

Zürich,
6. April 2011

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat

Dringliche Motion von Robert Schönbächler betreffend Wohnüberbauung/Altersheim auf dem VBZ-Areal Escher-Wyss, Bericht und Abschreibung

Am 16. Dezember 2009 reichten Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) und 17 Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2009/602, ein:

Der Stadtrat wird dazu aufgefordert, dem Gemeinderat eine Vorlage für einen Projektierungskredit für einen Projektwettbewerb zu unterbreiten, mit dem Ziel auf dem VBZ-Areal neben dem alten VBZ-Depotgebäude «Hard» eine Überbauung mit einer gemischten Nutzung in Zusammenarbeit mit einer gemeinnützigen Baugenossenschaft zu entwickeln. Diese Nutzungen sollen dabei Alters- und Familienwohnungen sowie ein Altersheim enthalten. Im Erdgeschoss sollen öffentlichkeitswirksame Nutzungen integriert werden, die der städtebaulichen Bedeutung des Standortes entsprechen und eine (Teil-) Verlegung der Tramdepotnutzung bedingen. Gleichzeitig soll der Limmatuferbereich auf der ganzen Länge des Areals aufgewertet werden und ein weiterer öffentlicher Zugang von der Hardturmstrasse zur Limmat zwischen dem alten Depot-Gebäude und dem heutigen Gleisfeld realisiert werden.

Begründung:

Nachdem die Planung des sogenannten «Kleeblatt-Hochhauses» nicht weiter verfolgt wird, bietet sich das Areal direkt neben dem Escher-Wyss-Platz für eine neue Planung einer Gesamtüberbauung an. Die Lage direkt am Escher-Wyss-Platz und am nördlichen Ende der Begegnungszone «Hardstrasse» sowie zwischen der Limmat und der Hardturmstrasse ist prädestiniert für eine städtebauliche Aufwertung mit Zentrumsfunktion.

Das alte VBZ-Depot-Gebäude soll in die Überlegungen einbezogen werden, indem für den Notfalldienst der VBZ einige Geleise belassen werden und im restlichen Erdgeschossbereich öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Läden, Markt, etc. eingerichtet werden.

Bei der prognostizierten Bevölkerungszunahme von rund 7'000 Einwohnern in Zürich-West drängt sich eine Alters- und Wohnüberbauung im Industriequartier geradezu auf. Es soll eine gemeinnützige Bauträgerschaft gesucht und mit dieser ein Projektwettbewerb durchgeführt werden.

In der Sitzung des Gemeinderates vom 27. Januar 2010 beantragte Robert Schönbächler (CVP) die Dringlicherklärung und begründete diese. Der Gemeinderat fasste am 3. Februar 2010 über den Antrag Beschluss. 64 Ratsmitglieder unterstützten die Dringlicherklärung, womit das Quorum von 63 Stimmen erreicht wurde.

Mit Zuschrift vom 3. März 2010 lehnte der Stadtrat die Entgegennahme der Dringlichen Motion ab.

Robert Schönbächler (CVP) begründete in der Sitzung des Gemeinderates vom 17. März 2010 die Dringliche Motion. Der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe nahm namens des Stadtrates auch noch mündlich Stellung. Jaqueline Badran (SP) stellte in der Folge folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird dazu aufgefordert, dem Gemeinderat eine Vorlage für einen Projektierungskredit für einen Projektwettbewerb zu unterbreiten, mit dem Ziel auf dem VBZ-Areal neben dem alten VBZ-Depotgebäude «Hard» eine Überbauung mit einer gemischten Nutzung in Zusammenarbeit mit einer gemeinnützigen Baugenossenschaft zu entwickeln. Diese Nutzungen ~~sollen können~~ dabei Alters- und Familienwohnungen sowie ein Altersheim enthalten. Im Erdgeschoss sollen öffentlichkeitswirksame Nutzungen integriert werden, die der städtebaulichen Bedeutung des Standortes entsprechen und eine *eventuelle* (Teil-) Verlegung der Tramdepotnutzung bedingen. Gleichzeitig soll der Limmatuferbereich auf der ganzen Länge des Areals aufgewertet werden und ein weiterer öffentlicher Zugang von der Hardturmstrasse zur Limmat zwischen dem alten Depot-Gebäude und dem heutigen

Gleisfeld realisiert werden.

Robert Schönbächler (CVP) war mit der Textänderung einverstanden. Die geänderte Dringliche Motion wurde dem Stadtrat mit 72 gegen 39 Stimmen überwiesen.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates). Der Stadtrat erstattet, gestützt auf Art. 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Gemeinderates, folgenden Bericht:

Zusammenfassung

Die Verkehrsbetriebe hatten in der Vergangenheit bereits im Zusammenhang mit zahlreichen parlamentarischen Anfragen und Vorstössen dargelegt, weshalb sie auf den betrieblich optimal gelegenen Depotstandort Hard angewiesen sind. Das Amt für Hochbauten hat in einer Machbarkeitsstudie das Potenzial von vier Nutzungsvarianten untersucht, die es den VBZ ermöglichen, diesen wichtigen Depotstandort im minimal erforderlichen Umfang aufrechtzuerhalten. Für die zwei am meisten Potenzial versprechenden Varianten wurde je ein Testprojekt mit Grobkostenschätzung (Genauigkeit von +/- 25 Prozent) erstellt. Als Fazit lässt sich vorwegnehmen, dass städtebaulich befriedigende Lösungen für eine Wohnnutzung auf dem Areal möglich sind, die finanziellen Vorgaben für den gemeinnützigen Wohnungsbau an diesem Standort aber nicht erfüllt werden können.

Ausgangslage

Das Tramdepot Hard ist mit einer Arealfläche von 15 417 m² und einer nutzbaren Abstellgleislänge von 1580 m das drittgrösste Depot der Verkehrsbetriebe (VBZ) und liegt betrieblich gesehen ausserordentlich günstig. In der Nähe des wichtigen Tramknotenpunkts am Hauptbahnhof gelegen, können heute die zwei Tramlinien 4 und 13, künftig auch das Tram-Zürich-West und das Tram Hardbrücke, ohne unproduktiven Anfahrtsweg je in beide Fahrtrichtungen mit Fahrzeugen beschickt werden.

1999 wurde der denkmalgeschützte östliche Teil der Depothalle mit fünf angebauten Wohnhäusern instandgesetzt. Als zweite Etappe der angestrebten Gesamtanierung sollte der westliche Hallenteil durch einen erweiterten Neubau ersetzt und ein effizienteres Betriebskonzept mit Umlaufbetrieb (Einfahrt via Hardturmstrasse, Ausfahrt via Escher-Wyss-Platz) eingeführt werden.

Nachdem erste Planungen der VBZ ein eigenständiges Depotgebäude vorsahen, kam im Jahr 2000 die Idee einer Zusatznutzung auf. In der Folge wurde ein Vorprojekt für ein Hochhaus («Kleeblatt») entwickelt. Das Vorhaben sah eine gemischte Nutzung mit Tramdepot, Mietwohnungen, Alterswohnungen, Büroflächen sowie einem Sozialzentrum und einer Kinderkrippe vor. Eine zur Limmat hin offene Plattform über dem Depot sollte einen zusätzlichen Freiraum im Quartier schaffen. Es zeigte sich jedoch, dass die zu erwartenden Erstellungskosten zu Mieten in einem höheren Marktsegment führen würden, als dies für städtische Wohnliegenschaften und die Stiftung Alterswohnungen noch sinnvoll gewesen wäre. Die Realisierung der Zusatznutzungen durch einen privaten Bauträger im Baurecht erwies sich ebenfalls als nicht gangbar. Wegen des Ineinandergreifens von Depot und Zusatznutzungen wäre die eigentumsrechtliche Trennung der Bauten schwierig gewesen. Auch zeigte sich als Problem, dass eine Realisierung des Projekts im Baurecht für die meisten Fonds und Anlagestiftungen kaum möglich gewesen wäre, da diese aufgrund des hohen Anlagevolumens von etwa 140 Mio. Franken eine Überschreitung ihrer Baurechts- und Projektquote zur Folge gehabt hätte. Dieses Problem hätte nur mit einem – politisch als nicht mehrheitsfähig erachteten – Verkauf der Parzelle behoben werden können. Eine Aufteilung in Stockwerkeigentum schied ebenfalls aus, weil die Stadt beim Unterhalt der Gebäudesubstanz unabhängig bleiben muss. Für die ausführliche Darlegung sei auf die Zuschrift des Stadtrates an den Gemeinderat mit der Weisung 553 vom 29. April 2009 (GR Nr. 2005/467 und GR Nr. 2006/127) verwiesen. Der Stadtrat zog deshalb die Weisung 414/2005 Erhöhung Projektierungskredit

(GR Nr. 2005/467) und die Weisung 450/2006 (GR Nr. 2006/127) Gestaltungsplan Tramdepot Hard Zürich-West zurück.

Als Folge der langen Planungsgeschichte ist der 1927 erbaute westliche Hallenteil heute stark baufällig. Seit 1998 wird die Deckentragkonstruktion jährlich geodätisch und visuell überwacht, um Zustandsveränderungen rechtzeitig feststellen zu können. 2006 mussten die VBZ das Flachdach entlasten und neu abdichten, da dieses die Schneelasten nicht mehr tragen konnte.

Reduktion des Depotbetriebs am Standort Hard

Im Rahmen ihrer Anlagestrategie haben die VBZ auch die Funktionalitäten des Depots Hard überprüft und die möglichen Verlegungen von Teilaufgaben untersucht. Als Ergebnis kann auf die Instandhaltung einschliesslich der nötigen Räume für Werkstätten und Lager an diesem Standort verzichtet werden. Aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen wurde ein minimaler Bestand von 24 Tramzügen von 43 m Länge im Depot Hard ermittelt. Dies entspricht einer Einschränkung der Abstelllänge von heute 1580 auf neu noch 1032 m oder einer Reduktion der Abstellkapazität um 17 Cobratrams bzw. 8 Trams der künftigen 43 m langen Tramgeneration.

Dank einer Verlegung des Umfahrgleises kann ausserdem das fehlende Teilstück des Limmatuferwegs ohne auskragenden Steg erstellt werden.

Voraussetzung für eine Teilverlegung von Depotfunktionen und Reduktion von Abstellgleisen und damit zur Realisierung der gewünschten Drittnutzungen ist die Bereitstellung der entsprechenden Abstellgleise und Bauten an anderen Standorten. In der VBZ-Anlagenstrategie wird ein entsprechender Lösungsansatz aufgezeigt: Die Funktionen können auf dem Areal der Zentralwerkstatt in Altstetten durch eine Erweiterung der Abstellanlage bereitgestellt werden.

Der ZVV hat diesen Ansatz zustimmend zur Kenntnis genommen. Bevor die VBZ die entsprechenden Flächen im Depot Hard räumen können, müssen allerdings die baurechtlichen und finanziellen Genehmigungen für den Ersatzstandort erteilt sein.

Die VBZ benötigen für einen funktionierenden Betrieb im Depot Hard weiterhin Einrichtungen für das Waschen, Besanden, Warten und Abstellen ihrer Tramzüge, Räumlichkeiten für den Netzdienst mit Serviceleitern und Kundenberatern im Schichtdienst sowie rund 80 Betriebsparkplätze.

Voraussetzungen der Arealerschliessung

Hardturmstrasse und Escher-Wyss-Platz sind wichtige Elemente des kantonalen Hauptstrassennetzes. Durch die Vorgaben des Verkehrskonzeptes auf dem neuen Escher-Wyss-Platz und die Einmündung der Rampe von der Hardbrücke in die Hardturmstrasse bleiben die Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten vom Depotareal auf das Rechtseinbiegen und Rechtsausfahren in die Hardturmstrasse beschränkt. Diese Ein-/Ausfahrt ist, bedingt durch die Verflechtungsstrecke von Rampe und Hardturmstrasse, im westlichen Grundstückbereich anzuordnen. Aus Kapazitätsgründen soll die Ein-/Ausfahrt mit dem Fussgängerübergang beim Fischerweg/Ampèresteg zusammengelegt werden. Die Grundstückerschliessung mit Vorfahrt, Anlieferung und Parkierung muss auf dem Areal gelöst werden und stellt bei jedem Überbauungsprojekt mit Drittnutzungen eine sehr grosse Herausforderung dar, da für übliche Erdgeschossnutzungen (wie z.B. Abstellfläche für Velos und Kinderwagen) wenig Platz zur Verfügung steht.

Aus denselben verkehrs- und sicherheitstechnischen Gründen ist im Verflechtungsbereich von Hardbrückenrampe und Hardturmstrasse kein zusätzlicher Fussgängerübergang möglich, d.h. entlang dem Depot zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Fischerweg/ Ampèresteg wird auch künftig keine Querungsmöglichkeit für Zufussgehende über die Hard-

turmstrasse bestehen.

Mit der Teilverlegung von Depotfunktionen und der Reduktion von Abstellgleisen stellen die VBZ den Raum zur Verfügung, damit ein durchgehender Limmatuferweg vom Escher-Wyss-Platz zum Ampèresteg realisiert werden kann. Das Anliegen der Motion, GR Nr. 2000/145, von Monika Spring-Gross (SP) und Katharina Prelicz-Huber (Grüne) vom 29. März 2000 betreffend Escher-Wyss-Quartier, Realisierung von Verbindungswegen, kann damit erfüllt werden. Zufussgehende können an beiden Arealenden ihren Weg frei der Limmat oder der Strasse entlang wählen. Eine weitere Querung in der Mitte des Areals erscheint nicht sinnvoll, da die Hardturmstrasse nur beim Escher-Wyss-Platz und beim Ampèresteg überquert werden kann.

Weitere Rahmenbedingungen für eine künftige Arealnutzung

Die folgenden weiteren Rahmenbedingungen haben sich gegenüber dem Projekt «Kleeblatt»-Hochhaus verbessert:

- Neue rechtliche Grundlagen (Beschwerde ist noch hängig) für die Option Autoarmes Wohnen erlauben den Verzicht auf eine Tiefgarage im Bereich der Wartungsgruben, somit ist keine teure Gleisanhebung nötig.
- Die Reduktion des Depotbetriebs erlaubt eine einfachere Fundation für die Überbauung.

Diesen Verbesserungen steht die stärkere Verkehrsbelastung der Hardturmstrasse gemäss neuen Verkehrsdaten gegenüber. Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für eine Wohnnutzung ist noch angestiegen.

Weiterhin grosse Herausforderungen stellen dar:

- Die strukturellen Unterschiede zwischen Depot, Zusatznutzung und Parkierung führen zu komplexen baulichen Lösungen.
- Die untersuchten Varianten benötigen entweder eine Lösung mit einer Arealüberbauung (Varianten «Platte», «Randlage strassenseitig» oder «Randlagen flussseitig») oder einen Gestaltungsplan (Variante «separates Baufeld» mit einem neben dem Depot stehenden Hochhaus).
- Die für den Wohnungsbau erforderliche Reduktion der Depotfläche erfordert einen Ersatz an einem anderen Standort.
- Um die Forderung der Motion nach gemeinnützigem Wohnungsbau erfüllen zu können, müssen die massgeblichen Investitionskosten gemäss kantonaler Wohnbauförderungsverordnung eingehalten werden, da die Wohnungen sonst nicht subventionierbar sind. Die Investitionskosten setzen sich aus den Erstellungs- und den Landkosten zusammen. Für beide Komponenten bestehen Limiten, die je eingehalten werden müssen. Eine Ineinanderrechnung von Erstellungs- und Landkosten bzw. eine Überschreitung der Limiten wäre nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Kantons möglich.
- Schwierige Grundstückseigenschaften wie Gewässerschutz und Altlasten können zu Unsicherheit in der Kalkulation und Mehrkosten beim Bau führen.

Variantenstudie für Wohnbau auf dem Areal

Das Amt für Hochbauten hat eine Machbarkeitsstudie für eine Zusatznutzung auf dem Depotareal Hard erstellt. Es untersuchte dabei vier Lösungsansätze:

- Die Variante «Platte» mit einer flächigen Überbauung mit etwa 5 Geschossen auf einer statisch unabhängigen Platte auf einem separaten Stützraster über einem Grossteil der Depotfläche.
- Die Variante «Randlage strassenseitig» mit einem Wohnbau entlang der Hardturm-

strasse über dem Tramdepot.

- Die Variante «Randlage flussseitig» mit einem Wohnbau entlang der Limmat über dem Tramdepot.
- Die Variante «Separates Baufeld», bei der durch Stauchen des Tramdepots am westlichen Grundstücksende Platz für die Zusatznutzung in Form eines Wohnhochhauses geschaffen würde.

Die Varianten «Randlage strassenseitig» und «Randlage flussseitig» wurden nach einer ersten Potenzialermittlung verworfen:

- In der Variante «Randlage strassenseitig» entsteht durch die Verschiebung der Gleisachsen ein aufwändiger Anschluss an das bestehende Depot, bei dem viel Abstellkapazität verloren geht. Es bliebe Platz für 26 Tramzüge. Im Rahmen einer Arealüberbauung könnten rund 55 Wohnungen realisiert werden, die alle im Süden der stark lärmbelasteten Hardturmstrasse ausgesetzt wären. Zusätzlich befände sich ein grosser Teil der Wohnungen im Verschattungsbereich der gegenüberliegenden Hochhäuser. Wegen des schlechten Verhältnisses von Nebennutzfläche zu Wohnfläche wäre eine solche Lösung kaum wirtschaftlich und für die Mieterinnen und Mieter zudem wenig attraktiv.
- In der Variante «Randlage flussseitig» kann das Gleislayout gut an die bestehende Struktur angeschlossen werden und es können 30 Trams abgestellt werden. Im Rahmen einer Arealüberbauung könnten rund 50 Wohnungen erstellt werden. Da an der Limmatseite im Brandfall durch die Feuerwehr nicht mit Leitern gerettet werden kann, müssten Sicherheitstreppehäuser vorgesehen werden, was die nutzbare Fläche einschränkt. Im Erdgeschoss könnten keine ausreichenden Flächen für Velo- und Kinderwagenabstellräume zur Verfügung gestellt werden. Diese Lösung weist ein schlechtes Verhältnis von Aufwand und Ertrag aus.

Die zwei verbleibenden Varianten wurden vertieft geprüft.

Testprojekte

Es wurde je ein so genanntes Testprojekt mit möglichen Grundrissaufteilungen erstellt, das eine Grobkostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 25 Prozent erlaubt.

Im Raumprogramm wurden jeweils Wohnungen sowie im Erdgeschoss Gewerbe- und Atelierflächen berücksichtigt. Die Verteilung der Wohnungsgrössen wurde analog zur geplanten kommunalen Wohnsiedlung Kronenwiese gewählt.

Das im Motionstext als mögliche Nutzung vorgeschlagene Altersheim wurde im Raumprogramm nicht berücksichtigt. Die städtischen Altersheime haben in absehbarer Zeit keinen Bedarf in Zürich-West angemeldet. Die örtlichen Gegebenheiten bezüglich Erschliessung, Nutzungsüberlagerung sind ungeeignet für eine Altersheimnutzung. Ein funktional, räumlich und wirtschaftlich überzeugendes Projekt für ein Altersheim an diesem Standort ist kaum möglich.

Im Hinblick auf die Frage der Erdgeschossnutzung hatte die Liegenschaftenverwaltung erstmals 2007 eine Standortanalyse veranlasst, welche die wirtschaftlichen Chancen von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen beurteilt. Die 2010 aktualisierte Studie stuft den Standort aus kommerzieller Sicht nach wie vor als eher problematisch ein. Ein grosses Handicap ist die fehlende Erschliessung für Anlieferung und Kundschaft, aber auch die niedrige Frequenz an Laufkundschaft auf dieser Strassenseite.

Anstelle von schwer vermietbaren Ladenflächen im Erdgeschoss soll die Depot-Fassade entlang der Hardturmstrasse attraktiv gestaltet werden.

Variante «Platte»

Mit einem dichten Stützenraster zwischen den Gleisen wird in dieser Variante eine lastverteilende Platte über dem Tramdepot angebracht. Damit können rund 5000 m² der 6900 m² grossen Dachfläche überbaut werden. Im Rahmen der Regelbauweise ist eine Überbauung von maximal vier, im Rahmen einer Arealüberbauung von maximal fünf zusätzlichen Vollgeschossen möglich. Die Abstellkapazität im Tramdepot wird durch das dichte Stützenraster im Halleninnern auf das für den VBZ-Betrieb nötige Minimum von 24 Tramzügen beschränkt.

Das Testprojekt umfasst 95 Wohnungen (20 2½-Zimmer-Wohnungen, 25 3½-Zimmer-Wohnungen, 40 4½-Zimmer-Wohnungen, 10 5½-Zimmer-Wohnungen) und eine vermietbare Fläche für Drittnutzungen von rund 500 m². Bei der Anordnung der Wohnungen muss auf die hohe Lärmbelastung speziell Rücksicht genommen werden. Durch Erfüllung bestimmter Voraussetzungen und die Installation einer kontrollierten Belüftung kann voraussichtlich die nötige Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) für ein Neubauprojekt erwirkt werden.

Die Erstellungskosten für das Testprojekt, bestehend aus Depot und Wohnbauten im Minergie-Standard, betragen Fr. 103 870 000.– (einschliesslich MwSt, Grobkostenschätzung mit Genauigkeit +/- 25 Prozent). Davon entfallen rund Fr. 51 750 000.– auf die Zusatznutzung.

Die Vorgaben gemäss der kantonalen Wohnbauförderungsverordnung (WBFV, OS 841.1) werden damit klar verfehlt. Die Grobkostenschätzung liegt um 34 Prozent über den Vorgaben der WBFV für die Erstellungskosten (einschliesslich 3 Prozent Zuschlag für Minergiestandard) und – bei Berücksichtigung des Landpreises mit 0 (Null) Franken – um 10 Prozent über den Vorgaben der WBFV für die Gesamtkosten.

Die aus den geschätzten Erstellungskosten abgeleiteten durchschnittlichen Mietzinse kämen bei diesem Projekt für eine 4½-Zimmer-Wohnung auf Fr. 2685.– (ausschliesslich Nebenkosten) zu liegen bzw. auf Fr. 3355.– bei Mehrkosten im Rahmen der Schätzgenauigkeit von 25 Prozent. Bei Abweichung von der Grobkostenschätzung von mehr als 25 Prozent nach oben und im Umfang von nicht eingerechneten Kostenpositionen wie beispielsweise dem Ausbau auf Minergie-P-Eco-Standard wäre die Miete entsprechend höher. Die Kosten für den Ersatzstandort der aufgehobenen Tramabstellplätze sind hierbei nicht berücksichtigt.

Variante «Separates Baufeld»

Im Gegensatz zum «Kleeblatt-Projekt» wird der Depotperimeter in dieser Variante gestaut und die Wendeschleife verschoben. So lässt sich auf einem separaten Baufeld ein statisch unabhängiges Wohnhochhaus erstellen. Lediglich die Tiefgarage muss unter beiden Bereichen hindurchgeführt werden. Die mögliche Abstelllänge im Tramdepot wird durch die Stauung deutlich kleiner, es kann noch eine Abstellkapazität von 25 Tramzügen bereitgestellt werden. Die Grundfläche für die Zusatznutzung beträgt rund 1300 m², weshalb eine Überbauung nur mit einem Hochhaus und Gestaltungsplan effizient möglich ist. Der Schattenwurf steht dabei dem Vorhaben nicht entgegen: Eine Grobermittlung zeigt, dass der an mittleren Wintertagen länger als zwei Stunden dauernde Schatten sich entweder auf den gleichen Bereich beschränkt wie bei einem Vergleichsprojekt gemäss BZO, oder dass er auf den nicht bebaubaren Bereich des Nachbargrundstücks fällt. Der Wipkingerpark auf der gegenüberliegenden Seite würde zwar zwischen 12 und 16 Uhr vom Schattenwurf des Hochhauses beeinträchtigt, aber an keiner Stelle über einen Zeitraum von mehr als zwei Stunden.

Das Testprojekt umfasst 168 Wohnungen (40 2½-Zimmer-Wohnungen, 40 3½-Zimmer-Wohnungen, 46 4½-Zimmer-Wohnungen, 42 5½-Zimmer-Wohnungen) verteilt auf 22 Vollgeschosse. In den ersten vier Geschossen sind zusätzlich Nebennutzflächen, Technikräume und ein kleiner Anteil vermietbarer Räume von rund 1000 m² möglich. Die Platzverhältnisse im Erdgeschoss sind sehr begrenzt.

Die Erstellungskosten für das Testprojekt mit Depot und Wohnbauten im Minergie-Standard

gemäss Grobkostenschätzung betragen Fr. 137 770 000.– (einschliesslich MwSt, Genauigkeit +/- 25 Prozent). Davon entfallen rund Fr. 85 450 000.– auf die Zusatznutzung.

Damit werden die Vorgaben für die maximalen Erstellungskosten gemäss der Wohnbauförderungsverordnung (WBFV, 841.1) um 22 Prozent überschritten, die WBFV-Vorgaben für die Gesamtkosten werden – bei Annahme eines Landpreises von 0 (Null) Franken – gerade noch eingehalten.

Die Grobkostenschätzung basiert auf einem Arbeitsstand des Testprojekts, in welchem die baurechtlichen Anforderungen zum Lärmschutz noch nicht vollständig eingehalten werden konnten. An der strassenseitigen südlichen Fassade sind die Immissionsgrenzwerte durchgehend überschritten, an den Seitenfassaden werden sie lediglich in den oberen Bereichen eingehalten. Es sind Wohnungsgrundrisse denkbar, bei denen alle Räume mit lärmempfindlicher Nutzung über Loggias belüftet werden könnten. Bei einer Abminderung von 5 dB durch eine Loggia an der Südfassade könnten ab dem 13. Stockwerk durchgehend Wohnungen gebaut werden. Darunter sind an der Südfassade und in den südlichen Bereichen der Seitenfassade nur betriebliche Nutzungen mit kontrollierter Belüftung möglich (z. B. ein Hotel).

Die erforderlichen Anpassungen für einen besseren Lärmschutz beeinflussen den zu erzielenden Wohnungssplit und Nutzungsmix. Die Grobkostenschätzung wäre entsprechend anzupassen.

Die aus den geschätzten Erstellungskosten abgeleiteten durchschnittlichen Mietzinse kämen bei diesem Projekt für eine 4½-Zimmer-Wohnung auf Fr. 2445.– (ausschliesslich Nebenkosten) zu liegen bzw. auf Fr. 3055.– bei Mehrkosten im Rahmen der Schätzgenauigkeit von 25 Prozent. Bei Abweichung von der Grobkostenschätzung von mehr als 25 Prozent nach oben wie beispielsweise dem Ausbau auf Minergie-P-Eco-Standard oder dem Ersatzstandort für die entfallenden Tramabstellplätze wäre die Miete entsprechend höher. Die Kosten für den Ersatzstandort der aufgehobenen Tramabstellplätze sind hierbei nicht berücksichtigt.

Beurteilung der Studienergebnisse

Die Machbarkeitsstudie zeigt mit den zwei Varianten «Platte» und «Separates Baufeld» grundsätzlich mögliche bauliche Lösungen mit attraktivem Potenzial für eine Wohnnutzung mit etwa 90 bis 150 Wohnungen über bzw. neben einem Depotneubau auf.

Die Grobkostenschätzungen aufgrund der beiden Testprojekte zeigen, dass die Vorgaben für die maximal zulässigen Erstellungskosten gemäss der Wohnbauförderungsverordnung (WBFV, 841.1) in beiden Projekten mit 34 Prozent («Platte») bzw. 22 Prozent («Separates Baufeld») deutlich verfehlt werden, die WBFV-Vorgaben für die Gesamtkosten werden – unter Berücksichtigung eines Landpreises von 0 (Null) Franken – ebenso um 10 Prozent überschritten («Platte») beziehungsweise nur knapp eingehalten («Separates Baufeld»). Dabei weisen die Grobkostenschätzungen nur eine Genauigkeit von +/- 25 Prozent auf und im Projekt «Separates Baufeld» sind zudem die baurechtlichen Anforderungen zum Lärmschutz noch nicht vollständig eingehalten. Realistischerweise muss davon ausgegangen werden, dass wegen der schwierigen Grundstückseigenschaften und der komplexen Aufgabenstellung aus der Kombination von Trambetrieb und Zusatznutzung eine Wohnüberbauung im Rahmen der Wohnbauförderung nicht möglich ist. Für die Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich ist das Erreichen der WBFV-Vorgaben eine Voraussetzung. Die Kosten, welche für den Bau der nötigen Wartungsinfrastruktur und Abstellgleise der Verkehrsbetriebe an einem Ersatzstandort anfallen, sind in der obigen Rechnung ebenfalls noch nicht berücksichtigt.

Unter diesen Voraussetzungen erachtet es der Stadtrat als unverantwortlich, in eine weitere Projektierung mit geschätzten Projektierungskosten von 13 Mio. Franken (Variante «Separates Baufeld», Projektierungskosten bis Objektkredit) einzutreten, da er das Risiko als zu hoch erachtet, dass erneut ein Projektabbruch wegen Verfehlen der Vorgaben für den gemeinnüt-

zigen Wohnungsbau erfolgen müsste.

Mögliche Ersatzstandorte für die Teilverlegung des Depots Hard

Seit mehr als 40 Jahren haben die VBZ kein neues Tramdepot und keine neuen Busgaragen mehr in Betrieb genommen, obwohl die Linienlänge und die Fahrgastzahlen im gleichen Zeitraum um rund 60 Prozent zugenommen haben. Die Abstellkapazitäten an den vorhandenen Standorten sind ausgeschöpft. Praktisch in allen Tramdepots müssen auch die Weichenanlagen und Wartungsgleise nachts zum Abstellen von Tramzügen genutzt werden, was bei Weichenstörungen negative betriebliche Auswirkungen und im Brandfall gravierende Schadensfolgen haben könnte.

Aufgrund der aktuellen Prognosen zur Siedlungsentwicklung der Stadt Zürich (+10 Prozent Einwohner bis 2020) bzw. der prognostizierten Nachfrageentwicklung der SBB für den S-Bahn- und Fernverkehr (S-Bahn + 40 Prozent bis 2020) erwarten die VBZ eine weiterhin markant steigende Nachfrage um mindestens 25 Prozent bis 2025. Mit der Netzentwicklungsstudie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» von 2006 zeigen die VBZ, wie sich das Linienangebot in der Stadt Zürich entwickeln soll, um diese Herausforderung zu bewältigen. Das Konzept wurde vom Stadtrat genehmigt und vom Regierungsrat am 17. Januar 2007 zur Kenntnis genommen.

Mit der Umsetzung der skizzierten Tramentwicklungsprojekte Tram Hardbrücke, Rosengarten-Tram und Tramtangente Süd, dem altersbedingten Ersatz der Trams vom Typ «Tram 2000» durch niederflurige 43-m-Gelenkzüge sowie dem nachfragegerechten Ausbau des bisherigen Angebots entsprechend der Mobilitätsstrategie und der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft wird der Abstellbedarf schrittweise weiter zunehmen. Insgesamt erwarten die VBZ eine Zunahme des Abstellbedarfs während der nächsten 20 Jahre von mindestens 35 Prozent. Währenddem die Angebotsentwicklung terminlich nur schwer abschätzbar ist, ist die Abstellkapazität in den bestehenden Tramdepots klar definiert. Ein Ausbau dieser Abstellkapazität kann nicht kontinuierlich, sondern nur etappenweise mit dem Bau neuer Anlagen erfolgen. Aufgabe der VBZ ist es, mit den vom ZVV zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln die erforderlichen Abstellanlagen rechtzeitig bereitzustellen und den erforderlichen Handlungsspielraum für kommende Entwicklungsschritte zu sichern.

Im Hinblick auf die Tramverbindung über die Hardbrücke und die neue Tramgeneration sind die VBZ bis 2016 auf zusätzliche Abstellgleise angewiesen. Auf dem Areal der Zentralwerkstatt in Altstetten besteht genügend Platz, um die bestehende Abstellanlage bedarfsgerecht zu erweitern und den Ersatz für die Teilverlegung des Depots Hard zugunsten einer Wohnnutzung bereitzustellen. Ein neues, grosses Tramdepot, das Depot an der Aargauerstrasse, wird so erst mit der Betriebsaufnahme des Rosengarten-Trams erforderlich.

