

Zürich, 11. Dezember 2019

Stadtrat von Zürich
Corine Mauch, Stadtpräsidentin
Dr. Claudia Cuche-Curti, Stadtschreiberin

Vorlage

**Teilersatz Tramdepot Hard mit neuer kommunaler
Wohnsiedlung, Industriequartier, Objektkredit von
203,525 Millionen Franken**

ZÜRICH STIMMT AB 9.2.2020

Informationen und Resultate zur Abstimmung finden Sie unter:
www.stadt-zuerich.ch/abstimmungen



**Das Tramdepot Hard am Escher-Wyss-Platz soll instandgesetzt sowie teilweise durch einen Neubau ersetzt und erweitert werden.
Im Neubau ist auch eine kommunale Wohnsiedlung geplant, die 193 Wohnungen, Ateliers, Gewerbe- und Dienstleistungsräume umfasst.
(Visualisierung: Morger Partner Architekten AG)**

Abstimmungsvorlage

Teilersatz Tramdepot Hard mit neuer kommunaler Wohnsiedlung, Industriequartier, Objektkredit von 203,525 Millionen Franken

Das Wichtigste in Kürze

Das Tramdepot Hard der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) am Escher-Wyss-Platz ist baufällig und bietet keine zeitgemässen Arbeitsplätze. Seit 2006 steht ein Teil des Depots unter Denkmalschutz und kann darum nicht einfach durch ein neues Gebäude ersetzt werden. Deshalb soll der denkmalgeschützte Teil des Depots instandgesetzt und der nicht geschützte Teil durch einen Neubau ersetzt und erweitert werden. Künftig können dort 25 Trams der neusten Generation und Bereiche für deren Wartung untergebracht sowie Büroräume, Betriebsräume und Garderoben für die VBZ eingerichtet werden.

Um einerseits das Areal optimal zu nutzen und andererseits dem gesetzlichen Auftrag zur Förderung gemeinnützigen Wohnraums in der Stadt Zürich nachzukommen, ist auf dem Areal auch eine kommunale Wohnsiedlung mit 193 Wohnungen für rund 550 Personen sowie Gewerbe- und Dienstleistungsräumen geplant.

Beim Tramdepot und bei der Wohnsiedlung werden Minergie-Standards angestrebt. Die Überbauung wird zudem an das Fernwärmenetz angeschlossen und durch eine Photovoltaikanlage auf dem Dach mit Solarstrom beliefert.

Der Objektkredit von 203,525 Millionen Franken setzt sich zusammen aus 72,738 Millionen Franken für die Instandsetzung, den Neubau und die Betriebseinrichtungen des Tramdepots, 127,439 Millionen Franken für die Wohnsiedlung und 3,348 Millionen Franken für weitere Arbeiten wie beispielsweise einen öffentlichen Fuss- und Veloweg entlang der Limmat oder die Anpassung der Verkehrssignale sowie die Photovoltaikanlage. Die Kosten für das Tramdepot von 72,738 Millionen Franken werden vorbehaltlich der Zustimmung des Verkehrsrats durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) finanziert.

Der Baubeginn ist für Herbst 2020, der Bezug der Wohnungen für Herbst 2025 und die Inbetriebnahme des Tramdepots für Dezember 2025 vorgesehen.

Abstimmungsfrage

Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?

Teilersatz Tramdepot Hard mit neuer kommunaler Wohnsiedlung, Industriequartier, Objektkredit von 203,525 Millionen Franken

Empfehlung

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen: Ja

I. Ausgangslage

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) verfügen in der Stadt über die fünf Tramdepots Wollishofen, Kalkbreite, Oerlikon, Irchel und Hard. Das Tramdepot Hard am Escher-Wyss-Platz wurde ab 1898 in mehreren Bauphasen errichtet. Es weist inzwischen bauliche Mängel auf und genügt den betrieblichen Anforderungen der VBZ nicht mehr. Ein Umbau ist seit 1989 geplant, musste jedoch aufgrund wirtschaftlicher und rechtlicher Anpassungen sowie zahlreicher Vorstösse aus dem Gemeinderat mehrmals angepasst und verschoben werden. 2006 wurde ein Teil des Depots unter Denkmalschutz gestellt. 2014 bewilligte der Gemeinderat den Projektierungskredit für die Instandsetzung des denkmalgeschützten Depottails, die Erweiterung des Depots und den Neubau einer Wohnsiedlung. Zusammen mit dieser Bewilligung gab er auch eine Kostenlimite für die Wohnsiedlung vor, die vom aktuellen Bauprojekt eingehalten wird.

Das Areal liegt an der Hardstrasse 325 und 327, Hardturmstrasse 8, 10 und 12 sowie Teilen der Hardturmstrasse 20. Auf dem Areal befinden sich neben dem Tramdepot auch ehemalige Angestelltenhäuser, die heute als Wohnungen vermietet werden. Diese wurden 2006 ebenfalls unter Denkmalschutz gestellt. Sie bleiben bestehen und sind nicht Teil des Bauprojekts.

II. Bauprojekt

2015 schrieb die Stadt einen Architekturwettbewerb aus, den die Morger Partner Architekten AG gewann. Im Rahmen des Bauprojekts wird der denkmalgeschützte Teil des Tramdepots an die heutigen Bedürfnisse angepasst und instandgesetzt, eine neue Depothalle einschliesslich Betriebs- und Unterhaltungsräumen erstellt und eine Wohnsiedlung errichtet. Das Projekt ermöglicht die Umsetzung von mehr Wohnungen als im Wettbewerb ursprünglich gefordert. Zum

Bauprojekt gehören weitere Arbeiten, beispielsweise zur Erstellung des öffentlichen Fuss- und Velowegs entlang der Limmat, für das Versetzen von verschiedenen Leitungen sowie für die Erweiterung der öffentlichen Beleuchtung.

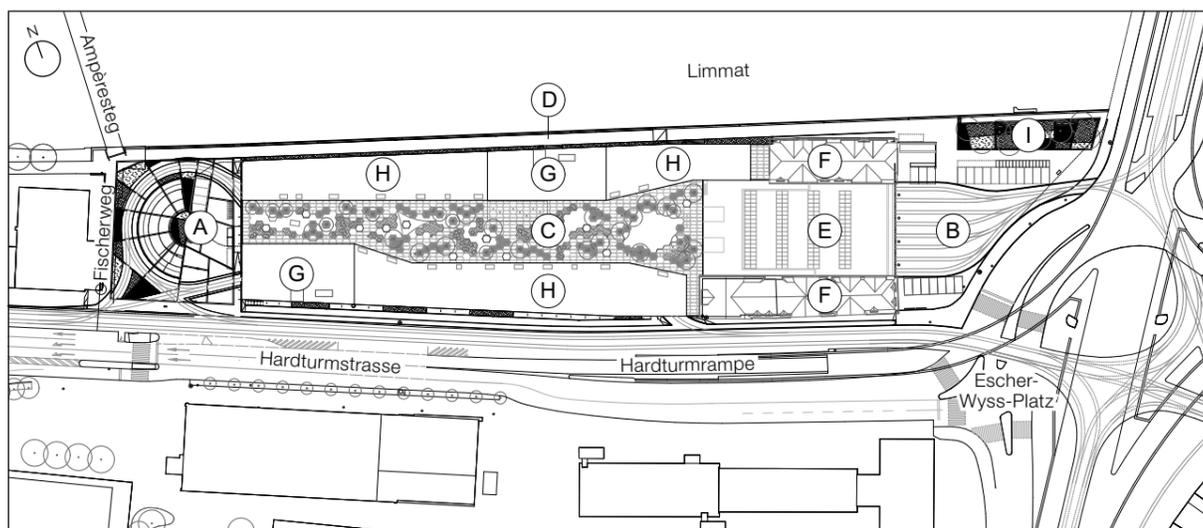
Die im Hochhausgebiet gelegene Überbauung besteht aus einem Sockelbau, auf dessen Dach zwei längliche Wohnzeilen angesiedelt sind, sowie zwei Hochhäusern. Die zweigeschossigen Wohnzeilen gruppieren sich um einen Innenhof mit Spielplatz, Grünflächen und Sitzgelegenheiten. Die Beschattung des Limmatraums fällt durch die schlanke Bauweise der Hochhäuser verträglich aus.

Tramdepot

Die Depothalle wird im Erdgeschoss des Sockelbaus erstellt und mit dem instandgesetzten denkmalgeschützten Gebäudeteil verbunden. So ergibt sich eine Depotfläche von rund 5900m², die Abstellplätze für 25 Trams der neusten Generation bietet. In der Depothalle können zudem auch einfache Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Das Tramdepot wird im Durchlaufbetrieb genutzt: der Eingang für alle Trams befindet sich beim Vorplatz West, die Ausfahrt führt durch die Tore beim Vorplatz Ost. Neben der Depothalle werden sowohl im Sockelbau wie auch im denkmalgeschützten Gebäudeteil auf rund 1900m² Fläche Betriebsräume, Büros, Garderoben und Lager für die VBZ errichtet.

Wohnsiedlung mit Gewerbeflächen

Die Wohnsiedlung umfasst 193 Wohnungen für rund 550 Personen, zwölf Ateliers sowie Gewerbe- und Dienstleistungsflächen. Die ein- und zweigeschossigen Ateliers, die Gewerbe- und Dienstleistungsflächen sowie 15 kleinere Wohnungen ohne Balkon befinden sich im Sockelbau. In den Wohnzeilen auf dem Dach des Sockelbaus sind 42 Maisonette-Wohnungen mit direktem Ausgang auf den Wohnhof untergebracht. Die restlichen 136 Wohnungen befinden sich in den beiden 68 respektive 65 Meter hohen Hochhäusern. Alle diese Wohnungen verfügen über eine lärmabgewandte Loggia.



Situationsplan

A: Vorplatz West, Einfahrt Trams und Zufahrt Tiefgarage

B: Vorplatz Ost, Ausfahrt Trams

C: Hofraum Wohnsiedlung

D: Öffentlicher Fuss- und Veloweg Limmat

E: Denkmalgeschütztes Depot

F: Denkmalgeschützte Wohnbauten (nicht Teil des Bauprojekts)

G: Hochhäuser

H: Wohnzeilen

I: Öffentlicher Pocket Park

Ökologie

Beim Tramdepot wird der Minergie-Neubau-Standard angestrebt, bei der Wohnsiedlung ist der Minergie-PECO-Standard vorgesehen. Eine Photovoltaikanlage auf dem Dach liefert Solarstrom für den Betrieb der Siedlung und einen Teil des Eigenverbrauchs der Mieterinnen und Mieter. Das Areal wird an das Fernwärmenetz angeschlossen. Da es mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossen ist, wird auf Autoparkplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner verzichtet. Es werden lediglich die erforderlichen Parkplätze für Besucherinnen und Besucher sowie für Bewohnerinnen und Bewohner mit Behinderung eingerichtet. Zusätzlich wird Platz für Mobility-Autos sowie für rund 670 Velos erstellt. Mit diesen Massnahmen trägt das Bauprojekt zu den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft bei.

III. Kosten

Der Objektkredit von 203,525 Millionen Franken für die teilweise Instandsetzung und den Neubau des Tramdepots sowie die Erstellung der Wohnsiedlung setzt sich gemäss Tabelle 1 zusammen.

Die Kosten für das Tramdepot werden durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) finanziert. Zuständig für die Kostengutsprache ist der Verwaltungsrat des ZVV, der Verkehrsrat. Er hat seine Absicht erklärt, das Projekt nach einem Ja der Stadtzürcher Stimmberechtigten gutzuheissen.

Die vom Gemeinderat vorgegebene Kostenlimite für die Wohnsiedlung wird mit dem vorliegenden Projekt um rund 5 Millionen Franken unterschritten.

IV. Folgekosten

Da der ZVV die Kosten für das Tramdepot finanziert, wird der städtische Steuerhaushalt dadurch nicht belastet. Auch die Wohnsiedlung führt zu keiner Belastung des Steuerhaushalts, da die Mieten nicht subventioniert und sämtliche Folgekosten durch Folgeerträge kompensiert werden.

Es entstehen jedoch jährliche Folgekosten aus den öffentlichen Arbeiten. Diese belaufen sich insgesamt auf rund 168 080 Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

- Zinsen von 55 990 Franken (1,75 Prozent der Nettoinvestitionen);
- Abschreibungen von 91 930 Franken;
- betriebliche Folgekosten von 20 160 Franken.

V. Mietzinse

Die Mietzinse der städtischen Wohnungen werden nach dem Prinzip der Kostenmiete berechnet. Dabei werden den Mieterinnen und Mietern nur die Kosten für den konkreten Aufwand und die Finanzierung verrechnet. Daraus ergeben sich die durchschnittlichen Ansätze gemäss Tabelle 2.

Antrag

Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

Für den Neubau des Tramdepots Hard im Industriequartier und den Bau der Wohnsiedlung «Depot Hard» wird ein Brutto-Objektkredit von insgesamt 203,525 Millionen Franken bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend des Baukostenindexes

Tabelle 1	Tramdepot	Wohnsiedlung mit Gewerbe	Öffentliche Arbeiten ¹ und Photovoltaikanlage	Total
	Franken	Franken	Franken	Franken
Grundstück	1 173 155	959 854	–	2 133 009
Vorbereitungsarbeiten	10 488 506	6 544 232	2 072 000	19 104 738
Gebäude	34 856 081	93 389 104	135 000	128 380 185
Betriebseinrichtungen	14 963 585	677 906	905 000	16 546 491
Umgebung	1 682 593	2 532 370	500 000	4 714 963
Baunebenkosten	4 841 344	7 683 268	–	12 524 612
Ausstattung	1 292 072	325 876	–	1 617 948
Zwischentotal Erstellungskosten gerundet	69 297 000	112 113 000	3 612 000	185 022 000
Reserve für Ungenauigkeit der Berechnungsgrundlage (rund 5%) ²	–	9 095 500	155 600	9 251 100
Reserve für Unvorhergesehenes (rund 5%)	3 440 600	5 654 900	155 600	9 251 100
Total Erstellungskosten gerundet	72 738 000	126 863 000	3 924 000	203 525 000
Interne Umverteilung ³		+576 000	–576 000	
Total Kredit	72 738 000	127 439 000	3 348 000	203 525 000

(Stichtag der Preise: 1. April 2018)

¹ Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sind öffentliche Arbeiten wie beispielsweise die Versetzung von Wasser-, Elektro- und Steuerungsleitungen, die Erstellung des öffentlichen Fuss- und Velowegs sowie die Erweiterung der öffentlichen Beleuchtung notwendig.

² Die Reserven für Ungenauigkeit des Tramdepots müssen aufgrund der absoluten Kostenlimite des ZVV durch die Wohnsiedlung getragen werden.

³ Ein Teil der Erstellungskosten für die öffentlichen Arbeiten und die Photovoltaikanlage ist zulasten der Wohnsiedlung zu verrechnen und muss deshalb innerhalb der Stadt umverteilt werden.

Tabelle 2	Wohnen	Anzahl	Ø-Fläche in m ²	Ø Netto-Mietzins	
				freitragend Fr./Monat	freitragend Fr./m ² +J.
	1,5-Zimmer-Wohnung	1	52	1420	327
	2,0-Zimmer-Wohnung	5	55	1470	319
	2,5-Zimmer-Wohnung	39	63	1580	301
	3,0-Zimmer-Wohnung	2	77	1790	279
	3,5-Zimmer-Wohnung	71	85	1910	269
	4,5-Zimmer-Wohnung	56	97	2090	258
	5,5-Zimmer-Wohnung	18	123	2470	241
	7,5-Zimmer-Wohnung	1	181	3350	221
	Andere Nutzungen	Anzahl	Gesamtfläche in m ²	Ø Netto-Mietzins	
				Fr./Monat	Fr./m ² +J.
	Gewerbe EG/1.OG Süd	10	797	1380	208
	Lager Gewerbe UG	15	673	380	101
	Atelier EG Nord	7	372	850	193
	Atelier EG/1.OG Nord	5	353	1140	193

Die Mietzinse werden in der Wohnsiedlung Depot Hard höher sein als in anderen städtischen Siedlungen. Sie leiten sich unter anderem aus den Erstellungskosten ab, die wegen der Besonderheiten des Projekts (beispielsweise Bauen über einer grossflächigen Depothalle) höher ausfallen als üblich. Weil die Kosten über der Limite der Wohnbauförderung liegen, können keine Wohnungen durch Stadt und Kanton Zürich subventioniert werden. Trotzdem entsteht in einem Quartier, in dem in den letzten Jahren viele Wohnungen im Hochpreis-Segment gebaut wurden, zusätzlicher, dringend benötigter zahlbarer Wohnraum.

VI. Termine

Vorbehältlich der Zustimmung des Verkehrsrats ist der Baubeginn für Herbst 2020, der Bezug der Wohnungen für Herbst 2025 und die Inbetriebnahme des Tramdepots für Dezember 2025 vorgesehen.

Empfehlung

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen: Ja

Der Gemeinderat stimmte am 23. Oktober 2019 mit 96:24 Stimmen zu.

Minderheitsmeinung der SVP-Fraktion

Die Vorlage erscheint auf den ersten Blick sinnvoll, denn die Notwendigkeit der Sanierung des Trampdepots ist unbestritten und neue Wohnungen in der Stadt sind willkommen. Die SVP lehnt das Bauvorhaben wegen zahlreicher Mängel trotzdem ab. Es ist auch Wunschenken, dass die städtische Wohnungsnot nachhaltig gelindert werde, indem die Stadt selber Wohnungen baut. Es soll hier ebenfalls nochmals auf das fragwürdige Vorgehen der Stadt bei der Ausschreibung des Bauprojekts hingewiesen werden.

Nicht durchdachte Verkehrswege

An der Kreuzung zum Szenelokal «Sphères» und dem Tramdepot kommt es bereits heute fast täglich zu kritischen Situationen zwischen Velofahrenden, Trams und Fussgängerinnen und Fussgängern. An dieser Stelle hätte man dringend mehr Platz für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden schaffen sollen. Stattdessen soll nun jeder Quadratmeter verbaut und jede zur Verfügung stehende Fläche bis aufs Letzte ausgenutzt werden. Deshalb werden die zusätzlichen rund 550 Einwohnerinnen und Einwohner in der geplanten Wohnsiedlung den Druck auf die überbelastete Verkehrsinfrastruktur an der Hardturmstrasse weiter verschärfen. Es ist fraglich, ob die extrem dichte Bauweise in diesem überdurchschnittlich schnell gewachsenen und dicht überbauten Quartier Sinn macht.

Fragwürdiges Vorgehen bei der Projektausschreibung

Bei einem Bauvorhaben von dieser Grösse schreibt die Stadt jeweils einen Projektwettbewerb aus, bei dem verschiedene Architekturbüros teilnehmen können. Die Stadt gibt dabei Parameter vor, an die sich die Architektinnen und Architekten bei der Gestaltung ihrer Projekte halten müssen. Einer dieser Parameter lautete in diesem Fall, dass der Entwurf keine Hochhäuser, respektive Türme beinhalten dürfe. Von den zahlreich beteiligten Architekturbüros hielten sich zwei nicht an diese Empfehlung. Ausgerechnet eines dieser Büros wurde von der Stadt anschliessend zum Gewinner erkoren. Die SVP findet dieses Vorgehen der Verwaltung unfair gegenüber den Firmen, die sich an die Vorgaben gehalten haben.

Keine Lösung für die Wohnungsnot

Die rund 190 Wohnungen sollen von den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern finanziert werden. Das Beispiel der Stadt Genf zeigt, dass der kommunale Wohnungsbau nicht zu einer nachhaltigen Entlastung des Wohnungsmarkts führt. Die grösste Stadt der Romandie hat einen der höchsten Anteile von subventionierten Wohnungen und weist trotzdem eine Wohnungsnot auf, die mindestens so dramatisch ist wie diejenige in Zürich. Die SVP setzt beim Lösen dieses Problems auf den Abbau von unsinnigen Vorschriften und Hürden für private Bauherren und auf die Beschränkung der ungebremsten Zuwanderung in unser Land.

Autofahrende werden ausgeschlossen

Die Siedlung soll über keinen einzigen privaten Parkplatz verfügen. Menschen, die wegen ihrer Arbeitssituation oder anderen Gründen auf ein Auto angewiesen sind, werden dadurch explizit ausgeschlossen und diskriminiert. Für Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung werden nur wenige Parkplätze zur Verfügung gestellt. «Zürich: offen für alle»? Dazu kann man nur Nein sagen.

Minderheitsmeinung der AL-Fraktion

Bauliche Verdichtung um jeden Preis?

Die Stadt Zürich hat ein rasantes Bevölkerungswachstum hinter und ein grosses Wachstum vor sich. Von 2007 bis 2017 hat die Wohnbevölkerung von 376 815 auf 423 310 zugenommen. Die mittlere Bevölkerungsprognose rechnet für 2035 mit 502 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Das sind über 4000 Personen mehr pro Jahr. Bei einer durchschnittlichen Belegung von zwei Personen müssen damit jedes Jahr mehr als 2000 Wohnungen neu erstellt werden. Wenn der Anteil der Mietwohnungen gemeinnütziger Bauträger auf einen Drittel erhöht werden soll, müssen jedes Jahr bis zu 1000 neue gemeinnützige Wohnungen entstehen. Nur so kann Zürich eine Stadt für alle bleiben.

Gilt dies aber immer und egal zu welchem Preis? Die AL findet Nein. Sie spricht sich gegen das Projekt Teilersatz Tramdepot Hard mit einer neuen kommunalen Wohnsiedlung aus.

Prioritäten anders setzen

Das Projekt bindet personelle Mittel und verschlingt 129 Millionen Franken an Investitionsgeldern. Diese Ressourcen könnten anderswo viel effektiver eingesetzt werden. Die extrem ungünstige statische Konstruktion und die feuerpolizeilichen Auflagen führen im vorliegenden Projekt zu extrem hohen Kosten. Die Mietpreise in dieser kommunalen Wohnsiedlung betragen für eine 1,5-Zimmer-Wohnung 1420 Franken, für eine 4,5-Zimmer-Wohnung 2090 Franken. Weil die Baukosten rund einen Drittel über den Richtwerten für gemeinnützige Wohnungen liegen, wird die Miete für eine 4,5-Zimmer-Wohnungen bei leicht steigenden Hypothekarzinsen (2,5 Prozent) auf über 2500 Franken steigen. Als Vergleich: Eine 4,5-Zimmer-Wohnung in der kommunalen Wohnsiedlung Leutschenbach kostet 1580 Franken. In der geplanten Überbauung auf dem Kochareal sind über 80 Prozent der Wohnungen günstiger als 1500 Franken pro Monat inklusive Nebenkosten.

Die AL will, dass die vorhandenen Mittel für den Bau von Wohnungen eingesetzt werden, die eine Entlastung für Leute mit tieferen Einkommen bringen. Gerade im Escher-Wyss-Quartier wäre dies dringend nötig, weil hier die Mieten schon heute überdurchschnittlich hoch sind. Vor 15 Jahren hat im Escher-Wyss-Quartier eine 3-Zimmer-Wohnung im Durchschnitt noch 975 Franken gekostet. Heute liegt der durchschnittliche Mietzins bereits bei 2370 Franken.

Solange die VBZ das Depot Hard noch wie heute nutzen muss, ist das Areal schlicht ungeeignet für den Bau weiterer gemeinnütziger Wohnungen. Mit dem vorliegenden Projekt leisten wir keinen Beitrag für eine bessere Durchmischung des Quartiers. Die bestehende Wohnsiedlung und das Depot können für die nächsten dreissig Jahre instandgesetzt werden. Dann kann die nächste Generation entscheiden, was mit dem attraktiven Areal beim Escher-Wyss-Platz geschehen soll.

Informationen

Weitere Informationen und Aktenaufgabe im Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich, Stadtbüro, Erdgeschoss (Schalter 01-03).

Öffnungszeiten: Mo–Fr 8.00–18.00, Sa 8.00–12.00 Uhr

Blinde, seh- oder lesebehinderte Stimmberechtigte können die Abstimmungszeitung als DAISY-Hörzeitschrift abonnieren: Tel. 044 412 30 69.

gedruckt in der
schweiz