

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

02.07.2003

2003/116

Am 26. März 2003 reichten die Gemeinderäte Emil Seliner (SP) und Robert Schönbächler (CVP) folgende Motion GR Nr. 2003/116 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, um auf dem Kalkbreiteareal, über den projektierten Tramgeleisen, im Sinne einer wirtschaftlichen Doppelnutzung kommunale, allenfalls gemeinnützige Wohn- und Gewerbebauten zu erstellen. Dabei ist den Bedürfnissen des Quartiers besondere Beachtung zu schenken.

Begründung:

Dem Vernehmen nach beabsichtigen die VBZ auf dem Kalkbreiteareal die bestehenden Tramgeleise aufzuheben und durch ein neues Geleisekonzept zu ersetzen. Dazu sollen bestehende Bauten an der Kalkbreitestrasse abgebrochen und etwa 1000 m² Bauland an der Badener Strasse neu überbaut werden.

Die Gesamtfläche auf dem Kalkbreiteareal beträgt 6700 m² und weist einen Verkehrswert von mindestens 5 Mio. Franken auf. Der Buchwert beträgt jedoch nur Fr. 31 039.-- (Antwort Schriftliche Anfrage vom 27. Mai 1998 Seliner/Keller).

Mit dem vorgesehenen Geleiseprojekt wird dieses wertvolle Bauland unwirtschaftlich, mit völlig ungenügender Wertschöpfung genutzt. Mit einer Doppelnutzung könnte der Landanteil praktisch zum Nulltarif in eine Überbauung eingebracht werden. Die Kosten für den notwendigen Geleisedeckel können damit finanziert werden.

Bei dieser einmaligen Gelegenheit könnte günstiger Wohn- und Gewerbebaum zur Verfügung gestellt werden, was in der Stadt Zürich einem dringenden Bedürfnis entspricht.

Zudem ermöglicht die kürzlich erfolgte Entlassung des "Rosengarten" aus dem Inventar der Schutzobjekte neue städtebauliche Akzentsetzungen und die Schaffung neuer Identitäten. Diese können durch eine Überdeckung noch verstärkt werden.

Mit einer Überdeckung können die nächtlichen Lärmbeeinträchtigungen durch die Rangierarbeiten der VBZ entfallen. Es könnte Grünraum gestaltet und Kinderspielplätze errichtet werden, die Voraussetzung für eine familienfreundliche Überbauung sind. Ohne Überdeckung können diese Probleme nicht gelöst werden.

Zusätzlich würde das heute stark belastete Wohnumfeld der gesamten umliegenden Gegend wesentlich aufgewertet und die vom Gemeinderat am 25. Januar 1978 angenommene Volksinitiative könnte teilweise erfüllt werden.

Diese Möglichkeiten sollten sofort, vor dem Baubeginn der Geleisearbeiten, geklärt werden, ansonsten eine gute Lösung auf unabsehbare Zeit verbaut würde.

Gemäss Art. 91 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Gemeinderates hat der Stadtrat innerhalb von 6 Monaten nach der Einreichung eine schriftliche Begründung abzugeben, wenn er die Entgegennahme einer Motion ablehnt oder die Umwandlung in ein Postulat beantragt.

Gemeinderat Emil Seliner hat am 20. November 2002 eine Motion mit gleicher Zielsetzung eingereicht. Jene verlangte eine Überbauung des Kalkbreiteareals im Rahmen des kommunalen Wohnungsbaus, die vorliegende Motion fordert, es seien "kommunale, allenfalls gemeinnützige Wohn- und Gewerbebauten" zu erstellen. Da in beiden Fällen die gleichen grundsätzlichen Überlegungen zu machen sind, nimmt der Stadtrat zu beiden Motionen praktisch gleichlautend Stellung.

Das Kalkbreiteareal, begrenzt durch Kalkbreitestrasse, Seebahngraben und Badener Strasse, ist rund 6700 m² gross und wurde mit der letzten Revision der Bau- und Zonenordnung der fünfgeschossigen Quartiererhaltungszone mit einem Wohnanteil von 60 Prozent sowie zusätzlich einem Hochhausgebiet zugeteilt. Es dient hauptsächlich den VBZ als Abstellanlage für Tramzüge.

Der Gemeinderat hat am 23. Januar 1978 eine von der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4 eingereichte Volksinitiative angenommen (fakultatives Referendum), mit welcher verlangt wurde, das Areal für den kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen, sobald es von den VBZ nicht mehr benötigt werde.

Inzwischen hat sich gezeigt, dass die Abstellanlage, die zusammen mit dem benachbarten Depot Elisabethenstrasse eine betriebliche Einheit bildet, eine wichtige Funktion einnimmt und erhalten bleiben muss. Von Bedeutung ist auch die in der Gleisanlage enthaltene Wendemöglichkeit für die in der Badener Strasse verkehrenden Kursfahrzeuge. Untersuchungen über alternative Standorte für eine Abstellanlage zeigten, dass die jetzige Anlage nach wie vor die wirtschaftlichste Lösung darstellt. Zu lange Anfahrtswege sowie nicht optimale Ersatzgrundstücke, die erst noch teuer beschafft werden müssten, sprachen gegen eine Alternative. Bekanntlich sind die VBZ durch die Liberalisierung des Marktes im öffentlichen Verkehr insbesondere im operativen Bereich auf effiziente und konzentrierte Lösungen angewiesen.

Die VBZ planen, die nicht länger aufschiebbare Erneuerung der Gleiserneuerung ab Sommer 2003 durchzuführen. Gegen die Anwendung des vereinfachten eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens durch den Bund ist jedoch Einsprache erhoben worden, so dass mit einer Verzögerung zu rechnen ist.

Das Projekt sieht eine Neuordnung der Gleise vor, was die Schaffung eines Baubereichs von rund 2000 m² entlang der Badener Strasse für eine künftige Überbauung erlaubt. Auf diesem Baubereich befindet sich unter anderem das ehemalige Restaurantgebäude "Rosengarten", Kalkbreitestrasse 2, dessen Abbruch mit einer Ende 2000 eingereichten, von 1000 Personen unterzeichneten Petition verlangt worden war. Nach Vornahme der denkmalpflegerischen Abklärungen beschloss der Stadtrat am 12. März 2003, das Gebäude nicht unter Schutz zu stellen und aus dem Inventar der schützenswerten Bauten zu entlassen. Dagegen ist jedoch ein Rekurs eingereicht worden.

Die Motionäre gehen davon aus, dass das Kalkbreiteareal einen tiefen Buchwert aufweise und daher günstige Wohn- und Geschäftsräume erstellt werden können. Letzteres trifft leider nicht zu. Zwar handelt es sich beim Land mit der Gleisanlage um solches im Verwaltungsvermögen mit einem nicht ins Gewicht fallenden (Rest-)buchwert, und auch die zum Finanzvermögen gehörende Fläche von rund 1000 m² (Rosengarten-Gebäude und Parkplatz) weist mit Fr. 1400.-- pro m² einen Buchwert auf, der eine Überbauung durchaus ermöglichen würde. Ausschlaggebend sind aber die ausserordentlich hohen Investitionen für eine Gleisüberdeckung, die Voraussetzung für eine Bebauung des Gesamtareals wäre.

Zur Klärung der städtebaulichen Möglichkeiten hat das Amt für Städtebau eine Studie mit mehreren Überbauungsvarianten ausarbeiten lassen. Die Resultate wurden auch dem Baukollegium vorgelegt und in der Stadtentwicklungskommission präsentiert. Dabei haben sich aus städtebaulicher Sicht zwei Überbaumungsmuster als zweckmässig herausgeschält: Einerseits eine flächige Gesamtüberbauung des Areals auf einem Deckel über der Abstellanlage, wie sie den Motionären vorschwebt, und andererseits ein Längsbau an der Badener Strasse mit Turm im Bereich Kalkbreitestrasse, wie sie dem vom Stadtrat verabschiedeten Projektkonzept zugrunde liegt.

Beide Ansätze lassen zwar eine ähnliche Ausnützung von etwa 175 bis 180 Prozent zu. Hingegen hat sich gezeigt, dass mit der Gleisüberdeckung keine wirtschaftlich tragbare Lösung möglich ist. Aufgrund von Erfahrungen bei anderen Gleisüberdeckungen (Wipkingen, Eurogate, frühere Studien Seebahneinschnitt) dürfte mit Kosten von etwa Fr. 2000.-- pro m² zu rechnen sein. Das rührt daher, dass aus Sicherheitsgründen (Entgleisungen) an die Primärstruktur sehr hohe statische Anforderungen gestellt werden. Die genannten Kosten berücksichtigen nebst der Plattformerstellung unter anderem die komplexe Erschliessung der Wohn- und Geschäftsräume, die Platzierung von fehlenden Keller- und Nebenräumen in den Obergeschossen sowie die nicht zu unterschätzenden Investitionen zur Vermeidung der Schallübertragungen von den Gleisanlagen auf die Wohnungen.

Demgegenüber kann ein Längsbau an der Badener Strasse in üblicher Bauweise erstellt werden und erzeugt daher keine zusätzlichen Landkosten, was Voraussetzung zur Erreichung einer wirtschaftlich tragbaren Lösung ist. Das Anliegen der Motionäre, auf dem

Kalkbreiteareal günstigen Wohn- und Gewerberaum zu erstellen, könnte daher nur mit dieser Variante erreicht werden.

Ein weiterer Vorteil ist, dass die Realisierung von Gleisanlage und Überbauung getrennt möglich ist und keine Vorinvestitionen nötig sind, was sich erfahrungsgemäss ebenfalls auf der Kostenseite positiv niederschlägt.

Aus städtebaulicher Sicht trägt die Randbebauung zur Belebung der Badener Strasse zweifellos wesentlich bei. Ferner wird an diesem städtebaulich wichtigen Ort eine sehr prägnante architektonische Lösung angestrebt, so dass auch aus dieser Sicht eine flächige Gesamtüberbauung keinen Gewinn darstellt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine kostspielige Gleisüberdeckung die mit der Motion angestrebte Erstellung von günstigem Wohn- und Geschäftsraum nicht erlaubt. Diese Erkenntnis bewog den Stadtrat, dem Gleisbauprojekt der VBZ zuzustimmen.

Nach Abschluss des Einspracheverfahrens betreffend Gleiserneuerung sowie Erledigung des Rekurses gegen die Entlassung des ehemaligen Restaurants Rosengarten aus dem Inventar der schützenswerten Bauten wird aller Voraussicht nach ein 2000 m² grosses Baufeld entlang der Badener Strasse zur Verfügung stehen. Angesichts der Umschliessung durch stark frequentierte Verkehrsachsen wie von SBB sowie Seebahn-, Badener- und Kalkbreitestrasse dürften allerdings eher Geschäftsnutzungen im Vordergrund stehen, was wegen des heute vorgeschriebenen Wohnanteils allerdings einen Gestaltungsplan erfordern wird. Da sich die Parzelle somit weder für den kommunalen noch den genossenschaftlichen Wohnungsbau gut eignet, wird ein Verkauf des Landes - verbunden mit einem entsprechenden Buchgewinn - zu prüfen sein.

Der Stadtrat lehnt die Motion aus den erwähnten Gründen ab. Er ist aber bereit, den Vorstoss in Form eines Postulats entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. Martin Brunner