

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

28.02.2007

**189.**

### **Interpellation von Roger Bartholdi und Roger Liebi betreffend Aquipark, Realisierung von Parkplätzen.**

Am 27. September 2006 reichten die Gemeinderäte Roger Bartholdi (SVP) und Roger Liebi (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2006/424 ein:

Einmal mehr haben die autofeindlichen Vorschriften dazugeführt, dass ein Projekt redimensioniert werden musste oder, wie beim Aquipark (Erlebnis- und Thermalbad), gar nicht zustande kommt. Das 60-Millionen-Projekt kam einzig wegen der zu tiefen Parkplatzzahl nicht zustande. Der Stadtpräsident hat seinerzeit über dieses Projekt gesagt: „Die Bäderanlage wird das Hürlimann-Areal attraktiv und noch lebenswerter gestalten und gliedert sich wunderbar in dieses Stadtgebiet ein“.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche Vorschriften und Gesetze hätte man ändern müssen, damit die gewünschte Anzahl Parkplätze erreicht worden und das Projekt „Aquipark“ realisierbar gewesen wäre?
2. Ist der Stadtrat bereit daraus Konsequenzen zu ziehen und sich für eine Poolnutzung in der Parkplatzverordnung einzusetzen? Wenn nein, welche Vorschläge oder Massnahmen erachtet der Stadtrat als sinnvoll, um bei Grossprojekten generell die Anzahl der Parkplätze erhöhen zu können?

Auf Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

### **Ausgangslage**

Im November 1996 wurde die Schliessung der Brauerei Hürlimann in Zürich Enge beschlossen. In der Folge erarbeitete die Feldschlösschen-Hürlimann-Gruppe zusammen mit den Behörden der Stadt Zürich im Rahmen eines offenen, kooperativen Planungsverfahrens Lösungsansätze für die künftige Nutzung des Areals. Das daraus entstandene städtebauliche Konzept bildete die Basis für den Gestaltungsplan, der am 3. November 1999 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Die Vorschriften zum Gestaltungsplan sahen Einschränkungen in der Nutzungsart vor: nebst Wohnnutzungen sind nur mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zugelassen.

In Abweichung zur Parkplatzverordnung (PPV) wurde für das Gestaltungsplangebiet das Reduktionsgebiet C (citynahes Gebiet) mit einer herabgesetzten Pflichtparkplatzzahl festgelegt. Ein wesentlicher Grund dafür liegt in der beschränkten Kapazität des Strassennetzes. Dicht besiedeltes, städtisches Gebiet ist strukturell nicht auf grössere Autoverkehrsmengen ausgerichtet, weshalb die generelle Bezeichnung „autofeindlich“ für darauf abgestimmte Gestaltungsplanvorschriften nach Auffassung des Stadtrates nicht gerechtfertigt ist.

Mit der Beurteilung des Baugesuches für die erste Überbauungsetappe Ende 2000 erfolgte die erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung über das ganze Gestaltungsplan-Areal. Mit der angenommenen Nutzungsmischung und basierend auf dem Gestaltungsplan ergab sich eine maximal zulässige Zahl von 429 Parkplätzen. Das Vorhaben löste, basierend auf diesen Annahmen, zwischen 1852 und 2970 Autofahrten pro Tag aus, die als umweltverträglich beurteilt wurden.

In den folgenden Jahren wurde das Areal nach und nach überbaut.

Die Planung für das Projekt Aquipark wurde im Laufe des Jahres 2004 mit einem Studienauftrag konkretisiert. Auf der Grundlage des siegreichen Projekts erfolgte am 6. September 2005 der baurechtliche Vorentscheid. Dieser behandelte die bewilligungsrelevanten Aspekte der Parkierung (zulässige Parkplatzzahl, Möglichkeiten einer Pool-Nutzung), der Erfüllung umweltrechtlicher Anforderungen sowie der Gestaltung. Unter anderem wurde darauf hingewiesen, dass sich die bauliche Struktur des Hürlimann-Areals mit zentraler Parkierungsanlage und einer einzigen Zufahrt für die Festsetzung eines Fahrtenmodells eigne. Auf Wunsch der Investorin wurden zu einem späteren Zeitpunkt die Rahmenbedingungen für die Umsetzung eines Fahrtenmodells aufgezeigt.

Im September 2006 teilte die Investorin mit, dass sie das Projekt Aquipark aufgibt. Als Grund gab sie die ungenügende Anzahl Parkfelder an.

Die Interpellanten scheinen davon auszugehen, dass das Projekt Aquipark realisiert worden wäre, wenn die von der Investorin gewünschte Anzahl Parkplätze hätte zur Verfügung gestellt werden können. Ob dies zutrifft, ist dem Stadtrat nicht bekannt. Der Stadtrat enthält sich deshalb diesbezüglicher Spekulationen. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass nebst der Anzahl Parkplätze viele weitere Faktoren von Bedeutung sind, damit ein Projekt wie der Aquipark rentabel betrieben werden kann.

**Zu Frage 1:** Um eine flexiblere Nutzung der Parkierung zu ermöglichen, schlug die Stadt im Zusammenhang mit der Aquipark-Planung die Festlegung eines Fahrtenmodells vor, das eine Mehrfachnutzung der Parkplätze innerhalb des Spielraums des Gestaltungsplans zugelassen hätte. Die Investorin hat diese Möglichkeit verworfen. Weitergehende Änderungen am Parkplatzangebot hätten eine entsprechende Anpassung an den Gestaltungsplanvorschriften erfordert und eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig gemacht. Dieses Vorgehen wurde von der Investorin ausgeschlossen. Die Rahmenbedingungen waren ihr von Beginn an bekannt.

**Zu Frage 2:** Der Stadtrat setzt sich bereits seit längerem für die Einführung einer Pool-Nutzung (Fahrtenmodell) in der Parkplatzverordnung ein, weshalb sich aus der Nichtrealisierung des Projekts Aquipark kein zusätzlicher Handlungsbedarf ergibt. Die Stadtverwaltung selbst schlug ja ein Fahrtenmodell als mögliche Lösung vor und unterstützte die Bauherrschaft seit Bekanntwerden des Projekts Aquipark im Finden einer gesetzeskonformen Lösung. Das Hauptproblem beim Etablieren des Fahrtenmodells bestand wohl darin, dass ein Grossteil des Areals überbaut und die Parkfelder bereits fest zugeteilt waren. Aufgrund der komplexen Eigentümerstruktur erwies es sich offenbar als zu schwierig, das Fahrtenmodell im Nachhinein zu etablieren.

Der Stadtrat erachtet es aufgrund des heutigen Erkenntnisstands als verfehlt, generell die Anzahl Parkplätze zu erhöhen (Gleichbehandlung von Bauprojekten, Erfüllung der umweltrechtlichen Anforderungen). Mit dem Fahrtenmodell würde indes ein Instrument zur Verfügung stehen, das eine flexible Nutzung der Parkplätze zulässt. Basis dafür ist und bleibt aber die Parkplatzverordnung, die die Anzahl bewilligungsfähiger Parkplätze festlegt. Der Stadtrat hat im Januar 2007 den Leitfaden Fahrtenmodell publiziert, der aufzeigt, wie mit Grossprojekten im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie umgegangen werden kann.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Hochbaudepartements, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, den UGZ, das Tiefbauamt (10), das Amt für Baubewilligungen und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber