

ANFRAGE von Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang)

betreffend Wildwuchs beim Valet Parking rund um den Flughafen Zürich

Bei Valet Parking übergibt der Kunde seine Autoschlüssel einem Angestellten des Anbieters. Findet die Übergabe am Zielort statt, so parkiert der Angestellte das Auto an einem für den Kunden unbekanntem entfernten Ort. Die Übergabe kann aber auch an einem anderen Ort, zum Beispiel dem Parkplatz selber, stattfinden. In diesem Fall fährt der Angestellte zuerst den Kunden zum Zielort, zum Teil wird hier auch mit Shuttle-Bussen operiert. Es wird also vor und nach der Reise des Kunden je eine Taxi- oder Personenbeförderungs-Dienstleistung erbracht.

Während der Abwesenheit des Kunden können vom Anbieter weitere Dienstleistungen erbracht werden, zum Beispiel eine Autoreinigung.

Am Flughafen Kloten ist die Anzahl Parkplätze durch die Rahmen- und Betriebsbewilligungen gem. Luftfahrtgesetz beschränkt, und der Flughafen muss mindestens 42% ÖV-Anteil bei Kunden und Angestellten nachweisen.

In den Gemeinden, welche die Valet-Parking-Flächen beherbergen, ist die Bewilligungslage unklar. Es handelt sich um meist ohne Umnutzungsbewilligung zweckentfremdete Flächen wie Firmen- und Hotel-Parkplätze, Lagerplätze, landwirtschaftliche Betriebe. Ob und falls ja welche Umwelt-Auflagen für Valet-Parking gelten, ist unklar.

Aus der eigenen Werbung bekannt sind solche Flächen bei den Hotels Radisson (Rümlang) und Hilton (Glattbrugg) sowie bei der alten Weberei Zweidlen («riverside»). Für die bekannteren Valet-Parking-Anbieter am Flughafen (z.B. Sprenger) bestehen mehrere Hundert Parkplätze in Kloten und Opfikon (z.B. TMC). Weitere Flächen zum Beispiel in Bassersdorf sind anonym, bieten aber Platz für Hunderte, wenn nicht Tausende von Autos von Flugpassagieren.

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

1. In welchen Gemeinden sind dem Regierungsrat Parkflächen für das Valet Parking am Flughafen bekannt? Wie viele einzelne Parkplätze werden im Sinne von Valet Parking für Flugpassagiere betrieben, wie viele davon im Sinne einer Doppelnutzung durch Valet Parking und Firmen- oder Hotelparkplätze?
2. Nach welchen gesetzlichen Bestimmungen werden Valet-Parking-Anlagen beurteilt? In welchen Bauzonen ist Valet Parking grundsätzlich zulässig?
3. Wie werden die Valet-Parking-Anlagen in der Parkplatzbilanz des Flughafens berücksichtigt? Wird berücksichtigt, dass der Flugpassagier bei Valet Parking doppelt so viele Autofahrten zum und vom Flughafen erzeugt? Werden die durch das Valet Parking erzeugten Fahrten im Modal Split erfasst? Warum nicht? Welche anderen Kategorien von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs werden nicht im Modal Split erfasst?
4. Welche Anforderungen bezüglich Boden- und Gewässerschutz gelten bei Valet-Parking-Anlagen?

5. Welche Art von Bewilligung/Konzession (gem. Taxiverordnungen oder gemäss Personenbeförderungsgesetz) wird von Valet-Parking Firmen für Fahrten mit dem Kundenfahrzeug und für Fahrten mit Shuttle-Bussen verlangt?
6. Welche Möglichkeiten hat die Flughafen Zürich AG, den durch Valet Parking erzeugten Individualverkehr zu messen und zu steuern?

Ruedi Lais
Priska Seiler Graf
Thomas Hardegger