



## **Positionspapier**

# **Weiterentwicklung des Historischen Parkplatzkompromisses im revidierten kommunalen Richtplan Verkehr**

November 2020

## **Vorbemerkung:**

### **Gemeinsam die Weichen in die Zukunft stellen**

- Die City Vereinigung Zürich unterstützt die Stossrichtung der vom Zürcher Stadtrat im November 2019 dem Gemeinderat zur Beratung und Festsetzung übergebenen kommunalen Richtplanung. Diese umfasst den kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen sowie den revidierten kommunalen Richtplan Verkehr.
- Die planerischen Weichen müssen heute so gestellt werden, dass Zürich auch in Zukunft «eine lebendige und vielfältige Stadt»<sup>1</sup> ist. Die Stadt Zürich wächst, Wohn-, Mobilitäts- und Einkaufsbedürfnisse verändern sich, und nachhaltige Lösungen sind in der heutigen Zeit wichtiger denn je.
- In der Raumnutzungs- und Verkehrsplanung sind ein unvoreingenommener Dialog unter allen Akteuren und eine langfristige Perspektive nötig – und in der Umsetzung von Massnahmen braucht es auch Flexibilität, damit Chancen genutzt und Herausforderungen bewältigt werden können.
- Auch bezüglich der vom Stadtrat im Richtplan Verkehr angeregten Weiterentwicklung des Historischen Parkplatzkompromisses von 1996 appelliert die City Vereinigung daran, dass die Diskussion im Sinn der Sache und nicht mit Blick auf politische Machtverhältnisse geführt wird.
- Die City Vereinigung hat den Historischen Parkplatzkompromiss einst massgeblich mitgeprägt. Dieser hat ideologische Gräben überwunden, das Parkplatzangebot stabilisiert und so auch einen grossen klima- und lämpolitischen Beitrag geleistet – insbesondere wenn man bedenkt, dass seither die Zahl der Personenwagen im Kanton Zürich um rund 40 Prozent gestiegen ist.
- Die City Vereinigung will sich nun auch in der Diskussion über eine Weiterentwicklung des Historischen Parkplatzkompromisses aktiv und konstruktiv einbringen. Ein Verharren auf althergebrachten Positionen führt nicht zu optimalen Lösungen – wenn sich aber alle Seiten im Rahmen einer weiterhin klaren Definition der Anzahl verfügbarer Parkplätze aufeinander zubewegen, können die Attraktivität Zürichs und auch nachhaltige Mobilität gefördert werden.
- Die City Vereinigung als Dachverband verschiedener Strassen- und Quartiervereinigungen sowie einzelner Branchen- und Berufsverbände in der Zürcher Innenstadt (über 1'350 angeschlossene Mitglied- und Gönnerfirmen, verantwortlich für insgesamt über 60'000 Arbeitsplätze) ist überzeugt, dass die Förderung der Attraktivität der Innenstadt die Stimme aller relevanten Akteure braucht.
- Namentlich der Detailhandel durchläuft einen markanten Wandel. Seit jeher sorgt dieser, in Kombination mit Gewerbe, Gastronomie und Tourismus, für belebte Innenstädte und leistet so einen wichtigen Beitrag zu Attraktivität, Wohlstand und Lebensqualität. Vor diesem Hintergrund braucht es gemeinsame Weichenstellungen und Anstrengungen, damit dies auch in Zukunft so bleibt. Mit diesem Positionspapier möchte die City Vereinigung einen Beitrag dazu leisten; es stützt dabei auch auf die von der Metropolitankonferenz Zürich im Jahr 2019 publizierten Handlungsempfehlungen für den Metropolitanraum Zürich angesichts des Strukturwandels im Detailhandel<sup>2</sup> ab, die unter der Projektleitung der Stadtentwicklung Zürich erarbeitet wurden.

---

<sup>1</sup> Stadt Zürich (2018): Faltblatt «Zürich 2040 – ein räumliches Konzept für die wachsende Stadt».

<sup>2</sup> Metropolitankonferenz Zürich (2019): Strukturwandel im Detailhandel.

## Der Historische Parkplatzkompromiss in der kommunalen Richtplanung: Die Position der City Vereinigung Zürich zusammengefasst

- Die City Vereinigung unterstützt die Stossrichtung der vom Zürcher Stadtrat vorgeschlagenen kommunalen Richtplanung, damit Zürich auch mit dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum eine lebendige und vielfältige Stadt bleibt.
- Der beabsichtigte Ausbau von attraktiven Fussgängerzonen, sicheren Velowegen und mehr Raum für Grün- oder Aufenthaltsbereiche sind begrüssenswerte Schritte, um die Attraktivität der Stadt Zürich zu steigern, und sie entsprechen dem Gebot für nachhaltige Lösungen.
- Auch die City Vereinigung erachtet es als angebracht, den 1996 geschlossenen Historischen Parkplatzkompromiss in der kommunalen Richtplanung nun weiterzuentwickeln und geht dabei von den Ende 2019 vorhandenen Parkplätzen gemäss Bilanz der Stadt Zürich aus.
  - Die City Vereinigung ist bereit, einen Abbau von maximal 10 Prozent der *oberirdischen* Parkplätze gegenüber dem Stand von 2019 mitzutragen.
  - Den Vorschlag des Stadtrats, der de facto einen Abbau von über 20 Prozent<sup>3</sup> aller oberirdischen Parkplätze ermöglichen würde, erachtet sie als zu starken und starren Eingriff – dies in einer Zeit, in der der Druck auf den Detailhandel gross und punkto Mobilitätsbedürfnisse vieles in Bewegung ist, so dass sich künftige Trends nicht klar abschätzen lassen.
  - Stattdessen schlägt die City Vereinigung vor, dass weitere maximal 10 Prozent der oberirdischen Parkplätze per 2019 in den kommenden Jahren sukzessive in Parkierungsmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge umgenutzt werden können.
  - Der Vorschlag der City Vereinigung stellt eine echte Weiterentwicklung des Historischen Parkplatzkompromiss dar, weil er einen Beitrag zur Förderung klimaschonender Mobilität leistet und in einer Phase des Wandels Flexibilität schafft. Einen darüber hinaus gehenden Abbau von öffentlich zugänglichen Parkplätzen lehnt die City Vereinigung entschieden ab.
- Wenn es um die Erarbeitung konkreter Entwicklungsstrategien und Nutzungskonzepte für Quartiere und Plätze in der Innenstadt geht, erwartet die City Vereinigung, dass sie bzw. die jeweiligen Mitglieder (Strassen-/Quartiervereine) von der Stadt beigezogen und in die Entscheidungsfindung aktiv und unideologisch mit einbezogen werden.
- Quartierverträgliche Lösungen für eine Entflechtung des Verkehrs, die Aufwertung von bestehenden Plätzen mit dem Ziel einer höheren Aufenthaltsqualität und die Schaffung von neuen Anziehungspunkten haben aus Sicht der City Vereinigung dabei Priorität. Die einmalig schöne Lage am Zürichsee sieht die City Vereinigung als besondere Chance, die es noch stärker zu nutzen gilt.
- Die City Vereinigung nimmt die Diskussion über die kommunale Richtplanung auch zum Anlass, um zusätzliche eigene Initiativen unter den Mitgliedern zu erörtern. Damit will sie Chancen und Herausforderungen aufgrund des Strukturwandels und angesichts neuer Mobilitäts-, Erlebnis- und Einkaufsbedürfnisse noch besser adressieren.

---

<sup>3</sup> Gemäss Stadt Zürich (2020): Historischer Parkplatzkompromiss, Bilanz per Ende 2019, waren 1990 im entsprechenden Perimeter insgesamt 7'622 öffentlich zugängliche Parkplätze vorhanden. Eine Reduktion um 10% (d.h. 762 Parkplätze) entspricht einem Abbau von 21% der Ende 2019 vorhandenen 3'598 oberirdischen Parkplätze.

## Unsere Vision für eine lebendige und vielfältige Innenstadt:

### Weiterentwicklung des Historischen Parkplatzkompromisses im breiteren Kontext

#### Zürich braucht Anziehungskraft

- Die Stadt Zürich ist als grösste Stadt der Schweiz in einer sehr guten Lage, um eine starke Anziehungskraft zu entfalten. Diese Anziehungskraft gilt es aber weiter zu pflegen und auch aktiv zu fördern. Ein attraktives Stadtzentrum für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besuchende ist für Detailhandel, Gewerbe, Gastronomie und Tourismus von entscheidender Bedeutung.
- Angesichts der Trends zu Onlinehandel, Erlebnisorientierung und Convenience ist es umso wichtiger, die Anziehungskraft der Innenstadt als Aufenthalts-, Erlebnis- und Einkaufsort zu stärken. So weist auch die Metropolitankonferenz Zürich darauf hin: «Es geht um attraktive Zentren, falls möglich mit publikumsorientierten Nutzungen, wovon der Detailhandel ein Element darstellt.»<sup>4</sup>
- Nach Ansicht der City Vereinigung können in der Raumnutzungs- und Verkehrsplanung für die Zürcher Innenstadt insbesondere die folgenden Elemente dazu beitragen:
  - Entflechtung des Verkehrs und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes für alle Teilnehmer: Insbesondere mehr zusammenhängende und echte Fussgängerzonen und ein Ausbau von Velowegen können die Sicherheit, die Effizienz und das Erlebnis für Verkehrsteilnehmer verbessern.
  - Aufwertung bestehender Plätze und Strassen im Zentrum (z.B. Bürkliplatz, Münsterhof, Pestalozzi-Anlage, Predigerplatz, Linthescher-Gasse, Löwenstrasse): Dies erfordert klare Nutzungskonzepte mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu erhöhen.
  - Schaffung von neuen Attraktionen und Anziehungspunkten: In dieser Hinsicht hat eine Aufwertung der oberen Bahnhofstrasse inkl. des Bürkliplatz-Schiffssteiges für die City Vereinigung weiterhin hohe Priorität. Gerade die attraktive Seelage ist eine grosse, noch zu wenig genutzte Chance für Zürich; deshalb sollten auch Diskussionen über Projektideen wie ein Seerestaurant weitergeführt werden.
- Vor diesem Hintergrund unterstreicht die City Vereinigung auch die Forderung nach einer weiteren Liberalisierung von Sonntagsverkäufen. In der heutigen Gesellschaft sind Einkaufsmöglichkeiten auch an Sonntagen gefragt. Andere europäische Städte haben längst darauf reagiert, und auch im unmittelbaren Einzugsgebiet der Detailhändler der Zürcher City sind am Hauptbahnhof, an den Bahnhöfen Stadelhofen und Enge sowie am Flughafen zugkräftige Einkaufsangebote an Sonntagen Realität geworden. Im Bereich des Online-Shoppings, welches den stationären Handel immer stärker konkurrenziert, sind Einkäufe ausserhalb der werktäglichen Ladenöffnungszeiten ohnehin längst die Regel. Auch die Metropolitankonferenz Zürich hält dazu die grundsätzliche Zielsetzung fest: «Die Ladenöffnungszeiten richten sich nach den Kundinnen- und Personalbedürfnissen; insbesondere auch bei hybriden Nutzungen (Kombinationen von Detailhandel, Gastronomie oder Dienstleistungen).»<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Metropolitankonferenz Zürich (2019): Strukturwandel im Detailhandel.

## Zürich muss gut erreichbar bleiben

- Eine attraktive Innenstadt kann ihre Anziehungskraft nur entfalten, wenn sie mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist. Die City Vereinigung setzt sich für ein Nebeneinander von Verkehrsmitteln ein; ein Gegeneinander hält sie für nicht zielführend.
- Neben einer guten Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel – die angesichts des Bevölkerungswachstums aber bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen sind – und einer verbesserten Integration des Langsamverkehrs muss die Zürcher Innenstadt auch mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gut erreichbar bleiben, und zwar unabhängig von den jeweiligen Antriebssystemen.
- Für Detailhandel und Gewerbe sind Parkierungsmöglichkeiten für den MIV von wirtschaftlicher Bedeutung. Eine von der Stadt Zürich 2011 in Auftrag gegebene Erhebung ergab, dass von den untersuchten Strassenparkplätzen im Durchschnitt jeder einen Jahresumsatz von rund 330'000 Franken bedeutet; die Spannweite reicht je nach Lage von 164'000 bis 683'000 Franken.<sup>5</sup> Auch die Metropolitankonferenz Zürich hält in ihren 2019 publizierten Handlungsempfehlungen fest: «Verkehrsdaten zeigen, dass der MIV-Erschliessung beim Einkaufen eine wichtige Funktion zukommt. Verkehrsberuhigung ist sinnvoller als Verkehrsverbannung.»<sup>6</sup>
- Trotz der wirtschaftlichen Bedeutung von Parkierungsmöglichkeiten für den MIV unterstützt die City Vereinigung die Stossrichtung der vom Zürcher Stadtrat vorgeschlagenen kommunalen Richtplanung. Die City Vereinigung teilt die Ansicht, dass mehr Platz für Fussgänger, Velos, Grün- und Aufenthaltsbereiche die Attraktivität der Innenstadt erhöhen kann – und es entspricht dem Gebot für nachhaltige Lösungen. Auch die City Vereinigung hält es deshalb für angebracht, den Historischen Parkplatzkompromiss von 1996 nun weiterzuentwickeln.
  - Die City Vereinigung ist bereit, einen Abbau von maximal 10 Prozent der *oberirdischen* Parkplätze gegenüber dem Stand von 2019 mitzutragen.
  - Den Vorschlag des Stadtrats, der de facto einen Abbau von über 20 Prozent<sup>7</sup> aller oberirdischen Parkplätze ermöglichen würde, erachtet sie als zu starken und starren Eingriff – dies in einer Zeit, in der der Druck auf den Detailhandel gross und punkto Mobilitätsbedürfnisse vieles in Bewegung ist, so dass sich künftige Trends nicht klar abschätzen lassen.
  - Stattdessen schlägt die City Vereinigung vor, dass weitere maximal 10 Prozent der oberirdischen Parkplätze per 2019 in den kommenden Jahren sukzessive in Parkierungsmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge umgenutzt werden können.
- Mit dieser Weiterentwicklung würde der Historische Parkplatzkompromiss einen Beitrag zur Förderung klimaschonender Mobilität leisten und an Flexibilität in einer Phase des Wandels gewinnen. Die Parkplätze für Elektrofahrzeuge sollten mit einer ausreichenden Anzahl an Lade-stationen versehen und in den kommenden Jahren in einem möglichst ausgeglichenen Verhältnis in der City und in citynahen Gebieten errichtet werden. Für Investitionen zur Umnutzung von Strassenparkplätzen in Parkplätze für Elektrofahrzeuge ist die Einrichtung eines Fonds zu prüfen, der mit Gebühreneinnahmen aus öffentlichen Parkplätzen gespeisen wird.

---

<sup>5</sup> Stadt Zürich (2011): Förderung der städtischen Standortattraktivität durch effizienten und finanzierbaren Verkehr. Teil 1: Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Stadt Zürich. Schlussbericht.

<sup>6</sup> Metropolitankonferenz Zürich (2019): Strukturwandel im Detailhandel.

<sup>7</sup> Gemäss Stadt Zürich (2020): Historischer Parkplatzkompromiss, Bilanz per Ende 2019, waren 1990 im entsprechenden Perimeter insgesamt 7'622 öffentlich zugängliche Parkplätze vorhanden. Eine Reduktion um 10% (d.h. 762 Parkplätze) entspricht einem Abbau von rund 21% der Ende 2019 vorhandenen 3'598 oberirdischen Parkplätze.

- Mit diesem Vorschlag bietet die City Vereinigung Hand für eine echte Weiterentwicklung des Historischen Parkplatzkompromisses. Einen darüber hinaus gehenden Abbau von öffentlich zugänglichen Parkplätzen lehnt die City Vereinigung entschieden ab.
- Darüber hinaus erachtet die City Vereinigung im Rahmen der Weiterentwicklung des Historischen Parkplatzkompromisses diese Grundsätze als wichtig:
  - Kein Parkplatzabbau ohne Bedarfsnachweis und quartierverträgliche Nutzungskonzepte, bei deren Entwicklung die relevanten Quartier- bzw. Strassenvereine in Mitwirkungsverfahren eingebunden sind
  - Gewährleistung von Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten für Lieferanten, Handwerker, Hotelgäste auch in autofreien Fussgängerzonen
  - Stadt Zürich und City Vereinigung definieren gemeinsam bestimmte Orte, an denen auch künftig kein oder kein umfassender Parkplatz-Abbau erfolgt
- Im Weiteren regt die City Vereinigung an, neue Wege zu gehen, um mehr Flexibilität im Bereich der Parkierung zu erreichen:
  - Für Spitzenzeiten im Detailhandel (namentlich Samstage und Vorweihnachtszeit) sollten Möglichkeiten wie die temporäre Nutzung von gewissen Strassenflächen oder Fahrspuren oder von privaten Parkierungsflächen für zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten geprüft werden; diesbezüglich empfiehlt auch die Metropolitankonferenz Zürich: «Mehrfachnutzungen von Parkplätzen an zentralen Lagen ermöglichen. Seit einigen Jahren lassen sich mittels Smartphone-Apps private Parkplätze stundenweise mieten. Pilotversuche mit Mehrfachnutzung müssten deshalb an zentralen Lagen getestet werden.»<sup>8</sup>
  - Der Anbindung von Parkhäusern an den ÖV oder alternative Verkehrsmittel (z.B. Velos, E-Bikes etc.) misst die City Vereinigung eine steigende Bedeutung bei.

### **Zürich kommt voran durch Zusammenarbeit auf allen Ebenen**

- Eine lebendige und vielfältige Innenstadt mit Anziehungskraft zu erhalten und zu fördern erfordert Dialog und Zusammenarbeit auf allen Ebenen – und Dialog und Zusammenarbeit sind auch wichtiger denn je, um dem Strukturwandel im Detailhandel zu begegnen.
- Die City Vereinigung geht hier selbst auch mit gutem Beispiel voran. Sie will den internen Austausch unter ihren Mitgliedern noch stärker fördern mit dem Ziel, neue gemeinsame Initiativen zu entwickeln, um die sich verändernden Einkaufs-, Erlebnis- und Mobilitätsbedürfnisse zu adressieren.
- Bereiche für mögliche gemeinsame Initiativen der City Vereinigung und ihrer Mitglieder umfassen beispielsweise:
  - Zusätzliche Erlebnismöglichkeiten im Sinne einer Kombination von Verkaufs-Events und Strassenaktionen wie etwa bei der Einschaltung der Weihnachtsbeleuchtung
  - Gebündeltes Informationsangebot über Angebote und Anlässe auch auf digitalen Kanälen
  - Effiziente urbane Logistik (z.B. Prüfung eines koordinierten oder gemeinsamen Warenlieferdienstes) insbesondere auf der «letzten Meile» zum Detaillisten wie auch zum Kunden

---

<sup>8</sup> Metropolitankonferenz Zürich (2019): Strukturwandel im Detailhandel.

# Der Historische Parkplatzkompromiss im revidierten Richtplan Verkehr: Änderungsvorschlag der City Vereinigung Zürich am Richtplantext

## Aus der Vorlage des Zürcher Stadtrats<sup>9</sup>

«In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten können oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wobei die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in diesem Gebiet den Stand von 1990 um maximal 10 Prozent unterschreiten darf. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten. Besteht ein Bedarf, darüber hinaus weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben, sind sie durch Parkplätze in Parkhäusern oder unterirdischen Parkieranlagen zu ersetzen. Blaue-Zone-Parkplätze sind von dieser Regelung ausgenommen (Verweis auf Absatz «Kompensation Blaue-Zone»). Der Stadtrat regelt die Zählweise und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Bilanz.»

→ Abbau von **762 oberirdischen PP** möglich  
= rund 21% der Strassen-PP im gesamten Perimeter Ende 2019

## Vorschlag der City Vereinigung Zürich

«In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten können **öffentlich zugängliche** oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wobei **deren** Gesamtzahl den Stand von 2019 um maximal 10 Prozent unterschreiten darf. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten. **Oberirdische Parkplätze im Umfang von weiteren maximal 10 Prozent des Stands von 2019 können in den kommenden Jahren sukzessive in Parkierungsmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge umgenutzt werden.** Besteht ein Bedarf, darüber hinaus weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben, sind sie durch Parkplätze in Parkhäusern oder unterirdischen Parkieranlagen zu ersetzen. Blaue-Zone-Parkplätze sind von dieser Regelung ausgenommen (Verweis auf Absatz «Kompensation Blaue-Zone»). Der Stadtrat regelt die Zählweise und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Bilanz.»

→ Abbau von **360 oberirdischen PP** möglich  
= 10% der Strassen-PP im gesamten Perimeter Ende 2019

→ Weitere **360 oberirdische PP** können in PP für Elektrofahrzeuge umgenutzt werden

→ Darüber hinaus gilt für weiteren Abbau oder Umnutzungen wie bisher: Dafür aufgehobene oberirdische PP werden in Parkhäusern oder unterirdisch ersetzt

## Zur Einordnung: Entwicklung Parkplatzzahlen 1990 bis heute (2019)<sup>10</sup>

Gesamter Perimeter	1990	2000	2010	2018	2019
Strassenparkplätze bis 3 Stunden	4605	4555	3971	3663	3598
Parkhäuser	3017	3299	3727	4003	4064
<b>Total</b>	<b>7622</b>	<b>7854</b>	<b>7698</b>	<b>7666</b>	<b>7662</b>
<b>Bilanz</b>		<b>+232</b>	<b>+ 76</b>	<b>+ 44</b>	<b>+ 40</b>

<sup>9</sup> Stadt Zürich (2019): Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplantext, Fassung für den Stadtratsbeschluss zur Überweisung an den Gemeinderat vom 30. Oktober 2019.

<sup>10</sup> Stadt Zürich (2020): Historischer Parkplatzkompromiss. Bilanz per Ende 2019.

City Vereinigung Zürich  
Löwenstrasse 61  
CH-8021 Zürich

Tel. 044 224 66 11

Fax 044 224 66 24

[info@cityvereinigung.ch](mailto:info@cityvereinigung.ch)

[www.cityvereinigung.ch](http://www.cityvereinigung.ch)