwiesen)

Zürich, 3. November 2009

A.

Allgemeine Stellungnahme der IG Pelikan zum Bericht des Tiefbauamtes der Stadt Zürich „Der Historische Kompromiss von 1996“, Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung, Oktober 2009, veröffentlicht an der Pressekonferenz vom 28. Oktober 2009

1. Festsetzung des kommunalen Verkehrsplanes durch den GR und seine rechtliche Bedeutung

„Der Historische Kompromiss von 1996“, so lautet der Titel des mehr als dreissigseitigen Berichtes. Die Entstehung und der Inhalt des Historischen Kompromisses wird in Ziffer 1 dargestellt. Dort steht geschrieben: „Der Gemeinderat beschloss die Übereinkunft 1996“. Das ist falsch. Der Gemeinderat hat diesen Beschluss nicht 1996 gefasst. Er ist sechs Jahre früher, nämlich in der Gemeinderatsitzung vom 28. Februar 1990 beschlossen worden. Zudem handelt es sich nicht um eine „Übereinkunft“, sondern um einen Beschluss von besonderer Tragweite. Es geht um die Festsetzung des kommunalen Verkehrsplanes. Das Kantonale Baugesetz (§ 31) erklärt die Legislative, also den GR, zur Festsetzung des Verkehrsplanes als allein zuständig. Die Rechtswirkung dieses Beschlusses ist bundesrechtlich (Art. 9 RPG) festgelegt: Der Inhalt des Beschlusses ist eine verbindliche Anweisung des Gemeinderates an den Stadtrat. Der Beschluss stellt also nicht eine blosser „Übereinkunft“ und auch nicht einen blossen „Grundstein“ für Späteres dar, wie im Bericht zu lesen ist (Bericht S. 1 Ziffer 1). Der Bericht spielt die Bedeutung des Gemeinderatsbeschlusses herunter. Der Name „Historischer Parkplatzkompromiss“ ist übrigens ein blosser Nickname, der auf die geschichtliche Bedeutung des Beschlusses hinweisen soll. Der Stadtrat bringt in seinem Bericht die Chronologie und die rechtliche Bedeutung des Beschlusses nicht auf die richtige Linie.

2. Textänderung des TA am Beschluss des Gemeinderates

Die IG Pelikan wirft dem Stadtrat vor, den Inhalt des GR-Beschlusses eigenmächtig verändert zu haben. Zum Beweis hat sie die vom Tiefbauamt verfassten Arbeitsunterlagen vorgelegt, allen voran das „Parkierungskonzept Innenstadt vom April 2004“. Darin ist der verfälschte Beschluss des Gemeinderates schwarz auf weiss nachzulesen. Von dieser Fassung ist im Bericht zu lesen, dass es die gültige sei und: „An ihr orientiert sich die Arbeit der Verwaltung“ (Bericht S. 3 letzter Abschnitt). Der Text des GR-Beschlusses wird zwischen Anfangs- und Schlusszeichen gesetzt, was heisst, dass hier ein wortgetreues Zitat wiedergegeben wird. Dieser Eindruck ist falsch. Es wird nur

die erste Hälfte des Beschlusses zitiert und die zweite Beschlusseshälfte wird gänzlich unterdrückt. Verschwiegen wird nämlich, dass auf dem ganzen Stadtgebiet bestehende, zeitlich unbegrenzte Parkplätze nur dann aufgehoben werden dürfen, wenn diese in einem unterirdischen Parkhaus voll kompensiert werden. Unterdrückt wird ferner, dass bei der Aufhebung von Parkplätzen die Bedürfnisse des Gewerbes, der Ladengeschäfte und der Besucher angemessen zu berücksichtigen sind, denn auch dies hat der Gemeinderat so beschlossen. Diesen zweiten Teil hat der Stadtrat entweder amputiert oder er kennt ihn nicht mehr.

Der Beschluss des GR von 1990/1996 ist vom Tiefbauamt eigenmächtig ergänzt worden. Die vorgenommenen Änderungen sind im Text fett gedruckt:

<p>„Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch Parkhäuser oder unterirdische Parkieranlagen ersetzt werden. Die damit frei gestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten, bzw. in ein städtebauliches Konzept zu integrieren. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben. Im übrigen Stadtgebiet sollen unterirdische Quartierparkhäuser und private Sammelgaragen zur Erstellung von Pflichtparkplätzen dienen, wobei bestehende zeitlich unbegrenzte Parkplätze entsprechend in der Regel 1:1 abzubauen sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucherinnen und Besucher angemessen zu berücksichtigen.“</p>	<p>neu</p> <p>neu</p> <p>gestrichen</p>
---	---

Mit diesen Einschüben und Streichungen hat das Tiefbauamt den Wortlaut und den Inhalt des GR-Beschlusses stark verändert:

- Der Gemeinderat lässt nur „unterirdische Parkieranlagen“ zu. Der Stadtrat hat den Text so ergänzt, dass oberirdische Parkhäuser und unterirdische Parkieranlagen erlaubt sind.
- Der Gemeinderat hat beschlossen, dass die Flächen, die bei der Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen frei werden, in „Fussgänger-, Velo- und Grünbereich umzugestalten sind. Die Stadt hat hier eingeschoben „bzw. in ein städtebauliches Konzept zu integrieren“. Dies bedeutet, dass die Umgestaltung nicht tatsächlich ausgeführt werden muss, wie dies der Gemeinderat verlangt, sondern dass die planliche Darstellung in einem Konzept schon genügt. Verlangt der Gemeinderat die Ausführung, gibt sich das TA schon mit einem Plan zufrieden.

- Ferner hat der Gemeinderat beschlossen, dass im übrigen Stadtgebiet, zeitlich unbegrenzte Parkplätze aufgehoben werden dürfen, sofern diese „entsprechend d.h. in der Regel 1:1“ in unterirdischen „Quartierparkhäusern“ kompensiert werden. Der Stadtrat hat den Wortlaut schwerwiegend verändert. Er hat „zeitlich unbegrenzte“ Parkplätze einfach gestrichen und dadurch die Abbauerlaubnis auf alle anderen Parkplätze ausgedehnt. Noch gravierender ist, dass er auch noch die Kompensationspflicht gänzlich gestrichen hat. Der Stadtrat hat den Wortlaut wie folgt umformuliert: „wobei bestehende Parkplätze abzubauen sind“.

Es ist unzulässig, dass der Stadtrat eigenmächtig Änderungen am Wortlaut eines Gemeinderatsbeschlusses vornimmt. Der Stadtrat schreibt in seinem Bericht, dass die Textversion des TA die gültige sei und dass sich die Verwaltung an dieser orientiere (Bericht S. 3 letzter Abschnitt). Damit stellt sich der Stadtrat über die Beschlüsse des Gemeinderates und behandelt eine behördenverbindliche Weisung als bloss unverbindlichen Vorschlag des Gemeinderates, der vom TA nach Belieben verändert werden kann.

Im Bericht räumt der Stadtrat erstmals ein, dass der Einschub „in ein städtebauliches Konzept zu integrieren“ irrtümlich ergänzt worden sei (Bericht S. 22, 5. Abschnitt). Wie kann ein Einschub, der den Inhalt des Beschlusses gekonnt in sein Gegenteil verkehrt, irrtümlich erfolgen?

3. Tiefbauamt unterstellt Gemeinderat und Stimmbürgern eine Beschlussesänderung

Der Stadtrat erklärt in seinem Bericht, dass der GR die fett gedruckten Änderungen in der Sitzung vom 1. Oktober 2003 beschlossen habe und dass die Stimmbürger diesen Änderungen am 8. Februar 2004 zugestimmt hätten (Bericht S. 3 unten). – Der Stadtrat hat diesen angeblichen Beschluss aber nie vorlegen können, weil ein solcher nicht gefasst worden ist, wie ein Blick in das Protokoll des GR belegt. Es lag nicht einmal ein dahingehender Antrag vor. – Der Stadtrat unterstellt dem GR einen nicht gefassten Beschluss, um die unerlaubten Textänderungen des TA zu rechtfertigen.

Der Stadtrat erklärt, die Stimmbürger hätten die vom GR nicht beschlossenen Textänderungen des Tiefbauamtes gutgeheissen (Bericht S. 3 unten). Dies ist gleich aus mehreren Gründen gar nicht möglich: Die Stimmbürger können einen nicht gefassten Beschluss des GR gar nicht genehmigen. Zudem war den Stimmbürgern gar kein entsprechender Änderungsantrag vorgelegt worden. In der Volksabstimmung wäre

überdies eine Änderung des GR-Beschlusses zum Vornherein nicht möglich. Zuständig zur Änderung des Verkehrsplanes ist allein der Gemeinderat. Die Stimmbürger können nur über die Annahme oder Ablehnung eines Gemeinderatsbeschlusses abstimmen, sie können selber keine Änderungen beschliessen. – Eine Änderung war auch gar nicht beabsichtigt: In der Abstimmungszeitung an die Stimmbürger ist kein Änderungsantrag enthalten. Im Gegenteil wird den Stimmbürgern versichert: „Der Historische Kompromiss gilt“ (Abstimmungszeitung S. 7). In dieser Zeitung wird zudem ausdrücklich versichert: „Ganz abgesehen davon: Abgestimmt wird über den kommunalen Verkehrsplan, nicht über den historischen Kompromiss!“ (Abstimmungszeitung S. 25 Ziffer 2). - In seinem Bericht unterstellt der Stadtrat nicht nur dem Gemeinderat, sondern auch noch den Stimmbürgern, einen bloss fiktiven Beschluss gefasst zu haben.

4. Keine Umsetzung in ein Projekt, keine Genehmigung des GR

Im Verkehrsplan steht der Historische Kompromiss unter dem Titel „Parkierungskonzept“. Dieses ist die Anweisung an den Stadtrat, das vorliegende Konzept in einen detaillierten Projektentwurf umzusetzen. Dieser hätte dann dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden müssen. – Dies ist nicht geschehen. Dem SR war aber bewusst, dass der Auftrag des GR durch ein Projekt zu konkretisieren war. Das Tiefbauamt hat bloss das „Parkierungskonzept April 2004“ ausgearbeitet, das nicht einmal vom Stadtrat genehmigt worden ist. Der Stadtrat distanziert sich vorsichtig davon und bezeichnet dieses in seinem Bericht deshalb nur noch als „Arbeitshilfe zur Umsetzung des Historischen Kompromisses“ (Bericht S. 21 unten). Diese Dokumentation sei nicht verbindlich und habe nur erläuternden Charakter. Somit arbeitet die Stadt ohne eine verbindliche Vorgabe. Der Stadtrat hat entgegen der Anweisung des Gemeinderates kein verbindliches Projekt ausgearbeitet und hat die Umsetzung des Parkierungskonzeptes dem Belieben des Tiefbauamtes überlassen. Der Statthalter hat dieses Vorgehen beanstandet. Der Stadtrat hätte ein Projekt ausarbeiten und dieses dem Gemeinderat zu Beschlussfassung vorlegen müssen. Weil er dies unterlassen hat, hat der Stadtrat in die Kompetenzordnung des Gemeinderates eingegriffen.

5. Zählung der Parkplätze und Parkplatzbilanz

Im Beschluss ist zu lesen, dass die Zahl der 1990 vorhandenen Parkplätze als Besucher- und Kundenparkplätze bestehen bleiben müsse. Die Zahl ist im statistischen Jahrbuch von 1991 enthalten und beträgt 2'049 Parkplätze. Die Stadt hält sich im Parkierungskonzept Innenstadt vom April 2004 nicht an diese Zahlen. Sie schraubt den ausgewiesenen Bestand dadurch künstlich herunter, dass sie die zeitlich unbeschränkten

Parkplätze vom Bestand der Gesamtparkplätze abzieht, was unzulässig ist und dem Wortlaut des Historischen Kompromisses widerspricht. Die Einfügung des Gemeinderates von 1996 wurde beschlossen, weil die 1990 vorhandenen Parkplätze inskünftig als besucher- und kundenorientierte Parkplätze verfügbar bleiben müssen. Damit ist die Absicht zum Ausdruck gebracht, dass die Gesamtzahl der vorhandenen Parkplätze nicht durch Verwaltungsbedürfnisse oder Vermietung an Private reduziert werden darf und dass der Bestand jener Parkplätze die für Besucher und Kunden zur Verfügung stehen soll, auf dem Gesamtbestand der Parkplätze von 1990 bleiben muss. Die Formulierung lässt keine andere Interpretation zu. Im Statistischen Jahrbuch der Stadt Zürich von 1990 wird der Gesamtbestand der allgemein zugänglichen Parkplätze im Kreis City mit 2'049 Parkplätzen ausgewiesen. Dies stellt den Sollbestand der Besucher- und Kundenparkplätze dar, der nicht unterschritten werden darf. Die Bilanz von 1990 enthält keine Zahl für allfällige Besucher- oder Kundenparkplätze. Der Gemeinderat hat als Massstab nicht auf einen Bestand verweisen wollen, der 1990 gar nicht vorhanden war und den er nicht gekannt hat, sondern er hat den vorhandenen Gesamtbestand als Vergleichsbasis herangezogen.

Die Stadt hat bisher auf die Frage, wie viele Parkplätze in den **Parkhäusern** vorhanden seien, auf die baulich vorhandenen Parkplätze verwiesen. Im Parkleitsystem wird aber schon seit 2004 unterschieden, wie viele Parkplätze effektiv für Besucher und Kunden verfügbar sind, und wie viele vermietet seien. Im Bericht wird nun erstmals eingeräumt, dass im Parkhaus Promenade 270 Parkplätze und im Parkhaus Gessnerallee 120 Parkplätze an Personen und Firmen vergeben seien, die weder Kunden noch Besucher sind. Es liegen Informationen vor, dass diese Zahl noch wesentlich höher ist. Diese Parkhausbenutzer zahlen wie die Mieter von fest vermieteten Parkplätzen eine monatliche Mietgebühr und haben rund um die Uhr freien Zugang zum Parkhaus. Diese Parkplätze sind tagsüber regelmässig besetzt. Sie können nicht Besucher- oder Kundenparkplätze sein. Das Tiefbauamt zählt diese Parkplätze aber zu den besucher- und kundenorientierten Parkplätzen, was falsch ist. Ein besetzter Parkplatz kann nicht gleichzeitig nochmals benutzt werden. Die Zählung des Tiefbauamtes ist daher falsch.

6. **Weiteres Vorgehen**

Das Parkierungskonzept hätte bei der Beschlussfassung von 1990/1996 in ein verbindliches Projekt umgesetzt und vom Gemeinderat beschlossen werden müssen. Weil das nicht geschehen ist, hat das Tiefbauamt eigenmächtig Textänderungen am Beschluss des Gemeinderates vorgenommen, hat zudem den Beschluss frei interpretiert

und die Begriffe nach Gutdünken definiert. Dafür wäre der Gemeinderat zuständig gewesen. Dem Gemeinderat werden nun Beschlüsse unterstellt, die er nie gefasst hat. Der Stadtrat glaubt fälschlicherweise, die Umgehung des Gemeinderates sei durch die Stimmbürger legitimiert worden! Eine verlässliche Parkplatzbilanz ist auch nicht vorhanden und die Zählung der Parkplätze durch das Tiefbauamt ist logisch nicht nachvollziehbar. Die Parkierung - eine für die Stadt wichtige Frage – ist der Kontrolle entglitten. Der Gemeinderat sollte seine Zuständigkeit wahrnehmen, eine Auslegung vornehmen, die bisherigen Fehlleistungen korrigieren und eine klare Grundlage für das weitere Vorgehen für die Zukunft schaffen.

Zürich, 3. November 2009

B.

Stellungnahme zur Parkplatzbilanz

1. Anfangsbestand des Historischen Kompromisses von 1990
2. Parkhäuser City (Kreis 1)
3. Parkplätze auf privatem Grund SBB
4. Abgebaute Parkplätze Theaterplatz / PH Sihlquai
5. Kompensation Parkdeck Stauffacherquai
6. Kompensation Parkdeck Escherwiese / Hyatt
7. Baulich besetzte Parkplätze

1. Differenzen beim Anfangsbestand des Historischen Kompromisses von 1990

Der Vergleichsmaßstab von 1990 ist nicht bestritten. Ursprünglich lautete der Kompromiss*„soll die Anzahl der allgemein zugänglichen Parkplätze auf dem heutigen Stand bleiben“*. 1996 wurde diese Aussage ersetzt mit ...*„soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben“*.

Die Definition des Begriffs „besucher- und kundenorientierter Parkplatz“ wurde von der städtischen Verwaltung vorgenommen. (Seite 5, Der Historische Kompromiss) Die Definition der Verwaltung lautet: *„Besucher- und kundenorientierte Parkplätze sind diejenigen Abstellplätze, bei denen für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden eine reelle Chance besteht, einen freien Abstellplatz zu finden; also einen Strassenparkplatz **bis maximal 3 Stunden Parkdauer** sowie Abstellplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern, welche während der üblichen Geschäftszeiten zur Verfügung stehen.“*

Die Verwaltung zählt also nur noch Strassenparkplätze mit einer Parkdauer bis 3 Stunden als besucher- und kundenorientierte Parkplätze.

Diese Definition verringert den Anfangsbestand im Perimeter der City + citynahe Gebiete gravierend: Alle Parkplätze mit unbeschränkter Parkdauer werden aus dem Anfangsbestand gestrichen und können so ohne Kompensation abgebaut werden.

1. City (Kreis 1)

Im Kreis 1 zählte man 1990 128 Parkplätze mit unbeschränkter Parkdauer (Quelle: Statistische Jahrbuch der Stadt Zürich 1991). Die Stadt kürzt hier den Anfangsbestand um 128 Parkplätze.

Bestand der Parkplätze auf öffentlichem Grund 1990 im Kreis 1

Vergleich:	<u>Stadt</u>	<u>IG-Pelikan</u>	<u>Differenz</u>
	1921	2049	128

2. Citynahe Gebiete

Im Statistischen Jahrbuch 1991 sind alle Stadtkreise mit den 1990 vorhandenen Parkplätzen enthalten, so dass der Anfangsbestand klar wäre. Das Tiefbauamt hat für das citynahe Gebiet jedoch willkürlich einen neuen Perimeter festgesetzt, der kein Nachzählen der Parkplätze mehr erlaubt. So kann es den Parkplatzanfangsbestand selber nach Gutdünken vornehmen. Auf diese Weise entzieht sich das Tiefbauamt einer Kontrolle und entflieht in die Unkontrollierbarkeit. Ein Vergleich des Parkplatzbestandes von 1990 ist daher nicht möglich.

Zählt man die Parkplätze mit unbeschränkter Parkdauer in den Quartieren, die den Kreis 1 umschliessen zusammen und somit den Teil des citynahen Gebietes abdecken, kommt man auf **10'571 Parkplätze**, die nicht gezählt werden und somit zum Abbau ohne Kompensation freigegeben werden können. Das ist mehr als die Hälfte aller Strassenparkplätze in diesem Gebiet!

Die relevante Anzahl Parkplätze in den citynahen Gebieten kann somit nicht überprüft werden, jedoch der Parkplatzbestand auf öffentlichem Grund 1990 der Quartiere, die den Kreis 1 umschliessen ist genau feststellbar. Siehe nachfolgende Seite.

Parkplatzbestand auf öffentlichem Grund 1990 (Oberflächenparkplätze) der Quartiere der Kreis 1 umschliessen

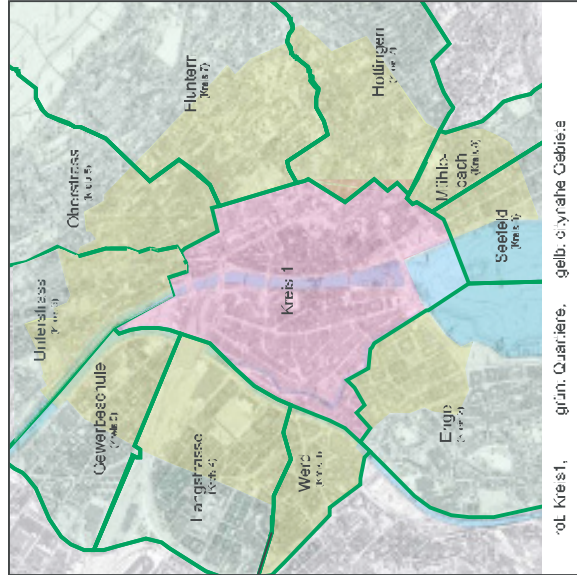
Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1991

Strassenverkehrsamt

Parkplätze nach Stadtquartieren 1990

Stadtquartier	Parkplätze auf öffentlichem Grund mit anderen öffentlichen Parkplätzen	Parkplätze auf privatem Grund in Parkhäusern	Parkplätze auf privatem Grund in öffentlichen Parkhäusern	Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern	Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern	Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern
Kreis 1	128	1732	3498	2158	7380	5420
Hochschulen	343	25	193	380	500	873
Lindenhof	887	460	1070	388	1800	2387
City	835	37	1193	1030	3040	3645
Welschpfoten	5455	732	10488	6490	17870	28770
Leinwand	2485	2052	4320	2749	7060	9649
Engel	2165	1468	409	469	1860	2310
Kreis 2	5385	689	6071	3760	9010	11399
Alt-Wiedikon	1600	294	11234	7800	19430	24813
Prattensberg	1589	1336	5428	3120	8940	10470
Spiegel	2164	1620	1950	2476	6010	8324
Kreis 4	4162	2263	6277	9233	4728	14060
Werd	776	372	38	232	960	2170
Langstrasse	1765	796	4160	2128	6280	8026
Kreis 8	1351	1116	789	843	1718	6130
Gewerbenschule	1368	1214	420	830	3918	10610
Kreis 9	1338	873	375	1895	3300	4806
Kreis 10	332	401	106	4425	2558	7080
Kreis 11	2443	376	665	6929	4578	11780
Kreis 12	2554	2716	965	4425	2228	8240
Kreis 13	1796	970	2200	348	3540	5326
Kreis 14	310	260	21	1289	6068	17370
Kreis 15	2168	1068	21	2860	2370	4170
Kreis 16	624	67	1000	1300	3060	3074
Kreis 17	1183	1143	600	9300	4410	11319
Kreis 18	1710	874	460	2020	1420	3660
Kreis 19	703	537	140	2700	1540	4280
Kreis 20	810	596	1560	1460	3030	3640
Kreis 21	4790	4130	21014	14810	12100	28550
Kreis 22	3504	222	36	4006	6980	8330
Kreis 23	3288	2399	2419	10271	7470	20220
Kreis 24	4073	3490	10222	5690	14170	18243
Kreis 25	2015	1817	183	6097	1920	12215
Kreis 26	2068	1913	78	7126	1770	3970
Kreis 27	7373	6210	488	19302	13010	34090
Kreis 28	1907	1990	4	4940	3660	8030
Kreis 29	2288	2772	488	7782	4860	13130
Kreis 30	2530	939	2210	5080	12380	14490
Kreis 31	2760	2071	5020	5020	10070	12300
Kreis 32	744	746	680	910	1800	2344
Kreis 33	1685	947	2340	2310	6090	5985
Kreis 34	1001	980	1796	1838	3020	4021
Kreis 35	5153	37495	4363	118947	34590	198200

Parkplätze auf Gebiete	darunter mit öffentl. Grund im ganzen	Parkplätze unbeschränkter Parkdauer	bis 3 Std. Parkdauer
Engel	2849	1468	1381
Werd	766	372	404
Langstrasse	1755	795	960
Gewerbenschule	1336	873	463
Unterstrass	2554	2216	338
Oberstrass	1795	1579	216
Hüntern	1809	1388	421
Höttingen	2795	699	2126
Seeleld	1209	674	535
Mühlbach	703	537	166
Total	17581	10571	7010



2. Differenzen in den Parkhäusern der City (Kreis 1) 2009

Vermietete Parkplätze (Mietvertrag), ob markiert oder nicht markiert, siehe Beilage (Nr 2+4), sind keine besucher- oder kundenorientierte Parkplätze.

Vermietete Parkplätze sind tagsüber durch Fahrzeuge von arbeitenden Menschen dauerbelegt. Sie stehen weder Besuchern noch Kunden zur Verfügung. Dadurch wird die Anzahl der freien Parkplätze um diese Zahl verringert.

Im Parkierungskonzept Innenstadt, April 2004 beschreibt die Verwaltung die Abstellplätze in Parkhäusern wie folgt:

3.5 Abstellplätze in Parkhäusern

Falls die Anzahl der öffentlich zugänglichen Abstellplätze in privaten Parkhäusern nicht in einem Konzessionsvertrag festgelegt ist, besteht keine Gewähr, dass diese Zahl tatsächlich konstant bleibt. Die Parkhausbetreiber können theoretisch eine beliebige Anzahl der heute öffentlich zugänglichen Abstellplätze als privat vermietete Parkplätze reservieren bzw. vermieten, ohne dass dafür eine Meldepflicht besteht. Deshalb werden auch die öffentlich zugänglichen Abstellplätze in den Parkhäusern periodisch neu erhoben. Allfällige Veränderungen müssten zwecks Bilanzausgleich bei der Kompensationsrechnung künftiger Parkhäuser berücksichtigt oder mittels Strassenparkplätzen ausgeglichen werden. Diese vollzugstechnischen Rahmenbedingungen verunmöglichen eine jederzeit exakt ausgeglichene Bilanz. Die Schwankungen sind jedoch, speziell im Stadtkreis 1, minimal und deshalb verantwortbar.

1991 hat das statistische Jahrbuch der Stadt Zürich die vermieteten Parkplätze nicht gezählt und nur die allgemein frei zugänglichen Parkplätze in den Parkhäusern für 1990 ausgewiesen:

Parkplätze nach Stadtquartieren 1990

Stadtquartiere	Parkplätze auf öffentlichem Grund im ganzen		Parkplätze auf privatem Grund ¹			zusammen	Parkplätze im ganzen		
		darunter mit unbeschränkter Parkdauer	in Parkhäusern ²	in Gebäuden ³	übrige		Grundzahlen	je 1 000 Einwohner ⁴	Personenwagen ⁵
Kreis 1	2 049	128	1 732	3 498	2 150	7 380	9 429	1 657	2 025

¹ Stand 1988 ² Nur allgemein zugängliche Parkplätze ³ Einschliesslich reservierter Parkplätze in Parkhäusern ⁴ der Wohnbevölkerung Ende 1990 ⁵ Stand Ende September 1990, gemäss Wohnadresse des Halters - Quelle: Stadtplanungsamt

2009 verändert die Stadt ihre Zählweise. Vermietete Parkplätze werden in 2 Kategorien geteilt: a) Mieter mit reserviertem und markiertem Parkplatz, b) Mieter mit frei wählbarem Parkplatz (Freihausparkkarte). Im Bericht, Seite 12, hält der Stadtrat fest, dass die Anzahl der ausgestellten Freihausparkkarten nicht zur Folge hätten, dass ein bestimmter Parkplatz reserviert sei, so dass diese weiterhin der Allgemeinheit zugänglich seien.

Siehe Vergleich des Parkplatzbestandes in den Parkhäusern der City (Kreis 1) der Stadt / IG Pelikan.

Vergleich der Bilanz

Parkhäuser City (Kreis 1) 2009

Parkhäuser in der City Kreis 1	Zählung Stadt, 2009 Bericht, Seite 24					
	vorhandener Bestand	behinderte Parkplätze	vermietete reserviert	vermietete frei Haus	Eigennutzung Pflicht-PP	öffentlich zugänglich
Central	30	0	0			30
Hohe Promenade	567	6	68			493
Urania	630	1	156			473
Globus	191	2	14			175
PH Gessnerallee	620	12				608
Jelmoli City	225	1	6			218
Sihlporte	80		60			25**
Talgarten	110		0			110
Centrum Garage	30		25			5
Total	2495*	22	329	0		2137***

Korrekte Additionen: *Total 2483 PP, **Sihlporte 20 öffentl. zugäng. PP, ***Total öffentl. zugäng. PP 2132

Parkhäuser in der City Kreis 1	Zählung IG-Pelikan, 2009					
	vorhandener Bestand	behinderte Parkplätze	vermietete reserviert	vermietete frei Haus	Eigennutzung Pflicht-PP	öffentlich zugänglich
Central	40 (1)	0	0	22		18
Hohe Promenade	567	6	68	270 (4)		223
Urania	607 (2)	1	156	?		450
Globus	191	2	14			175
PH Gessnerallee	620	12		120 (4)	20 (3)	468
Jelmoli City	225	1	6			218
Sihlporte	80		60			20
Talgarten	110		0	30		80
Centrum Garage	30		25			5
Total	2470	22	329	438	20	1657

Beilage: (1) Parking Zürich AG, Parkhäuser in Untermiete
 (2) Parking Zürich AG, Parkhaus Urania
 (3) Konzessionsvertrag Stadt Zürich / City Parkhaus AG
 Quelle: (4) Bericht, Seite 12

Bestand der Parkplätze der Parkhäuser in der City (Kreis 1) 2009

Vergleich:	<u>Stadt</u>	<u>IG-Pelikan</u>	<u>Differenz</u>
	2132	1657	-475

3. Parkplätze auf privatem Grund

Im Kreis 1 gibt es an 2 Örtlichkeiten 31 Parkplätze auf privatem Grund, die öffentlich zugänglich sind. Gemeint sind damit die 27 Parkplätze am Hauptbahnhof, Seite Landesmuseum, und 4 Parkplätze beim Bahnhof Stadelhofen. (Die Stadt zählt Total 33) Alle haben eine Parkdauer von 20 Minuten. Das sind Umsteigeplätze für den Bahnverkehr und sind keine besucher- oder kundenorientierte Parkplätze.

Diese Auslegung der IG Pelikan wurde von der Vorsteherin des Polizeidepartements im Laufe des rechtlichen Verfahrens, am 9. Juni 2006, bestätigt:

„Die SBB-Parkplätze befinden sich auf privatem Grund und wurden deshalb nicht mitgezählt“.

Auch in den statistischen Jahrbüchern von 1990 bis zur letzten statistischen Veröffentlichung 2007 wurde der Bestand der Strassenparkplätze nur auf öffentlichem Grund erhoben.

Parkplätze nach Stadtquartieren **1990**

Stadtquartiere	Parkplätze auf öffentlichem Grund		Parkplätze auf privatem Grund ¹			zusammen	Parkplätze im ganzen		
	im ganzen	darunter mit unbeschränkter Parkdauer	in Parkhäusern ²	in Gebäuden ³	übrige		Grundzahlen	je 1 000 Einwohner ⁴	Personenwagen ⁵
Kreis 1	2 049	128	1 732	3 498	2 150	7 380	9 429	1 657	2 025

Parkplätze nach Stadtquartier **2007**

	Bestand 2007 ¹			Veränderung 1997–2007						
	total	auf öffentl. Grund	auf privatem Grund			total	auf öffentl. Grund	auf privatem Grund		
			in Parkhäusern ²	in anderen Gebäuden ³	im Freien			in Parkhäusern ²	in anderen Gebäuden ³	im Freien
Ganze Stadt	266 998	49 409	16 277	118 531	82 781	3 909	1 835	5 810	-1 576	-2 160
Kreis 1	9 087	1 697	2 129	3 279	1 982	546	-206	299	568	-115

Parkplätze auf privatem Grund in der City (Kreis 1)

Vergleich:	<u>Stadt</u>	<u>IG-Pelikan</u>	<u>Differenz</u>
	33	0	33

4. Abgebaute Parkplätze Theaterplatz / PH Sihlquai

Der Historische Kompromiss schreibt vor, dass Parkplätze nur aufgehoben werden können, wenn sie gleichzeitig an einem anderen Ort kompensiert werden.

Beim Parkhaus Sihlquai, das aus Sicherheitsgründen geschlossen wurde, ist auf eine Kompensation verzichtet worden.

Beim Theaterplatz wurden 160 Oberflächenparkplätze definitiv aufgehoben, aber nicht kompensiert worden, wie es der Historische Kompromiss vorschreibt. In der Hoffnung die Parkplätze nicht kompensieren zu müssen werden diese Parkplätze als baulich besetzt deklariert.

Nur zur Erinnerung, als das Parkhaus Gessnerallee im Juni 2004 mit 600 Parkplätzen eröffnet wurde, sind am gleichen Tag 204 Strassenparkplätze abgebaut worden und mit dem Rückbau der Parkdecks Gessnerallee und Stauffacherquai wurde ebenfalls gleichentags begonnen. Die verbleibenden, noch abzubauenen 50 Parkplätze im Raum Rennweg, wurden ca. 2 Wochen später abgebaut. Dafür mussten im neuen Parkhaus Gessnerallee für diese Zeit 50 Parkplätze abgesperrt werden, so dass die Kompensation tatsächlich 1:1 und gleichzeitig durchgeführt werden konnte. Hier wurde der Historische Kompromiss korrekt umgesetzt.

Beim Theaterplatz und Sihlquai geht es um ein paar hundert Parkplätze, die zum Teil über 2 Jahre nicht kompensiert werden. Hier wird der Historische Kompromiss nicht umgesetzt.

Abgebaut Parkplätze Theaterplatz / Sihlquai

Vergleich:	<u>Stadt</u>	<u>IG-Pelikan</u>	<u>Differenz</u>
	347	0	347

5. Kompensation Parkdeck Stauffacherquai

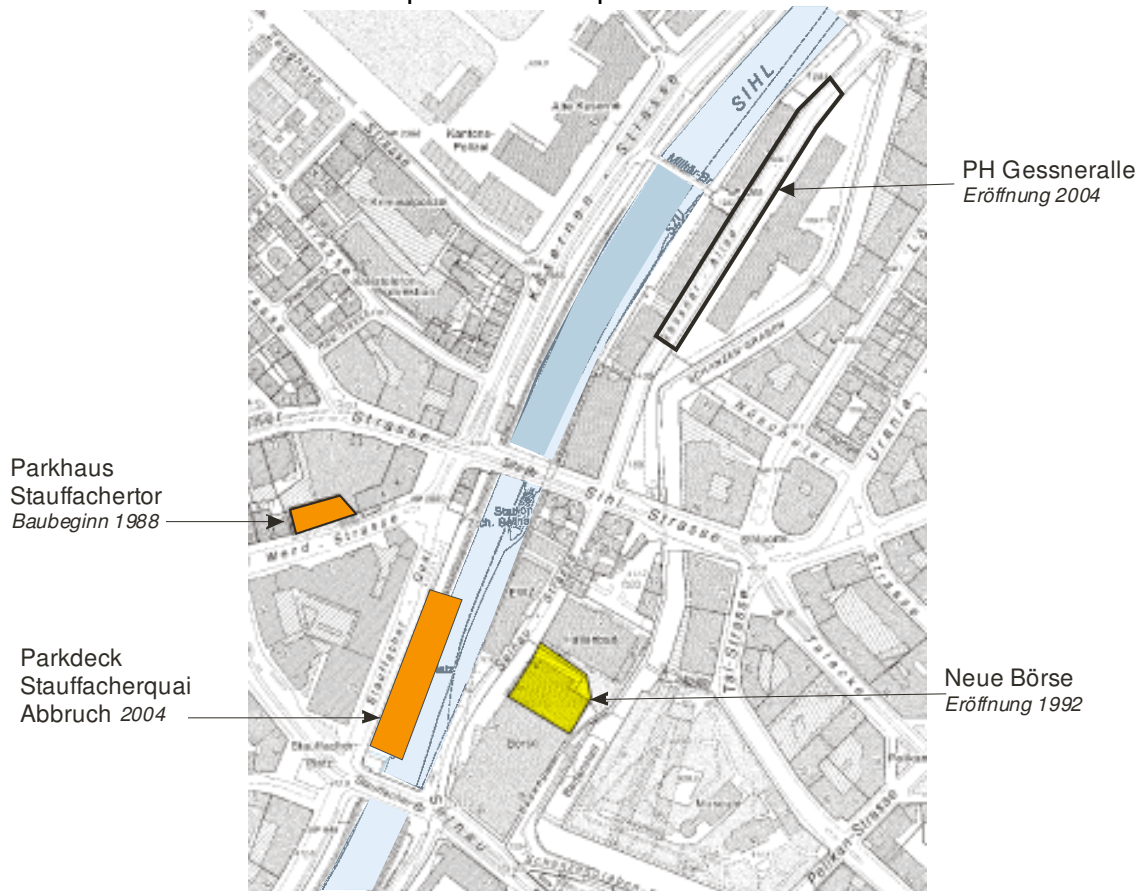
1988 begannen die Bauarbeiten für das Parkhaus Stauffachertor, 2 Jahre bevor der Historische Kompromiss beschlossen wurde. Die Baubewilligung wurde ohne Kompensationspflicht erteilt. Daher können die 94 Parkplätze des Parkdecks Stauffacherquai nicht im Stauffachertor kompensiert werden

1996, antwortete der Stadtrat auf die Interpellation von Christoph Hug, Historischer Kompromiss, Parkhausprojekte (GR Nr. 96/ 180), wie folgt:

.....*“ohne Berücksichtigung des Parkhauses Börse, das zur Kompensation des Parkdecks Stauffacherquai dient. Nach Vorgaben des Verkehrsplans besteht hier also ein Defizit von 34 Parkplätzen. Mit dem beabsichtigtem Bau des Parkings Theaterhaus Gessneralle kann dieses Defizit an Parkplätzen kompensiert werden“.*

Als Kompensationsstandort war nicht das Parkhaus Stauffachertor, sondern an erster Stelle das Parkhaus Börse und dann an zweiter Stelle das geplante Parkhaus Gessneralle bestimmt.

Situationsplan der Kompensations-Parkhäuser



Kompensation Parkdeck Stauffacherquai

Vergleich:	<u>Stadt</u>	<u>IG-Pelikan</u>	<u>Differenz</u>
	94	0	94

6. Kompensation Parkdeck Escherwiese / Parkhaus Hyatt

Mit dem Abbau des Parkdecks Escherwiese 2002 hätte der Historische Kompromiss zum ersten Mal umgesetzt werden müssen. Gleichzeitig mit dem Abbau des Parkdecks hätten man die 380 Parkplätze kompensieren sollen und zwar in einem Umkreis von 400 Metern. Erst 2004 wurde mit dem Neubau des Parkhauses Hyatt ein Teil der Parkplätze kompensiert, nämlich 267 Parkplätze, also 113 Parkplätze weniger als vorgeschrieben.

Vergleicht man die Parkplatzbestände in den statistischen Jahrbüchern von 1991 bis 2008, stellt man fest, dass der Abbau des Parkdecks Escherwiese zu keiner Veränderung bei den Parkplatzbeständen führte. 2001 gab es im Quartier Enge 650 Abstellplätze in Parkhäusern. Als man 2002 das Parkdeck Escherwiese abbaute wurde der Bestand um 380 Parkplätze verringert so dass 2003 nur noch 270 vorhanden waren. Ausgewiesen werden für 2003 650 und 2004 616 Parkplätze.

Parkplatzbestände im Quartier Enge gemäss den statistischen Jahresbücher 1991-2008

Quartier Enge	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Parkflächen auf öffentl. Grund	2849	2849	2769	2750	2657	2697	2710	2698	2698	2647	2624	2624	2611	2611	2606	2594	2580	2567
Parkflächen in Parkhäusern	689	702	507	610	608	608	650	650	650	650	650	650	650	650	616	623	623	788
Kunden-PP Quartier Enge	3538	3551	3276	3360	3265	3305	3360	3348	3348	3297	3274	3274	3261	3261	3222	3217	3203	3355

Im Quartier Enge gibt es im Vergleich 1990 zu 2007 183 Parkplätze weniger

Parkdeck
Escherwiese
Abbau
383 PP

Hotel
Hyatt
Eröffnung
267 PP

Kompensation Parkdeck Escherwiese / Parkhaus Hyatt

Vergleich: Stadt IG-Pelikan Differenz
 113 0 113

Im citynahen Gebiet werden 3 Parkhäuser berechnet.

Das Parkdeck Escherwiese mit damals 380 Parkplätzen wurde durch das Parkhaus Hyatt mit 267 Parkplätzen ersetzt. Es fehlen 113 Parkplätze.

Das Parkdeck Stauffacherquai mit 94 Parkplätzen wurde 2004 abgebrochen und nicht kompensiert. Somit fehlen 207 Parkplätze.

Die Stadt müsste nachweisen wo diese 207 Parkplätze zusätzlich geschaffen worden sind. Diesen Nachweis ist sie schuldig geblieben. Der Stadtrat räumt im Bericht ein, dass der Gesamtbestand nicht um die Zahl erhöht wurde. Es fehlen daher 207 Parkplätze.

7. Baulich besetzte Parkplätze

Unter baulich besetzten Parkplätzen versteht man allgemein zugängliche Parkplätze die wegen privaten oder öffentlichen Bauvorhaben geschlossen und zweckentfremdet werden. 2004 waren es beispielsweise in der City (Kreis 1) 80 Parkplätze. Diese müssten vorübergehend (GR-Beschluss 25.05.1996) durch provisorische Massnahmen kompensiert werden.

<u>Baulich besetzte Parkplätze</u>			
Vergleich:	<u>Stadt</u>	<u>IG-Pelikan</u>	<u>Differenz</u>
	0	80	80

Differenzen der Parkplatzzählung zwischen der Stadt und der IG-Pelikan

	<u>Parkplatzdifferenz</u>
1. Anfangsbestand des Historischen Kompromisses von 1990	128
2. Parkhäuser City (Kreis 1)	475
3. Nicht anrechenbare Parkplätze auf privatem Grund SBB	33
4. Abgebaute Parkplätze Theaterplatz / PH Sihlquai	347
5. Fehlende Kompensation Parkdeck Stauffacherquai	94
6. Fehlende Kompensation Parkdeck Escherwiese / Hyatt	113
7. Baulich besetzte Parkplätze	<u>80</u>
Total der Differenz	1270