

# Das Gerangel um die letzte Zürcher Brache

Was soll hinter dem HB auf dem Carparkplatz entstehen? Ein neues Kongresszentrum oder Wohnungen? Die Debatte um die Zukunft des Platzes wird neu lanciert.



Der Carparkplatz beim Hauptbahnhof. Foto: Google Maps

Das Rennen ist eröffnet. Hauptgewinn: die letzte überbaubare Brache mitten im Stadtzentrum.

Dabei handelt es sich beim Teerplatz zwischen Limmatstrasse und Sihlquai um eine äusserst belebte Brache. Täglich kommen hier Dutzende Autobusse an, aus Bremen, Bukarest oder Basel. Aber für Zürcher Verhältnisse wirkt der Carparkplatz ungewöhnlich provisorisch. Billettschalter und eine Wartehalle fehlen. Toiletten gibt es gerade mal zwei.

Die Schäbigkeit erklärt sich aus der Geschichte des Ortes. Nach dem Hauruckabriss des Alternativen Jugendzentrums (AJZ) 1982 entwickelte sich die Brache eher beiläufig zum Busbahnhof. Das Grundstück gehört der Stadt Zürich. Was sie längerfristig damit anfängt, hat sie bisher nicht entschieden.

## Die Situation am Hauptbahnhof

---

Beat Metzler  
Redaktor Hintergrund & Recherche  
[@tagesanzeiger](#) 06:25

---

### Stichworte

[Kongresshaus](#)  
[Raumplanung](#)

---

### Artikel zum Thema

#### Ein Neubau am Hauptbahnhof ist trotz alten Tunnelplänen möglich

[Mehr...](#)  
Marius Huber. 07.01.2016

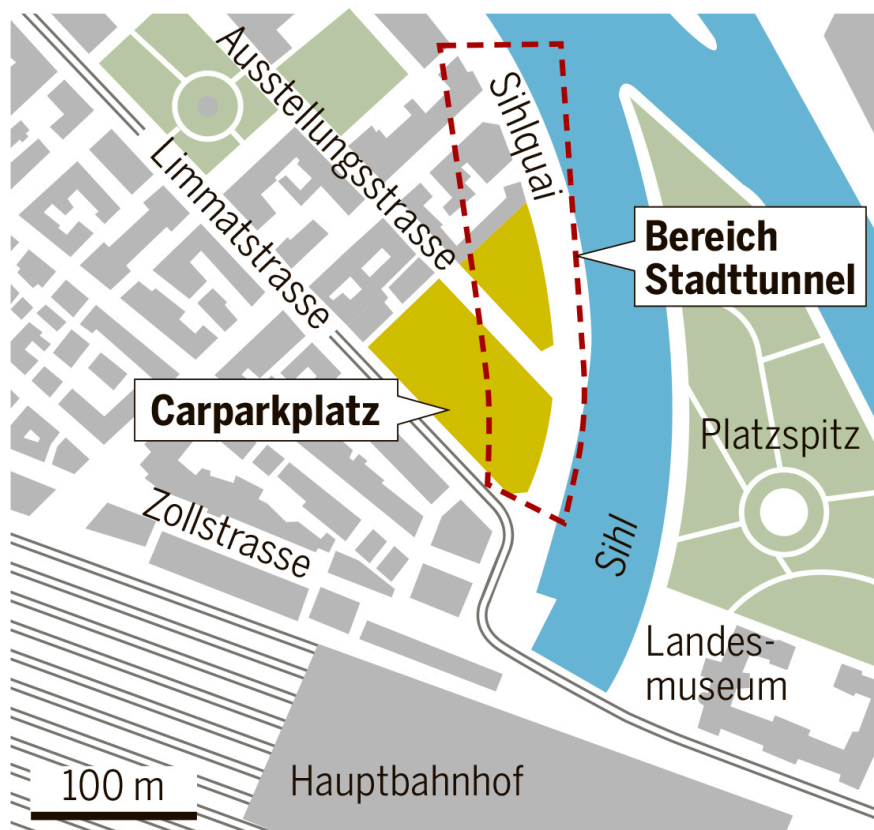
---

### Das Ressort Zürich auf Twitter

Das Zürich-Team der Redaktion versorgt Sie hier mit Nachrichten aus Stadt und Kanton.

 [@tagi folgen](#)

---



TA-Grafik

*Zum Vergrössern klicken.*

Interesse angemeldet haben private Initianten für ein neues Kongresszentrum. Vor eineinhalb Jahren machten sie bekannt, dass sie den Carparkplatz als Standort bevorzugen. «Wir verfolgen unser Projekt mit Hochdruck», sagt Robert E. Gubler, Sprecher des Komitees, zu dem Uni, ETH und viele Wirtschaftsverbände gehören. Dass die Zürcher am Wochenende der 240 Millionen Franken teuren Sanierung des alten **Kongresshauses** am See zugestimmt haben, ändere nichts daran. «Wir zielen auf ein anderes Segment, auf grössere Anlässe», sagt Gubler. Das Grundstück hinter dem Bahnhof biete die perfekte Lage für ein Haus mit internationaler Ausstrahlung. «Die Zentralität ist ein riesiger Vorteil gegenüber anderen Kongresszentren.»

Nun erhalten die Kongresszentrum-Befürworter Konkurrenz. Die Einwohnerinitiative 5im5i möchte auf dem Carparkplatz so etwas wie eine zweite Kalkbreite verwirklichen. Dort entstand – mithilfe der Stadt – eine Siedlung für 250 Bewohner über einem Rangierfeld für Trams. «Uns schwebt eine ökologische Vorbildsiedlung vor, mit neuen Wohnformen und neuen Produktionsweisen», sagt Heinz Nigg, Mitgründer von 5im5i. Die Gruppe kämpft für einen belebten Kreis 5, kürzlich hat sie einen türkischen Laden am Limmatplatz mit einer Unterschriftensammlung vor der Kündigung bewahrt. «Zürich braucht günstige Wohnungen im Zentrum. Das hat der Ansturm auf die Kronenwiese erneut gezeigt.» Nigg verweist auch auf eine historische Schuld: Nach dem Abriss des AJZ habe der damalige Stadtrat versprochen, dort Familienwohnungen zu bauen.

### Hindernisse überall

Die Stadt verhält sich derzeit abwartend. In Kürze lässt sie den Carparkplatz

renovieren und stellt neue Unterstände auf. «Das sind provisorische Massnahmen für etwa zehn Jahre», sagt Norbert Müller vom Präsidialdepartement.

Vertreter der IG neues Kongresszentrum und der Stadt haben sich kürzlich mehrmals getroffen. «Wir haben eine Liste erstellt mit Fragen, welche die IG abklären soll», sagt Norbert Müller. Dazu gehört die Finanzierung, die Stadt hat bereits einen ungefähren Baurechtszins berechnet. Die IG, sagt Robert Gubler, werde ihre Vorschläge wie verlangt bis Ende Sommerferien abliefern. Der Stadtrat möchte noch vor den Herbstferien entscheiden, was er vom Vorschlag hält. Dass er sich finanziell beteiligt, ist unwahrscheinlich. Gemäss den Initianten stehen private Investoren bereit.

Ein weiteres Hindernis bildet der Stadttunnel, ein Überbleibsel vergangener Verkehrsplanung. Eine Zufahrt zu dieser unterirdischen Autobahn würde auf den Carparkplatz hochführen. Dass Zürich diesen Tunnel braucht, glaubt heute kaum jemand mehr. Aber er ist im Richtplan eingezeichnet, mögliche Bauprojekte müssen darauf Rücksicht nehmen. Die IG Kongresszentrum hat bereits mit dem Bundesamt für Strassen (Astra) darüber verhandelt. «Wir haben die Garantie, dass unser Projekt am Tunnel vorbeikommt», sagt Gubler. Eine Astra-Sprecherin bestätigt dies. Es gälten aber bauliche Einschränkungen.

### **Der Carparkplatz läuft bestens**

Viel weniger weit in der Planung steht die Gruppe 5im5i; mit den Behörden hat sie noch nicht verhandelt. «Wir wünschen uns einen offenen Ideenwettbewerb. Darin würden wir auch unsere Pläne vorstellen», sagt Heinz Nigg.

Und dann sind da noch die Busse. Der Carparkplatz läuft bestens, ständig kommen neue Angebote hinzu. Das Forum 5im5i schlägt vor, die ganze Anlage unter den Boden zu verlegen, wo ein «modernes Busterminal» entstehen würde. Ob sich ein solches mit den Tunnelbaulinien verträgt, ist offen.

Von der IG Kongresszentrum verlangt die Stadt, sich finanziell an der Suche nach einem alternativen Standort zu beteiligen. Eine entsprechende Studie koste etwa 100 000 Franken, sagt Norbert Müller. Einfach ist die Aufgabe nicht: Die Stadt hat auch schon versucht, den Carparkplatz zu verschieben. «Doch es fand sich kein besserer Ort», sagt Norbert Müller. Eine Lösung läge in der Aufteilung des Betriebs: Lokale Busse fahren weiter ins Zentrum. Die Fernbusse würden am Flughafen ankommen.

### **Für die City oder fürs Quartier?**

Die IG Kongresszentrum bewirbt ihre Idee mit wirtschaftlichen Vorteilen. «Zürich will sich weniger abhängig machen von Banken und Versicherungen. Ein zentrales Kongresszentrum würde da weiterhelfen», sagt Robert E. Gubler. Arbeitsplätze gebe es schon genug in der Stadt, sagt dagegen Heinz Nigg. «Um das Pendeln und die Zersiedelung einzudämmen, brauchen wir mehr zentrale Wohnungen.» Beide Seiten wollen in ihren Projekten öffentliche Flächen und Treffpunkte für das Quartier bereitstellen.

Laut Christian Schmid, Stadtforscher und ETH-Professor, würden die zwei Vorhaben völlig unterschiedliche Akzente setzen. «Die Kreise 4 und 5 haben in den letzten Jahren viel von ihrer sozialen Vielfalt eingebüsst.» Europaallee und das neue Zürich-West hätten die City tief in die früheren Arbeiterquartiere ausgedehnt. «Ein Kongresszentrum verstärkte diese Entwicklung», sagt Schmid. Eine «zweite Kalkbreite» dagegen würde mit der dominierenden Aufwertung brechen und vor allem den Quartierbewohnern zugute kommen.

Das Verschwinden des Busbahnhofs würde Schmid bedauern. Ein solcher Ort des Austauschs trage zur Qualität des Quartiers bei. Architektonisch wäre es laut Schmid möglich, den Busbahnhof in eine Wohnsiedlung zu integrieren. «Aber das käme sicher nicht billig.»

Klar ist: Die Debatte wird noch lange dauern. Bis dahin erhält der Carparkplatz immerhin ein paar neue WCs.

(Tages-Anzeiger)

(Erstellt: 09.06.2016, 22:10 Uhr)