

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

20.04.2005

547.

Dringliche Schriftliche Anfrage von Pierino Cerliani betreffend neue Überbauung am Röschibachplatz, Liegenschaftenverkauf

Am 16. März 2005 reichten Gemeinderat Pierino Cerliani (Grüne) und 33 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage GR Nr. 2005/99 ein:

Die geplante Neuüberbauung am Röschibachplatz ist nach dem kürzlich erfolgten Urteil des Verwaltungsgerichtes wieder in die Schlagzeilen geraten.

In diesem Zusammenhang interessiert auch wieder, wie es dazu gekommen ist, dass an der Stelle ein so grosses Bauvolumen verwirklicht werden können soll – dem Vernehmen nach ein Hochhaus von respektablem Ausmassen.

Anscheinend ist für die Parzelle 3469 in Wipkingen in der Ecke Nordbrücke/Rousseaustrasse bereits 1997 der Verkaufsvertrag unterzeichnet und 1999 der Verkauf im Grundbuch eingetragen worden. Dabei handelt es sich um eine unbebaute, mit eindrucklichen Nussbäumen bestandene Parzelle von ca. 1000 m² Fläche, heute in der Zone W4 mit 75% Wohnanteil an zentralster Lage in Wipkingen.

Gemäss Statistischem Jahrbuch der Stadt Zürich für das Jahr 2000 wurden Grundstücke in den 3- und 4-Geschossigen Wohnzonen für 3000 bis 4000 Franken umgesetzt, während der Verkaufspreis für die erwähnte Parzelle nach Auskunft der Liegenschaftsabteilung des Finanzdepartementes bei 481 000 Franken, d. h. unter 500 Franken pro Quadratmeter, lag.

Da erneute Recherchen des Unterzeichnenden zu keinen befriedigenden Antworten geführt haben, ersuchen wir den Stadtrat, zu den nachfolgenden ersten Fragen Stellung zu nehmen.

1. Ist der erwähnte Liegenschaftenverkauf im Geschäftsbericht des Stadtrates aufgeführt? (wenn ja: wo? wenn nein: weshalb nicht?)
2. Erachtet der Stadtrat den erzielten Verkaufspreis für gerechtfertigt? Mit welcher Begründung?
3. Anscheinend ist das Liegenschaftengeschäft Teil einer Gesamtvereinbarung mit den SBB u. a. im Zusammenhang mit dem Ausbau der Linie Wipkingen–Oerlikon: Was ist der Inhalt dieser Vereinbarung? Sind noch andere Grundstücke Teil dieser Vereinbarung? Welche?
4. Ist in der o. e. Gesamtvereinbarung eine Rückfallklausel vereinbart worden, falls der Ausbau der Doppelspur Wipkingen–Oerlikon nicht zustande kommen sollte? Falls nicht: weshalb nicht?
5. War dem Stadtrat zum Zeitpunkt der Übertragung des Grundstücks bereits bekannt, dass der Verkauf dazu führen würde, dass auf dem Areal des Bahnhofs Wipkingen sehr hoch gebaut werden muss, um die zulässige Ausnutzung ausschöpfen zu können?
6. Gibt es noch weitere Vereinbarungen zwischen städtischen Stellen und den SBB – und allenfalls weiteren beteiligten Grundeigentümern in der nächsten Umgebung des Bahnhofs Wipkingen? Falls ja: welchen Inhalts?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Nach der Auflösung der offenen Drogenszene auf dem Lettenareal im Februar 1995 sollte das Gelände zwischen Kornhausbrücke und Lettentunnel aus Sicht des Stadtrates möglichst schnell durch attraktive Nutzungen belebt werden, um die erneute Bildung einer Drogenszene zu verhindern. Stadt, Kanton und SBB schlossen deshalb am 19. Mai 1995 einen Vorvertrag über die Übernahme des Lettenareals durch die Stadt Zürich ab. Die SBB waren mit dem sofortigen Besitzesantritt durch die Stadt einverstanden und die Stadt begann sofort mit Sanierungsarbeiten. Im Gegenzug verlangten die SBB die Bereinigung der Rechtsverhältnisse an Grundstücken entlang der Furtal- und der Wipkingerlinie.

Mit StRB Nr. 2337/1997 stimmte der Stadtrat dem Abschluss eines Tauschvertrags zwischen der Stadt (Tiefbauamt) und den SBB zu, wonach Letztere 8920 m² Freihaltezoneland an die Stadt abtreten. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um das Lettenareal. Die Stadt ihrerseits trat den SBB 7210 m² Land längs der Furttal- und der Wipkinglinie ab. Insgesamt wurden zweiundzwanzig Teilflächen wertgleich, das heisst ohne Tauschaufzahlung, getauscht.

Das mit der Schriftlichen Anfrage angesprochene, 962 m² grosse Grundstück Kat.-Nr. 3469 in Wipkingen lag gemäss Zonenplan 1963 in der Wohnzone C. Es wurde mit der Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) 1992 der Freihaltezone zugeteilt, und zwar zusammen mit dem angrenzenden, wesentlich grösseren Grundstück Kat.-Nr. 4483 (Bahneineinschnitt) der SBB zwischen Wasserwerkstrasse und Rosengartenstrasse.

Gegen diese Zonierung von Kat.-Nr. 4483 rekurrten die SBB erfolgreich. Die Baurekurskommission hob die Festsetzung der Freihaltezone 1994 auf. Das der Stadt gehörende Grundstück Kat.-Nr. 3469 war nicht Gegenstand des Rekursverfahrens und verblieb in der künftigen Freihaltezone, als der Stadtrat 1997 dem Abschluss des Tauschvertrages zustimmte. Vertragsbeurkundung und Eigentumsübertragung fanden am 19. Januar 1999 statt.

Als Folge des Entscheids der Baurekurskommission wurde der Bahneinschnitt mit der vom Gemeinderat am 24. November 1999 geänderten BZO in die Wohnzone W3 (Wohnanteil 90 Prozent) und der Bereich Nordbrücke/Röschibachplatz, einschliesslich des ehemals städtischen Grundstückes Kat.-Nr. 3469, in die Wohnzone W4 (Wohnanteil 75 Prozent) gelegt. Gegen diese Zonierung rekurrten jedoch die SBB sowie ein weiterer betroffener Grundeigentümer und verlangten eine Zuweisung zu einer Zentrumszone. Die W4 ist bis heute noch nicht rechtskräftig. Das zwischenzeitlich von den Rekurrenten entwickelte Neubauprojekt, das ein rund 40 m hohes Gebäude anstelle der Altbauten Dammstrasse 54 (alter Bahnhof Wipkingen) und Dammstrasse 56/58 (Restaurant Nordbrücke) vorsieht, wird sich aber voraussichtlich in der Zone W4 realisieren lassen, da in diesem Gebiet auch Hochhäuser zulässig sind. Damit dürfte der Rekurs hinfällig werden. Das städtische Baukollegium hat das Projekt übrigens als überzeugende städtebauliche Lösung beurteilt.

Zu Frage 1: Das Tiefbauamt hat den Tauschvertrag im Geschäftsbericht nicht erwähnt, weil es den Vorgang von seiner Bedeutung her als untergeordnet erachtete.

Zu Frage 2: Bei der Beurteilung, ob der wertgleiche Tausch gegen Freihaltezonflächen der SBB gerechtfertigt gewesen sei, ist zunächst davon auszugehen, dass es sich beim städtischen Grundstück im Zeitpunkt, als der Stadtrat 1997 dem Abschluss des Tauschvertrags zustimmte, um künftiges Freihaltezoneland handelte. Bei der Beurkundung des Vertrags am 19. Januar 1999 blieb dann allerdings unbemerkt, dass die Parzelle im Rahmen der umfangreichen BZO-Revision 1999 der Wohnzone W4 (Wohnanteil 75 Prozent) zugewiesen werden sollte. Ein Belassen der 962 m² grossen Fläche in der Freihaltezone hätte planerisch keinen Sinn ergeben. Wie erwähnt, ist die neue Zonierung aber noch nicht in Rechtskraft erwachsen.

In der Schriftlichen Anfrage wird der Wert des Grundstücks unter Bezugnahme auf das statistische Jahrbuch der Stadt Zürich für das Jahr 2000 mit Fr. 3000.-- bis Fr. 4000.-- pro m² angenommen. Hier scheint es sich um ein Missverständnis zu handeln. Der Durchschnittspreis aus den erfolgten Handänderungen von unbebautem Wohnzoneland ist dort nämlich mit Fr. 927.-- (W3) bzw. Fr. 686.-- (W4) angegeben. Nach Einschätzung der Abteilung Liegenschaftsbewertung des Amtes für Städtebau dürfte der Verkehrswert des ehemaligen städtischen Grundstücks nach In-Kraft-Treten der künftigen Zone (W4) bei etwa Fr. 1400.-- bis Fr. 1600.-- pro m² liegen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass die SBB der Stadt mit dem als wertgleich vereinbarten Tausch eine Mehrfläche von 1710 m² (Freihaltezone) abgetreten haben. Im Gegensatz zur Stadt, die den SBB verschiedene Landstreifen entlang der Bahnlinien abgetreten hat, veräusserten die SBB der Stadt mit dem 7210 m² grossen Lettenareal ausserdem ein attraktiv gelegenes Grundstück mit hohem Erholungswert. Darauf befinden sich heute eine Liegewiese und Anlagen für Badende, zwei Beach-Volleyballfelder sowie ein asphaltierter Platz für

Quartiernutzungen. Obwohl die SBB also mehr Land bzw. solches an zentraler Lage (Letten) abtraten, verzichteten sie auf eine entsprechende Aufzählung.

Bei dem in der Schriftlichen Anfrage aufgeführten „Verkaufspreis“ von Fr. 481 000.-- handelt es sich um den ehemaligen Buchwert des Grundstücks im Finanzvermögen. Dieser Betrag wurde aufgrund der Zuweisung zur Freihaltezone 1997 wie üblich zulasten der Vorfinanzierung für entschädigungspflichtige Massnahmen im Zusammenhang mit der Bau- und Zonenordnung abgeschrieben.

Zu Frage 3: Insgesamt hat die Stadt sechzehn Flächen für den inzwischen erfolgten Ausbau der Furttallinie veräussert. Im Hinblick auf den späteren Ausbau der Wipkingerinie übereignete sie den SBB das fragliche Grundstück Kat.-Nr. 3469 mit einer Fläche von 962 m². Die Abtretung einer weiteren, 615 m² grossen Fläche der Josefweise zur Viaduktverbreiterung wurde dagegen grundbuchlich noch nicht vollzogen. Nachdem die SBB auf den Doppelspurausbau Wipkingen zugunsten der Durchmesserlinie verzichtet haben, ist diese Landabtretung nicht mehr erforderlich.

Zu Frage 4: Ein Rückkaufsrecht zum Preis von Fr. 10.-- pro m² wurde nur für die 615 m² der Josefweise vereinbart, falls dieses Land nicht bis 2024 für den Ausbau der Wipkingerinie gebraucht wird. Bei Kat.-Nr. 3469 in Wipkingen fehlt eine solche Regelung, da es sich hier um eine Arrondierung des angrenzenden SBB-Areals handelte.

Zu Frage 5: Wie erwähnt, ging es um die Arrondierung von Land für den Bahnausbau, das der Freihaltezone zugewiesen werden sollte, und nicht um die Abtretung von Bauland.

Im Übrigen ermöglicht die Übertragung der baulichen Ausnützung vom ehemaligen städtischen Grundstück Kat.-Nr. 3469 auf das Bauareal am Röschibachplatz einen städtebaulich erwünschten Schwerpunkt beim Zentrum Wipkingen in Form eines hohen Hauses und damit auch eine seitens des Quartiers wünschbare funktionale Aufwertung des Ortes zwischen Röschibachplatz und Nordbrücke.

Zu Frage 6: Im Rahmen der Erarbeitung erster Projektideen für ein allfälliges künftiges Bauprojekt hat sich das Hochbaudepartement bei der Bauherrschaft für die Berücksichtigung von Quartierinteressen eingesetzt. Daraus resultierte eine Vereinbarung, wonach das Projekt im Erdgeschoss Flächen für Gastronomie und Detailhandel anbieten sollte. Ferner sei der SBB-Billettverkauf weiterhin an attraktiver Lage zu ermöglichen. Schliesslich müssten die Zugänge zum Bahnhofperron komfortabler und sicherer ausgebildet werden.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy