

Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

15.03.2006

Weisung 442

Erstellung gemeinnütziger Wohn- und Gewerbebauten auf dem Kalkbreiteareal, Projektierungskredit und Vorinvestition

Zweck der Vorlage

Gemäss der dem Stadtrat überwiesenen Motion der Gemeinderäte Emil Seliner und Robert Schönbächler soll über der zu erneuernden Tram-Abstellanlage auf dem Kalkbreiteareal eine Überbauung mit Wohn- und Gewerberäumen im Rahmen des kommunalen bzw. gemeinnützigen Wohnungsbaus erstellt werden.

Mit der vorliegenden Weisung beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat den erforderlichen Projektierungskredit von Fr. 3 350 000.-- sowie einen Objektkredit von Fr. 700 000.-- für Vorinvestitionen.

Ausgangslage

Das Kalkbreiteareal, begrenzt durch Kalkbreitestrasse, Seebahngraben und Badenerstrasse, 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 einem Hochhausgebiet zugeteilt. Es dient hauptsächlich den VBZ als Abstellanlage für Tramzüge.

Am 25. Januar 1978 hat der Gemeinderat eine von der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4 eingereichte Volksinitiative angenommen (fakultatives Referendum), mit der verlangt wurde, das Areal für den kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen, sobald es die VBZ nicht mehr benötigen würden.

Es zeigte sich jedoch, 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 nicht zuletzt die in der Gleisanlage enthaltene Wendemöglichkeit für die in der Badenerstrasse verkehrenden Kursfahrzeuge. Untersuchungen über alternative Standorte für eine Abstellanlage ergaben, dass die jetzige Anlage nach wie vor die wirtschaftlichste Lösung darstellt. Zu lange Anfahrtswege sowie nicht optimale Ersatzgrundstücke, die überdies einen Landerwerb bzw. die Abschreibung des Buchwerts nach sich gezogen hätten, sprachen gegen eine Alternative. Bekanntlich stehen die Verkehrsbetriebe unter starkem finanziellem Druck des Verkehrsverbundes und sind auf wirtschaftliche Lösungen angewiesen. Jede geographische Trennung der Abstellanlage vom Depot Elisabethenstrasse mit seiner ausgebauten Infrastruktur für den täglichen betrieblichen Fahrzeugunterhalt hätte spürbare wirtschaftliche Nachteile (Leerfahrten, parallele Infrastrukturen usw.). Die Volksinitiative aus dem Jahre 1978 ist deshalb als nicht erfüllbar abzuschreiben.

Gleiserneuerung

Die heutige überalterte Freiluftabstellanlage befindet sich in ausserordentlich schlechtem Zustand. Grössere Reparaturen oder ganze Teilsanierungen werden zunehmend unaufschiebbar. Die VBZ planen zunächst, ab Sommer 2003 eine neue Gleisanlage zu erstellen, die auf eine spätere Überbauung (Zusatznutzung) Rücksicht nimmt. Gegen das beantragte vereinfachte Plangenehmigungsverfahren reichte jedoch ein Nachbar Rekurs ein. Die Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und

Kommunikation (UVEK) entschied im Sinne des Rekurrenten, es sei das ordentliche Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.

Die VBZ haben die Pläne in der Folge mit den zwischenzeitlich definierten Fundamenten für die Abstützung einer späteren Gleisüberdeckung ergänzt und Ende September 2005 im Rahmen des ordentlichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens erneut eingereicht. Ob dagegen nochmals Beschwerde eingereicht wird, bleibt offen. Die Ausschreibung des Bauvorhabens erfolgt im März 2006. Die VBZ sind aus Sicherheitsgründen darauf angewiesen, dass sie mit dem Bau der neuen Anlage unmittelbar nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens beginnen können. Der Zeitbedarf für das Genehmigungsverfahren ist auf etwa ein Jahr veranschlagt. Nach heutiger Einschätzung dürfte die Gleisanlage 2008 gebaut werden können.

Mit dem 2004 vorgenommenen Neubau der Anschlussgleise konnte immerhin sichergestellt werden, dass keine Notmassnahmen mehr ausserhalb des Depotareals erforderlich werden.

Die neue Abstellanlage der VBZ ist auf 8,3 Mio. Franken veranschlagt. Die Finanzierung erfolgt durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und findet ihren Niederschlag in der Betriebsrechnung der VBZ. In den Kosten inbegriffen ist der Abbruch des auf dem Areal befindlichen, nicht mehr benötigten ehemaligen Betriebsgebäudes Kalkbreitestrasse 4.

Unterschutzstellung Rosengarten

Auf dem von den Gleisen nicht beanspruchten Baufeld entlang der Badenerstrasse befindet sich das ehemalige Restaurantgebäude "Rosengarten". Eine Ende 2000 eingereichte, von 1000 Personen unterzeichnete Petition verlangte dessen Abbruch. Nach Vornahme der denkmalpflegerischen Abklärungen beschloss der Stadtrat am 12. März 2003, die Gebäudegruppe „Zum Rosengarten“ nicht unter Schutz zu stellen und aus dem Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte zu entlassen.

Dagegen erhob die Zürcherische Vereinigung für Heimatschutz erfolgreich Rekurs bei der Baurekurskommission. Auf Beschwerde des Stadtrates hin entschied das Verwaltungsgericht am 29. September 2004, das ehemalige Restaurantgebäude Kalkbreitestrasse 2 sei unter Schutz zu stellen, nicht aber die Annexbauten. Letztere können somit abgebrochen werden. Der Entscheid ist in Rechtskraft erwachsen.

Zurzeit arbeiten das Amt für Hochbauten und die Liegenschaftenverwaltung ein Projekt für die umfassende Instandsetzung des Schutzobjektes aus. Es wird mit gebundenen Ausgaben (Zuständigkeit Stadtrat) von rund 2,5 bis 3,0 Mio. Franken gerechnet.

Anstelle der abzubrechenden Annexbauten soll mit einfachen Mitteln eine öffentlich nutzbare Grünfläche erstellt werden. Über diese lässt sich gleichzeitig eine Fusswegverbindung zwischen Tram- und Bushaltestelle in der Badenerstrasse bzw. Kalkbreitestrasse schaffen und die heute nicht ganz ungefährliche Umsteigebeziehung entlang des schmalen Trottoirs wesentlich verbessern und attraktiver gestalten.

Motion

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 Tramgleisen, 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 beabsichtigt die VBZ auf dem Kalkbreiteareal die bestehenden Tramgleise aufzuheben und durch ein neues Geleisekonzept zu ersetzen. Dazu sollen bestehende Bauten an der Kalkbreitestrasse abgebrochen und ca. 1000 m² Bauland an der Badenerstrasse 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 27.5.98 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 Gewerberaum 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 25.1.1978 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.

Der Stadtrat lehnte die Motion mit Zuschrift vom 2. Juli 2003 ab bzw. beantragte die Umwandlung in ein Postulat, da die Kosten für eine Überbauung auf einer zu erstellenden Gleisüberdeckung ausserordentlich hoch wären, dies selbst bei einem tiefen Buchwert des Landes. Demgegenüber könne ein wirtschaftlicher Längsbau entlang der Badenerstrasse in üblicher Bauweise und mit vergleichbarer baulicher Ausnützung erstellt werden. Dessen ungeachtet überwies der Gemeinderat die Motion am 27. August 2003 dem Stadtrat.

In der Folge klärten das Amt für Hochbauten und die Liegenschaftenverwaltung vertieft die verschiedenen Rahmenbedingungen für die Entwicklung eines Überbauungsprojekts. Da insbesondere die Klärung der denkmalpflegerischen Voraussetzungen längere Zeit erforderte, beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Fristverlängerung um sechs Monate zur Erfüllung der Motion (Vorlage eines Projektierungskredits). Mit Beschluss vom 9. November 2005 verlängerte der Gemeinderat die Frist bis zum 16. Februar 2006.

Rahmenbedingungen für Überbauung

Die involvierten Dienstabteilungen, namentlich die VBZ, die Liegenschaftenverwaltung, das Amt für Hochbauten, das Amt für Städtebau (Denkmalpflege), das Tiefbauamt und Grün Stadt Zürich, haben die massgeblichen Rahmenbedingungen für eine Überbauung des Areals erhoben und abgestimmt. Im Wesentlichen wurden nachstehende Aspekte vertieft untersucht:

Geometrie der Abstellanlage, Baulinien

Eine Zusatznutzung über der heutigen Abstellanlage ist aus geometrischen Gründen nicht machbar. Bei der Projektierung der neuen Gleisanlage wurden insbesondere Gleisgeometrie, optimale Längen für das künftige Rollmaterial sowie zweckmässige Anschlüsse ans Liniennetz in der Badener- und der Kalkbreitestrasse berücksichtigt. Trotz des verhältnismässig geringen Spielraums gelang es, die neue Anlage in Richtung Seebahngraben zu konzentrieren, sodass entlang der Badenerstrasse ein verfügbarer Baubereich von rund 2000 m² (einschliesslich Schutzobjekt Rosengarten) entstand.

Um die rund 38 Meter breite Abstellanlage möglichst wirtschaftlich überspannen zu können, wurde innerhalb der Anlage ein Auflagebereich für eine 70 cm starke Tragwand ausgeschieden. Um dies zu ermöglichen, verzichteten die VBZ auf die ursprünglich geplante Besandungsanlage.

Entlang des Urselwegs überschneiden sich die geplante Gleisharfe und die Baulinie. Damit auch hier die Voraussetzungen für die Lastabtragung einer vollflächigen Überdeckung der Anlage geschaffen werden können, muss die Baulinie entlang des Urselwegs auf die Parzellengrenze verlegt werden. Dies erfordert die Beseitigung und Neuanlage der heutigen Baum-

reihe. Für die Gestaltung des Urselwegs werden im Rahmen des Überbauungswettbewerbs entsprechende Lösungsvorschläge gesucht.

Ferner drängt sich eine Begradigung der Baulinie entlang der Badenerstrasse auf (Aufhebung des teilweisen Rücksprungs von 2 Metern).

Die Baulinienbereinigung erfolgt nach Vorliegen des konkreten Wettbewerbsergebnisses bzw. voraussichtlich im Rahmen eines Gestaltungsplanes, mit dem sich gleichzeitig die zulässige Ausnützung in Verbindung mit der VBZ-Abstellanlage klar regeln lässt.

Mit dem vorliegenden Projekt der Abstellanlage sind die Voraussetzungen geschaffen, dass der dringliche Gleisersatz und die Zusatznutzung zeitlich unabhängig voneinander realisiert werden können.

Baurechtliche Ausnutzung und Bebauungsvarianten

Das Areal der Abstellanlage Kalkbreite umfasst die Parzellen AU5433, AU5511 und AU6046 mit einer Fläche von 6724 m² in der Quartiererhaltungszone QI 5a (fünf Vollgeschosse). Ausserdem befindet sich das Grundstück im Hochhausgebiet III (zulässige Höhe: 40 m). Der vorgeschriebene Wohnanteil beträgt 60 Prozent.

Es ergibt sich eine theoretisch maximal zulässige Ausnutzung von etwa 24 000 m² BGF (Bruttogeschossfläche, einschliesslich Aussenmauern), wobei das Denkmalschutzobjekt "Rosengarten" in die Gesamtüberbauung städtebaulich gut zu integrieren ist.

Den Untersuchungen bezüglich Ausnutzung und Bebauungsmöglichkeiten liegt die 1999 im Auftrag des Amtes für Städtebau durchgeführte Überbauungsstudie des Architekturbüros Ryf zu Grunde, die zur städtebaulichen Beurteilung auch dem Baukollegium vorgelegt wurde.

Die aufgezeigten Bebauungsmöglichkeiten reichen von einer einfachen Zeile entlang der Badenerstrasse bis zu einer flächendeckenden viergeschossigen Überbauung über der Abstellanlage. Das Erdgeschoss teilen sich Zusatznutzung und Gleisabstellanlage.

Grundsätzlich sind bei allen Bebauungsvarianten die Geschosse UG, EG und 1. OG auf dem entlang der Badenerstrasse ausgeschiedenen Baufeld deckungsgleich. Erst ab der Höhe von etwa 6 m (zweites Obergeschoss) kommen die Überbauungsvarianten zum Tragen.

Das gegen die Badenerstrasse gerichtete Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss sind für Läden, Büro/Dienstleistungs- oder Gewerbenutzung geeignet. Diese Nutzung ist für die Belebung des heute etwas trostlosen Abschnittes der Badenerstrasse zwischen Kalkbreite und Lochergut sehr erwünscht. Wegen der Immissionen der Badenerstrasse kommen erst die darüber liegenden Geschosse für eine Wohnnutzung in Frage. Dieses Konzept entspricht auch dem heute festgelegten Wohnanteil von 60 Prozent.

Die Machbarkeitsstudie zu den verschiedenen Überbauungstypologien ergab, dass sich unter Berücksichtigung der Gleisabstellanlage und des Erhalts des Rosengarten-Gebäudes eine städtebaulich verträgliche Bruttogeschossfläche von etwa 10 000 bis maximal 12 000 m² realisieren lässt.

Den Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurde daher eine BGF von 11 000 m² zugrunde gelegt. Dies entspricht einer Ausnutzung von 160 Prozent. Wird die überdeckte Abstellanlage mit zwei Geschossen zu etwa 3000 m² dazu gezählt, ergibt sich eine Ausnutzung von etwa 250 Prozent oder 17 000 m² BGF, was für diese Situation einer guten Ausnutzung entspricht. So weist das benachbarte Lochergut mit einer Arealfläche von 16 143 m² eine BGF von 33 951 m² bzw. eine Ausnutzung von 210 Prozent auf.

Lärmschutz

Das Grundstück grenzt direkt an drei stark frequentierte Verkehrsachsen: Im Norden und Osten an die Badenerstrasse und die Kalkbreitestrasse und im Süden an den etwa 4 m tiefen Seebahneinschnitt der SBB.

Die Lärmbelastung ist für eine Wohnnutzung grundsätzlich kritisch. Es war daher zu klären, welche Bebauungstypologien mit Blick auf die Lärmbelastung zulässig sind bzw. die Anforderungen der Lärmschutzverordnung LSV erfüllen. Die Immissionsgrenzwerte richten sich nach dem Empfindlichkeitsstufenplan Stadt Zürich. Für die Gewerbenutzung sind grundsätzlich die Lärmimmissionen während des Tages, für die Wohnnutzung während der Nacht ausschlaggebend.

Die lärmtechnische Untersuchung ergab, dass sich Gewerbenutzungen ohne Einschränkungen realisieren lassen.

Bei den Wohnungen bzw. bei den an Strassenraum und Seebahneinschnitt angrenzenden Fassaden liegen die Immissionsgrenzwerte des Strassen- und Eisenbahnverkehrs sowohl tagsüber als auch nachts über den Grenzwerten. An den abgewandten Fassaden ist dies weder am Tag noch nachts der Fall. Bezogen auf den Betrieb der VBZ-Abstellanlage liegen die Werte hingegen in der Nacht über den Limiten. Eine Wohnüberbauung erfordert somit zwingend die Überdeckung der Abstellanlage oder vergleichbare zulässige Lärmschutzmassnahmen.

Mit der Eröffnung der Umfahrung Zürich-West und dem reduzierten Verkehrsaufkommen auf der Westtangente ist nicht zu erwarten, dass sich die Lage tagsüber ausreichend entspannen wird. Nachts ist dagegen mit einer leichten Verbesserung auf der Badenerstrasse zu rechnen.

Parkierung

Die Wohn- und Gewerbenutzung erfordert laut gültiger Parkplatzverordnung bei einer Bruttogeschossfläche von 12 000 m² 50 bis 70 Pflichtparkplätze. Für die VBZ sind 70 betriebsnotwendige Parkplätze erforderlich.

Zur Unterbringung der Parkplätze bieten sich drei Varianten an, nämlich unterhalb der Gleisanlage, ausserhalb der Anlage im Baufeld an der Badenerstrasse oder in der Tiefgarage der benachbarten Wohnsiedlung Lochergut.

Die Unterbringung der Parkplätze innerhalb des Areals der Abstellanlage erweist sich als finanziell nicht tragbar. Bei einer Anordnung unterhalb der Abstellanlage sind unter anderem die erhöhten Auflasten durch die Abstellanlage über der Tiefgarage kostentreibend. Die Kosten pro Parkplatz belaufen sich auf etwa Fr. 65 000.--. Ausserdem müsste die Parkgarage als Vorinvestition in der Höhe von etwa 7,8 bis 9,1 Mio. Franken zeitgleich mit der Gleisanlage erstellt werden.

Eine Garage innerhalb des Baufeldes entlang der Badenerstrasse könnte unabhängig von der Gleisanlage erstellt werden, d. h., es wäre keine Vorinvestition erforderlich. Hingegen würde das schmale Baufeld zu einer unwirtschaftlichen Parkierung auf drei Untergeschossen führen, was Kosten von Fr. 92 000.-- pro Parkplatz zur Folge hätte.

Als einzige vertretbare Variante bleibt die Unterbringung der Parkplätze in der Tiefgarage der Wohnsiedlung Lochergut. Die Areale sind 100 m voneinander entfernt (von Arealmitte zu Arealmitte 250 m). Diese Distanz liegt noch im Perimeter für Pflichtparkplätze. Das Lochergut verfügt über 382 Parkplätze, wovon 198 auf Pflichtparkplätze entfallen. Zurzeit sind 108 Plätze an Wohnungsmieterinnen und -mieter vermietet und 30 Plätze entfallen auf das Ladenzentrum; die restlichen 244 Plätze werden an Dritte vermietet. Die erforderlichen rund 120 bis 140 Pflichtparkplätze für das Kalkbreiteareal sind der Rechnung der Wohnsiedlung Lochergut mit Fr. 30 000.-- pro Platz bzw. 3,6 bis 4,2 Mio. Franken zu vergüten.

Technische Landkosten (Überdeckung Abstellanlage)

Der von den VBZ genutzte Arealteil ist bzw. bleibt dem Verwaltungsvermögen zugeteilt.

Der Buchwert für die zum Finanzvermögen gehörende Fläche (ohne Rosengarten) beträgt rund Fr. 990 000.--. Diesem sind die Kosten für die Gleisüberdeckung als technische Land-

bereitstellungskosten zuzurechnen, da ohne diese Investition die Realisierung einer Zusatznutzung nicht möglich wäre.

Wird die Gleisüberdeckung als Abfangdecke für viergeschossige massive Wohnbauten ausgestaltet, liegen die Kosten zwischen 10 und 12 Mio. Franken. Würde die Gleisüberdeckung lediglich als Terrasse zu einem Baukörper auf dem Baufeld entlang der Badenerstrasse erstellt, wäre mit Kosten von 6 bis 7 Mio. Franken zu rechnen. Durch die Aufrechterhaltung des Trambetriebs ergibt sich eine Bauerschwerms; die erhöhten Rohbaukosten sind mit dem Faktor 1,3 bis 1,8 berücksichtigt.

Ausgehend von der Arealfläche von rund 6700 m², abzüglich 500 m² für das Schutzobjekt Rosengarten mit Grünanlage, ergibt sich folgender Landwert:

	Überbaubare Gleisüberdeckung		Begehbare Terrasse	
	Fr.	Fr./m ²	Fr.	Fr./m ²
Bisheriger Buchwert (Finanzvermögen)	990 000		990 000	
Gleisüberdeckung (Mittelwert)	11 000 000		6 500 000	
Landwert	11 990 000	1934	7 490 000	1208

Wirtschaftlichkeit, Abschreibung

Bei der Abschätzung der Wirtschaftlichkeit ist im Sinne der Motion von einer kommunalen bzw. gemeinnützigen Überbauung auszugehen. Dabei sind die Vorschriften der kantonalen Wohnbauförderung massgebend. Diese erfordern die zwingende Einhaltung der vorgegebenen maximal zulässigen Erststellungs- und Grundstückskosten. Daraus resultieren folgende Nettomietzinse (freitragender Wohnungsbau):

	Fläche ¹⁾	Mietzins Fr./mtl. ²⁾			
		Hypoziens 3 %		Hypoziens 4 %	
2,5-Zimmer-Wohnung	60 m ²	1208	242 Fr./m ² /a	1446	289 Fr./m ² /a
3,5-Zimmer-Wohnung	80 m ²	1487	223 Fr./m ² /a	1780	267 Fr./m ² /a
4,5-Zimmer-Wohnung	95 m ²	1765	223 Fr./m ² /a	2114	267 Fr./m ² /a

¹⁾ Mindestgrösse gemäss Wohnbauförderungsverordnung

²⁾ Unter Berücksichtigung von 3,25 Prozent des Gebäudeversicherungswerts für Unterhalt, Abgaben, Rückstellungen usw.

Ausgehend von der städtebaulich angemessenen Bruttogeschossfläche von 11 000 m² ergibt sich eine entsprechende Hauptnutzfläche von 7700 m². Davon entfallen unter Berücksichtigung des vorgeschriebenen Wohnanteils (60 Prozent) 4620 m² auf die Wohnnutzung und 3080 m² auf die Gewerbenutzung.

Basierend auf dem von der Liegenschaftenverwaltung vorgeschlagenen Wohnungsprogramm ergeben sich, gestützt auf die Wohnbauförderungsverordnung, nachstehende maximal zulässige Erststellungs- und Grundstückskosten:

Zimmer	Anzahl Wohnungen	Fläche m ²	Total HNF m ²	Zulässige Erstellungskosten Fr.	Zulässige Grundstückskosten Fr.
5,5	6	115	690	2 415 000	621 000
4,5	14	105	1470	4 655 000	1 197 000
3,5	19	85	1615	5 320 000	1 368 000
2,5	13	65	845	2 957 500	760 500
Total Wohnungen			4620	15 347 500	3 946 500
Total Gewerbefläche ¹⁾			3080	10 780 000	2 772 000
Insgesamt			7700	26 127 500	6 718 500

¹⁾ Der Kalkulation liegen für Gewerbeflächen und Wohnungen gleiche Investitionskosten und Mietzinse zugrunde.

Wie unter den „Technischen Landkosten“ ausgeführt, ergeben sich durch die Gleisüberdeckung Grundstückskosten, welche die zulässige Limite übersteigen und deshalb zwingend abzuschreiben sind. Der Abschreibungsbedarf berechnet sich wie folgt:

	Überbaubare Gleisüberdeckung (Motion)		Randbebauung (begehbare Gleisüberdeckung)	
	rund Fr.	Fr./m ²	rund Fr.	Fr./m ²
Buchwert heute	990 000		990 000	
Kosten Gleisüberdeckung	11 000 000		6 500 000	
	11 990 000	1934	7 490 000	1208
Zulässiger Landwert	-6 718 500	1084	-6 718 500	1084
Abzuschreibender Landwert	5 271 500		771 500	

Als Folge der Motion werden vom Gemeinderat somit nach erfolgter Projektierung folgende geschätzte Ausgaben zu bewilligen sein:

	Überbaubare Gleisüberdeckung (Motion)	Randbebauung (begehbare Gleisüberdeckung)
	rund Fr.	rund Fr.
Erstellung Bauten	26 127 500	26 127 500
Gleisüberdeckung	11 000 000	6 500 000
Baukredit	37 127 500	32 627 500
Abschreibung	5 271 500	771 500

Nun verlangt die Motion der Gemeinderäte Emil Seliner und Robert Schönbächler ausdrücklich Wohn- und Gewerbebauten „über den projektierten Tramgleisen, im Sinne einer wirtschaftlichen Doppelnutzung“. Wie jedoch dargelegt, führt die Erstellung einer massiven Gleisüberdeckung im Hinblick auf eine grossflächige Überbauung zu einer grösseren, aus allgemeinen Mitteln zu bewilligenden Abschreibung. Hinzu kommt, dass auch mit höheren Erstellungskosten zu rechnen ist, da der Erschliessungsaufwand für eine Überbauung über der Abstellanlage (Zugänge, Nebenräume usw.) aufwändiger ist. Soweit die Erstellungskosten über den erwähnten Limiten gemäss kantonaler Wohnbauförderungsverordnung liegen, müssen sie ebenfalls aus allgemeinen Mitteln abgeschrieben werden.

Bei einer Überbauung des Baufeldes entlang der Badenerstrasse hält sich immerhin der Abschreibungsbedarf für die technischen Landkosten in Grenzen. Die Kosten für eine lediglich begehbare Gleisüberdeckung sind zwar wegen der für den Trambetrieb geltenden Sicherheitsvorschriften immer noch erheblich, aber doch deutlich tiefer als bei der Überbauungsva-

riante. Nach Einschätzung des Amtes für Hochbauten liesse sich bei einer Randbebauung an der Badenerstrasse eine durchaus vergleichbare Arealausnützung erzielen, da die ordentliche Gebäudehöhe überschritten werden kann (Hochhausgebiet). Sollte der Gemeinderat diese Variante befürworten, müsste er den Projektierungskredit - in Abweichung zur Motion - entsprechend beschliessen.

Die Frage, ob ein Teil der Wohnungen aus dem von den Stimmberechtigten bewilligten Wohnbauförderungskredit (Rahmenkredit) subventioniert werden soll, kann nach Vorliegen des Projekts bzw. im Zuge der Bewilligung des Baukredits entschieden werden.

Projektierungskredit und Vorinvestition

Zur Durchführung des Wettbewerbsverfahrens für eine Überbauung mit Gleisüberdeckung, die Projektausarbeitung mit Kostenermittlung, das Gestaltungsplan- und Baubewilligungsverfahren sowie die Vorbereitung der Bauausführung ist ein Projektierungskredit von Fr. 3 350 000.-- erforderlich. Die Kosten (einschliesslich MwSt) setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Architekten	990 000
Bauingenieure	200 000
Elektroingenieure	90 000
HLKS-Ingenieure	120 000
Baugrunduntersuchung/Geologie	90 000
Aufnahmen/Vermessung	130 000
Bauphysik/Akustik	50 000
Landschaftsarchitektur	70 000
Spezialisten	170 000
Architekturwettbewerb	430 000
Projektmanagement AHB	280 000
Gestaltungsplan	150 000
Nebenkosten	250 000
Reserve/Rundung	<u>330 000</u>
Planungskosten total	3 350 000

Wie eingangs erwähnt, sind die VBZ aus Sicherheitsgründen darauf angewiesen, dass sie mit dem Bau der neuen Abstellanlage unmittelbar nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens beginnen können. Die Fundamente zur späteren Überdeckung der Gleisanlage müssen gleichzeitig ausgeführt werden. Nebst dem Projektierungskredit sind deshalb Ausgaben von Fr. 700 000.-- zur Vornahme der entsprechenden Vorinvestition zu bewilligen.

Haltung des Stadtrates

Der Stadtrat stellt dem Gemeinderat aufgrund der Motion zwar den vorliegenden Antrag, er empfiehlt jedoch aus den dargelegten Gründen nach wie vor, den Antrag abzulehnen.

Dem Gemeinderat wird beantragt

1. Zur Durchführung eines Projektwettbewerbs und für die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detaillierter Kostenermittlung für die Zusatznutzung über der Gleisabstellanlage Kalkbreite mit Wohn- und Gewerberäumen, einschliesslich Vorbereitung der Ausführungsphase, wird ein Projektierungskredit von Fr. 3 350 000.-- bewilligt.

2. Für die Erstellung von Fundamenten in der projektierten Tramabstellanlage Kalkbreite im Hinblick auf die spätere Gleisüberdeckung (Vorinvestition) wird ein Objektkredit von Fr. 700 000.-- (Preisstand 1. April 2005) bewilligt.
3. Die am 30. Juli 1975 eingereichte und vom Gemeinderat am 25. Januar 1978 angenommene Volksinitiative für Wohnungsbau auf dem Areal des Tramdepots Kalkbreite, Quartier Aussersihl, wird abgeschrieben.
4. Die von den Gemeinderäten Emil Seliner (SP) und Robert Schönbächler (CVP) am 26. März 2003 eingereichte Motion GR Nr. 2003/116 betreffend Kalkbreiteareal, Erstellung gemeinnütziger Wohn- und Gewerbebauten, wird als erfüllt abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist den Vorstehenden des Finanz- und des Hochbau- departements sowie des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.

**Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident**

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy

