

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

5.11.2003

2003/200

Antwort des Stadtrates:

1670. Interpellation von Hans Bachmann und Dr. Doris Weber betreffend Parkhaus Jelmoli, Benachteiligung bisheriger Detailhandelszentren. Am 11. Juni 2003 reichten Gemeinderat Hans Bachmann (FDP) und Gemeinderätin Dr. Doris Weber (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2003/200 ein:

Mit der Baubewilligung für die Erweiterung des Jelmoli-Parkings um 120 öffentliche Parkplätze hat sich der Stadtrat, anscheinend gemäss den Grundsätzen des Kommunalen Verkehrsplans (Historischer Kompromiss: Aufhebung oberirdischer Parkplätze beim Bau unterirdischer Anlagen), zur Aufhebung von 110 bisher oberirdisch angelegte Parkplätze im Nahbereich von 400 Meter Gehdistanz verpflichtet. Die Inbetriebnahme der neuen unterirdischen Parkplätze kann nur erfolgen, wenn die oberirdische Aufhebung realisiert wird. Insbesondere ist das Gros der aufzuhebenden Parkplätze im Raum obere Löwenstrasse vorgesehen. Die dort geschäftenden Unternehmen des Detailhandels wehren sich dagegen und reklamieren - zu Recht! und mit Einsprachen - eine klare Benachteiligung ihrer Standorte.

In Tat und Wahrheit ist der so genannte Historische Kompromiss nie und nimmer für die Verschiebung von grösseren Zahlen öffentlicher Parkplätze von einem Stadtteil/Strassenzug zu einem anderen vorgesehen gewesen. Gemäss gültigem Text im Kommunalen Verkehrsplan ist die Realisierung von unterirdischen Parkplätzen in der Innenstadt dann angezielt bzw. abschliessend vorgesehen, wenn dadurch "auf einem städtebaulich empfindlichen Gebiet oberirdische Parkplätze entfernt" werden können. Dass dies im Bereich Löwenstrasse offensichtlich nicht der Fall ist, leuchtet jedermann ein. Die Anwendung des Historischen Kompromisses für die Parkraumpolitik der Stadt Zürich bei der Erweiterung des Jelmoli-Parkhauses ist deshalb nicht statthaft. Im Übrigen ist die detaillierte örtliche Bezeichnung der Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen am Gemeinderat vorbeigegangen - es geht nicht an, dass der Stadtrat solche verkehrspolitischen brisanten Entscheide alleine bewerkstelligen kann.

Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Kann der Stadtrat bestätigen, dass der im Jahre 1996 beschlossene so genannte Historische Kompromiss die Zielsetzung hatte, auf "städtebaulich empfindlichen Gebieten" die oberirdische Parkierung zu eliminieren, indem die gleiche Zahl von Parkplätzen mittels Realisierung von unterirdischen Anlagen in Gehdistanz von 400 Metern (Luftdistanz 300 Meter) errichtet wird?
2. Warum hat der Stadtrat die Erweiterung des Jelmoli-Parkhauses mit der - u.E. falschen - Anwendung der Kompensationsregelung oberirdisch gegen unterirdisch 1:1 nicht zu einem Gemeinderatsgeschäft gemacht, in welchen die Interessen des umliegenden Detailhandels hätten austariert werden können?
3. Sieht der Stadtrat die Konsequenzen seiner jetzigen Handlungen beim Jelmoliparking, indem so eine deutliche Benachteiligung bisheriger Detailhandelszentren - im vorliegenden Fall die Löwenstrasse - resultiert?
4. Weiss der Stadtrat um die Gefahr, dass in konsequenter, flächendeckender Anwendung der bisherigen Parkraumpolitik "über die städtebaulich empfindlichen Gebiete" hinweg die City von Zürich dereinst völlig frei von oberirdisch parkierten Autos sein wird? Ist das die Vorstellung des Stadtrates? Glaubt er, das sei eine lebenswerte, pulsierende, aktive und wirtschaftlich starke Stadt?

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

Die Baubewilligung für die Erweiterung des Parkhauses Jelmoli um 120 öffentlich zugängliche Parkplätze verpflichtet den Stadtrat gemäss historischem Kompromiss zur Aufhebung einer entsprechenden Anzahl oberirdischer Parkplätze. Der Stadtrat ist dezidiert der Meinung, dass die Gebiete, in denen oberirdische Parkplätze aufgehoben werden sollen, eine beachtliche städtebauliche Qualität aufweisen. Die baulichen Massnahmen, insbesondere die der Aufwertung der Löwenstrasse dienenden Vorkehrungen, wo die Aufhebung von 30 Parkplätzen vorgesehen ist, werden im Rahmen eines den gesamten Aufhebungsperimeter umfassenden Leitbildes im Detail erarbeitet. Die Detailhandelsgeschäfte an der Löwenstrasse werden entgegen den Befürchtungen dereinst

von ihrer Lage zwischen den beiden Parkhäusern Gessnerallee und Jelmoli durch kurze und attraktive Fusswegverbindungen profitieren.

Zu Frage 1: Der Verkehrsplan schreibt die Plafonierung der Gesamtparkplatzzahl der öffentlich zugänglichen, d. h. für Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher verfügbaren Parkplätze für die City und die citynahen Gebiete fest. Er enthält weder Vorgaben für eine flächendeckende Aufhebung oberirdischer Parkplätze noch für deren Ersatz in einer unterirdischen Parkieranlage in Gehdistanz von 400 Metern. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Umsetzung der Plafonierung mitunter auch die Aufhebung von Parkplätzen an weniger empfindlichen Lagen erforderlich machen kann. Es ist nämlich zu beachten, dass die mit dem historischen Kompromiss beschlossene Plafonierung infolge der übermässigen Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung schergewichtig aus einer verkehrstechnischen und umweltrechtlichen Notwendigkeit heraus motiviert war und nicht ausschliesslich aus städtebaulichen Gründen. Bei der Aufhebung der konkreten Parkplätze wird allerdings darauf geachtet, dass die freigewordenen Flächen auch einen guten Nutzen versprechen, eben städtebauliche Verbesserungen, Attraktivitätsgewinn für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, aber auch für Anlieferung und Güterumschlag.

Zu Frage 2: Die Umsetzung der im Verkehrsplan enthaltenen behördenverbindlichen Vorgaben obliegt dem Stadtrat. Nach anerkannter Rechtsprechung ist die Exekutive zur Regelung der Nutzung des öffentlichen Grundes in eigener Kompetenz befugt. Zudem besteht kein Rechtsanspruch auf Beibehaltung der bestehenden Parkierungsverhältnisse. Bei der Beratung zum Öffentlichen Gestaltungsplan "Sechseläutenplatz-Theaterplatz" (Opernhaus-Parking) ist die gemeinderätliche Verkehrskommission über sämtliche rechtskräftigen und geplanten Kompensationsvorhaben (Parkhaus Gessnerallee, Erweiterung Jelmoli-Parking, Opernhaus-Parking sowie parkierungsfreier Münsterhof) ausführlich informiert worden. Die Anordnung entsprechender Verkehrsvorschriften im Zusammenhang mit der Erweiterung des Parkhauses Jelmoli hat die Vorsteherin des Polizeidepartements mit Hinweis auf die Einsprachemöglichkeit im "ZürichExpress" vom 27. März 2003 publiziert. Damit hat der Stadtrat die verfahrensrechtlichen Anforderungen erfüllt.

Zu Frage 3: Die öffentlich zugänglichen Ersatzparkplätze in der geplanten Erweiterung des so genannten Jelmoli-Parkhauses stehen Besucherinnen und Besuchern der Zürcher Innenstadt von 6.00 Uhr bis 1.00 Uhr zur Verfügung. Parkhausbetrieb bzw. Zugänglichkeit sind denn auch unabhängig vom Warenhaus Jelmoli geregelt. Die Aufhebungsstandorte befinden sich ausschliesslich in Gehdistanz zum Parkhaus Jelmoli. Nach Auffassung des Stadtrates bilden betriebsnahegelegene oberirdische Parkplätze in der Innenstadt keine unabdingbare Voraussetzung für die Gewerbeausübung. Das Stadtzentrum ist etwa im Gegensatz zu verschiedenen Einkaufszentren ausserhalb der Stadt Zürich hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Diese sollen bereits in naher Zukunft weiter ausgebaut werden (neuer Tiefbahnhof und Tramlinie 1). Die im Juni 1996 durchgeführte Passantenbefragung in der Zürcher Innenstadt zur Verkehrsmittelwahl hat gezeigt, dass lediglich 19 Prozent mit dem Auto anreisen. 63 Prozent benützen die öffentlichen Verkehrsmittel und 18 Prozent verteilen sich auf Fussgängerinnen und Fussgänger und Zweiradbenützer. Insbesondere die Gastronomie, aber auch der Detailhandel profitieren von der durch die Schaffung parkierungsfreier Zonen erhöhten Aufenthaltsqualität.

Zu Frage 4: Das öffentliche Interesse an einer genügenden Anzahl allgemein zugänglicher Parkplätze ist unbestritten und wird behördenverbindlich im Richtplan ausgewiesen. Demzufolge bleibt die Gesamtparkplatzzahl in der City und in den citynahen Gebieten auch mit den geplanten bzw. bereits im Bau befindlichen Parkhäusern unverändert auf dem Stand von 1990. Von den Ende 2002 vorhandenen 1839 mit Parkuhren bewirtschafteten Strassenparkplätzen im Kreis 1 (ohne blaue Zonen und Behindertenparkplätze) entfallen bei der Inbetriebnahme des Parkhauses Gessnerallee 254 Parkplätze. Die geplante Erweiterung

des Parkhauses Jelmoli bedingt die Aufhebung von 110 Parkplätzen. Die Umsetzung des öffentlichen Gestaltungsplanes "Sechseläutenplatz-Theaterplatz" verlangt für das Opernhaus-Parking die Kompensation von 250 Strassenparkplätzen, deren Standorte in geringem Ausmass auch citynahe Gebiete (Seefeld) tangieren und im Detail noch festzulegen sind. Die Verlegung der heutigen Parkplätze auf dem Münsterhof hat keine Auswirkungen auf die Anzahl der Strassenparkplätze in der City. Für eine neue Parkierungsanlage Central bestehen zurzeit noch keine konkreten Projekte.

Weitere öffentlich zugängliche Parkhäuser sind in der Innenstadt keine vorgesehen. Der Stadtrat wird Sorge tragen, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen unterirdischen und oberirdischen Parkplätzen bestehen bleibt; dies gerade im Interesse einer lebenswerten, aber auch wirtschaftlich starken Stadt. Insofern kann bei künftig rund 1000 allgemein zugänglichen Strassenparkplätzen von der "Gefahr" einer von oberirdisch parkierten Autos völlig freien City keine Rede sein. Der Gemeinderat hat dem kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich am 1. Oktober 2003 zugestimmt. Dagegen wurde das Referendum ergriffen, so dass das Städtzürcher Stimmvolk im nächsten Jahr über den Kommunalen Verkehrsplan entscheiden wird.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (8), Grün Stadt Zürich und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber