

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 1. September 1999

**1490. Interpellation von Emil Seliner und Ueli Keller betreffend Tramdepot Kalkbreite, Wohnüberbauung.** Am 10. März 1999 reichten die Gemeinderäte Emil Seliner und Ueli Keller (beide SP) folgende Interpellation (GR Nr. 99/99) ein:

In der Antwort unserer Schriftlichen Anfrage vom 10. Februar 1999 betreffend Tramdepot resp. Wohnüberbauung Kalkbreite sind einige überraschende Antworten enthalten. Es stellen sich dazu folgende Fragen, die wir vom Stadtrat gerne beantwortet haben:

1. Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dass Fr. 1552.-/Zins/Jahr für ein Grundstück, dessen Wert auf 5 Mio. Franken geschätzt wird, absolut nicht marktkonform ist?
2. Muss davon ausgegangen werden, dass bei derart tiefen Verzinsungskosten die Motivation zur Realisierung einer Wohnüberbauung und damit die Erfüllung der Volksinitiative der SP4 «Wohnungsbau auf der Kalkbreite» bei den VBZ schwierig zu finden sein dürfte?
3. In der Antwort auf Frage 5 wird bezüglich Doppelnutzung ausgeführt, dass alleine für 450 m Gleisbau und Fahrleitungsanlagen 10 Mio. Franken aufgewendet werden müssen.  
10 Mio. Franken: 450 m ergibt einen Laufmeterpreis von rund Fr. 22 000.-. Wie lässt sich dieser extrem hohe Preis erklären? (appr. Berechnungsangabe)
4. Nebst der Liegenschaft Kalkbreitestrasse 4 werden auch Parkplätze vermietet resp. bewirtschaftet. Wie viele Parkplätze werden durch die VBZ benützt resp. an Dritte und an die Öffentlichkeit abgegeben?
5. Wie hoch war der Ertrag aus dieser Vermietung während den letzten drei Jahren, aufgeteilt nach den einzelnen Benutzergruppen? Wie hoch ist somit der Gesamtertrag alleine aus der Vermietung von Gebäuden und Parkplätzen ohne Eigennutzung der VBZ? Welchem Konto werden diese Erträge gutgeschrieben?
6. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass durch die zu tiefe Verzinsung des Areals der Stadt Einnahmen entgehen, welche damit die ZVV-Rechnung entlasten, hingegen die Rechnung der Stadt Zürich per Saldo höher belasten? (umgekehrter Lastenausgleich!)
7. Sind dem Stadtrat ähnliche Fälle bekannt, wo die Stadt Areale resp. Liegenschaften zu absolut nicht marktkonformen Konditionen an die VBZ abgibt und somit indirekt den ZVV subventioniert?
8. Wie beabsichtigt der Stadtrat solche Fälle aufzuklären?
9. Was gedenkt der Stadtrat im konkreten Fall zu unternehmen?
10. Wie ist der Stand der Arbeiten in der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe bezüglich Alternativstandorte der Gleisanlagen resp. einer Doppelnutzung des Areals?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departemets der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Verschiedene Fragen der Interpellanten stützen sich auf eine Fehlbeurteilung der Sachlage im Zusammenhang mit dem Verhältnis bzw. den rechtlichen Grundlagen der Aufwandentschädigung des Zürcher Verkehrsverbundes an die Verkehrsbetriebe (bzw. an die Stadt Zürich) im Rahmen des Gesetzes über den Personenverkehr (PVG) vom 6. März 1988. In der Schriftlichen Anfrage der Gemeinderäte Emil Seliner und Ueli Keller vom 27. Mai 1998 wurden konkrete Fragen nach dem Buchwert des Areals Kalkbreite sowie der Zinsbelastung der Stadt Zürich bzw. der Verkehrsbetriebe (VBZ) an

den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gestellt. Die Belastung des ZVV richtet sich nach den effektiven Aufwendungen der VBZ, die sich aufgrund der Anlagen- und Abschreibungsrechnung und der damit zusammenhängenden Kontokorrentschuld der VBZ an die Stadtkasse ergeben, nicht nach dem geschätzten Verkehrswert. Die Anlage Kalkbreite steht im Eigentum der Stadt Zürich und ist dem Verwaltungsvermögen der Verkehrsbetriebe zugeteilt. Dem ZVV wird von den zahlreichen Transportunternehmen nicht etwas vermietet, sondern dieser entschädigt die Transportunternehmen aufgrund der effektiv anfallenden Aufwendungen, sofern er diese aus wirtschaftlichen Überlegungen anerkennt. Bei der Einbindung der Verkehrsbetriebe Zürich in den Zürcher Verkehrsverbund im Jahre 1990 brachten die VBZ eine Restschuld an die Stadtkasse von 484 Mio. Franken ein. Die anfallenden Abschreibungen und Zinskosten sowie neue Investitionsschulden (erwähnt seien zum Beispiel neues Rollmaterial, der Bau des Bahn- und Verwaltungszentrums in Zürich Altstetten, der Ausbau des Tramdepots Oerlikon, die Büroaufstockung auf der Zentralwerkstätte) werden laufend vom ZVV übernommen und entschädigt. Weil das Areal Kalkbreite nurmehr mit Fr. 31 039.- (siehe Antwort des Stadtrates vom 10. Februar 1999 auf die Schriftliche Anfrage Seliner/Keller vom 27. Mai 1998) in den Büchern steht, fällt eben auch bloss eine Zinslast von Fr. 1552.- pro Jahr zu Lasten des ZVV an. Ein Buchgewinn von mehreren Millionen würde für die Stadt Zürich dann anfallen, wenn das Areal wegen Nichtbeanspruchung durch die Verkehrsbetriebe vom Verwaltungsvermögen der VBZ ins Finanzvermögen der Stadt Zürich und alsdann nach einer Neubewertung in die Baurechnung einer allfälligen Neuüberbauung eingebracht würde. Somit basieren die Fragen der Interpellanten mehrheitlich auf unzutreffenden Grundlagen.

**Zu Frage 1:** Der Stadtrat wäre mit einem jährlichen Mietzins von Fr. 1552.- sicher nicht einverstanden, ginge es um eine echte Vermietung des entsprechenden Areals an Dritte. Beim erwähnten Betrag handelt es sich jedoch um den effektiven Zinsaufwand, welcher der Rechnung der Verkehrsbetriebe gegenüber der Stadtkasse erwächst, da das erwähnte Areal dem Verwaltungsvermögen der VBZ zugeteilt ist und mit einem Wert von Fr. 31 039.- zu Buche steht.

**Zu Frage 2:** Nein.

**Zu Frage 3:** Die 450 Meter beziehen sich auf die nutzbare Abstelllänge. Die gesamte Anlage, wie sie durch die VBZ vorprojektiert wurde, hat jedoch eine Laufmeter-Länge von 1210 m und umfasst u.a. etwa 25 Weichen und vier Kreuzungen (so gesehen reduziert sich der Laufmeterpreis von Fr. 22 000.- auf Fr. 8260.-).

Die Kosten von 10 Mio. Franken umfassen aber auch:

- Die Anschlüsse der Abstellanlage an das Betriebsschiennetz. So ist die Einfahrt aus beiden Richtungen ab der Badenerstrasse möglich; auch die Ausfahrt Richtung Kalkbreitestrasse und Richtung Elisabethenstrasse ist vorgesehen.
- Eine Wendeschleife für den Betrieb zum vorzeitigen Wenden von Kursfahrzeugen.
- Den Abbruch des Gebäudes Kalkbreitestrasse 4.

- Die Wiederinstandstellung der durch die Gleisentfernung frei werdenden Fläche, sowohl auf dem Areal wie auch im öffentlichen Strassenraum, sowie die Wiederherrichtung von 60 bis 70 Mitarbeiterparkplätzen.

Dazu kommen allfällige Infrastrukturkosten für den Fahrzeugunterhalt wie z. B. Sandbetankungsanlage, Fahrwegsteuerungen, Grundstückseinzäunung usw.

**Zu Frage 4:**

- a) Nebst der Liegenschaft Kalkbreitestrasse 4 befinden sich auf dem Areal 83 Parkplätze, die ebenfalls dem Verwaltungsvermögen der Verkehrsbetriebe Zürich angehören. Von diesen sind 14 Parkplätze fest an Dritte vermietet und 67 Stück werden als Poolparkplätze kostenpflichtig von VBZ-MitarbeiterInnen benutzt.
- b) Zudem stehen neben dem ehemaligen Restaurant Rosengarten, Einfahrt Badenerstrasse, der Öffentlichkeit weitere 20 Parkplätze zur Verfügung, die im Finanzvermögen der Stadt Zürich (Liegenschaftsverwaltung) stehen und durch die Verwaltungspolizei bewirtschaftet werden.

**Zu Frage 5:** Die Einnahmen aus dem Areal Kalkbreite setzen sich wie folgt zusammen:

- a) Vermietung des Gebäudes Kalkbreitestrasse 4 der VBZ ans Amt für Hochbauten:  
1996: Fr. 5 000.-  
1997: Fr. 20 000.-  
1998: Fr. 20 000.-

Diese Einnahmen werden dem Konto Nr. 4270, Pacht- und Mietzins von Liegenschaften des Verwaltungsvermögens der Verkehrsbetriebe, gutgeschrieben.

- b) Poolparkplatzvermietung der VBZ an MitarbeiterInnen:  
1998: Fr. 13 600.- (neu seit 1998).

Die Einnahmen werden dem Konto Nr. 4273, Vergütungen für Benutzung von Verwaltungsparkplätzen der Verkehrsbetriebe, gutgeschrieben (gemäss StRB Nr. 37 vom 8. Januar 1997 – Erlass von Richtlinien für Verwaltungsparkplätze).

- c) Parkplatzvermietung durch die VBZ an Dritte:  
1996: Fr. 7 200.-  
1997: Fr. 10 700.-  
1998: Fr. 13 700.-

Die Einnahmen werden dem Konto Nr. 4270, Pacht- und Mietzins von Liegenschaften des Verwaltungsvermögens der Verkehrsbetriebe, gutgeschrieben.

Die Gesamtmieteinnahmen der VBZ in den Jahren 1996 bis 1998 belaufen sich auf Fr. 90 200.-.

- d) Öffentliche Parkplätze:  
1998: Fr. 31 000.-

Die Gebühren werden durch die Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei vereinnahmt (Konto Nr. 2505). Die Liegenschaftsverwaltung der Stadt Zürich ihrerseits erhält von der Abteilung für Verkehr eine jährliche Miete von Fr. 13 700.- (Gutschrift auf Konto Nr. 2026).

**Zu Frage 6:** Das sich – wie eingangs erwähnt – im Verwaltungsvermögen der Verkehrsbetriebe befindende Areal wird den VBZ bzw. der Stadt Zürich gesetzeskonform aufgrund des Buchwertes durch den Zürcher Verkehrsverbund verzinst. Ein «umgekehrter Lastenausgleich», wie von den Interpellanten vermutet, findet somit nicht statt.

**Zu den Fragen 7, 8 und 9:** Nein. Der ZVV entschädigt den VBZ bzw. der Stadt Zürich bei allen Investitionen die anfallenden Abschreibungsbeträge sowie die Zinskosten auf den Restbuchwerten, sofern es sich um Verwaltungsvermögen handelt. Es findet keine Subventionierung des Zürcher Verkehrsverbundes statt.

**Zu Frage 10:** Die Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Ämter Hochbau und Städtebau, der Liegenschaftenverwaltung und den VBZ, hat nach alternativen Standorten gesucht, aber keine nur annähernd gleichwertigen gefunden. Sie kam eindeutig zum Schluss, dass die Abstellanlage Kalkbreite am jetzigen Ort bestehen bleiben muss.

Weiter hat die Arbeitsgruppe von den VBZ zur Kenntnis genommen, dass die bestehende Gleisanlage altersbedingt spätestens im Jahr 2002 ersetzt werden muss.

Bei der Projektierung der neuen Gleisanlage wurde darauf hingewirkt, dass eine Zusatzüberbauung für den Wohnungsbau ermöglicht werden kann. Derzeit werden Studien über eine mögliche Wohnüberbauung gemacht. Zudem sollen weitere in Arbeit befindliche Entscheidungsgrundlagen darüber Auskunft geben, inwiefern der «baufällige Rosengarten» noch geschützt werden soll. In den Überbauungsstudien werden auch die wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekte berücksichtigt. Bis zum Herbst 1999 sollen die Studien für eine Wohnüberbauung soweit abgeschlossen sein, damit allfällige Randbedingungen in das Gleisbauprojekt noch einfließen können.

Mitteilung an den Vorsteher des Finanzdepartements, den Vorsteher des Hochbaudepartements, den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die Vorsteherin des Sozialdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber-Stellvertreter