Gegenüber einer Aufgabe des Depotstandorts Hard und dem Ersatz durch ein Depot Aargauerstrasse bietet diese Lösung gewichtige Vorteile:

- Der Ausbau der Abstellkapazität kann besser abgestimmt auf den langsam ansteigenden Abstellbedarf erfolgen; es muss kein teures grosses Depot «auf Vorrat» gebaut werden.
- Die betrieblich günstige Lage des Depots Hard kann weiterhin genutzt werden, die jährlich wiederkehrenden höheren Betriebskosten von etwa Fr. 800 000.– bei einer Verlegung in die Aargauerstrasse fallen weg bzw. fallen wesentlich geringer aus.
- Der Standort Aargauerstrasse kann vollständig zur Deckung des Abstellbedarfs aus den nach 2016 kommenden Ausbausritten im Tramnetz (Rosengarten-Tram, Tramtangente Süd) genutzt werden; es muss nur noch nach einem zusätzlichen Reservestandort im Raum Zürich Nord gesucht werden, anstatt nach zweien.
- Eine mögliche Überbauung mit Zusatznutzung am Standort Aargauerstrasse kann mit genügend Zeit sorgfältig geprüft werden.

Aus diesen Gründen bevorzugt auch der Zürcher Verkehrsverbund die Variante mit einem Ausbau der Zentralwerkstatt als erstem Schritt. Dieses Vorgehen wurde vom Verkehrsrat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Weiteres Vorgehen und Anträge

Die nochmalige sorgfältige Prüfung mit einer Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass eine Zusatznutzung auf dem Depotareal Hard bei einer Teilverlegung des heutigen Depotbetriebes grundsätzlich baulich machbar ist. Das fehlende Teilstück des Limmatuferweges kann ohne Auskragung in den Limmatraum erstellt werden.

Aufgrund der vorliegenden Grobkostenschätzung zeichnet sich allerdings bereits ab, dass unter Berücksichtigung der komplexen Anforderungen und der noch offenen Fragen die Vorgaben des gemeinnützigen Wohnungsbaus nicht eingehalten werden können. Die Forderungen der Dringlichen Motion, GR Nr. 2009/602, von Robert Schönbächler (CVP) vom 16. Dezember 2009 betreffend Wohnüberbauung/Altersheim auf dem VBZ-Areal Escher-Wyss sowie der Motion, GR Nr. 2002/493, von Joseph Köpfli und Rolf Naef (beide SP) vom 20. November 2002 betreffend Tramdepot Hard, Objektkredit für den kommunalen Wohnungsbau beim Areal, sind damit nicht erfüllbar.

Aufgrund des ausgewiesenen Bedarfs der VBZ und des nach 20-jähriger Planungszeit desolaten baulichen Zustands des heutigen Depots beabsichtigt der Stadtrat, die VBZ mit der Projektierung eines durchgehenden Limmatuferweges vom Ampèresteg zum Escher-Wyss-Platz und eines zweckmässigen, quartierverträglich gestalteten Depots am Standort Hard zu beauftragen. Die Investitionen für das neue Depot werden gemäss § 3 i.V.m. § 25 des Gesetzes über den Personenverkehr einschliesslich der Projektierungskosten über die Betriebsrechnung der Verkehrsbetriebe amortisiert und vom Zürcher Verkehrsverbund ersetzt.

Mit diesem Vorgehen wird das Anliegen der Motion, GR Nr. 2000/145, von Monika Spring-Gross (SP) und Katharina Prelicz-Huber (Grüne) vom 29. März 2000 betreffend Escher-Wyss-Quartier, Realisierung von Verbindungswegen, erfüllt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend Wohnüberbauung/Altersheim auf dem VBZ-Areal Escher-Wyss wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2009/602, von Robert Schönbächler (CVP) vom 16. Dezember 2009 betreffend Wohnüberbauung/Altersheim auf dem VBZ-Areal Escher-Wyss wird als nicht erfüllbar abgeschrieben.**
- 3. Auf den mit der Dringlichen Motion, GR Nr. 2006/185, der CVP-Fraktion betreffend VBZ-Depot Hard/Escher-Wyss, Verlegung, vom 17. Mai 2006 erteilten Auftrag, eine Vorlage zu unterbreiten, um das Tramdepot Hard an die Aargauerstrasse zu verlegen und das heutige Tramdepot Hard einer neuen Nutzung zuzuführen, wird verzichtet.**
- 4. Die Motion, GR Nr. 2006/185, der CVP-Fraktion betreffend VBZ-Depot Hard/Escher-Wyss, Verlegung, vom 17. Mai 2006 wird abgeschrieben.**
- 5. Die Motion, GR Nr. 2002/493, von Joseph Köpfli und Rolf Naef (beide SP) vom 20. November 2002 betreffend Tramdepot Hard, Objektkredit für den kommunalen Wohnungsbau beim Areal, wird als nicht erfüllbar abgeschrieben.**
- 6. Die Motion, GR Nr. 2000/145, von Monika Spring-Gross (SP) und Katharina Prelicz-Huber (Grüne) vom 29. März 2000 betreffend Escher-Wyss-Quartier, Realisierung von Verbindungswegen, wird als erfüllt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist den Vorstehern des Departements der Industriellen Betriebe, des Finanz- sowie des Hochbaudepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates
die Stadtpräsidentin
Corine Mauch
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy