

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 19. April 2013

### Liegenschaftsverwaltung und Verkehrsbetriebe; Teilersatz Tramdepot Hard mit neuer kommunaler Wohnsiedlung am Escher-Wyss-Platz, Industriequartier, Projektierungskredit

#### 1. Zweck der Vorlage

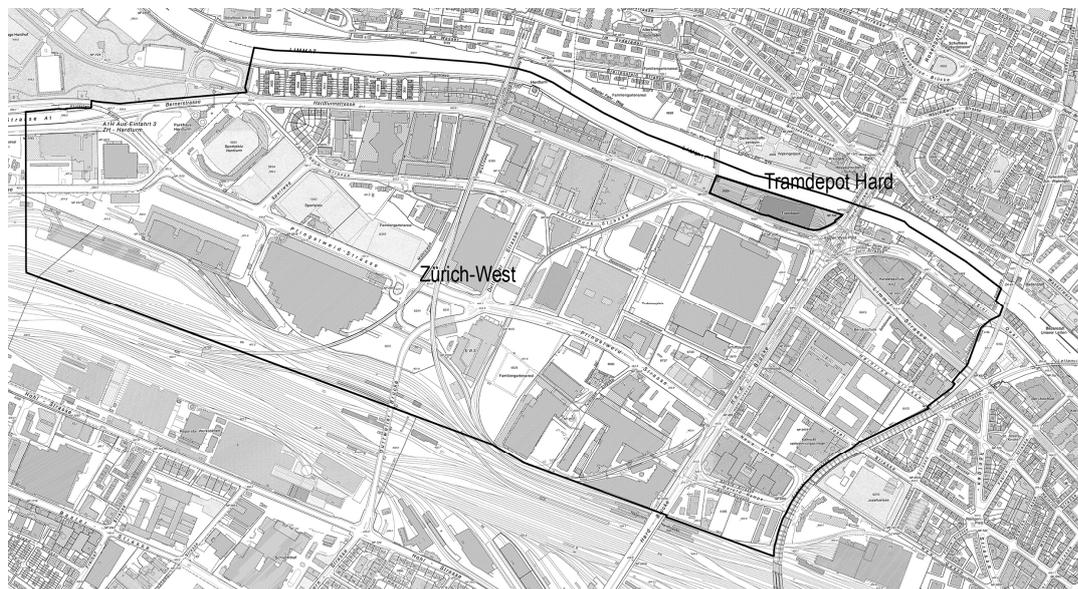
Gestützt auf die Motion, GR Nr. 2012/122, sollen auf dem Areal des Tramdepots Hard am Escher-Wyss-Platz der überalterte, nicht unter Denkmalschutz stehende Teil des Depots durch einen Neubau ersetzt, der geschützte Teil in das neue Depot einbezogen und über dem Depotneubau eine Wohnüberbauung geplant werden.

Zur Durchführung eines Projektwettbewerbs im selektiven Verfahren und zur Ausarbeitung eines Bauprojekts mit Kostenvoranschlag ist ein Projektierungskredit von 13,2 Millionen Franken zu bewilligen.

#### 2. Ausgangslage

##### 2.1 Standort Zürich-West

Das Gebiet Zürich-West war ursprünglich von überwiegend industriellen und gewerblichen Nutzungen geprägt. Heute ist die Transformation zu einem durchmischten urbanen Stadtteil in vollem Gange.



Gebiet Zürich-West (statistische Zone Escher-Wyss)

Das rund 1,3 km<sup>2</sup> grosse Gebiet ist wie folgt zониert:

	m <sup>2</sup>
Wohnzone / Quartiererhaltungszone	69 300
Zentrumszone, Kernzone	794 000
Industriezone	307 200
Freihaltezone, Gewässer	98 100
ZöBA, Reservezone	77 500
<b>Total</b>	<b>1 346 100</b>

Ende 2011 setzte sich die Wohnbevölkerung wie folgt zusammen:

Verheiratete mit Kindern	324
Verheiratete ohne Kinder	364
Alleinerziehende	121
Kinder	439
Einzelpersonen	1 881
<b>Total</b>	<b>3 129</b>

2012 publizierte Statistik Stadt Zürich Entwicklungsszenarien für die Wohnbevölkerung. Das mittlere Szenario rechnet von 2010 bis 2020 mit einem Zuwachs auf etwa 7200 Personen und bis 2025 mit einem solchen auf rund 7500 Personen.

Ende 2011 setzte sich der Wohnungsbestand in Zürich-West wie folgt zusammen:

<b>Eigentumsart</b>	<b>Anzahl Wohnungen</b>
Natürliche Personen	661
Gesellschaften	713
Vereine, Stiftungen	136
Baugenossenschaften	81
Stadt Zürich	77
Übrige	24
<b>Total</b>	<b>1 692</b>

Derzeit sind verschiedene Wohnbauprojekte in Entstehung. Die Stadt besitzt jedoch kaum Landreserven, die sie in absehbarer Zeit zur Durchmischung mit gemeinnützigen Wohnungen einsetzen könnte. Eine Ausnahme bildet die geplante Wohnsiedlung neben dem projektierten Stadion Hardturm mit rund 150 Wohnungen. Das erforderliche Land erwarb die Stadt 2010 von der Credit Suisse (CS), verbunden mit der Verpflichtung, auf dem Areal ein Sportstadion zu erstellen. Das restliche Land kann nun für eine kommunale Wohnsiedlung verwendet werden. Der Stadtrat hat dem Gemeinderat den erforderlichen Baukredit zuhanden der Stimmberechtigten beantragt (GR Nr. 2012/370).

Eine weitere Möglichkeit für gemeinnützigen Wohnungsbau bietet sich beim Areal Tramdepot Hard beim Escher-Wyss-Platz an. Allerdings sind hier bautechnische und wirtschaftliche Herausforderungen zu bewältigen, da das Depot beizubehalten ist und die Wohnungen statisch aufwendig über dem Depot platziert werden müssen.

## **2.2 Planungsgeschichte und neue Motion**

1989 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat den Projektierungskredit für einen Depotneubau anstelle des Flachdachanbaus. Das Vorhaben wurde jedoch wegen der damaligen wirtschaftlichen Lage nicht realisiert. Die benötigten zusätzlichen Fahrzeugabstellkapazitäten liessen sich 1993 durch eine offene Abstellanlage auf dem westlichen Grundstückteil provisorisch sicherstellen.

Es folgte die Planung der Depotsanierung in zwei Etappen. Die 1999 abgeschlossene erste Etappe umfasste im Wesentlichen die Instandsetzung des 1911 erstellten, schützenswerten östlichen Depothallenteils (ohne Betriebsräume) sowie der fünf integrierten Wohnhäuser. Letztere wurden dabei vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen bzw. an die Liegenschaftsverwaltung zur Bewirtschaftung übertragen.

Als zweite Etappe sollte der stark sanierungsbedürftige westliche Hallenteil durch einen erweiterten, auch die Freiluftabstellanlage umfassenden Neubau ersetzt werden. Angesichts der erheblichen baurechtlichen Nutzungsreserve, die das Depotareal aufweist, wurde gleichzeitig eine Zusatznutzung über der Depothalle geprüft. 2005 überwies der Gemeinderat dem Stadtrat eine von Josef Köpfli (SP) und Rolf Naef (SP) 2002 eingereichte Motion. Diese for-

derte im Sinne einer Doppelnutzung eine kommunale Wohnsiedlung unter Beibehaltung des Tramdepots.

2005 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die Erhöhung eines von ihm in eigener Zuständigkeit bewilligten Projektierungskredits von 1,9 auf 10,05 Millionen Franken (GR Nr. 2005/467). Geplant war der Ersatz der überalterten Depothalle und über dem Depot ein Hochhaus mit 148 Wohnungen (Liegenschaftsverwaltung), 55 Alterswohnungen (Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich) sowie ein Verwaltungsbau (Sozialzentrum, Kinderkrippe, Büros). Ausserdem unterbreitete der Stadtrat dem Gemeinderat den erforderlichen Gestaltungsplan (GR Nr. 2006/127).

Grundlage für den Antrag an den Gemeinderat bildete ein Vorprojekt mit einem markanten Hochhaus, das einen kleeblattförmigen Grundriss aufwies. Eine Beschwerde wegen Verstosses gegen das Submissionsrecht verzögerte die Behandlung der Vorlage im Gemeinderat längere Zeit. 2009 zog der Stadtrat die Weisung schliesslich zurück (GR Nr. 2006/127). Aufgrund der inzwischen aufgelaufenen Bauteuerung von rund 20 Prozent hatten sich deutlich höhere Erstellungskosten bzw. Wohnungsmieten ergeben. Diese waren für den gemeinnützigen Wohnungsbau und insbesondere für die Stiftung Alterswohnungen nicht sinnvoll bzw. zu hoch. Auch erwies sich der Schattenwurf des Hochhauses in der politischen Diskussion als problematisch.

2010 überwies der Gemeinderat dem Stadtrat eine im Wortlaut geänderte Motion von Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) und 17 Mitunterzeichnenden (GR Nr. 2009/602). Verlangt wurde eine gemischte Zusatznutzung auf einem separaten Baufeld *neben* dem Depot in Zusammenarbeit mit einer Baugenossenschaft. Angeregt wurden Alters- und Familienwohnungen, ein Altersheim sowie gewerbliche Nutzungen.

Am 11. April 2012 schrieb der Gemeinderat die Motion auf Antrag des Stadtrats ab. Zwar hatte eine Machbarkeitsstudie gezeigt, dass die Reduktion des Tramdepots für ein Hochhaus technisch machbar wäre, wenn für die VBZ durch den Ausbau auf dem Areal der Zentralwerkstätte im Quartier Altstetten Ersatz geschaffen würde, hingegen hätten sich die im gemeinnützigen Wohnungsbau geltenden kantonalen Kostenlimiten nicht einhalten lassen. Hinzu wären die Kosten für Wartungsinfrastruktur und Abstellgleise der VBZ am Ersatzstandort gekommen.

Im Rahmen einer Variantenstudie schätzte das Amt für Hochbauten die Kosten von etwa 95 realisierbaren Wohnungen auf einer Platte über dem neuen Depoteil. Es ging dabei von Gebäuden aus, welche die Höhe von 25 m ab gewachsenem Terrain (Strassenniveau) nicht überschreiten, um die für Hochhäuser geltenden erhöhten bzw. kostentreibenden Anforderungen zu vermeiden. Die Erstellungskosten dieser Häuser lagen 34 Prozent über den massgeblichen Kostenlimiten des gemeinnützigen Wohnungsbaus, selbst unter Annahme eines Landwerts von Null Franken immer noch 10 Prozent (Kostengenauigkeit +/-25 Prozent).

Am 11. April 2012 schrieb der Gemeinderat alle noch pendenten Vorstösse im Zusammenhang mit der Nutzung des Depotareals ab und überwies dem Stadtrat folgende Motion von CVP-, SP- und Grüne-Fraktion sowie 3 Mitunterzeichnenden (GR Nr. 2012/122):

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Projektierungskredit für einen Teilersatzbau des Tramdepots auf dem Areal Escher-Wyss und eine Wohnüberbauung auf der Grundlage der in der Weisung auf die Motion von Robert Schönbächler (2009/602) erwähnten Studienvarianten „Platte“ sowie eine Finanzierung der Wohnüberbauung vorzulegen, die unter Berücksichtigung einer Teilabschreibung der Kosten für die Gleisüberdeckung gemeinnützigen Wohnungsbau erlaubt.

Begründung:

Das Areal Escher-Wyss befindet sich an zentraler, verkehrsgünstiger Lage und gehört zu einer der wenigen städtischen „Brachen“ in Zürich West, die sich für den gemeinnützigen Wohnungsbau anbieten. Der Gemeinderat hat in der Vergangenheit mehrfach mit Vorstössen seinen Willen kundgetan, dass dieses Areal für den Wohnungsbau genutzt wird.

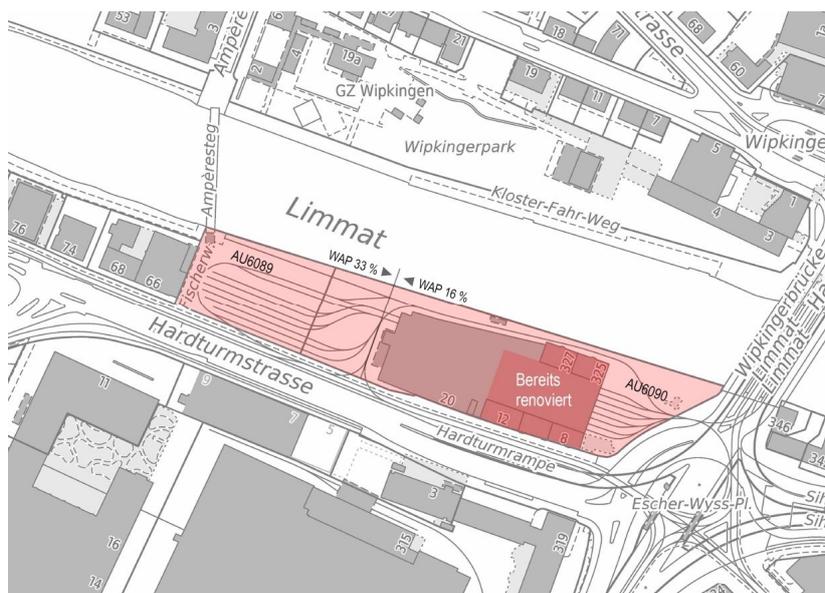
Mit der Weisung auf die Dringliche Motion von Robert Schönbächler (2009/209) hat der Stadtrat verschiedene Varianten untersucht, um auf dem Areal gemeinnützigen Wohnungsbau zu realisieren. Dabei ging der Stadtrat davon aus, dass aufgrund des bereits erfolgten und noch geplanten Ausbaus des Tramnetzes auf ein Volldepot am Standort Escher-Wyss nicht verzichtet werden kann. Die Variantenstudie hat ergeben, dass auf dem Areal gemeinnütziger Wohnungsbau in Kombination mit einem Neubau des Tramdepots grundsätzlich möglich ist, wenn die Wohnungen gemäss der Studienvariante „Platte“ über die Gleise gebaut und zusätzlich zu den Kosten der neu zu erstellenden tragfähigen Gleisüberdeckung ein im Detail noch zu ermittelnder Kostenanteil abgeschrieben wird.

### 2.3 Areal Tramdepot

Das Areal Depot Hard setzt sich aus den Parzellen Kat.-Nrn. AU6089 (3699 m<sup>2</sup>) und AU6090 (11 718 m<sup>2</sup>) zusammen. Es ist der Zone Z6 (Hochhausgebiet) mit einem Wohnanteil von 16 bzw. 33 Prozent zugeteilt.

Der historische Teil der Anlage besteht aus dem 1911 erstellten Tramdepot und den dazugehörigen Wohnhäusern Hardturmstrasse 8, 10, 12 und Hardstrasse 325 und 327 (ehemalige Angestelltenhäuser). Diese Bauten beruhen auf einem Entwurf des ehemaligen Stadtbaumeisters Friedrich W. Fissler. Der Gebäudekomplex wurde mit Stadtratsbeschluss vom 8. Februar 2006 unter Schutz gestellt.

Die westlichen Erweiterungsbauten, 1927 unter Stadtbaumeister Hermann Herter errichtet, wurden im selben Jahr aus dem Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte entlassen.



### 2.4 Strategische Bedeutung des Tramdepots Hard

Die Verkehrsbetriebe verfügen über die fünf Tramdepots Wollishofen, Kalkbreite, Oerlikon, Irchel und Hard. Das Tramdepot Hard ist mit einer nutzbaren Abstellgleislänge von 1580 m das drittgrösste Depot der VBZ und liegt betrieblich gesehen ausserordentlich günstig: In der Nähe des wichtigen Tramknotenpunkts Hauptbahnhof können heute die Tramlinien 4, 11, 13, 15 und 17 optimal in beide Fahrtrichtungen mit Fahrzeugen beschickt werden. Die Erhaltung dieses Standorts ist nicht zuletzt im Hinblick auf die geplante Tramlinie 8 «Tramverbindung Hardbrücke» wichtig.

Als Folge der langen Planungsgeschichte sind die Abstellanlagen und insbesondere der westliche Depottrakt 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.

Durch den längst fälligen Ersatzneubau soll nun ein zeitgemässes Tramdepot geschaffen werden. Der Neubau hat für die VBZ aus sicherheitstechnischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht hohe Dringlichkeit. Zudem sind im historischen Gebäudetrakt die Anlagen in stand zu stellen. Mit der realisierbaren Abstellfläche für 24 Tramzüge von 43 m Länge lassen sich die Bedürfnisse der Verkehrsbetriebe mittelfristig abdecken. Dies schliesst auch den kommenden Bedarf für die neue Tramverbindung Hardbrücke mit ein. Längerfristig kann der Standort der Zentralwerkstätte in Altstetten weiter ausgebaut werden, wie eine Machbarkeitsstudie von VBZ, Amt für Städtebau und Grün Stadt Zürich gezeigt hat.

### 3. Anforderungen und Raumprogramm Tramdepot VBZ

#### 3.1 Zielsetzung

Den VBZ soll mit dem Neubau ein Tramdepot zur Verfügung stehen, das am betrieblich idealen Standort beim Escher-Wyss-Platz wichtige bestehende und künftige Tramlinien optimal unterstützt. Dabei stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- Bau eines funktionalen, betrieblich optimierten Tramdepots mit Durchlaufbetrieb für die reguläre Abstellung von mindestens 24 Tramfahrzeugen der neuen Tramgeneration mit 43 m Länge unter Einbezug der Gleise im denkmalgeschützten östlichen Depottrakt
- Erfüllung der teilweise veränderten Unterhaltsanforderungen an die neuen, längeren Niederflurfahrzeuge (neue Tramgeneration mit 43 m Länge), die ab 2016 auf dem Streckennetz verkehren
- Einbezug der denkmalgeschützten Erdgeschossräume zur Schaffung von modernen, funktionalen Betriebsräumen sowie Einrichtungen für das Unterhalts-, Netzdienst-, Fahr- und Reinigungspersonal
- Bedarfsgerechtes Parkierungskonzept für Personenwagen, Dienstfahrzeuge, Motor- und Fahrräder
- Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz beim Bau und Betrieb der Bahn- und Gebäudetechnik

#### 3.2 Raumprogramm VBZ

Im neuen Tramdepot Hard sollen nebst einer Depotfläche von etwa 5650 m<sup>2</sup> mit einer Abstellkapazität für 24 Tramzüge auch 1600 m<sup>2</sup> Betriebs- und Diensträume, einschliesslich Gleichrichteranlage, zur Verfügung stehen. Die zu erfüllenden Anforderungen an das neue Areal Depot Hard sind sowohl betrieblicher als auch technischer Natur.

Zu den betrieblichen Anforderungen zählen der Personal- und Fahrzeugeinsatz, insbesondere das gesicherte Abstellen der Fahrzeuge, die Wagenübernahme bzw. Wagenabgabe durch die Fahrerin oder den Fahrer sowie die Personal- und Fahrzeugverwaltung.

Zu den technischen Anforderungen zählt der Unterhalt der Fahrzeuge wie Waschen, Besanden, Kontrolle / Inspektion und Innenreinigung. Weiter sind Einrichtungen für das Unterhalt-, Netzdienst-, Fahr- und Reinigungspersonal sowie 76 Betriebs-, Dienst- und Unterhaltsparkplätze vorzusehen:

Parkplatztyp	Anzahl	Bemerkungen
<b>Betriebsparkplätze</b>		
UB Betrieb – Tram (BT)	30	Anzahl ausfahrender Kurse am Morgen
UB Betrieb – Netz (BT)	30	Mitarbeiterinnen- / Mitarbeiterparkplätze
<b>Dienstparkplätze</b>		
UB Technik – Instandhaltung Tram (IH-Tram)	1	1 PW
UB Betrieb – Netz (BT)	10	9 PW in Nähe Lager, 1 Pikett-Fahrzeug
UB Betrieb – Clean-Team (CT)	2	1 PW, 1 PW-Anhänger
<b>Unterhaltsparkplätze</b>		
Parkplätze für Unterhalt	3	
<b>Totaler Parkplatzbedarf VBZ</b>	<b>76</b>	

In Zusammenhang mit dem Neubau müssen die Abstellhalle, der Nordflügel (Seite Limmat) und der Südflügel (Seite Hardturmstrasse) entsprechend den heutigen gesetzlichen Vorgaben und betrieblichen Anforderungen instandgesetzt und angepasst werden. Speziell sind die Schall- und Wärmeisolation sowie Sanitär- und Garderobenbereiche auf den neusten Stand zu bringen. Dafür ist ein sinnvolles Raumkonzept zu entwickeln. Im Nordflügel soll eine zusätzliche Nutzung der überhohen Räume im Einklang mit den denkmalpflegerischen Vorgaben geprüft werden.

Folgende Flächen sind für Depot und Betrieb vorzusehen:

Flächenbedarf Depot	etwa m <sup>2</sup>	etwa m <sup>2</sup>
Depot einschliesslich Besandung, Kommunikations- und Stellwerkraum		5650
Flächenbedarf Betrieb		
Büro- und Sitzungsräume	490	
Sozialräume	630	
Lagerräume	200	
Technikräume	280	1600
Flächenbedarf total		7250

#### 4. Kommunale Wohnsiedlung

Das Areal beim Escher-Wyss-Platz ist vom öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Der direkte Anstoss an die Limmat bzw. die Nähe zum Fluss-Erholungsraum tragen zur Attraktivität des Standorts bei. Umgekehrt ist das Grundstück einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt, der mit einem guten Überbauungskonzept zu begegnen ist.

2013 wird der Wettbewerb für ein neues Primarschulhaus Heinrichstrasse auf dem Schütze-Areal durchgeführt. Mit dessen Inbetriebnahme wird ab 2017 gerechnet.

Die Entwicklung von urbanen Wohnungstypen, die diese Rahmenbedingungen berücksichtigen und trotz der komplexen Ausgangslage Mietzinse ergeben, die im gemeinnützigen Wohnungsbau vertretbar sind, stellt eine grosse Herausforderung dar. Zwar liesse die Grundstückgrösse eine Arealüberbauung mit erhöhter Ausnützung i.S.v. Art. 8 der Bauordnung zu; um die Kosten in Grenzen zu halten, soll aber auf eine Ausschöpfung der Ausnützung, wie diese hier mit Hochhäusern möglich wäre, verzichtet werden. Wegen der erhöhten bautechnischen Anforderungen sind Hochhäuser teurer als konventionelle Gebäude. Ausserdem wäre mit einem unerwünschten Schattenwurf zu rechnen.

Die überwiesene Motion bezieht sich denn auch auf die vom Amt für Hochbauten ausgearbeitete Variante «Platte», wonach höchstens fünf zusätzliche Vollgeschosse bis zu einer maximalen Gebäudehöhe von 25 m realisiert werden sollen.

##### 4.1 Raumprogramm

Das Dach des Tramdepots umfasst 6900 m<sup>2</sup>. Die nicht von den Gebäuden beanspruchte Fläche soll der Überbauung als Aussenraum dienen.

Die Machbarkeitsstudie des AHB, die der Motion zugrunde liegt, zeigte eine realisierbare Variante mit rund 95 Wohnungen auf. Inzwischen haben die VBZ auf das limmatseitige Ausfahrgeleis aus dem Depot verzichtet, so dass die Platte über dem Depot auch in diesem Bereich voll überbaubar wird. Ausserdem ergab sich eine Lockerung der einschneidenden Lärmvorschriften. Während früher der Lärm bei offenem Fenster gemessen wurde und die kontrollierte Lüftung keine Berücksichtigung fand, müssen neu mindestens 50 Prozent der Räume auf der lärmabgewandten Seite angeordnet sein, was bei Gebäuden mit kontrollierten Lüftungen zu guten Lösungen führt, wie dies auch das Projekt der Wohnsiedlung neben dem Stadion gezeigt hat.

Diese beiden Effekte erlauben auch ein Überbauungskonzept in Form eines Blockrandes, was gegenüber der alten Machbarkeitsstudie die doppelte Anzahl Wohnungen erwarten lässt.

Mit Blick auf die Nachhaltigkeitsziele wird der Minergie-P-Eco-Standard angestrebt. Ausserdem sollen sich die Wohnungsgrössen an den Mindestflächen der Wohnbauförderung orientieren. Basierend auf der neuen Machbarkeitsstudie ist folgender Wohnungsschlüssel vorgehen:

	%	m <sup>2</sup>
2- und 2½-Zimmer-Wohnungen	etwa 18	55 / 60
3-Zimmer-Wohnungen	etwa 32	70
4- und 4½-Zimmer-Wohnungen	etwa 40	90 / 95
5½-Zimmer-Wohnungen	etwa 10	110

Der definitive Wohnungsschlüssel wird an das konkrete Projekt, das aus dem Wettbewerb hervorgeht, anzupassen sein. Mit Blick auf die Mietzinse wird das Wettbewerbsprogramm den Hinweis enthalten, möglichst wenig halbe Zimmer vorzusehen.

Im Gegensatz zu den betriebsnotwendigen Autoabstellplätzen der VBZ, die infolge Aufhebung der oberirdischen Abstellmöglichkeit in die neu zu erstellende Autogarage unter der Wendeschleife am westlichen Arealende verlegt werden müssen, soll auf Parkplätze für die Wohnungen verzichtet werden. Diese wären nicht zuletzt sehr kostspielig. Wegen der Gleisgruben für Wartungsarbeiten unter den Gleisen müsste eine Autogarage unter dem Depot entsprechend abgesenkt werden. Da dies wegen des hohen Grundwasserspiegels nicht zulässig ist, müsste die Gleisanlage um etwa 1 m angehoben werden, was wiederum zulasten der maximalen Bauhöhe von 25 m ginge. Eine oberirdische Anordnung von Parkplätzen fällt ebenfalls ausser Betracht, da der ebenerdige Aussenraum weitestgehend durch den Tramdepotbetrieb beansprucht wird. Aus diesem Grund soll grundsätzlich auf die Errichtung von Parkplätzen für die Wohnungen verzichtet werden.

Für Flächen einer Kinderbetreuungsstätte sieht die Schulraumplanung momentan keinen Bedarf.

## **5. Arealerschliessung und Limmatuferweg**

### **5.1 Arealerschliessung**

Hardturmstrasse und Escher-Wyss-Platz sind wichtige Elemente des kantonalen Hauptstrassennetzes. Das inzwischen realisierte Verkehrskonzept beim Escher-Wyss-Platz beschränkt die Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten vom Depotareal auf das Rechtseinbiegen und das Rechtsausfahren in die Hardturmstrasse. Bedingt durch die Verflechtung von Hardturmstrasse und Rampe auf die Hardbrücke ist die Ein- / Ausfahrt im westlichen Grundstücksbereich anzuordnen. Die interne Grundstückerschliessung muss auf dem Areal gelöst werden.

### **5.2 Limmatuferweg**

Der Escher-Wyss-Platz wird trotz Aufwertung im Rahmen der Hardbrückensanierung und der neuen Verkehrsführung auch künftig stark vom motorisierten und öffentlichen Verkehr geprägt sein. Das Depotareal kann aber einen Beitrag an eine bessere Vernetzung der Freiräume sowie eine Stärkung des Fahrrad- und Zufussgehendennetzes leisten.

Die Fuss- und Radwegverbindung entlang der Limmat ist im kantonalen Richtplan eingetragen, endet aber westlich des Tramdepots. Nachdem das vorausgegangene Projekt für eine Zusatznutzung auf dem Areal («Kleeblatt»-Hochhaus) nicht weiterverfolgt wurde, sistierte das Tiefbauamt das Uferwegprojekt. Es soll nun im Abschnitt Ampèresteg–Dammweg wieder aufgenommen und eine separate Vorlage ausgearbeitet werden.

Gemäss Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) ist eine Ausnahmegewilligung für die seinerzeit vorgesehene Auskragung des Uferwegs in den Gewässerraum entlang des Depots nicht mehr möglich. Die VBZ haben sich deshalb bereit erklärt, auf das Umfahrungs-gleis im Bereich des Limmatuferwegs zu verzichten und eine betriebliche Lösung innerhalb des Depots zu wählen, so dass der Uferweg über das Areal des Depots geführt werden kann.

## 6. Investitionsvolumen

### 6.1 Grobkostenschätzung

Sowohl die frühere als auch die jetzige Grobkostenschätzung basieren auf Annahmen, denen noch kein Projekt zugrunde liegt und eine Kostengenauigkeit von +/-25 Prozent aufweisen. Die erwähnte Machbarkeitsstudie rechnet für das Depot und 184 Wohnungen mit Gesamterstellungskosten von rund 147,9 Millionen Franken (ohne Reserve-Zuschlag, Kostengenauigkeit +/-25 Prozent).

Eine zuverlässige Kostenermittlung wird erst nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens bzw. nach anschliessender Projektierung möglich sein.

### 6.2 Kostenanteil Tramdepot, Finanzierung

Der Anteil VBZ an den geschätzten Erstellungskosten setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
Tramdepot		
Serviceräume Neubau	4 194 000	
Serviceräume Umbau	2 290 000	
Halle und Gleisbau	45 620 000	
Umgebung	695 000	52 799 000
Abgrenzung Depot – Wohnsiedlung		
50 % Anteil Seitenwände	711 000	
25 % Anteil Decke über Halle	1 063 000	
20 % Anteil Dachplattenbegrünung	299 000	2 073 000
Fahrzeug-Einstellhalle		4 020 000
<b>Total Anteil VBZ</b> (einschliesslich MWST, ohne Reserve-Zuschlag)		<b>58 892 000</b>

Die Ausgaben dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbundes. Sie werden gemäss § 25 Abs. 1 i.V.m. § 3 Personenverkehrsgesetz (PVG, LS 740.1) vom Zürcher Verkehrsverbund im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den Verkehrsbetrieben ersetzt. Voraussetzung ist eine entsprechende Kostengutsprache durch den Verkehrsrat. Dieser wird bei Vorliegen des definitiven Bauprojekts und nach der Bewilligung durch die zuständigen städtischen Instanzen über das Vorhaben befinden.

Der geschätzte Kostenanteil der VBZ ist bereits in der vom Verkehrsrat genehmigten Investitionsplanung der Verkehrsbetriebe enthalten.

### 6.3 Kostenanteil Wohnungsbau, Finanzierung

Der Anteil an den geschätzten Erstellungskosten setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
Wohnsiedlung		
Wohnüberbauung auf Platte	68 022 000	
Anteil Wohnen unter Platte (Treppenhäuser usw.)	15 004 500	
Umgebung EG	178 000	
Anteil Dachplattengestaltung	1 197 500	84 402 000
Abgrenzung Depot – Wohnsiedlung		
75 % Anteil Dach über Halle, 80 % Anteil Stützen, 80 % Anteil Funda- tionen, 20 % Anteil Altlasten unter Fussabdruck Halle		4 585 000
<b>Total Anteil Wohnen</b> (einschliesslich MWST, ohne Reserve-Zuschlag)		<b>88 987 000</b>

Die Ausnutzungsreserve über dem Depot weist einen Buchwert von Null Franken auf. Ausgehend von der Überbauungsvariante mit 184 Wohnungen und den maximal zulässigen Erstellungskosten gemäss Wohnbauförderungsverordnung ergibt sich ein Landwert von 13 442 000 Franken (freitragender Wohnungsbau). Dieser wird der Wohnsiedlung als Buchwert angerechnet und fällt der Stadt als Buchgewinn an. Der Berechnung liegen die «Richtlinien für die Anrechnung von Land beim Wohnungsbau auf städtischen Grundstücken» (STRB 3251/1965) zugrunde, die auch bei der Landabgabe an Baugenossenschaften gelten. Unter Berücksichtigung dieses Landwerts ergibt sich folgendes Finanzierungsmodell:

	Fr.
Geschätzte Erstellungskosten (+/-25 %)	88 987 000
Zulässige Erstellungskosten (Wohnbauförderungsverordnung)	-70 571 000
Überschliessende Investition	18 416 000
Finanzierung aus Buchgewinn Landwert	-13 442 000
Abschreibung	4 974 000

Unter Einrechnung des für Neubauten üblichen Zuschlags von rund 10 Prozent für Unvorhergesehenes und Ungenauigkeit der Berechnungsgrundlagen ergäben sich Erstellungskosten von 97,9 Millionen Franken. Diese lägen um 27,3 Millionen Franken über der zulässigen Investition gemäss Wohnbauförderung und würden nach Abzug des Landwerts eine Abschreibung von 13,9 Millionen Franken ergeben.

Mit Ausnahme der Abschreibung belastet die Investition für die Wohnüberbauung den Steuerehaushalt nicht. Die Wohnsiedlung wird im geschlossenen Rechnungskreis 2031, Wohnsiedlungen, und damit im Verwaltungsvermögen geführt und selbsttragend über die Mietzinseinnahmen finanziert.

#### 6.4 Mietzins

Die Mietzinse werden nach den Grundsätzen der Kostenmiete gemäss kantonalen Wohnbauförderungsverordnung auf der Basis der maximal zulässigen Investition berechnet. Bei einem hypothekarischen Referenzzinssatz von aktuell 2,25 Prozent zur Verzinsung der Anlagekosten und einer Bewirtschaftungsquote von 3,25 Prozent vom voraussichtlichen Gebäudeversicherungswert ergeben sich folgende kostendeckenden Netto-Mietzinse:

	Wohnfläche etwa in m <sup>2</sup>	Ø Netto-Mietzins Fr. / Monat (freitragend)	Ø Netto-Mietzins Fr. / Monat (subventioniert) <sup>1</sup>
2-Zimmer-Wohnung	55	1730	1470
2,5-Zimmer-Wohnung	60	1830	1550
3-Zimmer-Wohnung	70	2010	1700
4-Zimmer-Wohnung	90	2370	2010
4,5-Zimmer-Wohnung	95	2460	2090
5,5-Zimmer-Wohnung	110	2730	2320

<sup>1</sup> Unter Berücksichtigung des tieferen Landwerts für den subventionierten Wohnungsbau

Diese Mieten liegen über dem üblichen Niveau für Wohnungen im gemeinnützigen Wohnungsbau. So wird beispielsweise für eine freitragende 4,5-Zimmer-Wohnung in der geplanten Wohnsiedlung Kronenwiese, Unterstrass (Hanglage, Überbauung Zivilschutzanlage), mit gleich grosser Wohnfläche 2080.– Franken monatlich gerechnet und für jene in der projektierten Wohnsiedlung Hornbach (Riesbach) mit 1900.– Franken (Referenzzinssatz 2,25 Prozent).

Dies ist auf folgenden Mechanismus zurückzuführen: Die Mietzinzberechnung beim Tramdepot Hard geht einerseits von den maximal zulässigen Erstellungskosten gemäss Wohnbauförderungsverordnung aus. Die überschliessende Investition soll wie erwähnt abgeschrieben werden. Dies verringert zunächst die Kapitalkosten.

Andererseits fließen die Bewirtschaftungskosten (Unterhalt, Rückstellungen usw.) in die Kalkulation ein. Berechnungsbasis hierfür bildet die vom oben geschilderten Vorgang unberührte Bausubstanz bzw. der Gebäudeversicherungswert. Letzterer liegt wegen der anforderungsreichen Bauweise über dem Depot bei hohen 91 Millionen Franken (einschliesslich Einzelbaukostenzuschlag im Schadenfall gemäss Gebäudeversicherung).

Trotz der höheren Mieten unterstützt der Stadtrat den Wohnungsbau über dem Tramdepot. Es sei daran erinnert, dass die Stimmberechtigten am 27. November 2011 einen wohnpolitischen Grundsatzartikel beschlossen haben, wonach der Bestand an Mietwohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Trägern bis 2050 auf einen Drittel des Gesamtbestandes in der Stadt Zürich angehoben werden soll (Artikel 2<sup>quinquies</sup> Gemeindeordnung). Da es sich hierbei um ein überaus ambitioniertes Ziel handelt, über deren Erreichung der Stadtrat dem Gemeinderat alle vier Jahre Bericht zu erstatten hat, soll vom Wohnraumpotenzial auf dem Depotareal Gebrauch gemacht werden.

### *Subventionierung*

Üblicherweise würde zur Förderung der sozialen Durchmischung ein Drittel der Wohnungen aus dem von den Stimmberechtigten 2011 bewilligten Rahmenkredit (Wohnbauaktion) sowie mit Mitteln des Kantons subventioniert.

Im vorliegenden Fall lägen die vergünstigten Mietzinse jedoch immer noch zu hoch für den in Betracht kommenden Personenkreis mit tiefen Einkommen. Im subventionierten Wohnungsbau gelten zwingende Einkommens- und Vermögensgrenzen, die nicht überschritten werden können. So darf derzeit das steuerbare Einkommen einer Familie mit einem oder mehr Kindern bei der Vermietung maximal 59 300.– Franken betragen. Eine Familie mit zwei Kindern in dieser Einkommenskategorie müsste somit für eine 4,5-Zimmer-Wohnung einen Nettomietzins von 2100.– Franken aufbringen können. Auf die Subventionierung eines Anteils der Wohnungen soll deshalb ausnahmsweise verzichtet werden.

## **7. Projektwettbewerb und Projektierungskosten**

Wegen der exponierten Lage des Areals sollen Tramdepot und Wohnüberbauung städtebaulich und architektonisch vorbildlich sein. Das Projekt soll unter der Leitung des Amts für Hochbauten durch einen Architekturwettbewerb im selektiven Verfahren (Präqualifikation) ermittelt werden. Damit lässt sich aus einer grösseren Zahl von Lösungsvorschlägen ein optimales Projekt auswählen.

Es werden Wohnungen angestrebt, die einen hohen Gebrauchswert für Familien und andere Haushaltformen aufweisen. Die Wohnflächen orientieren sich an den Mindestflächen der Wohnbauförderungsverordnung und sollen gute und interessante Grundrisse aufweisen. In den kleineren Wohnungen mit bis zu drei Zimmern wird auf eine zweite Nasszelle verzichtet.

Die Ziele einer nachhaltigen Bauweise, wie langfristige Werterhaltung, tiefe Unterhaltskosten, tiefer Energieverbrauch, Nutzung erneuerbarer Energiequellen (Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft) sind zu berücksichtigen.

Für die Durchführung des Projektwettbewerbs und die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit Kostenvoranschlag ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

	Fr.
Wettbewerbsverfahren	842 000
Architekturleistungen	4 930 000
BauingenieurInnenleistungen	1 558 000
ElektroingenieurInnenleistungen	347 000
HLKS-IngenieurInnenleistungen	744 000
Landschaftsarchitekturleistungen	560 000
Baugrunduntersuchung / Geologie	161 000
Aufnahmen / Vermessung	161 000
Bauphysik / Akustik	149 000

Spezialistinnen und Spezialisten	318 000
Strategische Planung / Machbarkeitsstudie	322 000
Projektmanagement	845 000
Nebenkosten	1 240 000
Reserve / Rundung	<u>1 023 000</u>
<b>Gesamtkosten (einschliesslich MWST)</b>	<b>13 200 000</b>

Die Projektierungskosten werden einstweilen dem Rechnungskreis 2026, Baulandreserven, belastet und mit dem Objektkredit auf Verkehrsbetriebe und Liegenschaftenverwaltung umgelegt. Die Wettbewerbskosten sind im Voranschlag 2013 eingestellt.

## **8. Termine**

Der Projektwettbewerb wird 2013 im Anschluss an die Bewilligung des Projektierungskredits durch den Gemeinderat durchgeführt. Mit der Baubewilligung ist voraussichtlich Mitte 2016 zu rechnen. Anfang 2017 soll mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Fertigstellung des neuen Tramdepots Hard mit Zusatznutzung ist Ende 2019 geplant.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Zur Durchführung eines Projektwettbewerbs und die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit Kostenvoranschlag für den Teilersatz des Tramdepots Hard und einer kommunalen Wohnsiedlung über dem Depot am Escher-Wyss-Platz, Industriequartier, wird ein Projektierungskredit von 13 200 000 Franken bewilligt.**

**Unter Ausschluss des Referendums:**

- 2. Die Motion von CVP-, SP- und Grüne-Fraktion sowie 3 Mitunterzeichnenden vom 21. März 2012 (GR Nr. 2012/122) betreffend Projektierungskredit für den Teilersatz des Tramdepots Hard und die Erstellung einer Wohnüberbauung wird als erledigt abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat wird den Vorstehenden des Finanz-, des Hochbaudepartements und des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**