

## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 68. Ratssitzung vom 23. Oktober 2019

### 1784. 2019/241

#### **Weisung vom 05.06.2019:**

#### **Liegenschaften Stadt Zürich, Verkehrsbetriebe, Teilersatz Tramdepot Hard mit neuer kommunaler Wohnsiedlung, Industriequartier, Objektkredit, Erhöhung Projektierungskredit**

Antrag des Stadtrats

#### A. Zuhanden der Gemeinde:

Für den Neubau des Tramdepots Hard im Industriequartier und den Bau der Wohnsiedlung «Depot Hard» wird ein Brutto-Objektkredit von insgesamt Fr. 203 525 000.– bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend des Baukostenindex zwischen Aufstellung der Kostenschätzung (1. April 2018) und der Bauausführung.

Die Bewilligung des gesamten Brutto-Objektkredits steht unter dem Vorbehalt der Kostengutsprache des Verkehrsrats des Kantons Zürich für den im Brutto-Objektkredit enthaltenen Anteil der Verkehrsbetriebe in Höhe von Fr. 72 738 000.–, was den Kostenanteil zulasten der Stadtkasse auf höchstens Fr. 130 787 000.– reduziert.

#### B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

1. Der mit Beschluss GRB Nr. 4786/2014 (GR Nr. 2013/161) bewilligte Projektierungskredit von Fr. 13 200 000.– zur Durchführung eines Projektwettbewerbs und Ausarbeitung eines Bauprojekts mit Kostenvoranschlag für den Teilersatz des Tramdepots Hard und einer kommunalen Wohnsiedlung über dem Depot am Escher-Wyss-Platz, Industriequartier, wird um Fr. 1 800 000.– auf insgesamt Fr. 15 000 000.– erhöht.

Unter Ausschluss des Referendums:

2. Das Postulat, GR Nr. 2014/57, von Martin Luchsinger und Jean-Claude Virchaux betreffend Kommunale Wohnüberbauung auf dem Tramdepot Hard, Realisierung der Wohnungen nach dem Prinzip der Kostenmiete und ohne Abschreibungsbeiträge wird als erledigt abgeschrieben.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Dispositivpunkte A und B1 / Kommissionsreferent Dispositivpunkt B2:

**Simon Diggelmann (SP):** *Es geht um den Brutto-Objektkredit in der Höhe von 203 Millionen Franken zuhanden der Gemeinde. Es handelt sich um die erste Vorlage von heute Abend, die den Kreis 5 betrifft und mit der die bauliche Dynamik im Quartier fortschreitet. Beides sind nicht klassische Projekte ihrer Art auf städtischem Land. Mit der vorliegenden Vorlage geht es im Wesentlichen um die dringend notwendige Sanierung des*

Tramdepots Hard sowie um die Erstellung einer neuen Wohnsiedlung mit rund 193 Wohnungen für voraussichtlich 550 Personen. Zusätzlich entstehen Ateliers, Gewerbe- und Dienstleistungsflächen. Die Planung auf dem Areal hat eine langjährige Vorgeschichte. Der Projektierungskredit und das Begleitpostulat aus dem Jahr 2014 bilden die Rahmenbedingungen zum vorliegenden Projekt. Das betroffene Areal befindet sich neben dem Escher-Wyss-Platz zwischen der Hardturmstrasse und der Limmat, hat eine Grösse von rund 15 000 Quadratmeter, liegt in der Zentrums-Zone Z6 und befindet sich im Hochhausgebiet. Das betroffene Land befindet sich bereits im Verwaltungsvermögen der Stadt; der eine Teil befindet sich im Verwaltungsvermögen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), der andere Teil im Verwaltungsvermögen der Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ). Das Tramdepot ist ab dem Jahr 1898 über mehrere Bauphasen hinweg entstanden. Über einem Teil des Depots befinden sich Wohnungen. Dieser Teil wurde im Jahr 2006 per Stadtratsbeschluss unter Denkmalschutz gestellt. Der westliche Teil des Tramdepots wurde mit demselben Beschluss aus dem Inventar entlassen. Die Anlage ist bezüglich der Funktionalität und des Betriebs veraltet und ausserdem baufällig. Es ist das drittgrösste Depot der Stadt, das Platz für 25 Tramzüge hat. Bei der Sanierung des Tramdepots geht es im Wesentlichen darum, dass das Sackdepot in ein Durchlaufdepot mit getrennten Ein- und Ausfahrten umgerüstet wird. Neben der generellen Sanierung, der Erneuerung des nicht geschützten Teils des Tramdepots und der Sanierung des geschützten Teils des Tramdepots sollen zusätzliche Betriebsräume entstehen: Büros, Garderoben, Nebenräume, Lager und Weiteres sollen teilweise aufgewertet und teilweise neu geschaffen werden. In der Tiefgarage besteht Sanierungsbedarf, wo die betriebsnotwendigen Abstellplätze der VBZ untergebracht sind. Mit der dringend notwendigen Sanierung des Tramdepots soll als zweiter Teil der Vorlage auch die neue Wohnsiedlung erstellt werden, damit die Chance für die Erstellung von zusätzlichem Wohnraum auf der Parzelle genutzt werden kann. Für Zürich-West, wo in den letzten Jahren zahlreiche teure Wohnungen entstanden, bietet die städtische Wohnsiedlung einen attraktiven Angebotsmix im Bereich des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Die Wohnsiedlung soll entlang der Hardturmstrasse und entlang der Limmat als längsseitiger Sockelbau entstehen, der mit Gewerberäumen auf der Seite Hardturmstrasse und mit Ateliers und Ateliers-Wohnungen-Kombinationen auf der Seite Limmat ausgestattet wird. Auf dem Dach des Tramdepots entsteht ein grüner Aussenraum als eine Art Hofraum für die Wohnsiedlung. Dort seitlich angeschlossen befinden sich auf einem oberen städtischen Niveau die zweigeschossigen «Townhouses». Das sind Wohnungen, die sich über zwei Stockwerke erstrecken. Dort angeordnet sind Gemeinschafts- und Nebenräume für die Wohnsiedlung. Die meisten Wohnungen befinden sich in den beiden Hochhäusern. Der eine Turm ist 68 Meter, der andere 65 Meter hoch. Insgesamt entstehen 193 Wohnungen. Es handelt sich um 1,5- bis 7,5-Zimmer-Wohnungen, wobei der Schwerpunkt im mittleren Bereich bei den 2,5- bis 4,5-Zimmer-Wohnungen liegt. Insgesamt entstehen 37 Gewerbe- und Atelier-Einheiten. Die Siedlung ist vollständig autofrei konzipiert: Für die Wohnungen wird kein Parkplatz erstellt. Eine Ausnahme bilden die gesetzlich erforderlichen Parkplätze für Besucherinnen und Besucher. Dazu wird ein Mobilitätskonzept erstellt. Demgegenüber sind jedoch 650 Veloabstellplätze vorgesehen und beispielsweise auch Kinderwagenabstellplätze. Das Projekt erfüllt die Auflagen der Behindertengleichstellung: Alle Wohnungen sind behindertengerecht ausgestaltet. Die Photovoltaik-An-

lage ist ein weiteres Merkmal. Sie wird vom Elektrizitätswerk (ewz) vorfinanziert und produziert in einer Eigenverbrauchsgemeinschaft für die Bewohnerschaft Strom. Die Wärmeversorgung erfolgt durch Fernwärme. Die Siedlung ist gemäss Minergie-P-ECO (2016) geplant. Im Aussenbereich entsteht in Richtung Escher-Wyss-Platz ein Vorplatz, der im Sinne eines «Pocketparks» mit Grünelementen und Sitzmöglichkeiten aufgewertet wird. Im Sinne des öffentlichen Wegnetzes für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende ist das sehr attraktiv und auch eine weitere Erschliessung des vielleicht in Zukunft einmal lückenlosen Wegnetzes entlang der Limmat. Hinter dem Projekt stehen diverse Vereinbarungen und Dienstbarkeiten, die zwischen den städtischen Playern abgeschlossen wurden, damit das Ganze reibungslos über die Bühne gehen kann. Das gesamte Projekt wurde von einem Rahmenkorsett mit dem Projektierungskredit auf den Weg geschickt. Der Gemeinderat legte eine Erstellungskostenlimite fest, die zwei Ziele verfolgt. Erstens nahm man in Kauf und berücksichtigte, dass aufgrund der speziellen Ausgangslage über einem Tramdepot die Erstellungskosten vergleichsweise höher liegen werden. Zweitens soll mit der Limite sichergestellt werden, dass ein vertretbarer Rahmen der Mietzinse sichergestellt wird. Subventionierte Wohnungen können nicht erstellt werden, weil wir über den Kostenvorgaben der Wohnbauförderung liegen. Die Erstellungskostenlimite kann eingehalten werden. Die Rahmenvorgabe von rund 117 Millionen Franken wird um 5 Millionen Franken unterschritten. Bei einem Referenzzinssatz von heute 1,5 Prozent resultieren damit voraussichtliche Mietzinsen in der Höhe von 1580 Franken für eine 2,5-Zimmer-Wohnung und 2090 Franken für eine 4,5-Zimmer-Wohnung. Die Mietzinsen liegen im Vergleich zu bisherigen städtischen Wohnbauprojekten 300 bis 500 Franken über den üblichen Mietzinsen. Sie sind jedoch durchaus in einem vergleichbaren Rahmen mit Neubauprojekten von anderen gemeinnützigen Bauträgern. Der Objektkredit setzt sich aus mehreren Teilkrediten zusammen, die je nach Konto von unterschiedlichen Dienstabteilungen getragen werden. Mit dem Dispositivpunkt B1 werden zusätzlich die Kosten für die Projektierung um 1,8 Millionen Franken auf 15 Millionen Franken erhöht. Gegenüber der Gemeinde ist dieser Posten jedoch auch in den Gesamtkosten enthalten. Damit soll die nahtlose Planung sichergestellt werden, solange sich die Vorlage im politischen Prozess befindet. Mit dem Dispositivpunkt B2 soll das Postulat beschrieben werden, das sicherstellt, dass die Kostenmiete garantiert ist und keine Abschreibungsbeiträge gesprochen werden sollen. Das wird erfüllt und ist mit dem neuen Gemeindegesetz sowieso nicht mehr erlaubt.

Kommissionsminderheit Dispositivpunkte A und B1:

**Christina Schiller (AL):** Es mag auf den ersten Blick überraschen, dass ausgerechnet wir diese Weisung ablehnen: Wir kämpfen immer an vorderster Front, dass Zürich eine aktive Rolle in der Wohnpolitik übernimmt. Unsere Haltung ist jedoch konsequent. Eine 1,5-Zimmer-Wohnung in der kommunalen Wohnsiedlung würde 1420 Franken kosten, eine 4,5-Zimmer-Wohnung 2090 Franken. Als Vergleich: Eine 4,5-Zimmer-Wohnung in der kommunalen Wohnsiedlung Leutschenbach kostet 1580 Franken. 500 Franken Mietunterschied sind relevant. In der kommunalen Wohnsiedlung Kronenwiese kostet eine 4,5-Zimmer-Wohnung 1760 Franken. Der Quadratmeterpreis im Depot Hard ist um 64 Franken pro Quadratmeter teurer als in Leutschenbach. Das darf nicht sein. Wenn der Referenzzinssatz auf 2 Prozent steigt, steigt die Miete einer 4,5-Zimmer-Wohnung

auf 2330 Franken. Wir wollen nicht, dass die Stadt in diesem Segment Wohnungen erstellt. Im Quartier Escher Wyss sind die Mietpreise bereits heute überdurchschnittlich hoch im Vergleich zum Rest der Stadt. Vor fünfzehn Jahren kostete eine 3-Zimmer-Wohnung noch 975 Franken. Jetzt sind es durchschnittlich 2370 Franken. Das Quartier braucht mehr Durchmischung, was mit diesem Projekt nicht realisiert wird. Die Mietpreise sind vor allem so hoch, weil das Tramdepot dort steht, was auch in Zukunft der Fall sein wird. Haben wir also den Mut, das Areal leer zu lassen und nicht zu überbauen. Schauen wir, wie die Situation in fünfzehn oder zwanzig Jahren aussieht und ob es dann immer noch ein Tramdepot Hard an diesem Standort braucht. Wir müssen nicht jede Parzelle um jeden Preis überbauen. Wir sagen heute deutlich Nein zu diesem Wohnprojekt.

Weitere Wortmeldungen:

**Martin Götzl (SVP):** Wir diskutieren über 203 Millionen Franken für 197 Wohnungen, 37 Gewerberäume und eine Überbauung des Tramdepots. Die geplante Überbauung mit einem Sockelbau, einem zweigeschossigen «Townhouse», einem Hofraum und zwei Hochhäusern wäre per Herbst 2025 bezugsbereit. Nachgewiesen ist, dass das Tramdepot Hard – das drittgrösste der Stadt – einen Um- und Erweiterungsbau mit hoher Dringlichkeit zur Sicherstellung der Betriebsabläufe benötigt. Die Erstellungskosten des Wohnraums liegen aufgrund der speziellen Ausgangslage deutlich höher, als das üblicherweise bei städtischen Wohnsiedlungen der Fall ist. Die SVP erkennt die Wohnungsknappheit und befürwortet den Wohnungsbau – jedoch nicht den staatlichen Wohnungsbau. Begriffe wie «freitragend» und «Kostenmiete» sind charmant und progressiv, aber auch verwirrend und äusserst dehnbar. Im Beispiel dieser Vorlage wären von der Stadt die doch ansehnlichen Landkosten buchhalterisch mit 0 Franken eingesetzt. Auch ist ein staatlicher Wohnungsbau in diesem Fall nicht nachhaltig und ohne neue Verschuldung nicht realisierbar. Für das Jahr 2020 wird Zürich wiederum 1000 Millionen Franken Fremdkapital aufnehmen. Es geht uns darum, eine unverantwortbare Finanz- und Wachstumspolitik zu verhindern, was bei steigenden Zinsen eine enorme Herausforderung für die kommenden Generationen darstellen wird. Private Investoren sollten diesen Wohnraum schaffen. Dazu müssen Hürden abgebaut und der privat investierte Wohnbau attraktiv gestaltet werden. Dafür setzt sich die SVP ein. Zürich macht das Gegenteil. Unter dem Deckmantel «ein Drittel gemeinnütziger Wohnraum» tritt die Stadt als Spielverderberin auf und verfälscht den städtischen Markt. Für die privaten Bauanbieter und Investoren ist das hindernd. Für sie wird ein Bauprojekt durch das aktive Auftreten der Stadt unattraktiv und risikohaft. Forderungen werden laut, nach der in staatlicher Kraken-Manier Grundbesitzer entwertet werden sollen. Das folgt aus der Feder des Präsidenten der SP Stadt Zürich, der Grundbesitzer am liebsten enteignen will. Doch wer sind eigentlich die Privilegierten, die mit solchen Wohnungen rechnen können? Es sind Privilegierte nach einer Klientelpolitik. 654 Veloparkplätze werden bereitgestellt. Wohnende und Gewerbebetreibende, die auf ein motorisiertes Fahrzeug angewiesen sind, sind offensichtlich vollkommen unerwünscht. Gewöhnliche Bewohnerparkplätze gibt es keine. Es gibt lediglich die nach SIA 500 geforderten acht Invalidenparkplätze sowie acht Besucherparkplätze und ein einziger Mitarbeiterparkplatz für das Gewerbe. Vom

Stadtrat wird das als *Mobilitätskonzept* bezeichnet. Wir nennen das *Klientelpolitik*. Die 10-Millionen-Schweiz naht. Wir wollen keine ungebremste Zuwanderung. Wir wollen keine neue Verschuldung. Wir wollen keinen staatlichen Wohnungsbau der Klientelpolitik. Die SVP-Fraktion lehnt die Dispositivpunkte A und B1 ab, dem Dispositivpunkt B2, der Abschreibung des Postulats, stimmt sie zu. Die SVP ist stringent wie immer. Nicht so die Kolleginnen und Kolleginnen von der offensichtlich wendefreudigen Freisinnigen, die beim Projektierungskredit noch in der Ablehnung waren.

**Përparim Avdili (FDP):** Die FDP setzte sich schon immer für eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur und insbesondere auch für den öffentlichen Verkehr in Zürich ein. Das Tramdepot Hard hat eine lange und mühselige Geschichte hinter sich. Das gilt nicht nur für das Tramdepot selbst, was sich etwa am nicht mehr stabil aussehenden Dach erkennen lässt, sondern das gilt auch für die zahlreichen Versuche, die es gab, eine gesamtheitliche Lösung auf dem Areal zu finden. Ebenfalls fordert die FDP in Bezug auf die wohnbaupolitische Situation klar und deutlich die Schaffung von Wohnraum insbesondere auch durch Verdichtung. Beinahe 200 Wohnungen für bis zu 500 Personen sind ein wichtiger Beitrag zur Lösung einer ebenfalls wichtigen und dringlichen Anforderung zur Schaffung dieses Wohnraums. Für die FDP ist zudem klar, dass sich gerade ein bestehendes Areal gut eignet, um den gemeinnützigen Wohnungsbau zu fördern. Das steht im Gegensatz zum Landkauf oder – wie teilweise aus den Medien zu entnehmen ist und wie sich das die SP-Parteiführung vorstellt – zur Enteignung von Land. Die FDP wird nicht eine Politik anhand von Schablonen fahren, sondern jede Vorlage und Weisung individuell betrachten und bewerten. Wir führen keine pauschale Positionspolitik, sondern tragen dazu bei, die Botschaft für eine liberale Gestaltung der Wohnbaupolitik mitzusenden. Parkplätze für oberhalb eines Tramdepots wohnende Mieterschaft zu fordern, ist beinahe amüsan. Aber selbstverständlich wird sich die FDP weiterhin für den Erhalt von Parkplätzen einsetzen, wo sie benötigt sind. Gleichzeitig setzt sie sich für eine zukunftsfähige Mobilität ein. Das vorgelegte Geschäft entspricht aus den genannten Gründen unseren Anforderungen und Vorstellungen im konkreten Fall, weshalb die FDP der Weisung zustimmt.

**Pirmin Meyer (GLP):** Mit der Realisierung von 193 Wohnungen in Kostenmiete wird dringend benötigter Wohnraum geschaffen. Diesbezüglich sind wir Grünliberalen wohl als einzige Partei ideologiefrei. Wir sind der Meinung, dass wenn mehr Wohnungen gebaut werden, dies langfristig zu tieferen Mieten führen wird, weil schliesslich mehr Wohnraum geschaffen wird. Das ist unabhängig davon, ob von der Stadt oder von Privaten gebaut wird. Das Projekt BERTA überzeugt architektonisch und ist energietechnisch mit dem Anschluss ans Fernwärmenetz und mit der Photovoltaik-Anlage vorbildlich. Besonders wichtig ist uns, angesichts der Dimension des Gebäudes zu sehen, dass genügend Begrünung vorhanden ist. Diesen Punkt betrachteten wir genau und fragten bei der Verwaltung detailliert in Bezug zu den Umgebungsarbeiten nach. Nach dem Wettbewerb wurde das Projekt noch einmal grundlegend in Bezug auf die Begrünung überarbeitet: Sowohl auf dem Dach mit einer extensiven und ökologisch wertvollen Begrünung wie auch im 3200 Quadratmeter umfassenden Wohnhof als auch mit den Umgebungsarbeiten wird genügend Grün vorhanden sein. Das wurde gut eingeplant. Aufgrund des geplanten Fuss- und Velowegs entlang der Limmat und dem Velostreifen

*entlang der Hardturmstrasse profitiert auch der Langsamverkehr. Die Realisierung des Tramdepots mit den Betriebsräumen entspricht einer Notwendigkeit. Das Projekt des Stadtrats begrüßen wir und stimmen auch der Abschreibung des Postulats GR Nr. 2014/57 zu.*

**Elena Marti (Grüne):** *Bei der neuen kommunalen Wohnsiedlung Tramdepot Hard ist die Devise entweder keine Wohnungen oder ein wenig teurere Wohnungen. Die Grünen haben sich bereits im Jahr 2014 bei der Überweisung des Begleitpostulats GR Nr. 2014/57 für dieses Vorgehen entschieden. Auf diesem Areal muss auf zusätzliche Abschreibungsbeiträge verzichtet werden. Darum werden die Wohnungen im oberen Mietzinssegment für den gemeinnützigen Wohnungsbau liegen. Auf den ersten Blick erstaunte mich das. Schliesslich befürworten wir aber die ein wenig teurere Wohnungen gegenüber keinen Wohnungen. Die Wohnungen können im Sinne des wohnpolitischen Grundsatzartikels nach dem Prinzip der Kostenmiete vermietet werden. Ausserdem ist es nicht schlecht, wenn wir im städtischen Portfolio über Wohnungen verfügen, die ein wenig teurer sind. So können wir auch den Mieterinnen und Mietern, die aufgrund eines steigenden Einkommens eine günstigere Wohnung verlassen müssen, ein Ersatzangebot machen. Durch die neue Wohnsiedlung entstehen beinahe 200 neue Wohnungen und zusätzliche Gewerberäume. Das Tramdepot befindet sich in einem baufälligen Zustand, weshalb es Sinn macht, die Instandsetzung des Tramdepots und den Neubau der Wohnsiedlung zu kombinieren. In der Kommission stellten wir viele Fragen zum Aussenraum, den Grünflächen und den klimatischen Massnahmen bei dieser Wohnsiedlung. Oft, wenn es um Liegenschaften geht, sind wir bei der Beantwortung nicht ganz zufrieden. Wir haben auch das Gefühl, dass bei diesem Projekt mehr hätte herausgeholt werden können. Da wir stets fertig geplante Projekte vorgelegt bekommen, ist unser Handlungsspielraum sehr klein. An dem stören wir uns immer wieder, gerade wenn es um klimatische Massnahmen geht, die von Anfang an eingeplant werden müssen und nicht am Ende zur Verschönerung eines Projekts angefügt werden sollten. Die Klimakarte des Kantons zeigt deutlich auf, in welchen Gebieten dringlicher Handlungsbedarf besteht. In Zürich-West ist das der Fall. Der Innenhof für die Bewohnenden stellt aber eine gute Lösung dar. Auf den «Pocketpark» bin ich gespannt. Dass die Photovoltaik-Anlage im Sinne einer Eigenverbrauchsgesellschaft in Betrieb genommen wird, ist super. Auch, dass für die Bewohnenden keine Parkplätze zur Verfügung stehen sollen, ist richtig. Die grosse Velogarage schafft eine gute Alternative. Wir freuen uns, dass hier der Fuss- und Veloweg entlang der Limmat durchgehend gestaltet werden kann. Wir sind gespannt, wie der neue Veloweg am Escher-Wyss-Platz erschlossen wird und hoffen auf eine gut durchdachte Lösung. Dort ist insbesondere die Situation für Velofahrerinnen und Fussgängerinnen nicht optimal. Da bei der neuen kommunalen Wohnsiedlung auch mit vielen Kindergarten- und Schulkindern gerechnet wird, halten wir es für wichtig, dass ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrsführung beim Escher-Wyss-Platz gesetzt wird.*

**Simon Diggelmann (SP):** *Die Ausgangslage bei diesem Projekt ist nicht vergleichbar mit anderen Wohnprojekten der Stadt. Zürich wird in Zukunft nicht nur noch solche Areale zur Verfügung haben, die zu höheren als üblichen Mietzinsen führen werden. Es handelt sich hier um einen Ausnahmefall. Es geht um die Frage, ob die 200 Wohnungen in diesem Quartier entstehen sollen oder ob sie nicht entstehen sollen. Die Stadt kann*

mit diesem Projekt in Zürich-West Wohnraum zur Verfügung stellen, der dort heute fehlt. Die Wohnungen sind ein wenig teurer und es können keine subventionierten Wohnungen angeboten werden. Das ist ein Wermutstropfen. Aber dieser Fall wird nicht zum neuen Status quo.

**Stefan Urech (SVP):** Als jemand, der an der Hardturmstrasse aufgewachsen ist und immer noch dort wohnt, muss ich mich dazu äussern. Ich begrüsse es, dass am gleichen Abend dieses Projekt und das Projekt Ensemble diskutiert werden. Denn dieser Entwurf des Projekts sieht mit zusammengekniffenen Augen beinahe gleich aus, wie das Projekt Ensemble. Auch speziell ist, dass sich der «Pocketpark» innerhalb des Gebäudes befindet und von aussen nicht sichtbar ist. Von aussen gesehen ist dieses Projekt klobiger, grauer und auch ein wenig seelenlos. Günstiger Wohnraum muss um jeden Preis entstehen. Es ist erstaunlich, dass in diesem Fall die zwei Hochhäuser plötzlich von der linken Seite nicht mehr ein Problem darstellen. Auch den Anwohnenden von Höngg wird offenbar die Sicht auf die Alpen nicht versperrt. In der Projektbeschreibung werden die Fragen der Grünen zum Klimaschutz und zur Umweltverträglichkeit beantwortet. Der Stadtrat schreibt, dass die Hochhäuser durch den Schatten, den sie werfen, sogar eine positive Wirkung haben: Für heisse Sommertage sei das hilfreich. Das wiederum bedeutet aber auch, dass das Projekt Ensemble doppelt so hilfreich sein muss bezüglich der Hitzeentlastung, da die Türme doppelt so hoch sein werden. Bezüglich des Wettbewerbs ist spannend, dass in der Ausschreibung als Auflage festgehalten wurde, dass keine Hochhäuser entstehen sollen. Ein einziges Projekt mit Hochhäusern ging ein und dieses wurde gewählt, während die anderen, die sich an die Vorgaben hielten, den Kürzeren zogen. Das schafft ein zu hinterfragendes Präjudiz. Werden bei zukünftigen Ausschreibungen nun die gewinnen, die sich nicht an die Vorgaben halten? Wenn es um städtische Wohnungen geht, sind Luftkorridore, Versiegelungen und Hochhäuser keine einschränkenden Faktoren mehr. Ich hoffe, das wird auch beim Projekt Ensemble der Fall sein.

**Walter Angst (AL):** Dem Stadtrat kann kein Vorwurf gemacht werden. Angefangen hat es mit Robert Schönbächler (CVP) im Gemeinderat, der alles getan hat, um den Stadtrat zu zwingen, auf diesem unzweckmässigen Areal die VBZ und Wohnen zu vereinen. Ich nahm an diesen Sitzungen Teil und habe ein gewisses Verständnis, dass die VBZ auf diesen Standort im Zentrum angewiesen ist, um Notfallversorgungen sicherzustellen. Der Stadtrat hielt stets fest, dass das an diesem Standort nicht realisiert werden kann. In der Kommission war ich dabei, als die verschiedenen Planungsversuche angeschaut wurden. Es handelte sich um ein Scheitern nach dem anderen. Was nun STR Daniel Leupi zusammen mit dem Hochbaudepartement entwickelte, ist kreativ. Dass das Projekt ohne Hochhäuser nicht realisiert werden kann, ist klar. Ohne den Landwert entstehen keine vernünftigen Anlagewerte. Es wäre ein anderer Fall, wenn teures Land gekauft werden müsste und darum solche Preise entstehen, als wenn wegen der Baukosten, die exorbitant sind und bei einem solchen Objekt sein müssen, solche Preise entstehen – insbesondere, wenn die Stadt das Projekt realisiert. Wir müssen uns auf der Zunge vergehen lassen, was Kosten in der Höhe von 112 Millionen Franken für 197 Wohnungen bedeuten: Es sind 570 000 Franken pro Wohnung. 60 Prozent der Wohnungen sind Kleinwohnungen. Der Durchschnittspreis von 280 Franken entspricht dem,

*was die SBB an der Neugasse als preislich limitierte Mieten anbietet: den Durchschnitt der Marktmieten. Das Ganze wird dauerhaft so bleiben. Mit tiefen Zinsen und ohne Teuerung wird sich der hohe Anlagewert nicht reduzieren und günstig werden. Der Landwert beträgt heute bereits null, daran kann man nichts mehr ändern. Mit einer Teuerung werden die 570 Millionen Franken eine blutige Spur hinterlassen: Die Erhöhungen im gemeinnützigen Wohnungsbau bei der Kostenmiete sind höher bei solchen Werten, wo auch der Gebäudeversicherungswert und die hohen Unterhaltungskosten dazugehören, als wenn es hohe Landkosten wären. Unsere Haltung war stets, dass wir warten sollten, bis die VBZ eine bessere Lösung finden. Erst dann sollte ein Bau entstehen. Wir sollten nicht auch die ungeeigneten Grundstücke überbauen. Damit werden die Wohnprobleme in der Stadt nicht gelöst. Wenn wir den Weg freigeben, damit alles gebaut werden kann – auch für Gutbelohnte – dann ist das für uns ein Sündenfall. Es gibt sehr gute Gründe, abzuwarten und zu sehen, wie sich die Tramversorgung verändert. Wir haben an bester Lage ein hervorragendes Grundstück, auf dem wir wahrscheinlich in zwanzig oder dreissig Jahren ein besseres Projekt bauen können. Die Chance dazu ist relativ gross. Verloren haben wir nichts, wenn wir abwarten. Aber wenn wir jetzt bauen, wird eine Entscheidung für über hundert Jahre getroffen; ein Abriss wäre wertvernichtend. Unglücklicherweise können wir das Projekt nicht einer innovativen Genossenschaft übergeben, wie das bei der Kalkbreite der Fall war, weil es sich um eine derart enge Verknüpfung von Verwaltungsbau und kommunaler Wohnsiedlung handelt. Auch dieser Weg wird also verbaut. Für hundert Jahre wird das Areal für 570 000 Franken pro Wohneinheit gebaut, wobei mehr als die Hälfte der Wohnungen 1,5- bis 3,5-Zimmer-Wohnungen sind.*

**Michael Schmid (FDP):** *Im Gegensatz zur anderen Ratsseite sind uns die Zusammenhänge von Landwert null und der Umrechnung der Baukosten und was das bei steigenden Zinsen bewirken kann bekannt. Die Debatte ist insgesamt sehr konstruktiv, da sie einer Auseinandersetzung mit dem konkreten Objekt entspricht. Zurecht wurde gesagt, dass wir alle ursprünglichen Anstösse ablehnten, weil wir der Meinung waren, dass es sich um eine Zwängerei des Gemeinderats handelte. Wir entscheiden jedoch stets erst über einen Projektierungskredit und dann über einen Objektkredit. Der Gemeinderat stimmte der Motion und auch dem Projektierungskredit zu. Was der Stadtrat auf dieser Grundlage zustande brachte, ist zustimmungswürdig. Es wäre falsch, nochmals auf das Feld null zurückzugehen, was auch nicht möglich ist, da das Tramdepot dringend saniert werden muss.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

**STR Daniel Leupi:** *Nach der sehr langen Geschichte des Areals und des Bauvorhabens ist es ein spezieller Moment, dass das Parlament heute voraussichtlich eine Vorlage verabschiedet, die zur Realisierung eines bedeutenden und grossen Baus führt. Ich ging ursprünglich von einem unproblematischen Verlauf aus. So war ich sehr erstaunt, als der damalige Kollege STR Andres Türler, der das Geschäft in der Spezialkommission Finanzdepartement (SK FD) begleitete, meldete, dass ein Absturz drohe. Zusammen krempelten wir die Ärmel hoch und arbeiteten am Problem. Aus meiner Sicht wäre es sehr bedauernd, wenn auf diesem Areal kein Wohnraum entstehen sollte. Das*



*Tramdepot hat in der Regel einen sehr langen Bestand, wir entscheiden für die nächsten fünfzig Jahre, ob hier Wohnraum entstehen soll oder nicht. Ich bin erstaunt über die Begründung der AL, dass auf eine neue Tramlösung der VBZ abgewartet werden sollte. Wir leben in einer Stadt voller Menschen, die auf ein Massentransportmittel angewiesen sind. Ich hoffe, dass dies in Zukunft nicht selbstfahrende Einzelfahrzeuge sein werden, sondern dass noch über Generationen hinweg die blauweissen Gefährte genutzt werden. Diese sind auf Depots angewiesen. In der Kommission gab letztlich der Ausschlag, dass wir verdeutlichten, dass wir die Wohnungen so nehmen, wie sie kostenmässig sein werden. Es wird nach dem Prinzip der Kostenmiete und ohne Abschreibungsbeiträge vermietet. Es wird keine subventionierten Wohnungen geben. Die Zusicherung, dass wir nochmals zwei Kostenlimiten präsentieren werden und dass wir die Planung weiterführen können, brachte den Durchbruch für das Postulat. Ich bin sehr froh, dass wir die Planung weiterführen konnten und dass sie nun zu einem guten Ergebnis führte. Aufgrund des Aufwands von zahlreichen Mitgliedern der Verwaltung entstehen nun auch rund zehn Wohnungen mehr, als wir ursprünglich planten. Hier entsteht ein gutes Produkt, ein modernes Depot und Wohnraum für rund 550 Menschen auf Kostenmiete im Kreis 5 entstehen. Es handelt sich nicht um Luxuswohnungen. Die Mietpreise sind nicht so tief, wie die durchschnittlichen städtischen Wohnungen, aber es sind Wohnungen, die Einzelpersonen und Familien sowie Jung und Alt brauchen können. Die Wohnungen sind insgesamt betrachtet nicht teuer. Gemeinnütziger Wohnbau entspricht ausserdem nicht einer Klientelpolitik. Als Amuse-Bouche möchte ich anfügen, dass eine repräsentative Befragung im Zusammenhang mit der Fussballabstimmung fragte, ob bei städtischen Grossprojekten jeweils fünfzig Prozent gemeinnütziger Wohnbau erstellt werden sollte. Die Anhänger der SVP sagten zu 55 Prozent Ja zu dieser Frage. Die SP-affinen Wähler sagten nur zu 50 Prozent Ja, die Grünen und AL jeweils zu etwa 40 Prozent. Ich bin froh, dass sich nun eine Mehrheit abzeichnet und wir einen Schlusstrich nach dieser langen Planung ziehen können.*

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A

Die Mehrheit der SK FD beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt A.

Die Minderheit der SK FD beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts A.

Mehrheit:	Vizepräsident Simon Diggelmann (SP), Referent; Präsident Dr. Urs Egger (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Anjushka Früh (SP), Luca Maggi (Grüne), Elena Marti (Grüne), Pirmin Meyer (GLP), Zilla Roose (SP), Dr. Pawel Silberring (SP), Vera Ziswiler (SP)
Minderheit:	Christina Schiller (AL), Referentin
Enthaltung:	Emanuel Eugster (SVP)
Abwesend:	Martin Götzl (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 96 gegen 24 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

10 / 11

### Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B1

Die Mehrheit der SK FD beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B1.

Die Minderheit der SK FD beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts B1.

Mehrheit: Vizepräsident Simon Diggelmann (SP), Referent; Präsident Dr. Urs Egger (FDP), Përparim Avdili (FDP), Anjushka Früh (SP), Luca Maggi (Grüne), Elena Marti (Grüne), Pirmin Meyer (GLP), Zilla Roose (SP), Dr. Pawel Silberring (SP), Vera Ziswiler (SP)  
Minderheit: Christina Schiller (AL), Referentin  
Enthaltung: Emanuel Eugster (SVP)  
Abwesend: Martin Götzl (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

### Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B2

Die SK FD beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B2.

Zustimmung: Vizepräsident Simon Diggelmann (SP), Referent; Präsident Dr. Urs Egger (FDP), Përparim Avdili (FDP), Anjushka Früh (SP), Luca Maggi (Grüne), Elena Marti (Grüne), Pirmin Meyer (GLP), Zilla Roose (SP), Christina Schiller (AL), Dr. Pawel Silberring (SP), Vera Ziswiler (SP)  
Enthaltung: Emanuel Eugster (SVP)  
Abwesend: Martin Götzl (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK FD mit 117 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

#### A. Zuhanden der Gemeinde:

Für den Neubau des Tramdepots Hard im Industriequartier und den Bau der Wohnsiedlung «Depot Hard» wird ein Brutto-Objektkredit von insgesamt Fr. 203 525 000.– bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend des Baukostenindexes zwischen Aufstellung der Kostenschätzung (1. April 2018) und der Bauausführung.

Die Bewilligung des gesamten Brutto-Objektkredits steht unter dem Vorbehalt der Kostengutsprache des Verkehrsrats des Kantons Zürich für den im Brutto-Objektkredit enthaltenen Anteil der Verkehrsbetriebe in Höhe von Fr. 72 738 000.–, was den Kostenanteil zulasten der Stadtkasse auf höchstens Fr. 130 787 000.– reduziert.

11 / 11

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

1. Der mit Beschluss GRB Nr. 4786/2014 (GR Nr. 2013/161) bewilligte Projektierungskredit von Fr. 13 200 000.– zur Durchführung eines Projektwettbewerbs und Ausarbeitung eines Bauprojekts mit Kostenvoranschlag für den Teilersatz des Tramdepots Hard und einer kommunalen Wohnsiedlung über dem Depot am Escher-Wyss-Platz, Industriequartier, wird um Fr. 1 800 000.– auf insgesamt Fr. 15 000 000.– erhöht.

Unter Ausschluss des Referendums:

2. Das Postulat, GR Nr. 2014/57, von Martin Luchsinger und Jean-Claude Virchaux betreffend Kommunale Wohnüberbauung auf dem Tramdepot Hard, Realisierung der Wohnungen nach dem Prinzip der Kostenmiete und ohne Abschreibungsbeiträge wird als erledigt abgeschlossen.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 30. Oktober 2019 gemäss Art. 10 und Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 30. Dezember 2019)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat