

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 10. Februar 1999

246. Schriftliche Anfrage von Emil Seliner betreffend Tramdepot Kalkbreite, Wohnüberbauung. Am 27. Mai 1998 reichten die Gemeinderäte Emil Seliner (SP) und Ueli Keller (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 98/164 ein:

Am 25. Januar 1978 wurde eine Volksinitiative der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4 vom Gemeinderat angenommen. Mit dieser Initiative wurde der Stadtrat ersucht, das Areal des alten Tramdepots Kalkbreite, sobald es von den VBZ nicht mehr benötigt wird, dem kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbau zu tragbaren Mietzinsen zur Verfügung zu stellen.

Der Gemeinderat hat sich das letzte Mal bei der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage von Vreni Hubmann und Ueli Keller vom 26. Oktober 1994 (Antwort vom 25. Januar 1995) über dieses Geschäft informieren können.

In der Zwischenzeit veränderten sich die Rahmenbedingungen. Deshalb fragen wir den Stadtrat an:

1. Wie hoch ist der Buch- und der Verkehrswert des Areals?
2. Welches ist der Zinsertrag welcher dem ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) belastet wird?
3. Welches ist der voraussichtliche Zinsertrag, welcher der Stadtkasse zufließen würde, wenn das Areal überbaut und einem Baurechtnehmer (Baugenossenschaft) übertragen würde?
4. Können mit dieser Verzinsung allfällige Aufwendungen für die VBZ abgedeckt werden?
5. Welches sind die Raum- bzw. Schienenlängenbedürfnisse, wenn ein Depot in die Überbauung integriert würde (Doppelnutzung)? Ist eine solche Lösung für den Betrieb sinnvoll? In welcher Grössenordnung bewegen sich die Anlagekosten für einen solchen Depottrakt?
6. Können die in der Antwort vom 25. Januar 1995 erwähnten «hohen Kosten» für eine Abstellanlage über dem Seebahngraben beziffert werden?
7. Hat sich die Prognose in der Zwischenzeit über verfügbare und erforderliche Geleislängen gegenüber der Antwort vom 25. Januar 1995 geändert?
8. Wann gedenkt der Stadtrat die Wohnbauinitiative der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4 zu erfüllen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Der Buchwert des Areals beträgt Fr. 31 039.-. Der Betrag repräsentiert das im Jahr 1912 angeschaffte Grundstück Depot Kalkbreite. Die Gebäude des Depots Kalkbreite sind zwischen den Jahren 1897 und 1932 errichtet worden und sind bereits vollständig abgeschrieben.

Der Verkehrswert des Geländes beträgt gemäss einer aktuellen, durch eine renommierte Liegenschaftenberatung vorgenommenen Bewertung 5 Mio. Franken.

Zu Frage 2: Der Zinsertrag, der dem Zürcher Verkehrsverbund belastet wird, beträgt Fr. 1552.- pro Jahr (Zins von 5 Prozent bezogen auf den Buchwert). Aus der Liegenschaft resultiert ein weiterer Ertrag, indem die Liegenschaft Kalkbreitestrasse 4 dem Hochbauinspektorat bis zur definitiven Neuüberbauung des gesamten VBZ-Areals zu einem jährlichen Betreffnis von Fr. 20 000.- überlassen wurde (der Ertrag fliesst via VBZ in die ZVV-Rechnung ein). Das Sozialdepartement betreibt in der Liegenschaft eine drogenfreie Ta-

gesstruktur. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 1996 für die Bereitstellung und Sanierung des Gebäudes ein Kredit von Fr. 1 320 000.– bewilligt; der grösste Teil des Kredites ist bereits beansprucht worden.

Zu Frage 3: Das Grundstück liegt in der fünfgeschossigen Wohnzone W5 mit einem Wohnanteil von 80 Prozent. Es dürfte die Realisierung von rund 100 Wohnungen möglich sein. Bei einer mutmasslichen Bausumme von etwa 25 Mio. Franken und freitragendem Wohnungsbau ergäbe sich bei einem Hypothekarzinsfuss von 4 Prozent ein theoretischer Baurechtszins von etwa Fr. 190 000.–

Zu Frage 4: Die durch Baurechtszinsen realisierbaren Einnahmen sind allfälligen höheren Betriebskosten und sicherlich höheren Kapitalkosten der VBZ gegenüberzustellen. Diese Kosten entstehen durch erschwerte betriebliche Abläufe und durch Neuinvestitionen, die auf der Anlage selbst oder an anderen Depotstandorten zu tätigen sind. Bei der Höhe des in der Antwort zur Frage 3 genannten Baurechtszinses ist sicherlich nur ein Teil der höheren Betriebskosten abdeckbar.

Zu Frage 5: Der Bedarf an nutzbarer Schienenlänge beträgt etwa 450 m. Die Gleise sind stark abgefahren und müssen spätestens im Jahre 2002 ersetzt werden. Dabei ist ein den heutigen Bedürfnissen angepasstes Gleis-Layout mit Gleisen parallel zum Einschnitt der Seebahn vorgesehen, so dass ein frei überbaubarer Arealteil entlang der Badenerstrasse entsteht. Eine Studie soll die Machbarkeit einer leichten Überdeckung der Gleise als Aussenraum für die Wohnungen zeigen und auch die Möglichkeiten einer gesamthaften Überbauung im Sinne der Doppelnutzung des Areals klären. Über die Kosten lassen sich noch keine Angaben machen, für den Gleisbau und die Fahrleitungsanlagen allein müssen rund 10 Mio. Franken aufgewendet werden.

Zu Frage 6: Die letzte detaillierte Kostenberechnung aus dem Jahr 1979 für eine Abstellanlage über dem Seebahngraben mit einer Abmessung von 35 m auf 245 m geht von einer zu investierenden Summe von 10 Mio. Franken aus. Darin waren die Kosten für den Gleisbau und den Fahrleitungsbau samt allen erforderlichen Infrastrukturen nicht enthalten.

Zu Frage 7: Sofern der Ablöseprozess der Mirage- durch Cobra-Tramfahrzeuge (Cobras sind breitere, jedoch kürzere Einheiten) wie heute geplant verläuft und eine erste Tranche der «Stadtbahn Nord» im Jahre 2005 realisiert wird, präsentiert sich die Prognose zum heutigen Zeitpunkt folgendermassen:

Jahr	Bedarf m	zur Verfügung (einschl. Kalkbreite, einschl. Ausbau Depot Hard 2002, einschl. Ausbau Depot Oerlikon 2005) m
1998	7520	8080
1999	7555	8080
2000	7555	8080
2001	7555	8080
2002	7950	8080
2003	7950	8200
2004	7455	8200
2005	8235	8200
2006	8135	8470
2008	8075	8470

Je nach der zukünftigen Entwicklung müssen allenfalls noch weitere Abstellkapazitäten geschaffen werden.

Zu Frage 8: Obwohl der Stadtrat anerkennt, dass die Verkehrsbetriebe auf die Abstellanlage Kalkbreite angewiesen sind und der Standort in unmittelbarer Nachbarschaft zum Depot Elisabethenstrasse betriebswirtschaftlich und auch von der Lage im Tramnetz her optimal ist, sollen durch eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe nochmals ernsthafte Alternativ-Standorte gesucht werden. Ziel ist, bis im Herbst 1999 definitiv zu wissen, ob es valable Alternativen gibt oder ob von einem Verbleib der Abstellgleise auf dem Kalkbreiteareal auch auf lange Sicht auszugehen ist. In diesem zweiten Fall wäre dann auch die oben erwähnte Frage einer Doppelnutzung des Areals ernsthaft anzugehen, so dass das Anliegen der seinerzeitigen Volksinitiative wenigstens teilweise erfüllt werden könnte.

Vor dem Stadtrate
der Stadtschreiber
Martin Brunner