

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 21. Mai 2003

791. Interpellation von Dr. Bernhard im Oberdorf betreffend Parkhaus Seefeld, Schliessung. Am 15. Januar 2003 reichte Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2003/11 ein:

Ein Parkhaus Seefeld konnte gemäss Presseberichten vom 13. Januar 2003 nicht in Betrieb genommen werden, da die Anlage offenbar nicht funktioniert. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Ist die Stadt an dem Parkhaus finanziell beteiligt? Wenn ja, in welcher Form?
2. Welche technischen Probleme sind bei der Inbetriebsetzung des Parkhauses konkret aufgetreten?
3. Können diese Probleme behoben werden?
4. Wie gross sind die Ertragsausfälle?
5. Wie gedenkt die Stadt für die nun fehlenden Parkplätze Ersatz zu schaffen?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Hochbaudepartements gestellten Antrag des Vorstehers des Finanzdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zum gleichen Thema hat der damalige Gemeinderat Dr. Andreas J. Schlegel, ebenfalls am 15. Januar 2003, eine Schriftliche Anfrage eingereicht. Entsprechend überschneiden sich die Ausführungen bei der Beantwortung.

Die Parkanlage Hallenstrasse wurde 1964 zusammen mit dem angebauten Bürogebäude Dufourstrasse 35 erstellt. Sie umfasste auf sechs Ebenen 93 Parkboxen, welche über eine halbautomatische Liftanlage bedient wurden. Für die Annahme und Abgabe von Fahrzeugen war es notwendig, dass immer eine Person vor Ort präsent war, welche den Lift bediente.

Die Anlage funktionierte über mehrere Jahrzehnte gut; sie entsprach aber je länger, je mehr nicht mehr den heutigen Sicherheitsmassstäben. Zudem waren die Wartung und die Ersatzteilbeschaffung immer aufwändiger. Weiter bedurfte die Betonkonstruktion des Gebäudes einer Betonsanierung, da die Einbettungstiefen der Armierungen ungenügend waren.

Einschliesslich der üblichen Reserven für Unvorhergesehenes usw. von 15 Prozent genehmigte der Stadtrat Ende 2000 gebundene Ausgaben von 4,53 Mio. Franken für die Sanierung der Baute und Anlage sowie zusätzlich einen Objektkredit von Fr. 990 000.– für die Aufstockung des Gebäudes um 2 Geschosse. Die für die Parkanlage bewilligte Totalsumme belief sich somit auf 5,52 Mio. Franken. Ein wesentlicher Teil der Kosten entfiel auf die Sanierung der Betonkonstruktion des Gebäudes.

Gleichzeitig genehmigte der Stadtrat noch gebundene Ausgaben von Fr. 820 000.– für die Aussenrenovation des angebauten und zum gleichen Grundstück gehörenden Bürogebäudes Dufourstrasse 35.

Neben der ausgeführten Sanierung wurden auch alternative Lösungen geprüft, so u. a.:

- Renovation ohne Aufstockung
- Neubau der Parkanlage mit 4 zusätzlichen Geschossen
- Neubau als Büro- und/oder Wohngebäude

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile erschien die gewählte Variante als die günstigste. Die Fachpersonen gingen davon aus, dass die zusätzlichen 34 Parkplätze (neu somit 127) dank des Einbaus einer zusätzlichen Ein- und Ausfahrtsbox ohne längere Wartezeiten bedient werden können. Im Schnitt kostete gemäss Kostenvorschlag die Sanierung eines bestehenden Platzes (93) ohne die 15 Prozent Reserven rund Fr. 42 000.-, die durch die Aufstockung neu gewonnener Plätze (34) kommen hingegen auf nur rund Fr. 25 300.- pro Platz zu stehen. Auch kommerziell schien sich die Investition zu lohnen. Die Liegenschaftenverwaltung rechnete aufgrund von Erfahrungszahlen mit Einnahmen von Fr. 750.- pro Monat für die rund 42 Kurzparkingplätze und von Fr. 340.- pro Monat (je ohne MwSt) für die auf Dauer vermieteten Boxen (92). Gesamthaft hätten sich so nach einer Anlaufphase Einnahmen von rund Fr. 725 000.- pro Jahr ergeben. Mit dieser Summe hätten (neben der Bestreitung der laufenden Unkosten) die Aufwendungen problemlos verzinst und innert 20 Jahren amortisiert werden können.

Die genannte Festlegung der Anzahl der Kurzparking-Plätze sowie der fest vermieteten Boxen war provisorisch; die genaue Aufteilung wäre aufgrund der Nachfrage und der Bedingungen in der Baubewilligung erfolgt.

Leider ergaben sich bei der Realisierung der neuen Anlage unerwartete Schwierigkeiten. Eine Fertigstellung war anfänglich auf Ende 2001 vorgesehen. Das Parkhaus wurde der Stadt denn auch provisorisch im Dezember 2001 übergeben und eröffnet. Trotz vorangegangenen Tests zeigten sich Probleme bei der Technik sowie der elektronischen Steuerung der Anlage. Die Ein- oder Auslagerung eines Fahrzeuges dauerte sehr lange; wegen Betriebsstörungen konnten zudem diverse Autos über einige Stunden die Anlage nicht verlassen, was für die Betroffenen sehr unangenehm war.

Die Firma, welche gegenüber der Stadt bezüglich der Parkinganlage als Totalunternehmer auftrat, vergab einzelne Teile an spezialisierte Subunternehmungen. Insbesondere die Abstimmung der verschiedenen Komponenten (Fahrzeugausmessung, Lift, Drehteller bei der Einfahrt, Kassensystem) war in der Folge offensichtlich wesentlich komplexer, als sich die beteiligten Unternehmungen anfänglich vorstellten.

Dazu kam, dass der Vertragspartner der Stadt (Hauptunternehmer) in Liquiditätsgpässe geriet und schliesslich die Bilanz deponieren musste. Damit die genannten technischen Probleme einer Lösung zugeführt werden konnten, musste nun vorerst eine Klärung der juristischen Verhältnisse erfolgen. Ohne neue direkte Vereinbarung mit der Stadt selber war es den involvierten Subunternehmern weder möglich noch zumutbar, Fertigstellungsarbeiten zu leisten. Die entsprechenden Verhandlungen nahmen einige Zeit in Anspruch. Dank den vereinten Kräften der beteiligten Unternehmungen und der Projektleitung war es aber bis im Sommer 2002 möglich, die Anlage soweit fertig zu stellen, dass sie technisch und von der Steuerung her stabil lief.

Eine definitive Inbetriebnahme war aber auch dann noch nicht möglich. Neue Tests zeigten, dass die von der Lieferfirma vertraglich zugesicherten Zeiten für die Ein- und Auslagerung der Fahrzeuge (im Schnitt 90 Sekunden) nach wie vor bei weitem überschritten wurden (rund 200 Sekunden). Mit diesem Zeitrahmen war eine rasche Füllung bzw. Leerung des Parkhauses bei grossem Andrang gar nicht

möglich und die entstandenen Wartezeiten für die Kundschaft unzumutbar. Abklärungen zeigten, dass ein Berechnungsfehler in der Entwicklung für die Zeitüberschreitung verantwortlich ist und mit dem bestehenden System eine spürbare Optimierung nicht zu erreichen ist.

Um die an und für sich funktionierende Anlage nicht leer stehen zu lassen und um den finanziellen Schaden für die Stadt in Grenzen zu halten, vermietete die Liegenschaftenverwaltung die Anlage bzw. 100 Plätze vorübergehend an die AMAG, welche in der Nähe eine grosse Autogarage besitzt. Zur Garage gehört auch ein Parkhaus, welches ebenfalls von der AMAG bewirtschaftet wird und auch Dritten zur Verfügung steht. Die AMAG kann in der Anlage Hallenstrasse Neu- und Occasionsfahrzeuge sowie Autos von Kunden zwischenlagern. Bisher erfolgte das Abstellen dieser Fahrzeuge in der eigenen Parkgarage, welche nun so vermehrt der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Für die Parkplatzsuchenden im Raum Seefeld hat sich so die Situation nicht merklich verschlechtert. Zu berücksichtigen ist auch, dass im Umfeld von rund 15 bis 20 Minuten Gehdistanz auch noch die städtischen Parkhäuser «Hohe Promenade» und «Feldegg» bestehen.

Der pauschale Mietpreis, den die AMAG der Stadt entrichtet, berücksichtigt die eingeschränkte Gebrauchstauglichkeit und liegt deshalb unter dem vorgenannten, von der Stadt anvisierten Niveau. Umgekehrt sind die Betriebskosten in dieser Zeit auch geringer.

Damit die Parkinganlage seiner ursprünglichen Zweckbestimmung entsprechend genutzt werden kann (Parkmöglichkeit für Dauermieter aus der Umgebung und für kurzparkierende Besucher der Stadt), ist eine Reduktion der Ein- und Auslagerungszeiten auf die genannten rund 90 Sekunden notwendig. Dies ist aber aufgrund der inzwischen gewonnenen Erkenntnisse nur durch eine Anpassung der bestehenden Anlage, welche mit Paletten arbeitet, möglich.

Neue Abklärungen und die Besichtigung bestehender Systeme zeigten, dass der Einbau einer so genannten «palettenlosen» Anlage im bestehenden Gebäude ohne bauliche Veränderungen möglich ist. Auch die neu erstellte Liftanlage und die Drehteller könnten nach vorgängigen Anpassungen weiter verwendet werden. Das Evaluationsverfahren für ein Nachfolgeprojekt ist in Gange. Aufgrund von ersten Schätzungen ist mit Zusatzaufwendungen von rund 1 Mio. Franken zu rechnen.

Als Alternative stehen folgende Varianten zur Diskussion:

- Beibehaltung des Status quo; das heisst definitive Vermietung der ganzen Anlage im aktuellen Zustand an die AMAG zu neu auszuhandelnden Bedingungen;
- Abbruch der Anlage und Neuerstellung eines Wohn- und/oder Geschäftshauses.

Vom Kosten-/Nutzenverhältnis her schneidet die Variante Parkinganlage für Mieter und Kurzparkierende immer noch am Besten ab, auch unter Berücksichtigung der genannten Zusatzinvestition von rund 1 Mio. Franken. Definitiv entscheiden über die Variante und allfällige Zusatzinvestitionen wird der Stadtrat aber erst, wenn die zurzeit laufende Projektierung abgeschlossen ist und die Anpassungen als weitgehendst risikolos eingestuft werden können. Nach dem aktuellen Terminplan sollte dies im Spätsommer 2003 der Fall sein.

Für eine Umsetzung sind einige Wochen notwendig, so dass eine Neueröffnung gegen Ende 2003 möglich wäre.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen werden die konkreten Fragen wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1: Die Stadt ist am Parkhaus nicht nur finanziell beteiligt, es gehört ihr seit Jahren und bedurfte aus den genannten Gründen einer Sanierung, welche im Auftrag der Liegenschaftenverwaltung und unter der Aufsicht durch das Amt für Hochbauten geplant und ausgeführt wurde.

Zu den Fragen 2 und 3: Vgl. einleitende Darlegungen.

Zu Frage 4: Wie erwähnt prognostizierte die Stadt nach einer Anlaufzeit Einnahmen von Fr. 725 000.- pro Jahr. Seit der ursprünglich vorgesehenen Eröffnung Ende 2001 fallen diese aus. Umgekehrt hat die Stadt nicht alle Zahlungen geleistet und in der Zwischenzeit eine provisorische Vermietung von 100 Plätzen an die AMAG (Mietzins Fr. 264 000.- p. a. plus MwSt) vorgenommen. Zudem wird die Stadt mit der kalkulierten Amortisation der Anlage über 20 Jahre erst beginnen, wenn diese definitiv in Betrieb ist. Auch die Betriebskosten sind bei der getroffenen Zwischenvermietung an die AMAG geringer als bei einem öffentlichen Parkingbetrieb. Mit den genannten Einnahmen können jedenfalls die laufenden Aufwendungen und die Verzinsung des bisher investierten Kapitals zum aktuellen Hypothekenzinsfuss von 3,25 Prozent bestritten werden.

Die Stadt hat gegenüber der Konkursmasse vorsorglich verschiedene Forderungen (Verspätungsschaden, Schadenersatz für Zusatzaufwendungen, Einnahmenausfall) geltend gemacht. Die Höhe des Schadens kann erst dann genau beziffert werden, wenn die Dauer der Schliessung (Einnahmenausfall), die Zusatzkosten für eine Inbetriebnahme als öffentliches Parkhaus sowie die Resultate der hängigen Rechtsverfahren mit der Konkursmasse sowie den Subunternehmungen bekannt sind.

Zu erwähnen ist noch, dass die Stadt bei der Vergabe des Auftrages eine Erfüllungsgarantie durch eine Versicherung in der Höhe von Fr. 438 000.- verlangte. Diese Summe wurde der Stadt bereits ausbezahlt.

Zu Frage 5: Wie dargelegt zielen die aktuellen Bemühungen darauf ab, nach dem ursprünglichen Konzept die Parkplätze an Bewohner und Arbeitende im Seefeld sowie für Kurzparkierende zur Verfügung zu stellen. In der Zwischenzeit stehen im Parkhaus Utoquai der AMAG sowie in den erwähnten städtischen Parkhäusern Plätze für Parkplatzsuchende zur Verfügung.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Finanz- und des Hochbaudepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Liegenschaftenverwaltung (3), das Amt für Hochbauten und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber