

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

vom 1. Juni 2011

---

**612. Schriftliche Anfrage von Marcel Schönbächler und Alecs Recher betreffend Areale der «SBB Lokomotiv-Remisen F und G», mittel- und langfristige Nutzungsmöglichkeiten.** Am 23. März 2011 reichten die Gemeinderäte Marcel Schönbächler (CVP) und Alecs Recher (AL) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/91, ein:

Im Zusammenhang mit den in den nächsten Jahren geplanten Überbauungen heutiger Grundstücke der SBB auf dem Platz Zürich ergeben sich Fragen bezüglich der mittel- und langfristigen Nutzungen der beiden "SBB Lokomotiv-Remisen F und G".

Die "SBB Lokomotiv-Remise F" an der Remisenstrasse 15-17 – im Kreis 4, beim Güterbahnhof – wurde in den Jahren 1898/1899 erbaut und in den Jahren 1953/54 erweitert. Die offenbar seit mehreren Monaten nicht mehr für die Wartung und für die Garagierung von Lokomotiven genutzte, sieben durchgehende Geleise aufweisende und rund 200 Meter lange Halle, ist ein eindrücklicher Bau inmitten des Gleisfeldes. Auch in den Obergeschossen werden die frühere Wohnung des Depotchefs und die Betriebskantine offenbar nicht mehr genutzt.

Das an der Neugasse 145 – im Kreis 5 – gelegene "SBB Lokomotiv-Remise G", erbaut in den Jahren 1925-1927, wird zurzeit von den Bundesbahnen anscheinend rege genutzt. Nebst der mittel- und langfristigen Nutzung interessiert hier auch die mögliche Nutzung des freien Landstreifens zwischen der Überbauung "Röntgenareal" Neugasse 93-97 und dem östlichen Dienstgebäude der "SBB Lokomotiv-Remise G".

In diesem Zusammenhang ergeben sich verschiedene Fragen, um deren Beantwortung der Stadtrat gebeten wird:

1. Wie werden die beiden durch die SBB betriebenen «Lokomotiv-Remisen F und G» heute betrieblich genutzt? Wie sehen die Betriebskonzepte und/oder allfälligen Umnutzungskonzepte der SBB hinsichtlich der mittel- und langfristigen Nutzung aus? Trifft es zu, dass die "Depotanlage F" betrieblich bereits nicht mehr genutzt wird und die sanitärischen Installationen zurückgebaut wurden?
2. Wie viele Quadratmeter Fläche haben je die beiden Lokomotiv-Remisen F und G? Auf wie hoch schätzt der Stadtrat aktuell den Quadratmeterpreis der beiden Areale?
3. Sind die beiden SBB Depotanlagen im Inventar der schützenswerten Bauten oder denkmalgeschützt? Falls ja, was bedeutet dies für eine mögliche Umnutzung der Gebäude, der Remisen und der Hallenanlagen?
4. Welche Ideen und welches Interesse hat die Stadt Zürich bei einem allfälligen Verzicht der SBB auf eine Nutzung des "Lok-Depots F", evtl. des "Lok-Depots G"? Welche städtebaulichen Chancen würden sich durch diese Bahnareale ergeben, um diese mit dem bestehenden Stadtkörper der Kreise 4 und 5 zu verweben? Welche Gründe – abgesehen der vielleicht eher schweren Zugänglichkeit zum "Lok-Depot F" – sprechen gegen ein künftiges Nutzungsinteresse durch die Stadt Zürich?
5. Sollte das kantonale Polizei- und Justizzentrum auf dem Areal des Güterbahnhofs nicht realisiert werden, welche Optionen und welches Entwicklungspotential sieht der Stadtrat für dieses Areal? Insbesondere interessieren die Aspekte Wohnnutzung, Kleingewerbe und die Anliegen des Denkmalschutzes.
6. Welche Voraussetzungen müssten geschaffen werden, damit im "Lok-Depot F" beim Nichtgebrauch durch die SBB, Kleingewerbebetriebe angesiedelt werden könnten? Ist auch eine Wohnüberbauung oder kombinierte Überbauung für Wohn- und Gewerberäume des kommunalen bzw. gemeinnützigen Wohnungsbaus denkbar?
7. Könnte im "Lok-Depot F" – in Zusammenarbeit zwischen den SBB und der Stadt Zürich – ein "Zürcher Technik-, Gewerbe-, Wirtschafts- und Eisenbahnmuseum" (ein sog. "Technopark") eingerichtet werden, um ein Teil des technischen Kulturgutes der Stadt Zürich und somit ein Stück Stadtgeschichte zu erhalten?
8. Wie beurteilt der Stadtrat langfristig die Anziehungskraft und das Interesse eines solchen Technikmuseums, in welchem u.a. Exponate teilweise Weltruf genießender Firmen wie der Maschinenfabrik Escher-Wyss (Schiffe, Turbinen, Motoren, Pumpen), der MFO Oerlikon (Lokomotiven), der Schweiz. Waggonfabrik Schlieren, der Maag-Zahnräder AG, Steinfels, Schoeller, der Druck- und Papierindustrie, usw., ausgestellt werden könnten?
9. Welche mittelfristige Areal-Nutzung ist auf dem freien Landstreifen zwischen der Überbauung "Röntgenareal,

Neugasse 93-97" und dem östlichen Dienstgebäude der "SBB Lokomotiv-Remise G", durch die SBB vorgesehen? Könnte dieses Gelände durch die Stadt Zürich für eine Überbauung mit Wohn- und Gewerberäumen im Rahmen des kommunalen bzw. gemeinnützigen Wohnungsbaus erworben werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Grundlagen für die Beurteilung der mittel- bis langfristigen Nutzungsoptionen der beiden SBB-Areale, welche Gegenstand der Schriftlichen Anfrage sind, sind die geltende Zonierung gemäss BZO, aktuelle übergeordnete Strategien (Strategien Zürich 2025, Räumliche Entwicklungsstrategie RES), die Verfügbarkeit der Areale sowie die Prägung des räumlichen Umfelds und die Erschliessung. Die beiden Areale befinden sich in der Industriezone der geltenden Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich. Die Bauordnung gibt vor, welche Nutzungen in der Industriezone zulässig sind. In den Strategien Zürich 2025 definiert der Stadtrat das Ziel, Standorte für Industrie und Gewerbe zu sichern sowie die Ansiedlung und Gründung von neuen Hightech- und anderen zukunftssträchtigen Unternehmen zu fördern. Weitere übergeordnete Grundlage, welche Aussagen über die zukünftige Ausrichtung des Gleisraums Zürich-West macht, ist die Räumliche Entwicklungsstrategie RES. Gemäss dieser befinden sich die beiden Areale am Rande eines Raumes, welcher als zukünftiger Schwerpunkt für Innovation definiert ist (Teilstrategie 1: Raum für den Wirtschafts- und Wissensstandort gewährleisten).

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1:** Unterhaltsanlage F: Der Gebäudekomplex besteht aus einer Gleishalle sowie dem Bürotrakt West und dem Bürotrakt Ost. Die Gleishalle wird für das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen genutzt. Der Bürotrakt West wird aktuell instand gestellt und ab Juni 2011 von SBB-Dienste genutzt. Der Bürotrakt Ost ist nur in Teilen belegt. Die Belegung beinhaltet eine Stellwerkanlage, eine Telefonzentrale, eine elektrische Verteilanlage sowie eine Notstromanlage. Eine Sanierung des Bürotraktes steht an. Auf der Fläche zwischen Gebäude und Wipkingerviadukt befindet sich die einzige Dieselbetankungsanlage für Schienenfahrzeuge im Hauptbahnhofperimeter. Seitens SBB besteht die Option, Personenverkehr Operations und Infrastruktur Instandhaltung an den Standort F zu verlagern.

Unterhaltsanlage/Depot G: Der Gebäudekomplex besteht aus einem Wohnhochhaus mit Waschanlage (Wohn- und Gewerbenutzung) sowie dem Depot/Unterhaltsanlage. Die Wohn- und Gewerbenutzung wird langfristig bestehen bleiben. Die Unterhaltsanlage/Depot wird von Personenverkehr Operations noch mindestens bis 2020 genutzt werden. Für die Sicherstellung des Betriebs werden notwendige Unterhaltsmassnahmen durchgeführt.

**Zu Frage 2:** Die Arealfläche der Unterhaltsanlage F beträgt 23 490 m<sup>2</sup>. Die Arealfläche der Unterhaltsanlage/Depot G beträgt 22 000 m<sup>2</sup>. Der Landpreis für Flächen in der Industriezone beträgt in der Stadt Zürich etwa Fr. 1000.– pro Quadratmeter.

**Zu Frage 3:** Keines der Gebäude ist denkmalgeschützt. Keines der Gebäude ist im Inventar der schützenswerten Bauten.

**Zu Frage 4:** Die Unterhaltsanlage F steht mittel- bis langfristig nicht für Drittnutzungen zur Verfügung. Die Stadt Zürich macht daher kein Nutzungsinteresse geltend. Die Verfügbarkeit für Drittnutzungen der Unterhaltsanlage/Depot G ist abhängig von der Strategie SBB-Personenverkehr, frühestens jedoch ab 2020. Das Areal G liegt am Rande des Wohnquartiers im Kreis 5. Die Josefswiese und die Viaduktbögen befinden sich im direkten Umfeld. Aus Sicht der Stadt Zürich ist das Areal grundsätzlich auch als Wohnstandort geeignet. Für den Bereich angrenzend an die Gleise sind gewerbliche Nutzungen denkbar. Die MIV-Erschliessung des Areals ist schwierig und kann nur in Zusammenhang mit der Entwicklung und Erschliessung des Geroldareals gelöst werden. Aufgrund der ungewissen Verfügbarkeit des Areals G und der nicht präzisierten Entwicklung des Geroldareals besteht zum heutigen Zeitpunkt für die Stadt kein Anlass, konkrete Nutzungsansprüche geltend zu

machen.

**Zu Frage 5:** Das Areal des Güterbahnhofs steht vorläufig nicht zur Disposition. Gegen die Ablehnung des Baukredits für das PJZ durch den Kantonsrat am 20. September 2010 wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen, sodass es am 4. September 2011 zur Volksabstimmung kommen wird. Der Kaufvertrag zwischen SBB und Kanton wurde inzwischen bis Ende 2012 verlängert. Sollte die Nutzung als PJZ entfallen, können das Areal und die Bauten zonenkonform (Industriezone) sowie in denkmalpflegerisch zulässigem Rahmen genutzt werden. Andere Nutzungen würden eine Zonenplanänderung bedingen.

**Zu Frage 6:** Die Unterhaltsanlage F steht nicht für Drittnutzungen zur Verfügung.

**Zu Frage 7:** Vergleiche Antwort Frage 6.

**Zu Frage 8:** Vergleiche Antwort Frage 6. Der Stadtrat sieht darüber hinaus keine Veranlassung, für die Einrichtung eines Technikmuseums die Initiative zu ergreifen.

**Zu Frage 9:** Solange das Areal von den SBB genutzt wird, stehen auch sämtliche Freiflächen auf dem Areal nicht für Drittnutzungen zur Verfügung. Die Freifläche kann somit mittelfristig nicht überbaut werden.

Vor dem Stadtrat

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**