

Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

16.11.2005

Weisung 414

Erhöhung des Projektierungskredits für die Erweiterung des Tramdepots Hard und die Erstellung eines Wohnhochhauses mit Verwaltungstrakt als Zusatznutzung

Zweck der Vorlage

In einer 1999 abgeschlossenen ersten Etappe wurde der 1911 erstellte, denkmalpflegerisch wertvolle östliche Teil des Tramdepots Hard beim Escher-Wyss-Platz mit den fünf angebauten Wohnhäusern instand gesetzt.

Auf dem westlichen Arealteil befinden sich der später erstellte, dringend zu ersetzende Depothallenanbau sowie Abstellgleise im Freien. Mit einem Ersatzbau soll eine zeitgemässe Anlage für den Unterhalt des Rollmaterials geschaffen werden. Da die Weichenanlagen ebenfalls in schlechtem Zustand sind und ersetzt werden müssen, lässt sich gleichzeitig ein verbesserter Betriebsablauf einrichten, mit dem auch die heutigen Manövrierfahrten über den Escher-Wyss-Platz entfallen.

Das 15 400 m² grosse Areal (Verwaltungsvermögen der Verkehrsbetriebe) mit dem Depot und den Wohnhäusern verfügt über eine grosse bauliche Ausnutzungsreserve von rund 40 000 m² Geschossfläche und hat somit ein erhebliches Wertschöpfungspotenzial. Es bietet sich der Stadt Zürich somit die einmalige Gelegenheit, den Hallenersatzbau statisch so zu gestalten, dass darüber Zusatznutzungen realisiert werden können.

Im Jahr 2003 bewilligte der Stadtrat einen Projektierungskredit von 1 Mio. Franken für den Depotersatzbau (gebundene Ausgabe) sowie 1,9 Mio. Franken für Zusatznutzungen. Das inzwischen ausgearbeitete Vorprojekt zeigt auf, dass auf dem unmittelbar an die Limmat angrenzenden Areal ein städtebaulich markanter Wohnturm mit 203 attraktiven Wohnungen sowie 4400 m² Dienstleistungsflächen realisierbar sind. Letztere lassen sich unter anderem als Ersatz für das Sozialzentrum in der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 verwenden. Diese Liegenschaft ist im Rahmen des mit dem Kanton vereinbarten Liegenschaftentransfers bis im Jahr 2012 an den Kanton abzutreten.

Zur Ausarbeitung des Bauprojekts für die Zusatznutzungen wird dem Gemeinderat eine Erhöhung des Projektierungskredits von Fr. 1 900 000.-- um Fr. 8 150 000.-- auf Fr. 10 050 000.-- beantragt.

Ausgangslage

Die Verkehrsbetriebe verfügen derzeit noch über fünf Tramdepots. Im Zuge von Rationalisierungsmassnahmen wurde das Depot Burgwies 1997 stillgelegt. Der Gemeinderat bewilligte am 1. Juni 2005 einen Objektkredit von Fr. 3 735 000.-- für Instandsetzungsmassnahmen und den Einbau eines Trammuseums sowie einer Ladenfläche. Als weitere Produktivitätssteigerung wird das Depot Wollishofen seit dem Fahrplanwechsel 1998 lediglich als reines Abstelldepot verwendet.

Durch die Konzentration der Wartung auf nur noch vier Standorte erhalten die Depots Kalkbreite, Oerlikon, Irchel und Hard für die Verkehrsbetriebe erhöhte strategische Bedeutung, insbesondere das Depot Hard beim Escher-Wyss-Platz wegen seines zentralen Standortes.

Das Depot Hard mit den angebauten Wohnhäusern Hardturmstrasse 8, 10, 12 und Hardstrasse 325 und 327 (ehemalige Angestelltenhäuser) wurde 1911 gebaut und ist denkmalpflegerisch wertvoll. 1927 erfuhr das Depot in westlicher Richtung eine Erweiterung durch einen Flachdachanbau, der denkmalpflegerisch ohne Bedeutung ist.

1989 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat einen Projektierungskredit für einen Depotneubau anstelle des Flachdachanbaus, der längsseits eine Ergänzung durch Büro- und Gewerbeflächen vorsah. Das Vorhaben wurde jedoch aufgrund der damaligen wirtschaftlichen und politischen Lage nicht realisiert.

Die benötigten zusätzlichen Fahrzeugabstellkapazitäten konnten die Verkehrsbetriebe 1993 einstweilen durch eine provisorische, offene Abstellanlage auf dem westlichen Grundstücksteil sicherstellen. Dabei rechnete man mit einem Zeithorizont von etwa acht Jahren.

Die Sanierung des Depots wurde in der Folge in zwei Etappen geplant. Die 1999 abgeschlossene erste Etappe umfasste im Wesentlichen die Instandsetzung des schützenswerten östlichen Depothallenteils sowie die fünf angebauten Wohnhäuser. Letztere wurden in diesem Zusammenhang vom Verwaltungs- zum Finanzvermögen übertragen.

Nunmehr steht die zweite Etappe, d. h. die Ablösung des Provisoriums und der Ersatz des sanierungsbedürftigen westlichen Hallenteils, bevor.

Handlungsbedarf

Die Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Tragkonstruktion des westlichen Hallenteils ist ungenügend. Eine Zustandsanalyse verweist auf teilweise erhebliche Schäden an der Trag- und Deckenstruktur. Damit der Trambetrieb durch herunterfallende Betonteile nicht gefährdet wird, mussten zahlreiche Bausicherungsmassnahmen getroffen werden. Die Tragkonstruktion wird anhand von jährlichen visuellen und geodätischen Kontrollen überwacht. Gegebenenfalls müssten Zusatzstützen, Schutznetze und Notdächer angeordnet werden, was die Gebrauchstauglichkeit des hinteren Hallenteils sehr stark einschränken und auch zu erheblichen Kosten führen würde.

Ferner sind die Weichenanlagen für den Anschluss des Depots an das Betriebsnetz in schlechtem Zustand. Diese wurden im Hinblick auf die anstehende Depoterneuerung noch nicht ersetzt, was nun aber dringend nötig ist, um die Betriebssicherheit aufrechtzuerhalten. Ebenso bedenklich ist die Situation des Aussengebäudes in der Abstellanlage, bei dem das einstürzende Dach 2004 entfernt werden musste.

Auch blieb die Anschaffung der nötigen Infrastruktur für die Instandhaltung der Cobra- und der Sänfteflotte zurückgestellt. Mit den laufenden Tramneubeschaffungen müssen aber Waschanlage und Wartungsstände zwingend modernisiert sowie neue Besandungs- und Hebeanlagen eingerichtet werden.

Schliesslich sollten die heute aufwändigen Manövrierverfahren im Depot und über den Escher-Wyss-Platz hinweg unbedingt eliminiert werden. Der entsprechende Durchlaufbetrieb erfordert eine Umgestaltung der Gleisanlage, insbesondere der Erschliessung. Auf diese Weise lässt sich nicht nur das Depot rationeller und sicherer betreiben, auch das Verkehrsregime auf dem Escher-Wyss-Platz wird dadurch massgeblich entlastet.

Die Verkehrsbetriebe waren bis heute in der Lage, die seit über zehn Jahren anstehenden Investitionen in Infrastruktur und Bau ohne weit reichende Konsequenzen mittels Provisorien hinauszuzögern. Dieser Spielraum ist inzwischen aber nicht mehr vorhanden. Die rasche Realisierung des Ersatzbaus lässt sich aus technischen und betrieblichen Gründen nicht weiter hinausschieben.

Baurechtliche Rahmenbedingungen

Das Depotareal umfasst die Grundstücke Kat.-Nr. 6089 und 6090 und hat eine Fläche von 15 400 m². Das Areal liegt in der sechsgeschossigen Zentrumszone Z6, der vorgeschriebene Wohnanteil beträgt 16 Prozent bzw. 33 Prozent. Ausserdem befindet sich das Areal im Hochhausgebiet II.

Die Überlagerung von Teilen, die dem Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz unterstehen (Tramdepot und Gleisanlage) und den Zusatznutzungen, die dem ordentlichen Baurecht unterliegen, führen zu einer komplexen baurechtlichen Situation.

Es ist vorgesehen, einen privaten Gestaltungsplan auszuarbeiten, mit dem sich Sachverhalte wie Gebäudehöhe, Wohnanteil, öffentliche Wegführung, Erschliessung, Parkierung usw. massgeschneidert festlegen lassen. Der Gestaltungsplan wird dem Gemeinderat mit separater Weisung vorgelegt.

Projektrahmen

Die Festlegung der Rahmenbedingungen erfolgte unter der Federführung des Amtes für Hochbauten zusammen mit der Fachstelle für Stadtentwicklung, dem Amt für Städtebau, der Liegenschaftenverwaltung, der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich, den Verkehrsbetrieben und der Immobilien-Bewirtschaftung. Als wesentliche Punkte für die Vorprojektierung sind zu nennen:

- Das Tramdepot Hard liegt am Escher-Wyss-Platz direkt am Limmatufer. Es bildet zusammen mit dem gegenüberliegenden Hochhaus sozusagen das Tor zum Gebiet Zürich West, das sich zurzeit in einem dynamischen Wandel befindet.
- Die Nutzungsreserve des zum Verwaltungsvermögen der Verkehrsbetriebe gehörenden Areals beträgt, einschliesslich Depotersatzbau, etwa 40 000 m² Geschossfläche und stellt ein erhebliches Wertschöpfungspotenzial dar.
- Wie eine Projektstudie des Architekten zeigt, führt eine Überbauung auf der Grundlage der Arealüberbauungsvorschriften und mit einem Hochhaus zu einer dem Ort angemessenen städtebaulichen Lösung. Dank der Lage am Limmatufer und im Brückenbereich dürfte der „Zweistundenschatten“ gemäss PBG § 284 zu keiner Beeinträchtigung von Nachbarliegenschaften führen.
- Wie eine Standort- und Marktanalyse der Wüest & Partner AG, Zürich, bestätigte, eignet sich das Areal gut für eine Wohnnutzung. Es ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgezeichnet erschlossen, die Flusslage und die Fernsicht sind attraktiv, das Quartier hat ein dynamisches Image und die Infrastruktur entwickelt sich gut. Umgekehrt fehlen direkt zugeordnete Aussenflächen, da der ebenerdige Gebäudeumschwung von den Verkehrsbetrieben benötigt wird. Es geht jedoch nicht um „Wohnen im Grünen“. Qualitatives Wohnen setzt hier voraus, dass die Wohnungen in sich attraktiv sind und dass die Bewohnerinnen und Bewohner eine urbane Wohnsituation suchen. Immerhin lässt sich auf dem nicht überbauten Teil des Depots eine grosszügige nutzbare Fläche für die Mieterschaft realisieren.
- Ein gewisser Nutzungskonflikt besteht zwischen den Betriebsanforderungen der Verkehrsbetriebe, die das Areal auf der Erdgeschoss-Ebene vollumfänglich beibehalten müssen, und den Zusatznutzungen. Die erforderlichen Kompromisse werden jedoch von allen Beteiligten als vertretbar erachtet.
- Bereiche der Bausubstanz im Tramdepot sind mit Kohlenwasserstoffen (PAK) belastet. Ferner findet sich auf dem westlichen Arealteil eine verunreinigte Bodenschicht (Auffüllungen). Die Kosten für die Altlastenbereinigung (Bauabfallentsorgung) sind auf 2,65 Mio. Franken geschätzt.

Vorprojekt

Das Baukollegium empfiehlt die Errichtung eines Wohnhochhauses anstelle von mehreren Einzelbauten über dem Depot. Dabei wird eine Grundrisstypologie mit mehreren Wohnungen pro Geschoss favorisiert, welche die aufwändige vertikale Infrastruktur wirtschaftlich rechtfertigt. Im Weiteren sollen Gebäudesockel (Depot) und Zusatznutzungen zu einem einheitlichen Bauwerk verschmelzen. Zu vermeiden ist ein Hochhaus, das losgelöst über dem industriellen Gebäudekomplex schwebt.

Das ausgearbeitete Vorprojekt löst diese Anforderungen in hoher Qualität und fand die Zustimmung des Baukollegiums. Der Gebäudesockel mit dem neuen Hallenteil des Tramdepots und einem Infrastruktur- und Verwaltungstrakt geht organisch in die Grundrisstruktur des Wohnhochhauses über. Die raffinierte konstruktive Lösung des Hochhauses führt zu einer

minimalen Durchdringung der Depothalle und dadurch auch zu einer geringen Beeinträchtigung des Depotbetriebs. Vor dem Baukörper entsteht ein schön ausgeformter Vorplatz, der allen Nutzungen dient, d. h. als Vorbereich und Zufahrt zum Wohnhaus, als Fussgänger- und Velowegführung zur Limmat und als Depotzufahrt.

Das 90 Meter hohe Wohnhochhaus über dem westlichen Teil der neuen Depothalle wirkt als Landmarke für Zürich-West und nimmt als weiteres Glied in der Kette von Hochhäusern entlang der Limmat Bezug zur Stadt. Die Grundrissgeometrie des Turms wird von der Wohnnutzung geprägt. Die regelmässig aufeinander folgenden weichen konkaven und konvexen Fassadenbewegungen lassen in jede Wohnung möglichst viel direktes Sonnenlicht einfallen und geben dem Bau sein plastisches unverwechselbares Gepräge.

Strassenseitig ist über der Depothalle ein zweigeschossiges Volumen mit Dienstleistungsflächen vorgesehen. Der Baukörper weist ebenfalls weiche, fließende Formen zum Aussenraum hin auf, kontrastiert durch die harte orthogonale Geometrie entlang der Hardturmstrasse.

Der nicht überbaute Hallenteil wird als Deck gestaltet, das durch den strassenseitigen Baukörper vor Lärmimmissionen abgeschirmt ist und die Funktion des Aussenraums für die Wohnungen und Büros übernimmt.

Das Grundstück liegt in der Grundwasserschutzzone A, deshalb beschränkt sich die Unterkellerung auf ein Untergeschoss. Nebst Haustechnikzentralen und Veloabstellplätzen ist eine Garage mit 185 Motorfahrzeugabstellplätzen vorgesehen.

Das Vorhaben ist eine Wiederaufnahme des 1993 sistierten Projekts von Architekt Theo Hotz mit neuen Überlegungen zur Zusatznutzung. Das bereits 1992 technisch vollständig durchgearbeitete Betriebskonzept und die ausgeklügelte Verknüpfung von Erschliessung der Zusatznutzungen und Abgrenzung zum VBZ-Betrieb sind nach wie vor gültig und werden lediglich den neuesten technischen Erkenntnissen angepasst. Aus diesen Gründen wurde für die Wiederaufnahme und Weiterentwicklung des Projekts das seinerzeitige Planungsteam des Architekten Theo Hotz mit der weiteren Projektierung beauftragt.

Ersatzbau für Tramdepot

Die desolade Flachdachhalle im westlichen Arealbereich wird durch eine zeitgemässe Anlage ersetzt. Der gegenüber der heutigen Halle limmatabwärts verlängerte Ersatzbau verfügt über optimale Gleislängen. Im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Unterhalt des Rollmaterials wird eine möglichst stützenfreie Halle angestrebt. Für die Aussenwäsche der Tramzüge ist – als Ersatz für die Waschmaschine auf dem Depotumfahrgleis – strassenseitig eine Waschanlage innerhalb der Halle vorgesehen.

Die Depoteinfahrten erfolgen künftig im westlichen Arealbereich von der Hardturmstrasse her und die Ausfahrten im östlichen Bereich gegen den Escher-Wyss-Platz. Dies erfordert Gleis- und Strassenanpassungen in der Hardturmstrasse, Gleisanpassungen auf dem Depotgelände, eine neue Ausfahrtsbeziehung aus dem Depot in Richtung Höngg und eine Dienstgleisverbindung am Escher-Wyss-Platz für Trameinfahrten aus Richtung Höngg. Auch wird ein einfacher, geordneter Betriebsablauf erreicht, mit dem nicht zuletzt die Manövriertfahrten über den Escher-Wyss-Platz entfallen.

Hochhaus

Der Grundriss des Hochhauses weist pro Geschoss einschliesslich Balkone etwa 1100 m² auf, was acht Wohnungen zu 4½ Zimmern entspricht. Die Wohnungen können sowohl für loftartige Wohnformen als auch für klassische Wohnungen mit mehreren Individualräumen eingerichtet werden. Sie eignen sich deshalb für unterschiedliche Haushaltformen und verschiedene Lebensphasen und sollen im Sinne des Legislaturziels „Wohnen für alle“ das Spektrum Wohnen im Alter, Familienwohnungen und Haushalte ohne Kinder abdecken.

In den ersten fünf Geschossen sind Alterswohnungen der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (SAW) vorgesehen, darüber die Wohnungen im Finanzvermögen (Liegenschaftsverwaltung).

Alle Wohnungen verfügen über eine äusserst attraktive Aussichtslage. Die untersten Wohnungen liegen auf einer Höhe, die dem 6. Stock eines klassischen Wohnhauses entspricht.

Im untersten Geschoss, d. h. auf der grosszügigen Ebene über dem Hallenneubau, soll ein Café eingerichtet werden, das öffentlich zugänglich ist. Im Zuge der Weiterprojektierung soll zudem näher geprüft werden, ob im obersten Geschoss des Turms mit vertretbarem Aufwand ebenfalls eine gastronomische Nutzung (Bar/Bistro) eingerichtet werden kann.

Wohnungen im Finanzvermögen

Das Vorprojekt weist nachstehendes Wohnungsprogramm aus:

Anzahl	Wohnungstyp	Nettowohnfläche
34	3 ¹ / ₂ -Zi.-Whg.	86 m ²
102	4 ¹ / ₂ -Zi.-Whg.	108 m ²
12	5 ¹ / ₂ -Zi.-Whg.	123 bis 142 m ²
148		

Für diese Wohnungen sind 80 Pflichtparkplätze gemäss Parkplatzverordnung in der geplanten Tiefgarage vorzusehen.

Bei der Projektentwicklung bestätigte sich, dass die Erstellungskosten aufgrund der vielschichtigen baulichen Anforderungen über den Kostenlimiten des gemeinnützigen Wohnungsbaus liegen und eine Subventionierung deshalb nicht möglich ist. Die Wohnungen weisen aber ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis auf und dürften bei einer mittelständischen Mieterschaft auf gute Nachfrage stossen.

Die Wohnungen sollen im Rahmen des kommunalen Wohnungsbaus erstellt werden. Der Einbezug eines Dritten (institutionelle Anleger oder Genossenschaft) würde die Bildung von Stockwerkeigentum bedingen. Angesichts der komplexen Arealnutzung mit der Depotanlage der Verkehrsbetriebe im Erdgeschoss, den von der Liegenschaftsverwaltung bewirtschafteten Wohnanlagen im sanierten Depotteil und den geplanten Verwaltungsräumen der Immobilien-Bewirtschaftung im Dienstleistungsteil kommt dies jedoch nicht in Betracht.

Wohnungen der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (SAW)

Das Konzept der SAW bietet die Möglichkeit, selbständig in der eigenen Wohnung alt zu werden und bei Bedarf verschiedene altersgerechte Dienstleistungen wie eine hausinterne Spitex, einen 24-Stunden-Pikettdienst, einen Wäscheservice usw. nutzen zu können. Zurzeit warten mehr als 1300 Einzelpersonen und Paare auf eine Wohnung der SAW.

Die unteren fünf Geschosse des Hochhauses sind für Alterswohnungen vorgesehen. Ein Geschoss weist jeweils 11 Wohnungen auf. Die gemeinschaftlichen Einrichtungen sind auf die einzelnen Geschosse verteilt. Die Attraktivität des Ortes, die gute Versorgungssituation und auch die Ausgestaltung der Wohnungen bieten ausgezeichnete Voraussetzungen zum Wohnen im Alter.

Es sind folgende Wohnungstypen vorgesehen:

Anzahl	Wohnungstyp	Nettowohnfläche
15	2-Zi.-Whg.	55 m ²
32	2 ¹ / ₂ -Zi.-Whg.	70 m ²
8	3 ¹ / ₂ -Zi.-Whg.	88 m ²
55		

Für diese Wohnungen sind 20 Pflichtparkplätze gemäss Parkplatzverordnung in der Tiefgarage vorzusehen.

Die Wohnungen sollen der SAW in Miete zum Betrieb und zur Bewirtschaftung übergeben werden. Diese möchte etwa zwei Drittel der Wohnungen subventionieren, damit auch alleinstehende Menschen aus dem Quartier sich eine solche Alterswohnung leisten können. Die prognostizierte Investition für die Alterswohnungen liegt zurzeit allerdings etwa 2,5 Mio. Franken über dem maximalen Investitionsrahmen der kantonalen Wohnbauförderungsverordnung, was eine Subventionierung ausschliesst. Falls die Alterswohnungen trotz Kostenoptimierung im Rahmen der Projektweiterbearbeitung nicht subventioniert werden können, wird sich die SAW zurückziehen und an deren Stelle würde die Liegenschaftenverwaltung Wohnungen im Finanzvermögen realisieren.

Verwaltungsnutzung

Der Gebäudeteil entlang der Hardturmstrasse über der Depothalle soll wie nachfolgend genutzt werden:

	Nutzfläche m ²
Sozialzentrum	2345
Kinderkrippe	305
Büronutzung	<u>1750</u>
	4400

Hierfür sind gemäss Parkplatzverordnung 15 Pflichtparkplätze in der geplanten Tiefgarage vorzusehen.

Das Sozialzentrum ist der Ersatz für das an der Ausstellungsstrasse 88 gelegene Sozialzentrum für die Sozialregion Limmattal. Die Liegenschaft ist, gestützt auf den vom Gemeinderat und vom Kantonsrat genehmigten Liegenschaftentransfer im Zusammenhang mit der Kantonalisierung von Schule und Museum für Gestaltung (neu HGKZ), bis spätestens 1. Januar 2012 an den Kanton abzutreten. Beim Depot Hard liegt das Sozialzentrum wesentlich zentraler innerhalb der Sozialregion als an der Ausstellungsstrasse

Die Kinderkrippe mit dem Aussenbereich auf dem Deck über der neuen Depothalle ist attraktiv ausgestaltet und befindet sich an einem Brennpunkt der weiteren Siedlungsentwicklung.

Für die Büronutzung können geeignete Flächen für eine mittelgrosse oder zwei kleinere Verwaltungseinheiten zur Verfügung gestellt werden. Als Alternative könnten auf einer Teilfläche heute noch nicht bekannte, quartierspezifische Einrichtungen realisiert werden.

Weitere, dafür nicht erforderliche Flächen können als Büros, Ateliers, Wohnateliers, Dienstleistungen oder andere weniger lärmempfindliche Nutzungen vermietet werden.

Der Baukörper mit den Nichtwohnnutzungen bildet wie erwähnt gleichzeitig eine Massnahme zur Minderung der Immissionen gegenüber dem Freibereich über der Abstellanlage.

Kosten

Angesichts der Einmaligkeit des Bauvorhabens und zur Eingrenzung des Kostenrisikos wurden die Erstellungskosten bereits in der Vorprojektphase durch einen im Hochhausbau er-

fahrenen Baukostenplaner überprüft. Die Anlagekosten, einschliesslich Betriebseinrichtungen der VBZ, Altlastenbereinigung, Instandsetzung der Limmatufermauer sowie Reserven, sind auf 184,7 Mio. Franken geschätzt.

	Netto- Investition Mio. Fr.	Reserve- zuschlag Mio. Fr.	Total Mio. Fr.
Liegenschaftenverwaltung			
148 Wohnungen im Hochhaus	80,1	8,0	
80 Parkplätze (Tiefgarage)	3,4	0,3	
55 Alterswohnungen im Hochhaus	19,0	1,9	
20 Parkplätze für Alterswohnungen (Tiefgarage)	0,9	0,1	
Café	<u>2,0</u>	<u>0,2</u>	
	105,4	10,5	115,9
Immobilien-Bewirtschaftung			
Verwaltungstrakt	18,1	1,8	
15 Parkplätze (Tiefgarage)	<u>0,7</u>	<u>0,1</u>	
Reservezuschlag	18,8	1,9	20,7
Verkehrsbetriebe			
Tramdepot	16,2	1,6	
70 Parkplätze (Tiefgarage)	3,0	0,3	
Betriebseinrichtungen	<u>24,5</u>	<u>2,5</u>	
	43,7	4,4	48,1
Total			184,7

Der Umstand, dass die Depotnutzung das gesamte Erdgeschoss einnimmt, erfordert bauliche Massnahmen in der Höhe von 21,4 Mio. Franken, um überhaupt die Voraussetzungen zur Realisierung der Zusatznutzung zu schaffen. Darin enthalten sind sämtliche Massnahmen zur Umleitung und Konzentration der Baulasten auf die zwischen der Gleisanlage verbleibenden Baufelder, spezielle Foundationen, Kanalisation, Bereitstellung und Erschliessung der Ebene über dem Depot sowie alle erforderlichen baulichen Massnahmen zur Überwindung des durch die Tramdepothalle in Anspruch genommenen Erdgeschosses.

Dieser „technische Landwert“ entspricht ungefähr dem Verkehrswert, den die städtische Schätzungskommission mit 22,1 Mio. Franken bzw. Fr. 2300.--/m² ermittelt hat.

Finanzierung

Liegenschaftenverwaltung (Finanzvermögen)

Ausgehend von den geschätzten Investitionen (ohne Zuschlag für Reserven) ergeben sich folgende kostendeckende Mietzinse:

Wohnungen Liegenschaftenverwaltung		Mietzins Fr. p. a.
A) Kapitalkosten		
Investition (einschliesslich Zuschläge)	88 100 000	
- Unvorhergesehenes/Ungenauigkeitszuschlag	<u>- 8 000 000</u>	
Netto-Investition	80 100 000	
Verzinsung (3 Prozent)		2 403 000

B) Betriebskosten		
Gebäudeversicherungswert	64 080 000	
Bewirtschaftungsquote (2,75 Prozent)		<u>1 762 000</u>
		4 165 000
Alterswohnungen (Vermietung an SAW)		
Mietzins		
Fr. p. a.		
A) Kapitalkosten		
Investition (einschliesslich Zuschläge)	21 000 000	
- Unvorhergesehenes/Ungenauigkeitszuschlag	<u>- 2 000 000</u>	
Netto-Investition	19 000 000	
Verzinsung (3 Prozent)		570 000
B) Betriebskosten		
Gebäudeversicherungswert	14 800 000	
Bewirtschaftungsquote (2,75 Prozent)		<u>407 000</u>
		977 000

Daraus ergeben sich pro Wohnung und Monat voraussichtlich folgende Mietzinse:

	<i>Anzahl</i>	<i>Fläche m²</i>	<i>Mietzins Fr./mtl.</i>
<i>Wohnungen LV</i>			
3 ½-Zi.-Whg.	34	81	1 900
4 ½-Zi.-Whg.	102	102	2 400
5 ½-Zi.-Whg.	4	114	2 700
5 ½-Zi.-Whg.	8	130	3 100
<i>Alterswohnungen SAW</i>			
2-Zi.-Whg.	15	53	1 150
2 ½-Zi.-Whg.	32	69	1 500
3 ½-Zi.-Whg.	8	86	1 870
Dienstleistungsräume	1	48	1 050
<i>Parkplätze</i>	100		190

Verkehrsbetriebe

Gemäss § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) vom 6. März 1988 sind die zur Erfüllung des Transportauftrags notwendigen Investitionen für den öffentlichen Verkehr Aufgabe der Transportunternehmen und über deren Betriebsrechnung zu amortisieren.

Die Investition (einschliesslich Projektierungskosten) ist daher über die Rechnung der VBZ zu finanzieren. Diese hat im Voranschlag und Finanzplan insgesamt den Betrag von 51 Mio. Franken eingestellt.

Der Verkehrsrat hat an seiner Sitzung vom 21. April 2005 vom Projekt für die Erneuerung des Tramdepots Hard mit Zusatznutzungen in befürwortendem Sinne Kenntnis genommen.

Den VBZ wurde eine Kostengutsprache von maximal 1 Mio. Franken für das Vorprojekt erteilt. Für die Realisierung des Vorhabens hat der Verkehrsrat zudem eine weitere Kostengutsprache von 3,1 Mio. Franken in Aussicht genommen.

Erhöhung des Projektierungskredits

Der mit StRB Nr. 22/2003 bewilligte Projektierungskredit von 2,9 Mio. Franken zur Ausarbeitung eines Vorprojekts ist um 9,9 Mio. Franken zu erhöhen, um die Ausarbeitung des Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag, einschliesslich Vorbereitung Ausführungspha-

se, vornehmen zu können. Der gesamte Projektierungskredit von 12,8 Mio. Franken setzt sich wie folgt zusammen:

	Wohnungen	Verwaltung	Tramdepot	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Architekt	3 030 000	550 000	480 000	4 060 000
Spezialisten	2 230 000	400 000	360 000	2 990 000
Strassen-, Gleis- und Fahrleitungsbau (VBZ)			1 380 000	1 380 000
Baumanagement bauherrenseitig (AHB)	830 000	150 000	130 000	1 110 000
Nebenkosten, Bewilligungen, Gebühren	1 530 000	280 000	250 000	2 060 000
Diverses	890 000	160 000	150 000	1 200 000
Total	8 510 000	1 540 000	2 750 000	12 800 000
Projektierungskredit gem. StRB Nr. 22/2003	-1 400 000	-500 000	-1 000 000	-2 900 000
Erhöhung, noch zu bewilligen	¹ 7 110 000	¹ 1 040 000	² 1 750 000	9 900 000

¹ Zuständigkeit Gemeinderat

² Bei den Investitionen für die Depoterneuerung handelt es sich um gebundene Ausgaben im Sinne von § 121 des Gemeindegesetzes. Es besteht auch kein erheblicher Entscheidungsspielraum gemäss Art. 10^{bis} der Gemeindeordnung. Der erforderliche Projektierungskredit ist deshalb ungeachtet der Höhe durch den Stadtrat zu beschliessen.

Die Projektierungskosten zur Ausarbeitung des Bauprojekts für die Zusatznutzung sind anteilmässig in den Voranschlägen bzw. im Finanzplan von Liegenschaftenverwaltung und Immobilien-Bewirtschaftung enthalten.

Termine

Es ist folgender Ablauf geplant:

Projektierungskredit Gemeinderat	Anfang 2006
Gestaltungsplan	Mitte 2006
Bauprojekt einschliesslich Strassenraum Hardturmstrasse, Kostenvoranschlag, Baubewilligung	Anfang 2007
Objektkredit Gemeinderat	Mitte 2007
Gemeindeabstimmung ¹	Ende 2007
Realisierung	von Ende 2007 bis Anfang 2010

¹ Sofern die Investitionen im Verwaltungsvermögen 20 Mio. Franken übersteigen sollten.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Zur Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag, einschliesslich Vorbereitung der Ausführungsphase, für die Zusatznutzung über dem Gleisareal des Tramdepots Hard mit Wohnungen, gastronomischen Einrichtungen und Räumen für die Verwaltung, wird der mit StRB Nr. 22/2003 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 1 900 000.-- um Fr. 8 150 000.-- auf Fr. 10 050 000.-- erhöht.

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

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy