

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 14. Dezember 2016

1009.

Schriftliche Anfrage von Matthias Probst betreffend Ausnutzungsreserven für Wohn- und Gewerbeflächen bei den städtischen Tram- und Busdepots, Angaben zu theoretischen Mehrausnutzungen sowie möglichen Arealüberbauungen

Am 14. September 2016 reichte Gemeinderat Matthias Probst (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/314, ein:

Die Stadt Zürich besitzt nicht nur Baulandreserven, sie besitzt auch zahlreiche Bauten, welche das belegte Grundstück nicht voll ausnutzen. Vor nicht allzu langer Zeit wurde auf einem solchen Grundstück die inzwischen weltweit bekannte Genossenschaft Kalkbreite gebaut, ein Projekt, das Industrie, Gewerbe und Wohnen auf wunderbare Weise miteinander verbindet. Ausserdem befindet sich das Tramdepot Hard in Planung. Leider blieb es bis anhin bei diesen beispielhaften Projekten. Von privater Seite wurde mit dem „Noerd“ in Oerlikon etwas ähnliches probiert, jedoch ohne Wohnnutzung (was in der entsprechenden Zone auch nicht möglich wäre). Es stellt sich die Frage, ob das verdichtete Bauen noch mit weiteren ähnlichen Doppelnutzungen auf städtischen Gebäuden, Werkhallen, Depots oder Tramwendeschlaufen gefördert werden kann.

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

1. Wie viele Tram- und Bus-Depots besitzt die Stadt Zürich?
2. Wann werden diese Depots das nächste Mal saniert? Wir bitten um Zeitplan für jedes einzelne Depot.
3. Auf welchen Depot-Grundstücken sieht die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich eine höhere Ausnutzung vor, als dies aktuell der Fall ist? Wie hoch ist diese theoretische Mehrausnutzung?
4. Welche dieser Grundstücke erreichen die Grösse für eine Arealüberbauung? Wie hoch wäre die theoretische Mehrausnutzung mit Arealüberbauung?
5. Welche dieser Mehrausnutzungen gedenkt der Stadtrat bei der nächsten Sanierung/Umbau zu konsumieren?
6. Welche der Mehrausnutzungen wären theoretisch in Form von Wohn- oder Gewerbeflächen nutzbar?

Sämtliche Antworten können bei Bedarf gerne in Tabellenform zusammengefasst werden.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2 («Wie viele Tram- und Bus-Depots besitzt die Stadt Zürich?», «Wann werden diese Depots das nächste Mal saniert? Wir bitten um Zeitplan für jedes einzelne Depot.»):

Areal Altstetten (Hauptsitz)

- Zentralwerkstatt:
Projektierung am Laufen, Ausführung voraussichtlich ab 2021

Tramdepots

- *Tramdepot Hard*
Projektierung am Laufen; Wohnungen werden mitberücksichtigt, Ausführung voraussichtlich ab 2020
- *Tramdepot Irchel*
Instandsetzungsarbeiten 2015 abgeschlossen; nächste Sanierung in etwa 30 Jahren
- *Tramdepot Kalkbreite*
Ausführung Instandsetzungsarbeiten August 2016 gestartet. Nächste Sanierung in etwa 30 Jahren

Tramhalle Kalkbreite 2013 in Betrieb genommen (mit Genossenschaft Kalkbreite); nächste Sanierung in etwa 30 Jahren

- *Tramdepot Oerlikon*
Projektierung Instandsetzung am Laufen, Ausführung voraussichtlich ab 2018
- *Tramdepot Wollishofen*
Instandsetzungsarbeiten 2013 abgeschlossen

Busgaragen

- *Busgarage Hardau*
Instandsetzungsarbeiten Einstellhalle 2013 abgeschlossen; nächste Sanierung in etwa 30 Jahren

Projektierung Instandsetzung Werkstattplätze am Laufen, Ausführung voraussichtlich ab 2017
- *Erweiterung Busgarage Hardau*
Projektierung Erweiterung Busgarage auf Zic Zac-Areal am Laufen; Ersatzneubau ERZ-Werkhof wird mitberücksichtigt und integriert (ein Bauwerk), Ausführung voraussichtlich ab 2018
- *Busgarage Hagenholz*
Projektierung am Laufen, Ausführung voraussichtlich ab 2020

Zu den Fragen 3, 4 und 6 («Auf welchen Depot-Grundstücken sieht die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich eine höhere Ausnutzung vor, als dies aktuell der Fall ist? Wie hoch ist diese theoretische Mehrausnutzung?», «Welche dieser Grundstücke erreichen die Grösse für eine Arealüberbauung? Wie hoch wäre die theoretische Mehrausnutzung mit Arealüberbauung?», «Welche der Mehrausnutzungen wären theoretisch in Form von Wohn- oder Gewerbeflächen nutzbar?»):

Die Antworten können der unten stehenden Tabelle entnommen werden:

Areal	Kataster Nr.	¹ Zonierung	Fläche m ²	Denkmalschutz / Inventar	² Arealüberbauung	Beurteilung
Altstetten	AL8528	F, IHD	80 574	Nein	nicht möglich	Die VBZ-Zentralwerkstätte an der Luggwegstrasse 65 wurde nach den Plänen der Architektengemeinschaft Dubois Eschenmoser und Schaudt in den Jahren 1972 bis 1975 erstellt. Bis auf die Umnutzung von 2 Parkdecks im südöstlichen Bereich zu Büros Mitte der 1990er-Jahre ist die Baustruktur unverändert geblieben. Auf dem Grundstück bestehen deutliche Ausnutzungsreserven. Die Freiflächenziffer (FZ min. 15 %) wird mit einer kleinen Reserve eingehalten. Aufgrund der Zonenkonformität ist Wohnungsbau auf dieser Parzelle nicht möglich.
Hard	IQ6089, IQ7017	Z6	15 143	Teilweise (Ostteil)	möglich	Im Projekt Teilersatz Tramdepot Hard mit neuer kommunaler Wohnsiedlung am Escher-Wyss-Platz (Weisung GR Nr. 2013/161) wird dem Anliegen gemäss vorliegender Anfrage Rechnung getragen. Mit dem geplanten Neubau soll ein zeitgemässes Tramdepot entstehen und darüber etwa 200 Wohnungen realisiert werden.

Irchel	UN4633	W3, Oe3	13 936	Nein	theo- re- tisch mög- lich	Auf dem Grundstück bestehen deutliche Ausnützungsreserven, vor allem wenn von einer Arealüberbauung ausgegangen wird. Jedoch nimmt der Betrieb des Tramdepots nahezu die gesamte Grundstücksfläche in Anspruch, so dass Zusatznutzungen, bezogen auf die Erschliessung und die Aussenräume, kaum realisierbar sind.
Kalkbreite (Elisabethenstrasse)	AU5134	Oe5	12 066	Ja	theo- re- tisch mög- lich	Das Tramdepot Elisabethenstrasse wurde von 1939 bis 1949 vom damaligen Stadtbaumeister Hermann Herter erstellt, angrenzend an den von Stadtbaumeister Fissler im Jahr 1913 entworfenen Kopfbau an der Elisabethenstrasse 43. Es setzt sich zusammen aus der Depothalle (E27) und den beiden Dienstgebäuden Elisabethenstrasse 15 (E15) und 43 (E43). Alle drei Gebäudeteile sind im kommunalen Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte der Stadt Zürich aufgeführt. Aufgrund der Unterschutzstellung und der Zonenkonformität ist Wohnungsbau auf dieser Parzelle rechtlich nicht möglich.
Oerlikon	OE4961	Z6	16 663	Ja	theo- re- tisch mög- lich	Der heute bestehende Teil des alten Tramdepots Oerlikon wurde in der Zwischenkriegszeit erstellt und die Gebäudehülle mit STRB Nr. 9812009 unter Denkmalschutz gestellt. Im Jahr 2011 wurde das Tramdepot durch die «Erweiterung Abstellhalle Nord», einen direkt an die Tramhalle angrenzenden Anbau, ergänzt. Aufgrund der Unterschutzstellung ist Wohnungsbau oder eine Mehrausnutzung auf dieser Parzelle rechtlich nicht möglich.
Wollishofen	WO6030	W3, Oe3	15 183	Ja	theo- re- tisch mög- lich	Das Tramdepot Wollishofen an der Studackerstrasse 10 wurde 1929 vom damaligen Stadtbaumeister Hermann Herter äquivalent zum Tramdepot Irchel geplant und erstellt. In den 1950er-Jahren ist es durch den Architekten André E. Bosshard in Richtung Süden erweitert worden. Das Objekt ist im kommunalen Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte der Stadt Zürich aufgeführt. Aufgrund der Unterschutzstellung ist Wohnungsbau auf dieser Parzelle rechtlich nicht möglich.
Hardau	AU6331	Oe5	27 500	Nein	theo- re- tisch mög- lich	Die VBZ-Busgarage Hardau wurde in den Jahren 1965–1969 nach den Plänen der Architektengemeinschaft Casetti und Rohrer erstellt. Der Garagenkomplex umfasst eine zweigeschossige Einstellhalle mit integrierter Polizeigarage im Untergeschoss. Daran angegliedert ist eine eingeschossige Halle mit den Serviceständen im Erdgeschoss und Magazin sowie Reifenlager im Untergeschoss. An deren Kopf wiederum ist ein Bürogebäude situiert, in dem sich unter anderem die Fahrschule und Büroräumlichkeiten befinden. Zusammen mit dem Dienstgebäude, in dem sich das Personalrestaurant und die Büroräume der Betriebsdisposition befinden, bilden die verschiedenen Gebäude ein zusammenhängendes städtebauliches Ensemble. Ein Teil der Ausnützungsreserve auf der Parzelle wurde u. a. durch den Bau der Überbauung Hardau II beansprucht (öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung). Weiter ist aufgrund der Zonenkonformität Wohnungsbau auf dieser Parzelle nicht möglich.

Erweiterung Busgarage Hardau	AU6272	³ Oe5	8200	Nein	theoretisch möglich	Durch die Kombination von Busgarage und Werkhof in einem Neubau auf dem Zic Zac-Areal wird der heutige Standort des Werkhofs an der Bienenstrasse für andere Nutzungen frei.
Hagenholz	SE5292	Z5	24 699	Nein	theoretisch möglich	<p>Die Busgarage wurde 1957 durch die Architekten Kündig / Casetti und Rohrer sowie die Ingenieure Stüssi / Schubert und Schwarzmann gebaut. Die Anlage besteht aus fünf klar ablesbaren Elementen: Der Einstellhalle, dem Annexbau mit Servicetrakt, ehemaliger Heizzentrale, Garderoben und Büros, dem Dienstgebäude, dem Vorplatz sowie Unterständen für Autos und Velos.</p> <p>Wohnflächentransfer: Das Karl Steiner Areal wird mit der Verpflichtung, 3000 m² Wohnfläche vom VBZ-Areal zu übernehmen, belastet. Damit ist die Stadt Zürich im Rahmen der heutigen Bebauung von dem gemäss BZO auf dem Areal geltenden Wohnanteil (20 %) effektiv befreit. Erst wenn die anrechenbare Geschossfläche von 15 000 m² überschritten ist (20 % von 15 000 m² = 3000 m²), muss die Stadt auf dem VBZ-Areal selber einen Wohnanteil erbringen. Die anrechenbare Geschossfläche bei der VBZ-Busgarage beträgt aber heute (bedingt durch die umfangreichen, nicht anrechenbaren Fahrzeugabstellflächen) lediglich rund 4300 m², was einer erforderlichen Wohnfläche von nur rund 860 m² entspricht. Dies ist in der übertragbaren Fläche von 3000 m² längst enthalten.</p> <p>Beschattungsservitut: Das VBZ-Areal wird belastet mit der Bedingung, dass auf einer Tiefe von rund 45 m entlang der Hagenholzstrasse keine Wohnnutzung erstellt werden darf (betrifft den ganzen Vorplatz bis praktisch zur heutigen Südfassade der VBZ-Busgarage).</p> <p>Freiflächenziffer: Die erforderliche Freiflächenziffer beträgt 30 %.</p>

¹Zonierung gemäss BZO 1999

F – Freihaltezone

IHD – Industrie- mit Handels- und Dienstleistungsbetrieben

Oe3 – Zone für öffentliche Bauten: max. 3 Vollgeschosse

Oe5 – Zone für öffentliche Bauten: max. 5 Vollgeschosse

W3 – dreigeschossige Wohnzone

Z5 – fünfgeschossige Zentrumszone

Z6 – sechsgeschossige Zentrumszone

²Arealüberbauung (BZO)

Arealüberbauungen sind in allen Wohnzonen, ausgenommen W2b, sowie in allen Zentrumszonen und Zonen für öffentliche Bauten zulässig. Die Arealfläche muss mindestens 6000 m² betragen.

³Teilrevision der Nutzungsplanung (BZO)

Eine Fläche von 8200 m² soll von der Wohnzone in die Zone für öffentliche Bauten Oe5 umgezont werden. Die Umzonung ist noch nicht in Kraft.

Zu Frage 5 («Welche dieser Mehrausnutzungen gedenkt der Stadtrat bei der nächsten Sanierung/Umbau zu konsumieren?»):

Für die effiziente und wirtschaftliche Erfüllung des Transportauftrags sind die Verkehrsbetriebe darauf angewiesen, dass die Tramdepots und Busgaragen dezentral über die Stadt verteilt und die Wege von den Abstellplätzen zu den Linien kurz sind. Mit jedem Meter, den das Fahrzeug vom Tramdepot oder der Busgarage bis zu seiner Kursstrecke zusätzlich zurücklegen muss, verschlechtert sich die Produktivität und steigen die Kosten des öffentlichen

Verkehrs. Wichtig ist zudem, dass die VBZ mehrere Tramdepots und Busgaragen betreiben, die an möglichst viele Linien angeschlossen sind. So kann im Fall einer Fahrzeugstörung rasch ein Ersatzfahrzeug bereitgestellt werden.

Wie das Beispiel beim Standort Depot Hard am Escher-Wyss-Platz oder die Erweiterung der Busgarage Hardau zeigt, unterstützt der Stadtrat im Einzelfall eine Mehrausnutzung einer Parzelle mit Mischnutzungen (Tramdepot / Wohnungsbau / städtische Werke). Diese Mehrausnutzung muss jedoch sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar sein. Bei den anderen heutigen Bus- und Depotstandorten erachtet der Stadtrat aus heutiger Sicht eine Mehrausnutzung mit Wohnungsbau aufgrund der vorliegenden Fakten (obige Tabelle) als nicht vertretbar.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti