

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat

Volksinitiative für Wohnungsbau auf dem Areal des Tramdepots Kalkbreite, Quartier Aussersihl

Der Gemeinderat überwies dem Stadtrat am 22. Oktober 1975 die folgende, in die Befugnis der Gemeinde fallende Volksinitiative der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4:

«Der Stadtrat wird ersucht, das Areal des alten Tramdepots Kalkbreite, sobald es von der VBZ nicht mehr benötigt wird, dem kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbau zu tragbaren Mietzinsen zur Verfügung zu stellen. Die zugelassene Ausnützung soll dabei die bei Beginn der Unterschriftensammlung gültige nicht übersteigen. Es sind nur industrielle, gewerbliche oder Dienstleistungsbetriebe zuzulassen, die der Versorgung des Quartiers dienen. Die Anzahl Kleinwohnungen (mit zwei oder weniger Zimmern) soll 30 % der Gesamtzahl nicht übersteigen.»

Begründung:

Die Bevölkerungszahl im Kreis 4 geht stark zurück; besonders hoch ist die Abnahmequote mit über 4 % jährlich im angrenzenden Langstrassequartier, das von der Citybildung sehr gefährdet ist. Dieser Entwicklung muss nicht nur mit Wohnschutz, sondern vor allem mit dem Bau preisgünstiger Wohnungen Einhalt geboten werden. Eine gute Möglichkeit dazu bietet das zwischen Badenerstrasse, Kalkbreitestrasse und SBB-Geleise gelegene Tramdepotareal. Aus der Weisung Nr. 595 des Stadtrates vom 6. Februar 1974 betreffend die Sonderbauordnung für das Gebiet Kalkbreite geht hervor, dass die VBZ dieses Areal nicht mehr lange für ihren Betrieb benötigen. In Verhandlungen mit den SBB könnte der Stadtrat zudem abklären, ob sich durch eine Ueberdeckung der Bahngeleise zusätzliches Areal gewinnen und in die Ueberbauung einbeziehen liesse. Durch eine Erhöhung der Ausnützungsziffer und der damit verbundenen Steigerung der Bodenpreise wird der Bau von Wohnungen zu tragbaren Mietzinsen verunmöglicht. Zudem treibt eine Aufzoning infolge der Lagerente die Grundstückspreise in den umliegenden Quartieren in die Höhe und bewirkt damit eine weitere Wohnraumverdrängung. Deshalb verlangen wir, dass die heute in der Wohnzone A zugelassene Ausnützungsziffer von 1,5 Gültigkeit behält. Es ist im Interesse der Wohnlichkeit unseres Stadtkreises ein dringliches Anliegen, dass in absehbarer Zeit wieder mehr Wohnraum für Familien mit bescheidenen oder mittleren Einkommen sowie für Betagte erstellt wird. Ob dies auf kommunaler oder genossenschaftlicher Basis erfolgt, ist nicht entscheidend.»

Die Initiative wurde am 30. Juli 1975 mit 5 113 gültigen Unterschriften dem Gemeinderat eingereicht. Sie ist mit einer Rückzugsklausel versehen.

Weiterverwendung des Areals als Depot

Die Depotsituation der Verkehrsbetriebe ist heute bereits prekär. Der Entscheid, anstelle der Beschaffung von neuen Fahrzeugen altes Rollmaterial zu revidieren, zwingt die Verkehrsbetriebe, den Reservebestand an älteren Wagen höher zu halten (Revisionsreserven, grössere Störanfälligkeit). Dadurch wird nach Ablieferung aller 60 Trams 2000 im Jahre 1978 eine überaus kritische Abstellsituation entstehen, mit der ursprünglich erst frühestens 1983, also nach Fertigstellung eines Depotneubaues, gerechnet wurde.

Zurzeit wird das Projekt für einen Neubau des Depots Tiefenbrunnen zusammen mit dem durch eine Volksinitiative befürworteten Projekt einer Wohnüberbauung auf dem Areal der alten Strassenbahnwerkstatt im Seefeld bearbeitet. Der Volksentscheid über eine derartige Vorlage ist jedoch frühestens 1980 zu erwarten. Bis gegen Mitte der achtziger Jahre werden daher die Verkehrsbetriebe keinen neuen zusätzlichen Depotraum erhalten.

Unabhängig davon sind in den nächsten Jahren Begehren zu erwarten, das Leistungsangebot auf der Tramseite zu verbessern (Tramverlängerung Schwamendingen, Linienverlängerung nach Farbhof usw.). Als Folge derartiger Massnahmen muss mit einer Vergrösserung des Fahrzeugparks gerechnet werden. Im Falle einer Ablehnung des Depots Tiefenbrunnen durch das Volk oder auch durch eine Verkleinerung des Bauprogrammes würde sich die schwierige Depotsituation nicht nur längerfristig ausdehnen, sondern sich sogar empfindlich zuspitzen. Es bestünde zudem die Gefahr, dass Leistungssteigerungen allein schon durch diese Situation verunmöglicht würden.

Alle diese Ueberlegungen haben zur Suche nach Uebergangs- beziehungsweise Ausweidlösungen geführt. Für die Erstellung allfälliger provisorischer Abstellanlagen bieten sich in der Stadt Zürich nur das Areal Kalkbreite und das neben der neuen Zentralwerkstätte Altstetten liegende Gelände an. Das Areal Kalkbreite weist dabei noch den Vorteil auf, dass die benötigte Depotinfrastruktur im benachbarten Depot Elisabethenstrasse bereits vorhanden ist.

Als Folge der sich laufend verschlechternden Einstellmöglichkeiten müssen die vorhandenen Dienst- und Museumsfahrzeuge aus den Depots zurückgezogen werden. Nachdem die alte Strassenbahnwerkstätte im Quartier Seefeld bereits durch Kursfahrzeuge belegt ist, verbleibt nur das alte Depotgebäude in der Kalkbreite für die Garagierung dieser Fahrzeuge.

Die Verkehrsbetriebe sehen sich daher ausserstande, auf das Areal Kalkbreite bis zur Fertigstellung eines genügend grossen Depotneubaues zu verzichten.

Verfrühte Festlegung der späteren Zweckbestimmung

Eine Annahme der Initiative hätte zur Folge, dass das Areal Kalkbreite über Jahre hinweg mit einer Zweckbindung belastet wäre, obwohl es für den Wohnungsbau in dieser Zeit nicht zur Verfügung steht. Es ist fraglich, ob nach der Freigabe des Areals durch die Verkehrsbetriebe die gewünschte Zweckbestimmung noch aktuell sein wird. Gerade die Kalkbreite hat deutlich gezeigt, dass sich die planerischen Vorstellungen über die Verwendung eines bestimmten Gebietes rasch wandeln können. So hatte die Verkehrsplanung über dem Seebahngraben ursprünglich ein Parkhaus vorgesehen. In einer späteren Phase trat die U-Bahnstation Kalkbreite in den Vordergrund. Eine weitere Planungsvariante war der Bau eines städtischen Verwaltungsgebäudes. Der vom Gemeinderat im letzten Jahre abgelehnte Gestaltungsplan sah eine gemischte Nutzung vor. Ein Postulat verlangte ferner ein Gesellschaftshaus mit Garagen für die Stadtkreise 3 und 4 sowie eine grössere Anzahl gewerblicher Räumlichkeiten nebst Wohnungen zu tragbaren Mietzinsen für alle Bevölkerungsschichten.

Der Stadtrat hält eine langfristige Zweckbindung schon im Hinblick auf die Verschiedenheit aller dieser Vorstellungen für verfehlt. Nur am Rande sei in diesem Zusammenhang an das Schicksal jener Initiative erinnert, welche Wohnungsbau auf dem Kanzleischulareal forderte, und welche vom Volk am 13. März 1977 aus ähnlichen Gründen verworfen wurde.

Der Stadtrat erachtet die Ablehnung der Initiative auch deshalb für richtig, weil die Frage, inwieweit das Kalkbreiteareal für den Wohnungsbau reserviert werden solle, in einem grösseren Zusammenhang zu untersuchen ist, nämlich im Rahmen der Vorarbeiten über den Wohnanteilplan im Sinne von Artikel 39 a der revidierten Bauordnung. Dieser Plan muss dem

Gemeinderat spätestens Ende 1978 vom Stadtrat vorgelegt werden.

Ueberdies geht die Initiative von einer falschen Vorstellung aus, wenn sie einerseits eine Beibehaltung der bisher zulässigen Ausnützung (zum Beispiel 280 % bei Einzelbebauung) fordert, anderseits aber diese Ausnützung mit 1,5 oder 150 % fixieren will. Eine Beschränkung der zulässigen Bruttogeschossfläche auf 150 % der Landfläche war bisher nur für Arealbebauung vorgeschrieben.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Die am 30. Juli 1975 von der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4 eingereichte Volksinitiative für Wohnungsbau auf dem Areal des Tramdepots Kalkbreite im Quartier Aussersihl wird abgelehnt.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist den Vorständen des Bauamtes II und der Industriellen Betriebe übertragen.

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Sigmund Widmer

der Stadtschreiber

Hans Brühwiler