

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 21. August 2019

Motion von Urs Helfenstein, Karin Rykart Sutter und 8 Mitunterzeichnenden betreffend Projektierungskredit zum Carparkplatzareal unter Berücksichtigung einer quartierverträglichen Umsetzung und der wohn-, energie-, und verkehrspolitischen Aufträge der Gemeindeordnung, Abschreibung einer Motion

Am 5. Oktober 2016 reichten Gemeinderäte Urs Helfenstein (SP) und Karin Rykart Sutter (Grüne) sowie 8 Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2016/340, ein, die dem Stadtrat am 20. September 2017 überwiesen wurde.

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage für einen Projektierungskredit zum Carparkplatzareal zu unterbreiten. Die Planung für das Carparkplatzareal soll in einem offenen und partizipativen Prozess erfolgen mit dem Ziel, an diesem städtebaulich wichtigen Ort eine quartierverträgliche Entwicklung umzusetzen. Dabei sind die wohn-, energie- und verkehrspolitischen Aufträge der Gemeindeordnung zu berücksichtigen. Es ist auch zu prüfen, ob der Carparkplatz nach Möglichkeit an diesem Standort erhalten werden kann.

Begründung:

Die grossen Herausforderungen der heutigen Stadtentwicklung sind Innenentwicklung und Verdichtung. Damit verbunden ist ein sorgfältiger Planungsprozess, welcher auf Qualitäten und Identitäten von Quartieren und stadträumlichen Eigenschaften Rücksicht nimmt. Die Stadt Zürich soll bei der Planung stadteigener Grundstücke eine Vorbildfunktion wahrnehmen und diesen Prozess aktiv gestalten.

Das Carparkplatzareal ist ein städtebaulich wichtiger Standort mit einem grossen Entwicklungspotenzial. Es soll ein Stück Stadt mit einem städtebaulichen Gewinn entstehen, welches dem Charakter des Quartiers und dem zentral gelegenen Standort entspricht. Die politischen Vorgaben der Stimmbevölkerung an den Stadtrat sind umzusetzen: Preisgünstiger Wohnungsbau, günstiger Gewerberaum, Erdgeschossnutzungen, welche zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen und ein Modalsplit im Sinne der Städteinitiative sind als Schwerpunkte zu berücksichtigen. Ein Kongresszentrum hat darin keinen Platz. Die Bevölkerung soll über einen geeigneten und offenen Mitwirkungsprozess die zukünftige Entwicklung mitgestalten können.

Im Jahr 1980 wurde der Carparkplatz am Sihlquai eröffnet und 10 Jahre später auf die heutige Grösse erweitert. Die Station wurde mit einem Imbissstand, zwei WC-Anlagen und einer Warthalle ausgestattet. Das Areal befindet sich im Eigentum der Stadt, betrieben wird der Carparkplatz, unter seinem neuen Namen «Zürich, Bus Station» durch die Parking Zürich AG. Sie ist der weitaus wichtigste Ein- und Ausstieg Zürichs für Busreisende aus ganz Europa.

Die hochwertige städtische Landreserve war wiederholt Gegenstand von diversen Nutzungs-ideen. Im kantonalen Richtplan ist nach wie vor eine Verbindung zwischen Milchbuckeltunnel und Sihlhochstrasse vorgesehen, die es bei einer Arealüberbauung zu berücksichtigen gilt. Des Weiteren gelten für das Areal über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Baulinien, die ebenfalls eingehalten werden müssen.

Ab dem Jahr 2008 rückte das Areal, im Zuge der Standortsuche für ein neues Kongresszentrum, als möglicher Standort in den Fokus. Im Jahr 2013 gab der Stadtrat, sich auf die im selben Jahr erarbeitete «Strategie Kongressstadt Zürich» stützend, den Verzicht für den Neubau eines Kongresszentrums und die Sanierung des bestehenden Kongresshauses bekannt. Daraufhin wurde die IG Kongress-Stadt Zürich gegründet, die sich für den Bau eines Kongresszentrums einsetzt und im Juni 2017 die städtische Volksinitiative «Neue Arbeitsplätze anstatt Carparkplätze» einreichte. Der Stadtrat beantragte im Dezember 2018 dem Gemeinderat, die Initiative für ungültig zu erklären (GR Nr. 2018/458). Das Initiativkomitee zog die Initiative im Januar 2019 zurück.

Weil aufgrund der bis anhin unklaren künftigen Nutzung das Areal nur zurückhaltend unterhalten wurde, weist die Infrastruktur der «Zürich, Bus Station» einen unbestrittenen Sanierungsbedarf auf. Für 2018 war deshalb eine Sanierung für die nächsten 10 Jahre geplant (STRB Nr.

393/2017), die mit STRB Nr. 408/2018 jedoch zurückgezogen wurde. Ausschlaggebend dafür war zum einen der Anspruch der Mitglieder der Finanzkommission, dass ein kostendeckender Betrieb bzw. Benutzungsgebühren zu ermöglichen sei. Zum anderen erschien der Bericht des Bundesrats zur Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs («Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus)»), 18. Oktober 2017). Darin wurde festgehalten, dass private nationale Buslinien in das bestehende System des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden sollen. Der Bundesrat empfiehlt, dass die Busunternehmen zusammen mit den Kantonen und Gemeinden Mindeststandards für Haltestellen schaffen. Dies hat Fragen in Bezug auf einen daraus resultierenden Anstieg der Nachfrage, zu Auflagen für die Standortgemeinden sowie der Integration des öffentlichen Netzes aufgeworfen. Die Klärung der sich verändernden Rahmenbedingungen und sich daraus ergebenden möglichen Vorgaben und Anforderungen an die Infrastruktur wird als Voraussetzung erachtet, um diesen wichtigen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs auf die künftigen Bedürfnisse ausrichten zu können.

Die «Zürich, Bus Station» wird, unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungsdauer (rund 15 Jahre) und verkehrstechnischer und logistischer Gegebenheiten instand gesetzt und so kostendeckend wie möglich betrieben.

Aktuell erarbeitet die Gruner AG unter der Leitung von Liegenschaften Stadt Zürich und dem Tiefbauamt ein Verkehrslayout, das die vorhandenen Rahmenbedingungen (Baumbestand, Trottoirführung, Personensicherheit, Behindertengerechtigkeit usw.) berücksichtigt. Die Studie der Verkehrsplanenden wird im Oktober 2019 abgeschlossen. Das Verkehrslayout ist Grundlage für die Projektierung und Realisierung, die unter der Leitung des Amts für Hochbauten ab 2020 erfolgen soll. Eine entsprechende Weisung für die Projektierung soll im Frühjahr 2020 zur Behandlung vorgelegt werden. Der Kostenrahmen ist abhängig von der Eingriffstiefe, insbesondere in die Kanalisation, es wird eine Design-to-cost-Lösung angestrebt.

Der Stadtrat teilt die Meinung der Motionärinnen und Motionäre, dass es sich beim Areal um einen wichtigen Standort mit Entwicklungspotenzial handelt. Der heutige Zustand vermag nicht zu befriedigen, die geplante Instandsetzung soll die augenfälligsten Mängel beseitigen.

Ein geeigneter alternativer Standort für den bestehenden Carparkplatz konnte bis heute nicht gefunden werden. Geprüfte Varianten an der Aargauerstrasse oder auf dem Josefareal wurden inzwischen verworfen. Selbst wenn man sich heute für eine Verlegung entschiede, würde die Standortsuche, Planung und Realisierung viel Zeit in Anspruch nehmen. Daher muss mit einem Verbleib des Carparkplatzes am bestehenden Ort für mindestens die nächsten 15 Jahre gerechnet werden und es besteht daher in naher Zukunft kein Bedarf an einer neuen Nutzungsplanung. Diese soll zu einem späteren Zeitpunkt – im Falle einer Verlegung des Bus-Terminals an einen anderen Standort – den zukünftigen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern überlassen werden.

Es ist nicht zwingend, dass die letzten grossen innerstädtischen Areale von der heutigen Generation überbaut werden müssen. Der Bund hat schon bei der letzten Raumplanungsrevision über die Streichung des Stadttunneleintrags nachgedacht. Möglicherweise wird sich durch eine spätere Langfristplanung der nationalen Strasseninfrastruktur herausstellen, dass es die bestehende Planungsreserve gar nicht mehr braucht, wodurch das Areal des Carparkplatzes deutlich an Substanz und Qualität gewinnen würde.

In Abwägung aller dieser Faktoren ist der Stadtrat der Meinung, dass eine Projektierung zu einem späteren Zeitpunkt der Stadt und ihrer Bevölkerung langfristig mehr Nutzen bringen wird. Dass die nächste Generation die Planung in einem offenen und partizipativen Prozess angehen wird, erscheint dem Stadtrat aufgrund des auch in Zukunft bedeutenden Areals als selbstverständlich. Heute jedoch gilt es den Ankunfts- und Abfahrtsort von Bussen aus ganz Europa so herzurichten, dass er seine Funktion zufriedenstellend erfüllen kann.

Aus den erwähnten Gründen verzichtet der Stadtrat darauf, die verlangten Anträge vorzulegen. Vielmehr beantragt er, gestützt auf Art. 92 Abs. 1 zweiter Satz der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100), die Abschreibung der Motion, gestützt auf den vorliegenden, qualifiziert begründeten Bericht.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Die Motion, GR Nr. 2016/340 von Urs Helfenstein (SP) und Karin Rykart Sutter (Grüne) sowie 8 Mitunterzeichnenden vom 5. Oktober 2016 betreffend eines Projektierungskredits zum Carparkplatz unter Berücksichtigung einer quartierverträglichen Umsetzung und der wohn-, energie- und verkehrspolitischen Aufträge der Gemeindeordnung, wird als erledigt abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Hochbaudepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti