

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 26. August 2009

1079. Schriftliche Anfrage von Andreas Ammann und Katrin Wüthrich betreffend Planungsperspektiven nach dem Verzicht auf das Projekt «Kleeblatt-Hochhaus». Am 24. Juni 2009 reichten Gemeinderat Andreas Ammann (SP) und Gemeinderätin Katrin Wüthrich (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/288, ein:

Den Medien war zu entnehmen, dass das Projekt «Kleeblatt-Hochhaus» nicht mehr weiterverfolgt wird. Im Zusammenhang mit der Lage und dem Potenzial kommt diesem Areal bzw. dessen weiterer Entwicklung für ganz Zürich-West eine entscheidende Bedeutung zu.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Entwicklungsstrategie verfolgt der Stadtrat nach dem Entscheid gegen das «Kleeblatt-Hochhaus» für dieses Areal?
2. Sind seit dem negativen Entscheid zum «Kleeblatt-Hochhaus» bereits neue Planungsarbeiten in Auftrag gegeben worden? Falls ja, mit welchen Zielsetzungen? Welche Aufträge wurden stadtverwaltungsintern bzw. extern vergeben? An wen konkret wurden allfällige Aufträge vergeben? Falls nein, existieren für solche Planungsarbeiten erste Ideen oder Absichten?
3. Welche Überlegungen stehen hinter dem stadträtlichen Tramdepot-Konzept? (Bitte Angaben über aktuelle und künftige Standorte und Depotkapazitäten auf dem ganzen Stadtgebiet)
4. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, das Depot an dieser für die weitere städtebauliche Entwicklung des Raumes um den Escher-Wyss-Platz wichtigen Lage auf ein Minimum (Bsp. als Pikettanlage auf den Bereich des bestehenden, inventarisierten Depots ohne Aussengleisfläche) zu reduzieren und damit das Potenzial für eine grosszügige Bebauung mit Wohnungen und Gewerberäumen ab Erdgeschoss mit Fussgängerbezug zu schaffen?
5. Besteht nach dem negativen Entscheid zum «Kleeblatt-Hochhaus» jetzt die Möglichkeit, mit direkten Zugängen zur Limmat durch das Areal und einem Limmatweg auf festem Boden (ohne auskragendem Steg) einen deutlichen Beitrag zur Aufwertung des Limmatraumes zu leisten?
6. Was spricht aus Sicht des Stadtrates dagegen und was dafür, das Areal – ähnlich dem Kalkbreite-Areal – einer gemeinnützigen Trägerschaft mit der Verpflichtung zu übergeben, einen Projektwettbewerb für eine Wohnüberbauung neben und über dem Tramdepot durchzuführen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat erachtet das Projekt «Kleeblatt-Hochhaus» auf dem Areal Depot Hard nach wie vor als ein äusserst interessantes Wohnbauprojekt. Mit den quartierorientierten Zusatznutzungen hätte das Projekt sowohl zur Urbanität des Quartiers als auch als städtebauliches Zeichen am Escher-Wyss-Platz einen wichtigen Beitrag geleistet. Diese Einschätzung teilte auch die gemeinderätliche Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung. Sie war nach umfassender Beratung mehrheitlich der Auffassung, dass das Projekt einen qualitätsvollen Beitrag zum Wohnungsbau im Gebiet Zürich-West leisten würde.

Wie in der Zuschrift des Stadtrates an den Gemeinderat vom 29. April 2009 dargelegt wurde, sind die Kosten seit der Ermittlung allein aufgrund der Bauteuerung (rund 20 Prozent) sowie zwischenzeitlich erhöhten Nachhaltigkeitsanforderungen massgeblich gestiegen. Es zeigte sich nämlich, dass die Mieten der 148 Wohnun-

gen aufgrund der zu erwartenden Erstellungskosten in den Bereich der höheren Marktmieten in diesem Quartier zu liegen kämen. Der Stadtrat kam daher zum Schluss, dass Wohnungen dieses Marktsegmentes im Portfolio der städtischen Wohnliegenschaften nicht sinnvoll sind. Ein solches Wohnungsangebot sollte durch private Immobilienbesitzer angeboten werden. Als Alternative wurde daher geprüft, eine Baurechtsparzelle für das Wohnhochhaus auszuscheiden und das Projekt zur Realisierung an private Investoren im Baurecht abzugeben.

Erste Gespräche mit verschiedenen Entwicklern und Investoren haben ergeben, dass der Standort überzeugt und das Nutzungskonzept auf aktuelle Marktbedürfnisse zugeschnitten ist. Das Wohnen im Hochhaus spricht Mieterinnen und -mieter an, «welche die Vorzüge des urbanen Lebens über den Dächern des Kreis 5 geniessen möchten». Als Problem zeigte sich, dass aufgrund des hohen Anlagevolumens von etwa 140 Mio. Franken eine Realisierung des Projekts im Baurecht für die meisten Anleger und Anlagestiftungen kaum möglich sein wird. Dieses Problem könnte nur mit einem Verkauf der Parzelle behoben werden.

Der Stadtrat erachtet einen Verkauf der Parzelle anstelle der Erteilung eines Baurechts wegen der damit einhergehenden Zerstückelung eines städtischen Grundstückes als nicht sinnvoll und auch als politisch nicht mehrheitsfähig. Er hat deshalb entschieden, das an sich attraktive Projekt mit dem Wohnhochhaus und den öffentlichen Verwaltungsnutzungen auf dem Areal Tramdepot Hard nicht weiter zu verfolgen und die bisher aufgelaufenen Projektierungskosten abzuschreiben.

Aus der umfassenden Auslegeordnung in der Gemeinderatskommission resultierte ebenfalls die Erkenntnis, dass die Verkehrsbetriebe auf die Abstellanlage im Umfang des vorliegenden Projekts angewiesen sind und eine Alternative, durch welche eine vollständige Aufgabe dieses Depotstandortes möglich wäre, nicht vorhanden ist.

Den Entwicklungsstrategien, die der Stadtrat nun verfolgt, liegen diese Erkenntnisse zugrunde.

Zu Frage 1: Der Stadtrat will als Zwischenlösung ein einfaches, funktionales Tramdepot realisieren, welches einer nächsten Generation nicht auf Jahrzehnte hinaus verbaut, von neuem eine Gebietsentwicklung an die Hand zu nehmen.

Zu Frage 2: Es wurden bisher keine neuen Planungsarbeiten in Auftrag gegeben. Als nächster Schritt werden die Verkehrsbetriebe und das Amt für Hochbauten in einer gemeinsamen Auslegeordnung das weitere Vorgehen festlegen. Dabei geht es um einen vollständigen neuen Projektstart, in dem die Bedürfnisse der VBZ zu aktualisieren sind und alle Rahmenbedingungen überprüft und bestätigt werden müssen. Danach erfolgt aufgrund von betrieblichen Strategieentscheidungen und Machbarkeitsstudien eine neue Projektdefinition, welche die Grundlage für die neue Projektentwicklung ist. Diese erfolgt über das klassische Verfahren eines Projektwettbewerbes nach den Grundsätzen des öffentlichen Beschaffungswesens.

Bevor die eigentliche Projektentwicklung in Angriff genommen werden kann, ist seitens der Verkehrsbetriebe eine Absprache mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) über den generellen Projektumfang und die damit verbundenen Randbedingungen notwendig.

Zwingend ist in der Folge eine Kostengutsprache des ZVV auf Basis eines Beschlusses des Verkehrsrates des Kantons Zürich zu erwirken, da der ZVV Kostenträger für diese Depotanlage ist.

Zu Frage 3: Die Verkehrsbetriebe planen die benötigte Instandhaltungs- und Abstellkapazität basierend auf der städtischen Mobilitätsstrategie, der Angebotsentwicklung gemäss Netzentwicklungsstudie 2025 und der geplanten Flottenentwicklung mit den anstehenden Rollmaterialbeschaffungen. Enge Rahmenbedingungen bestehen aufgrund der vom ZVV zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel, der Notwendigkeit, den Betrieb auch während der Bauphasen aufrechtzuerhalten, sowie der terminlichen Anforderungen. Im Rahmen einer integrierten Planung wurden diese Elemente aufeinander abgestimmt.

Die Schienenfahrzeuge der Verkehrsbetriebe werden heute in den fünf Depots Oerlikon, Irchel, Wollishofen, Kalkbreite und Hard abgestellt und in der Zentralwerkstatt in Altstetten unterhalten. Diese Depots sind heute voll ausgelastet. Trotz eines markanten Leistungsaubaus in den letzten 40 Jahren wurden die Depot- und Garagenanlagen seit 1969 nicht mehr erweitert, 1997 wurde sogar das Tramdepot Burgwies stillgelegt. Die neuen Fahrzeugtechnologien und -konzepte (43 m lange durchgängige niederflurige Gliederzüge statt Trams mit Anhänger) verlangen bzw. ermöglichen neue Instandhaltungskonzepte.

In den nächsten Jahren werden das Tram Zürich-West, das Tram Hardbrücke und allenfalls schon eine erste Etappe der Limmattalbahn in Betrieb genommen. Das Nachfragewachstum auf dem bestehenden Netz wird einen zusätzlichen Trambedarf verursachen. Die Analysen haben gezeigt, dass die bestehenden VBZ-Areale das Potenzial aufweisen, die Entwicklungen mit gezielten Ausbaumassnahmen aufzunehmen bzw. zu bewältigen. Ein neues Tramdepot wird erst zusammen mit der Tramtangente Rosengarten und der damit verbundenen Einführung von zwei neuen Tramlinien zwingend erforderlich. Dieses zusätzliche Tramdepot wird an der Aargauerstrasse zu liegen kommen. Langfristig wird mit dem Bau weiterer Tramlinien (z. B. Tram 1, Tram Affoltern usw.) und einer vergrösserten Tramflotte ein weiteres Tramdepot, vorzugsweise in Zürich Nord, notwendig. Die entsprechende Standortsuche erfolgt im Rahmen der anstehenden Überarbeitung des Richtplanes.

Zur konkreten Umsetzung des Unterhalts- und Abstellkonzepts sind bei den einzelnen Tramdepots folgende Massnahmen geplant:

- Zentralwerkstatt: Ausbau zum vollwertigen Tramdepot mit einer Kapazität von 25 bis 40 Trams
- Depot Oerlikon: Vollwertiges Tramdepot
- Depot Irchel: Vollwertiges Tramdepot
- Depot Kalkbreite: Vollwertiges Tramdepot mit der Möglichkeit, die Aussenanlage auch für die Abstellung von Trolleybussen nutzen zu können
- Depot Hard: Tram-Abstellanlage mit reduzierter Instandhaltung
- Depot Wollishofen: Tram-Abstellanlage mit reduzierter Instandhaltung. Die Anlage wird zudem für eine teilweise Nutzung durch Busse ausgelegt.

Die Verkehrsbetriebe sehen folgende Belegungen mit 37 m und 43 m langen Tramzügen vor (je nach künftiger Zusammensetzung der Tramflotte können die Zahlen noch variieren):

Depot	Ist	Konzept
Oerlikon	48	48
Irchel	34	34
Hard neu	32	32
Kalkbreite	40	32*
Wollishofen	31	20*
Zentralwerkstatt	0	30

* Neu mit teilweiser Mitbenutzung durch Diesel- bzw. Trolleybusse

Zum Zeitpunkt der Realisierung der Tramtangente Rosengarten dürfte das neu zu erstellende Tramdepot an der Aargauerstrasse mit etwa 52 Trams zu belegen sein. Die Standorte der Depots sind unter betrieblichen Gesichtspunkten nicht frei wählbar. So könnte ein peripher gelegenes oder ein nur von einer Seite her erschlossenes Depot, ein zentrumsnah gelegenes oder von mehreren Seiten her erschlossenes Depot nur unter Inkaufnahme betrieblicher Nachteile ersetzen, die zu Mehrkosten und bei Betriebsstörungen zu zusätzlichen Verspätungen und Ausfallzeiten führen würden.

Zu den Fragen 4 und 5: Aufgrund der Anforderungen der Verkehrsbetriebe ist davon auszugehen, dass sich die Depoteinrichtungen auch künftig im gleichen Umfang bewegen werden, wie im bekannten Projekt «Kleeblatt-Hochhaus». Ein weitergehendes Potenzial bezüglich «grosszügige Bebauung mit Wohnungen und Gewerberäumen ab Erdgeschoss mit Fussgängerbezug» kann daher kaum in Aussicht gestellt werden. Ebenso dürften ein weiterer direkter Zugang zur Limmat durch das Depotareal und ein Limmatuferweg ohne auskragende Platte nicht möglich sein.

All diese Aspekte zu klären, bildet Gegenstand der nun bevorstehenden Machbarkeitsstudie.

Zu Frage 6: Die Ausgangslage beim Tramdepot Hard und dem Kalkbreite-Areal lässt sich trotz ähnlicher Ausgangslage nur teilweise vergleichen. Bei beiden Vorhaben sind aufgrund der Belegung des Erdgeschosses durch die Abstellanlage der Verkehrsbetriebe grosse technische Erschliessungsbauwerke erforderlich, um die Zusatznutzungen überhaupt realisieren zu können. Diese Erschliessungskosten werden (wie eine Kanalisationserschliessung oder eine Zufahrtsstrasse) dem Landwert zugeschlagen, wodurch hohe Grundstückskosten entstehen. Gemeinnütziger Wohnungsbau kann erfolgreicher auf Arealen realisiert werden, die einfachere Erschliessungsvoraussetzungen aufweisen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy