

**24. September 2006**

**Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger**  
Gemäss Artikel 10 und 12 der Gemeindeordnung werden Ihnen die unten stehenden Vorlagen zur Abstimmung unterbreitet.  
Zürich, 12. Juli 2006

Im Namen des Stadtrates:  
Stadtpräsident Dr. Elmar Ledergerber  
Stadtschreiber Dr. André Kuy

## 2 | 2006 **ABSTIMMUNGSVORLAGEN**

Die Resultate finden Sie auch im Internet: [www.stadt-zuerich.ch/abstimmungen](http://www.stadt-zuerich.ch/abstimmungen)

### 1 | **Objektkredit von 39,8 Millionen Franken als Beitrag der Stadt Zürich an die Kosten für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen sowie für die damit zusammenhängende Aufweitung der Unterführung Saatlenstrasse**

### 2 | **Privater Gestaltungsplan «Stadtraum HB Zürich» mit Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### In Kürze, worum es geht

## 1 | **Objektkredit von 39,8 Millionen Franken als Beitrag der Stadt Zürich an die Kosten für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen sowie für die damit zusammenhängende Aufweitung der Unterführung Saatlenstrasse**

Seit 1980 führt die Autobahn A1 auf dem Abschnitt Schöneich – Aubrugg mitten durch eine Wohngegend im Quartier Schwamendingen. An einem durchschnittlichen Tag werden hier rund 110 000 durchfahrende Fahrzeuge gezählt. Der Lärm liegt Tag und Nacht über den gesetzlichen Grenzwerten. Dementsprechend gross sind die Probleme: Die Wohnqualität ist den Anwohnenden kaum zumutbar, die Bausubstanz der angrenzenden Liegenschaften verschlechtert sich, Anzeichen für einen Trend zur sozialen Entmischung des Gebietes rund um die Autobahn sind auszumachen. Ausserdem bildet der Autobahnabschnitt ein nur mühsam überwindbares Hindernis zwischen den Quartierteilen Schwamendingen-Mitte und Saatlen.

Mit grosser Ausdauer bemühten sich Quartierbewohnerinnen und -bewohner jahrelang um eine Verbesserung dieser Zustände. Bund, Kanton Zürich und Stadt Zürich haben nun in Zusammenarbeit mit dem Quartier eine für alle tragbare Lösung gefunden.

Auch haben sie sich auf einen Finanzierungsschlüssel geeinigt. Die Lösung besteht in einer Einhausung des Autobahnabschnitts auf einer Länge von 963 Metern. Das Dach der Einhausung wird begrünt. Es wird begehbar, sodass ein neuer Freiraum entsteht. Auf diese Weise werden auch die Quartierteile wieder miteinander verbunden. Zu diesem Zusammenwachsen trägt auch die attraktivere Gestaltung der Autobahn-Unterführung Saatlenstrasse bei. Sie wird verbreitert und der Grünzug wiederhergestellt, der durch die heutige Unterführung unterbrochen wurde.

Die Gesamtkosten für die Einhausung belaufen sich auf 205,5 Millionen Franken. Davon tragen der Bund 115,1 Millionen Franken und der Kanton 50,6 Millionen Franken. Der Anteil der Stadt beträgt 39,8 Millionen Franken. Über diesen städtischen Beitrag stimmen nun die Stimmberechtigten der Stadt Zürich ab.

#### ■ **Antrag**

**1. Unter Vorbehalt der Kreditbewilligungen für die Anteile des Bundes und des Kantons Zürich durch deren zuständige Organe wird ein Objektkredit von 39,8 Mio. Franken (einschliesslich MwSt.) als Beitrag der Stadt Zürich an die Kosten für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen sowie für die damit zusammenhängende Aufweitung der Unterführung Saatlenstrasse bewilligt.**

**2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis Oktober 2004) und der Bauausführung.**

■ **Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.**

(Gemeinderatsbeschluss vom 21. Juni 2006)

## 2 | Privater Gestaltungsplan «Stadtraum HB Zürich» mit Umweltverträglichkeitsprüfung

Am 18. Januar 2006 werden im Städtzürcher Parlament die Stimmen gezählt. Das Resultat: 114 zu 0! Ohne Gegenstimme hat sich der Gemeinderat für den Gestaltungsplan Stadtraum HB Zürich ausgesprochen. Beim Bahnhof soll ein neuer Stadtteil entstehen, eingebettet ins Quartier, mit einem grosszügigen, von Bäumen gesäumten Fussgängerbereich, mit neuen Plätzen zum Verweilen, mit Velowegen, Schulen, Geschäften zum Einkaufen, Restaurants, Wohnungen und mit Tausenden von Arbeits- und Studienplätzen. Im Stadtraum HB Zürich wächst Zürich mit hoher Qualität.

Bei der Abstimmung geht es nicht um konkrete Gebäude. Es geht auch nicht um ein einziges riesiges Bauprojekt, das auf einen Schlag hochgezogen wird. Wie der Name sagt, legt der Gestaltungsplan, über den Sie abstimmen, lediglich die Planungsgrundlagen fest. Wie die Bauten wirklich aussehen werden, wissen wir heute noch nicht. Das Gebiet gehört den SBB und ist öffentlich nicht zugänglich. Weil die SBB das Land in naher Zukunft nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigen, wollen sie es entwickeln und öffentlich zugänglich machen.

Die SBB haben diese Planung nicht alleine gemacht. Verschiedene Studien wurden erstellt und eine vertiefte Diskussion mit Vertretern und Vertreterinnen des Quartiers, der Stadt, der Kultur, der Politik und der Wirtschaft geführt. Der vorliegende Gestaltungsplan ist ein breit abgestützter Vorschlag. So befürworten zum Beispiel auch der schweizerische und zürcherische Heimatschutz diesen Gestaltungsplan, denn im neuen Stadtraum HB könnten – so der Heimatschutz – Überbauungen von hoher architektonischer Qualität entstehen.

Die Stadt hat sich aktiv an der Planung beteiligt und den SBB einiges abgefordert.

- Die Häuser dürfen im Allgemeinen nicht höher als 25 Meter sein. Häuser mit Höhen bis 40 Meter sind möglich. Auf wenigen Baufeldern darf man noch höher bauen, allerdings nur mit ausserordentlicher städtebaulicher Qualität.

- Ein neuer, attraktiver Fussgängerbereich durchquert den zukünftigen Stadtraum. Plätze entstehen. Eine Passerelle über die Geleise in den Kreis 5 für FussgängerInnen und Velos kann gebaut werden.

- Wenn nötig werden Kindergärten, Horte usw. gebaut. Sexsalons im Stadtraum HB Zürich sind ausdrücklich verboten.

- Die SBB bauen und bezahlen den Fussgängerbereich, die Plätze und einen zusätzlichen Fussgängerweg entlang den Gleisen. Wenn der Gemeinderat und evtl. die Stimmberechtigten zustimmen, wird die Stadt zusätzliche Aufwertungsmassnahmen finanzieren.

Im zentralen Stadtraum soll dicht gebaut werden. Das ist wichtig und richtig, ökologisch und wirtschaftlich. Denn dieser Ort ist mit dem öffentlichen Verkehr perfekt erschlossen und damit bestens geeignet für Nutzungen wie etwa die Pädagogische Hochschule des Kantons Zürich, an der über 2000 Studierende ausgebildet werden und pro Jahr 20 000 Lehrpersonen an Weiterbildungen teilnehmen sollen. Statt an den Stadtrand oder noch weiter hinaus zu fahren, kann man hier an zentraler Lage arbeiten. Ähnliche bauliche Dichten finden wir in Zürich zum Beispiel auch an der Lagerstrasse und an der Bahnhofstrasse.

Je nach Lage im neuen Stadtraum müssen bis zu 40 Prozent Wohnungen gebaut werden – selbstverständlich dürfen es auch mehr sein. Allerdings ist die Lärmsituation von der Lagerstrasse her nicht unproblematisch, wie der Umweltverträglichkeitsbericht und dessen Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle ergeben haben, die dem Stadtraum HB Zürich ansonsten ein gutes Zeugnis ausgestellt haben.

Die SBB beabsichtigen, das Land an verschiedene Käufer oder Baurechtnehmer zu vergeben, die dann selber bauen werden. So werden verschiedene Bauten von verschiedenen Eigentümern in verschiedenen Etappen im Stadtraum HB Zürich entste-

hen. Das Geld, das die SBB mit der Veräusserung verdienen, kommt nicht zuletzt der Bahn, also dem öffentlichen Verkehr, zugute.

**Die Gestaltungsplanvorschriften (siehe Seite 10 ff.) und eine verkleinerte Ausgabe des Plans (siehe Seite 11) sind in dieser Abstimmungszeitung abgedruckt.**

### ■ Antrag

**1. Dem privaten Gestaltungsplan «Stadtraum HB Zürich» wird im Sinne von Art. 86 des Planungs- und Baugesetzes zugestimmt. Der Plan wurde durch einen Plan (Beilage 1, siehe Seite 11) ersetzt, bei dem der Wohnanteil auf den Baufeldern e und f von 20% auf 40% erhöht wurde. Dieser Plan gehört zum Inhalt der Weisung.**

**2. Vom Bericht und Antrag der Umweltschutzfachstelle wird als Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung Kenntnis genommen.**

**3. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird im Einwendungsbericht Stellung genommen.**

**4. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen am privaten Gestaltungsplan in eigener Zuständigkeit und mit entsprechender Zustimmung der Grundeigentümerin vorzunehmen, sofern sich diese als Folge von Rechtsmittelentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im «Städtischen Amtsblatt» und im «Amtsblatt des Kantons Zürich» sowie in der Amtlichen Sammlung zu veröffentlichen.**

- **Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.**

(Gemeinderatsbeschluss vom 18. Januar 2006)

## Weisung

## 1 | Objektkredit von 39,8 Millionen Franken als Beitrag der Stadt Zürich an die Kosten für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen sowie für die damit zusammenhängende Aufweitung der Unterführung Saatlenstrasse

### I. Ausgangslage

Eine der verkehrsreichsten Strassen der Schweiz führt mitten durch ein Wohnquartier. Seit 1980 wird Schwamendingen durch die Autobahn A1 zerschnitten. Täglich passieren hier durchschnittlich 110 000 Fahrzeuge. Dies sind rund drei Mal mehr, als am jährlichen Spitzentag durch den Gotthard-Strassentunnel fahren. Die Lärm-Grenzwerte werden Tag und Nacht über-

schritten. Die Lebensqualität rund um die Autobahn ist massiv beeinträchtigt. Die Bausubstanz hat sich zusehends verschlechtert, Investitionen wurden kaum mehr getätigt. Anzeichen für einen Trend zur sozialen Entmischung des Gebietes sind auszumachen. Zudem trennt die Autobahn die beiden angrenzenden Quartierteile.

Schutzwände sind zwar vorhanden. Um die Lärmschutzverordnung zu erfüllen, müssten diese aber auf

bis zu 12 Meter erhöht werden, was städtebaulich undenkbar ist. Ausserdem wäre die Trennwirkung der Autobahn damit nicht behoben und die Lebensqualität immer noch ungenügend.

Quartierbewohnerinnen und -bewohner haben sich seit vielen Jahren unermüdlich eingesetzt, um die unzumutbaren Zustände in Schwamendingen zu verbessern.



Heute wird Schwamendingen von der A1 zerschnitten



Die Einhausung bringt Schwamendingen eine Lärmberuhigung und einen neuen Freiraum

## II. Entstehung des Projekts

Nach verschiedenen Vorstössen aus der Bevölkerung und der Politik beauftragte der Kantonsrat Ende 2001 den Regierungsrat, eine Kreditvorlage für den Bau einer Einhausung des Autobahnabschnitts Schöneich–Aubrigg auszuarbeiten. Die kantonale Baudirektion nahm die Projektierung für die Kreditvorlage unverzüglich an die Hand. Bei der Erarbeitung der Vorlage waren Vertreterinnen und Vertreter von Bund, Kanton und Stadt sowie direkt betroffene Anrainer und Baugenossenschaften beteiligt.

Im Resultat entschied sich die kantonale Baudirektion für das Projekt einer Einhausung mit im Wesentlichen unveränderter Linienführung der Nationalstrasse.

Die zuständigen Stellen von Bund, Kanton Zürich und Stadt Zürich haben sich auf einen Kostenschlüssel geeinigt, der die Finanzierung des Projekts ermöglicht.

Die Einhausung kostet insgesamt 205,5 Millionen Franken. Der Bund bezahlt 115,1 Millionen, der Kanton übernimmt 50,6 Millionen, die Stadt steuert 39,8 Millionen Franken bei. Bei der vorliegenden Volksabstimmung geht es ausschliesslich um den städtischen Beitrag.

Die Einhausung ist mehr als eine reine Lärmsanierung, die von Bund und Kanton zu bezahlen ist, sie bringt auch eine beachtliche Erhöhung der Lebensqualität in Schwamendingen. Die Einhausung und die dazu gehörende Verbreiterung und attraktivere Gestaltung der Unterführung Saatlenstrasse bringt die Quartierteile Schwamendingen-Mitte und Saatlen wieder zusammen. Eine jahrzehntealte Stadtwunde wird behoben und somit ein wichtiges und langjähriges Anliegen der Bevölkerung erfüllt. All dies rechtfertigt eine finanzielle Beteiligung der Stadt.

Der Kantonsrat bewilligte das Projekt im November 2005 einstimmig mit 150:0. Gegen diesen Entscheid wurde kein Referendum ergriffen. Daher gibt es keine kantonale Volksabstimmung.

In der Stadt Zürich hingegen müssen Objektkredite über 20 Millionen Franken dem Volk zur Genehmigung vorgelegt werden. Deshalb gibt es über den städtischen Beitrag von 39,8 Millionen Franken die vorliegende Gemeindeabstimmung.

## III. Das Projekt

### 1. Einhausung: Technische Beschreibung

Die Autobahn bleibt im Wesentlichen in ihrer bisherigen Lage bestehen und wird auf einer Länge von

963 Metern eingehaust. Die durchschnittliche Breite der Einhausung beträgt rund 29 Meter, die durchschnittliche Höhe rund 7 Meter.

Die Einhausung ist eine rechteckige Rahmenkonstruktion mit zwei Röhren, die durch eine Mittelwand getrennt sind. Jede Röhre bietet nach wie vor drei Fahrstreifen. Die Einhausung schliesst lückenlos an den Schöneichtunnel an, verlängert diesen und endet unmittelbar vor dem Verkehrsdreieck Aubrigg bei der Einfahrt Wallisellenstrasse.

Das Dach der Einhausung wird mit Erdreich überdeckt und als öffentlicher Freiraum nutzbar. Die zur Abstimmung stehende Kreditvorlage sieht eine Basisbegrünung und eine minimale Oberflächengestaltung vor mit Wegen, Beleuchtung, Bepflanzung und Sitzgelegenheiten. Seitlich werden zum Teil Böschungen erstellt sowie Rampen für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende. Spätere Ergänzungen werden in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Grundeigentümern entwickelt.

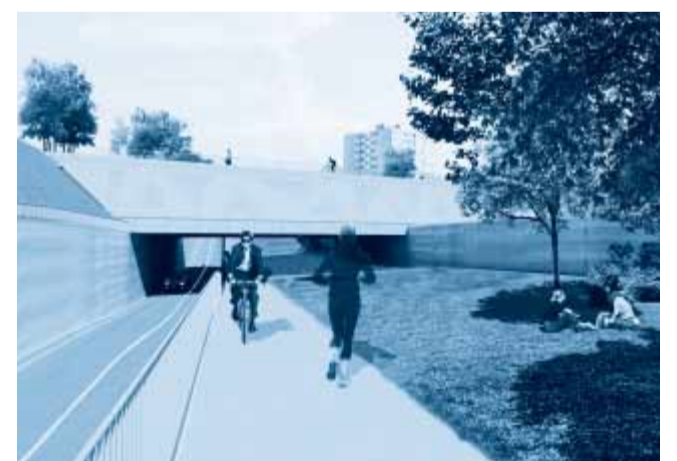
### 2. Saatlenstrasse: Verbreiterte Unterquerung der Einhausung

In der bestehenden Unterführung Saatlenstrasse gibt es heute getrennte Röhren. Durch die eine wird der Strassenverkehr geführt, durch die andere der Fuss- und Veloverkehr. Die Röhre für den Fuss- und Veloverkehr ist eng und unübersichtlich; sie bietet ein schlechtes Sicherheitsgefühl. Zudem unterbricht die heutige Unterführung den Grünzug der Saatlenstrasse.

Mit dem Projekt Einhausung Schwamendingen soll die bestehende Unterführung geräumiger werden, man spricht von einer so genannten Aufweitung. Es gibt keine getrennten Röhren mehr, sondern einen breiten Korridor mit Strassenraum sowie Fuss- und Radweg. Vom Anschluss der Saatlenstrasse an die Luegislandstrasse bis zum Anschluss Herbstweg wird der Grünzug der Saatlenstrasse fortgesetzt.



Die Unterführung Saatlenstrasse ist heute eng und dunkel



Die vergrösserte Unterführung mit Grünzug

Die Aufweitung der Unterführung Saatlenstrasse verstärkt die Wirkung der ganzen Einhausung, nämlich die Verbindung der bislang stark getrennten Quartier- teile Schwamendingen-Mitte und Saatlen. Zudem verbessert sich im Bereich der Unterführung das Sicher- heitsempfinden von Fussgängerinnen und Fussgängern.

### 3. Portal Aubrugg

Die Einhausung schliesst direkt an den Schöneich- tunnel an und endet nach 963 Metern mit dem Portal (Ausgang) Aubrugg. Dieses Portal überspannt den ge- samten Bereich ab Einfahrt Wallisellenstrasse stadtein- wärts bis zur Ausfahrt Überlandstrasse stadtauswärts. Am Ende befindet sich die rund 150 Meter lange Rampe, die Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger auf die Einhausung führt.

### 4. Anpassungen von Erschliessungen

Das Einhausungsbauwerk beansprucht zum Teil Raum, der heute für Zufahrten und Zugänge zu Liegen- schaften gebraucht wird. Die Erschliessung entlang der Überlandstrasse in den Abschnitten der Häuser 75 bis 99 sowie 166 bis 204 wird daher neu organisiert.

## IV. Auswirkungen des Projekts

### 1. Umweltauswirkungen

Die Einhausung ist ein nach aussen lärm-dichter Baukörper. Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung werden mit einer Ausnahme überall eingehalten. Die Ausnahme betrifft ein Restaurant beim Ausgang des Portals. Im zweiten Obergeschoss des Restaurants gibt es eine geringfügige Überschreitung der Grenzwerte. Die Lärmschutzverordnung erlaubt jedoch in Art. 14 Abs. 1 lit. a eine solche Abweichung, wenn zusätzliche Massnahmen unverhältnismässige Kosten verursachen würden. Dies ist hier der Fall.

Die Einhausung beeinflusst die Menge der aus- gestossenen Luftschadstoffe nicht, da sich weder die Menge noch die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ändert. Ändern wird sich hingegen die Ausbreitung, da sich die Freisetzung der Schadstoffe auf zwei Orte beschränkt: Durch die Längslüftung werden die gasfö- rigen Schadstoffe stadteinwärts durch eine Decken- öffnung beim Waldgarten freigesetzt, stadtauswärts geschieht dies beim Portal Aubrugg.

## 2. Städtebauliche Entwicklungsperspektiven

Die Einhausung schafft die Voraussetzung für die Entwicklung der angrenzenden Wohngebiete. Denn die Beseitigung des Lärms entlang der Einhausung, der neue Freiraum und das Zusammenwachsen der Quar- tierteile schaffen die Voraussetzung für eine städtebau- liche Erneuerung der Siedlungen entlang der Autobahn. Dies wiederum ermöglicht es, den Trend zur sozialen Entmischung zu stoppen.

Insbesondere für die Liegenschaften, die gross- flächig an die Einhausung angrenzen, ergibt sich die Chance, die Wohnnutzungen, aber auch die Wohn- umgebung, schrittweise auf den neuen Freiraum aus- zurichten und diesen entsprechend mitzuprägen. Ein geteiltes Quartier wird wieder zusammengeführt.

Die neu geschaffenen städtischen Freiräume be- wahren und verstärken den ausgeprägt grünen Charak- ter Schwamendingens.

### 3. Auswirkungen für einzelne Anlieger

Einzelne Gewerbebetriebe profitieren heute davon, dass sie von der Autobahn aus sichtbar sind. Ist die Autobahn eingehaust, fallen Sichtbarkeit und direkte Zufahrt ab der Autobahn weg.

Da die Einhausung breiter ist als die heutige Auto- bahn, wird teilweise neues Land beansprucht. Zwei Wohngebäude und eine Tiefgarage, die in den Bereich des Bauwerks hineinragen oder Bauabläufe entschei- dend behindern, müssen zum Teil oder ganz abebro- chen werden. Die Stadt und die Grundeigentümer spre- chen das dazu notwendige Vorgehen sorgfältig ab.

## V. Ablauf und Termine

Aufgrund der engen Platzverhältnisse und weil der Verkehr während der Bauzeit mit jeweils zwei Fahr- spuren je Fahrtrichtung aufrechterhalten wird, ist ein etappierter Bauvorgang mit zahlreichen provisorischen Verkehrsführungen erforderlich. Zeitweise müssen auch einzelne Ein- oder Ausfahrten geschlossen werden.

Fällt die Volksabstimmung positiv aus, erstellt die kantonale Volkswirtschaftsdirektion ein Ausführungs- projekt. Dieses wird öffentlich aufgelegt. Allfällige Rechtsmittelverfahren können den Bau verzögern, des- halb gelten die folgenden Zeitangaben nur, wenn keine Rechtsmittel ergriffen werden.

2009 könnte demnach mit dem Bau begonnen wer- den. Die Bauzeit beträgt etwa dreieinhalb Jahre. Erste er- hebliche Lärmreduktionen ergeben sich schon Ende 2010, wenn der gesamte Verkehr im Bereich Saatlenstrasse- Aubrugg in der fertiggestellten Nordröhre geführt wird. Voraussichtlich Ende 2011 ist die Decke durchgehend ge- schlossen und somit der Lärmschutz verwirklicht. Mitte 2012 kann die Einhausung eingeweiht werden.

## VI. Kosten

Die von der Baudirektion des Kantons Zürich ermittelten Kosten – mit einer Abweichmöglichkeit von 10 Prozent nach unten und nach oben – beruhen auf der Preisbasis Oktober 2004.

Kosten in Franken	
Projektierung und administrative Kosten	29 143 000
Landerwerb	8 270 000
Bauarbeiten	153 587 000
<b>Total Erstellungskosten ohne Mehrwertsteuer</b>	<b>191 000 000</b>
<b>Total Erstellungskosten mit Mehrwertsteuer</b>	<b>205 500 000</b>

## VII. Finanzierung/Kostenteiler

Der Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich sieht wie folgt aus:

Kostenanteil in Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer	
Bund	115 100 000
Kanton Zürich	50 600 000
Stadt	39 800 000
<b>Kosten Gesamtprojekt</b>	<b>205 500 000</b>

Demnach haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich über einen Kredit von 39,8 Millionen Franken als Beitrag der Stadt Zürich an die Kosten für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen zu entscheiden.

■ **Der Gemeinderat stimmte der Vorlage am 21. Juni 2006 mit 95 : 0 Stimmen zu.**

## 2 | Privater Gestaltungsplan «Stadtraum HB Zürich» mit Umweltverträglichkeitsprüfung



Hier entsteht der neue Stadtraum HB Zürich; heute ist das Gelände der SBB für die Öffentlichkeit nicht zugänglich

### I. Ausgangslage und städtebauliche Testplanung

Der Hauptbahnhof Zürich und seine Umgebung sind für die Stadt und den Kanton Zürich sowie für die ganze Schweiz von grosser Bedeutung. Bis heute ist aber ein grosser Teil des Gebietes südlich vom Hauptbahnhof nicht öffentlich zugänglich, weil die Bahn- und Postbetriebe hier arbeiten. In den nächsten Jahren werden diese Flächen frei, insbesondere wird die Briefpostverarbeitung 2008 nach Mülligen verlegt. Darum hat Zürich die grosse Chance, eine dem Standort angemessene städtebauliche wie wirtschaftliche Entwicklung zu sichern.

Bevor der Gestaltungsplan ausgearbeitet wurde, haben die Grundeigentümerin SBB, die Post und die Stadt Zürich gemeinsam ein Testplanverfahren durchgeführt. Die Planungsteams haben unterschiedliche Lösungen und Baukonzepte vorgeschlagen. Aus allen Entwürfen sind Ideen in die nachfolgende Ausarbeitung des Entwicklungskonzeptes eingeflossen.

Das Entwicklungskonzept wurde breit diskutiert. In einem Echoraum haben VertreterInnen aus dem Quartier, aus der Politik, der Kultur und der Wirtschaft über die sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Stadtraums HB diskutiert. Das Ergebnis dieser Diskussion ist direkt in die Formulierung des nun vorliegenden Gestaltungsplans eingeflossen.

### II. Festlegungen im Richtplan und in der Bau- und Zonenordnung

Das Gebiet Stadtraum HB Zürich ist im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet bezeichnet. Damit unterstreicht der Kanton die Bedeutung und das übergeordnete Interesse an einer Entwicklung dieses Gebiets im Sinne einer Verdichtung nach innen und damit einem haushälterischen Umgang mit dem knappen Gut «Boden».

In der heute geltenden Bau- und Zonenordnung, die durch den Gestaltungsplan abgelöst wird, ist das Planungsgebiet unterschiedlichen Zonen zugeteilt. Im vorderen (Bahnhofs-)Bereich ist eine Zentrumszone Z7



Der Gewinn der SBB aus dem Verkauf der Bauflächen im Stadtraum HB Zürich kommt dem öffentlichen Verkehr zugute

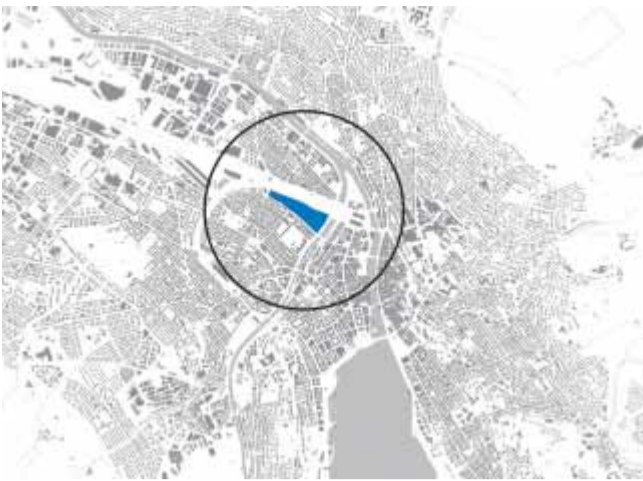
ohne Wohnanteil festgelegt. In einem weiteren Bereich entlang der Lagerstrasse, ab etwa Kanonengasse bis eine Bautiefe vor der Langstrasse, ist eine Zentrumszone Z6 mit einem Wohnanteil von 66% und einer Freiflächenziffer von 20% ausgeschieden. Im Bereich der Langstrasse wurde eine Zentrumszone Z5 mit einem Wohnanteil von 60% und einer Freiflächenziffer von 20% festgelegt.

Gemäss Ergänzungsplan der Hochhausgebiete liegt das Gestaltungsplanareal im Gebiet II, in dem Hochhäuser mit einer Gesamthöhe von 80 m zugelassen sind (Art. 9 Bauordnung).

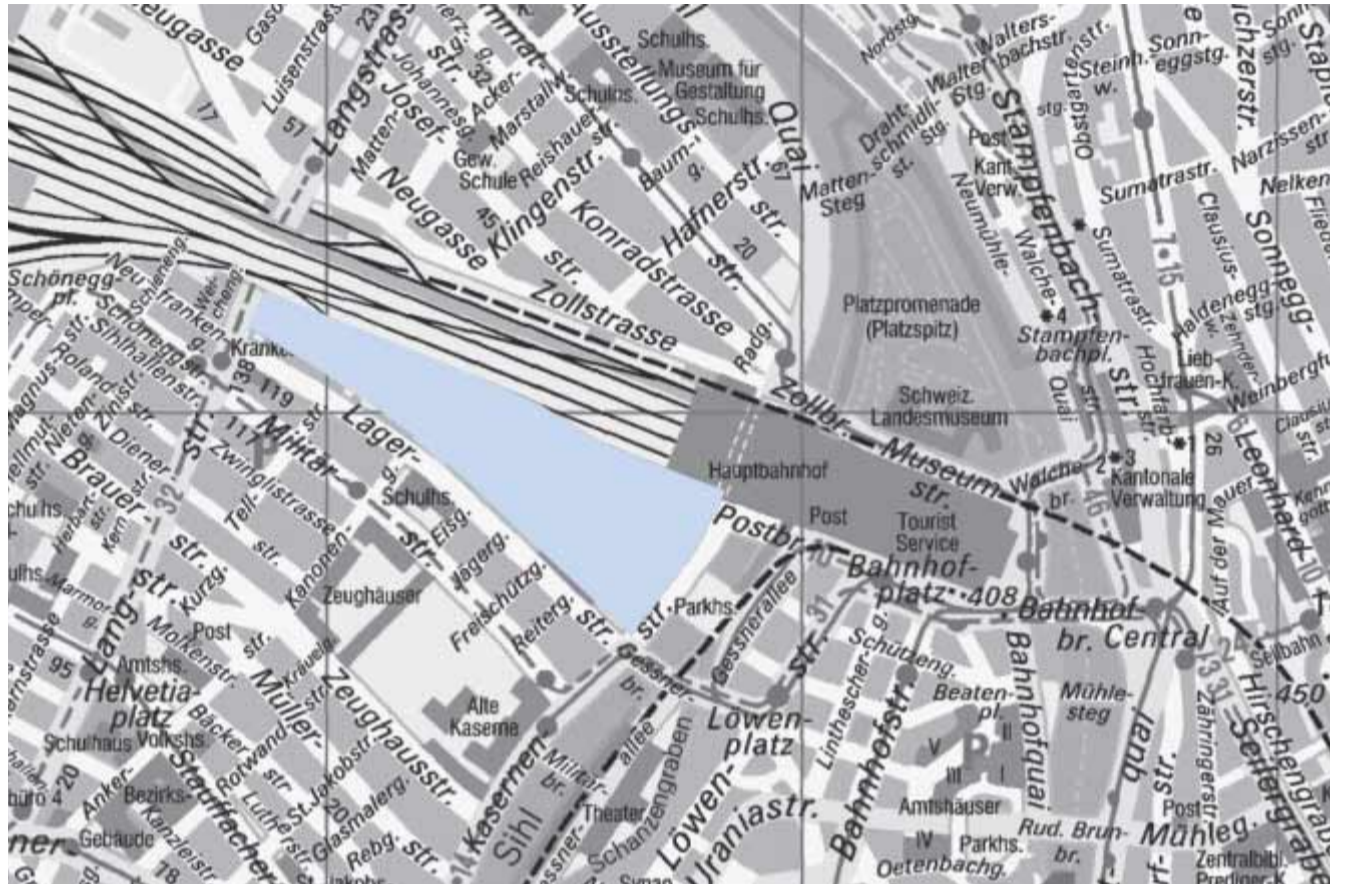
### III. Revision des regionalen und des kommunalen Verkehrsplanes und der Baulinien entlang der Lager- und der Langstrasse

Aufgrund der neuen Bebauungsabsichten gemäss diesem Gestaltungsplan sollen bei den nächsten Richtplanrevisionen im regionalen Verkehrsplan die Parkierungsanlage in den Gestaltungsplanperimeter verschoben sowie im kommunalen Verkehrsplan ein Fuss- und Radweg in der Diagonalen festgelegt werden.

Die heute bestehenden Baulinien entlang der Lager- und Langstrasse sind in Revision und während der Geltungsdauer des Gestaltungsplanes suspendiert. Es sind die projektierten Baulinien zu berücksichtigen, damit hier später auch ein Tram fahren könnte.



Ökologisch sinnvoll: Viele Arbeitsplätze und Wohnungen direkt beim wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der Schweiz



#### IV. Wichtigste Festlegungen im Gestaltungsplan

##### Nur auf einer Seite der Geleise (Art. 1)

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst den Bereich südlich der Gleisanlagen bis zur Lagerstrasse zwischen Kasernen- und Langstrasse. Der Bereich nördlich der Gleisanlagen an der Zollstrasse soll gemäss allgemeiner Bau- und Zonenordnung überbaut werden können.

##### Wirtschaftlich, umweltgerecht, hohe Qualität (Art. 4)

Mit dem Gestaltungsplan soll die planungsrechtliche Basis für eine städtebaulich und wirtschaftlich tragfähige sowie umweltgerechte Umstrukturierung, Umnutzung und Entwicklung des Planungsgebietes im Sinne der inneren Verdichtung geschaffen werden.

Insbesondere sollen die Voraussetzungen für eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete und umweltgerechte, dichte Überbauung sowie für eine vielfältige Nutzungsstruktur geschaffen werden. Zudem sollen Aussenräume von hoher Aufenthaltsqualität gewährleistet und eine nachhaltige Lösung für die Verkehrserschliessung geschaffen werden.

##### Gestaltung: Besonders gute Gesamtwirkung (Art. 5)

Der Gestaltungsplan schreibt vor, dass Bauten und Anlagen sowie deren Umgebung so zu gestalten sind, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht.

##### Plus zehn Prozent bei ausserordentlich guter Qualität (Art. 11)

In den drei Baubereichen sind insgesamt 273 000m<sup>2</sup> Geschossflächen zulässig (inkl. Untergeschosse und Dachgeschosse). Weist ein Projekt ausserordentliche städtebauliche Qualität auf, kann die Ausnutzung um 10% erhöht werden. Die ausserordentliche städtebauliche Qualität gilt dann als nachgewiesen, wenn die Fachleute des Baukollegiums dem Projekt zustimmen oder ein Konkurrenzverfahren durchgeführt wird, wobei dem Beurteilungsgremium mehrheitlich Fachjurorinnen und Fachjuroren angehören müssen.

Zusätzlich stehen 20 000m<sup>2</sup> Geschossflächen für Sondernutzungen (öffentliche Bildungs-, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen) zur Verfügung



So kann sich der neue Stadtraum HB Zürich ins Quartier einpassen (Modellbild)

##### Kinderkrippen ja – Sexsalons nein (Art. 13)

Der minimale Wohnanteil ist im zugehörigen Plan pro Baufeld festgelegt. Im bahnhofnahen Bereich

und im Bereich der Sihlpost ist aufgrund der Zentrums-lage und der bestehenden baulichen Substanz, die sich nicht für Wohnungsbau eignet, kein Wohnanteil vorgesehen. Ab dem mittleren Bereich bis zur Lagerstrasse hin beträgt der Wohnanteil 40%. Eine Verschiebung der Wohnflächen innerhalb des Gebietes ist zulässig. Bei Bedarf sind in angemessenem Umfang Räume für Kindergärten, Horte und Kinderkrippen vorzusehen.

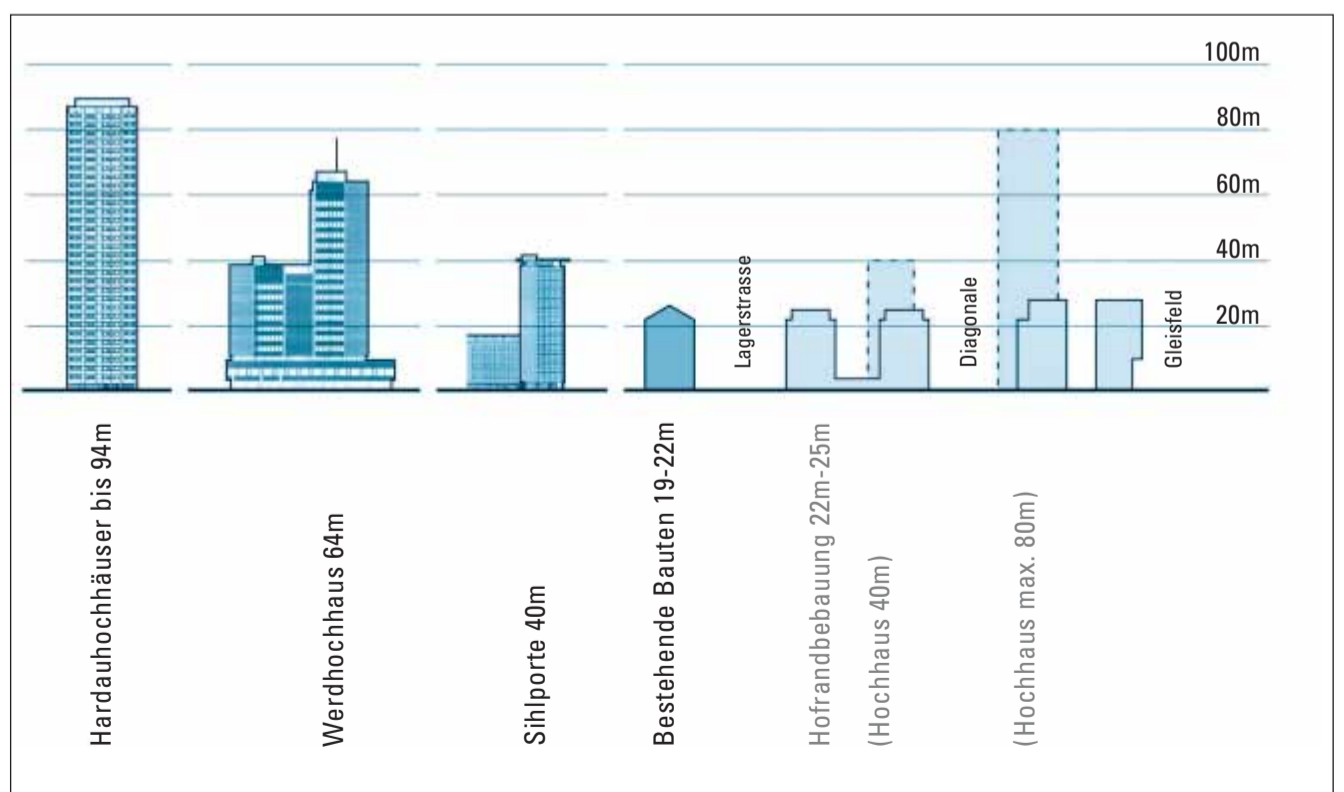
Sexgewerbliche Salons oder vergleichbare Einrichtungen sind nicht zulässig.

##### Belebung der Erdgeschosse (Art. 14)

Die Kommerzflächen (Flächen für Läden, Gastronomie, Freizeitnutzungen) sind auf maximal 45 000 m<sup>2</sup> limitiert, davon mindestens 25 000 m<sup>2</sup> im Erdgeschoss.

##### Zulässige Gebäudehöhe beträgt 25 Meter (Art. 15)

Die zulässige Gebäudehöhe beträgt 25 m. In den Bau-feldern a, b, e, f, g und h sind Hochhäuser mit einer Gebäu-dehöhe von maximal 40 m zulässig. Um den Platz in der



Höhenvergleich mit bestehenden Bauten in Zürich. Abstrahierter Querschnitt bei der Lagerstrasse: Bestehende Bauten (dunkelblau) und mögliche Höhen von Hofrandbebauungen und einzelnen Hochhäusern (hellblau)



Heute SBB-Rangierbahnhof – morgen ein attraktiver Wohn- und Arbeitsraum für alle. Im Hintergrund die Türme der Hardau; sie sind zum Teil höher als mögliche Hochhäuser im Stadtraum HB Zürich

Mitte, d. h. in den Baufeldern e, f und g, sind auch höhere Hochhäuser zulässig. Dabei ist jedoch eine ausserordentliche städtebauliche Qualität nachzuweisen. Dieser Nachweis gilt als erbracht, wenn das Baukollegium dem Projekt zustimmt oder wenn das Projekt das Ergebnis eines qualifizierten Konkurrenzverfahrens ist.

#### **Gut zugänglich, insbesondere für den langsamen Verkehr (Art. 20)**

Als Rückgrat der Erschliessung des Gebietes für den Individualverkehr dient die Lagerstrasse. Die Erschliessung der Baufelder erfolgt über drei Seitenstrassen, diese weisen einen Querschnitt von 10 m auf. Der Querschnitt der Lagerstrasse beträgt 28 m. Die Diagonale dient dem Langsamverkehr (Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende) und dem Anlieferungs- und Zubringerverkehr.

Alle Baufelder und Bauten sind für den Langsamverkehr von der Lagerstrasse und der Diagonale her zugänglich. Im Weiteren ist in der Verlängerung des stadt-



Velos können in der Diagonale zirkulieren

seitigen Perrons ein durchgehender Fussweg bis zur Unterführung der Langstrasse vorgesehen.

#### **Wenig Parkplätze dank gutem öffentlichem Verkehr (Art. 22)**

Die Regelung der Parkplätze basiert auf der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich vom 11. Dezember 1996. In Abweichung von der Parkplatzverordnung werden jedoch die Hauptnutzungen in lediglich vier Gruppen unterteilt (Wohnen, Dienstleistung, Kommerz und Sondernutzungen) und für diese einheitliche Flächenansätze bestimmt. Damit kann der Einfluss des noch offenen Nutzungsmixes auf die resultierende Parkplatz- und Fahrtenzahl minimiert werden. Das Reduktionsgebiet B wird zudem erweitert, und der Parkplatznormalbedarf nahezu auf das Minimum herabgesetzt (Reduktionsfaktoren Gebiet B minimal 25%, maximal 30% resp. maximal 45% beim Wohnen; Gebiet C [Baufeld h] minimal 40%, maximal 45% resp. maximal 65% beim Wohnen). Damit ergeben sich bei einem Nutzungsmix gemäss heutigem Kenntnisstand insgesamt rund 730 Parkplätze. Dies entspricht einem Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Autos) von weniger als 10% im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (Modalsplit).

An geeigneten Lagen sind genügend private Veloabstellplätze vorzusehen. Zudem ist für öffentliche bahnorientierte Fahrradabstellplätze an geeigneten Lagen mit guter Anbindung an den Strassenraum und die Bahnanlagen entsprechender Raum bereitzustellen.

Im Weiteren wird als Option ermöglicht, maximal 120 öffentliche Parkplätze der Umgebung in das Gestaltungsplangebiet zu verlegen. Diese Parkplätze müssen dann im Sinne des «historischen Parkplatzkompro-

misses» (kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich) in der Umgebung aufgehoben werden.

#### **Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität (Art. 23)**

In den Baufeldern c, f und h ist eine Freiflächenziffer von mindestens 10% einzuhalten. Hinzu kommen zwei grössere Plätze: der neue Bahnhofplatz bei der alten Sihlpost und ein Platz in der Mitte des Areals. Die Plätze und die verbindende Diagonale müssen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.

#### **V. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die mit dem Gestaltungsplan ermöglichten Nutzungen (zulässige Verkaufs- bzw. Kommerzflächen und zulässige Zahl der Parkplätze) bedingen gemäss Anhang zur eidgenössischen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung die Durchführung einer formalen Umweltverträglichkeitsprüfung. Einige wichtige Aspekte der Umweltverträglichkeitsprüfung werden im Folgenden erläutert. Im Übrigen wird bezüglich Aussagen zur Umweltverträglichkeit auf den Umweltverträglichkeitsbericht über die Hauptuntersuchung sowie auf die Beurteilung und die Anträge der Umweltschutzfachstelle verwiesen.

#### **Begrenztes Parkplatzangebot – gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr**

Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens wurden die Areale entlang der Zollstrasse miteinbezogen, obschon sich diese ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters befinden. Die Verkehrsbelastung ist hoch, das Strassennetz weitgehend ausgelastet. Für die unmittelbar an das Gebiet angrenzenden Knoten sollten

jedoch – wegen der Begrenzung des Parkraumangebotes – keine gravierenden Probleme entstehen. Auch im Falle einer Befreiung der Langstrasse vom Durchgangsverkehr zwischen Stauffacher- und Lagerstrasse kann der Verkehr befriedigend abgewickelt werden. Die neue geplante Tramlinie 1, für welche der Gestaltungsplan Platz in der Lagerstrasse schafft, soll zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs beitragen.

#### **Bestimmungen im Stadtraum HB Zürich sind strenger als geltende Parkplatzverordnung**

Insgesamt sind die in den Gestaltungsplanvorschriften (Art. 21) festgesetzten Ansätze zur Berechnung des Parkplatznormalbedarfs plausibel und vertretbar. Sie bilden die Voraussetzung, dass bei einer «normalen» Nutzungsentwicklung die Zahl der Parkplätze tief gehalten wird. Auch bei einer vermehrten Ansiedlung verkehrsintensiver Nutzungen kann das Verkehrsaufkommen aufgrund der restriktiven Parkplatzberechnungsansätze nicht sprunghaft ansteigen.

Die für die einzelnen Nutzungen im Gestaltungsplan festgelegten Reduktionen (minimaler/maximaler Anteil am Normalbedarf) für die Nutzungen «Kommerz», «Dienstleistungen» und «Sondernutzungen» sind strenger als die entsprechenden Werte der städtischen Parkplatzverordnung vom 11. Dezember 1996. Die Reduktionsfaktoren für das Wohnen stimmen mit der Parkplatzverordnung überein. Die Gestaltungsplanvorschriften sind somit hinsichtlich der Parkplatzfestlegung

insgesamt strenger als die geltende Parkplatzverordnung.

#### **Viel Lärm von der Strasse – Reduktion durch bauliche Massnahmen möglich**

Wie im Umweltverträglichkeitsbericht aufgezeigt wird, sind das Gestaltungsplanareal und seine nähere Umgebung heute teilweise bereits stark mit Lärm vorbelastet. Insbesondere der Verkehr auf der Lager- und der Langstrasse südlich und westlich des Areals hat zur Folge, dass an mehreren bestehenden Gebäuden bzw. in Teilen des der Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordneten Gestaltungsplanperimeters Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes auftreten.

In Gebieten mit einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte durch Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf die dem Lärm abgewandte Seite des Gebäudes oder durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude bzw. die lärmempfindlichen Räume gegen Lärm abschirmen (Stellung der Bauten, Gestaltung der Fassaden, Ausrichtung der Lüftungsfenster usw.), eingehalten werden können (Art. 31 Abs. 1 LSV).

Der Umweltverträglichkeitsbericht zeigt weiter auf, dass der nächtliche Eisenbahnlärm-Grenzwert im Jahr 2025 bei den gleisseitigen Wohnnutzungen der Baufelder h, f und d um maximal 1,5 bis 2,6 dB (A) überschrit-

ten wird. Überschreitungen in dieser Grössenordnung lassen sich in der Regel durch geeignete bauliche oder gestalterische Massnahmen an den Gebäuden korrigieren. Im Übrigen ist für das Baufeld d kein Mindestwohnanteil vorgeschrieben.

#### **VI. Vorprüfung durch den Kanton**

Der Gestaltungsplan wurde während der öffentlichen Auflage auch der Baudirektion zur Vorprüfung zugestellt. Die vorgebrachten Einwendungen wurden aufgenommen oder konnten mit der Baudirektion geklärt und bereinigt werden.

Die vollständigen Unterlagen einschliesslich Plan im Massstab 1:2000, Erläuterungsbericht, Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen, Umweltverträglichkeitsbericht sowie Beurteilung und Antrag der Umweltschutzfachstelle können im Amtshaus IV, Lindenhofstrasse 19, 2. Stock bei Büro Nr. 217, während der Büroöffnungszeiten von 8.00 Uhr bis 16.30 Uhr eingesehen werden.

- **Der Gemeinderat stimmte der Vorlage am 18. Januar 2006 einstimmig (114:0 Stimmen) zu.**

**Gegen diesen Gemeinderatsbeschluss ist das Begehren um Anordnung der Gemeindeabstimmung gemäss Art. 12 lit.b der Gemeindeordnung (Referendum) eingereicht worden.**



### Zürich hat Besseres verdient – NEIN zum Ausverkauf unserer Bahnareale und zum Stadtraum HB Zürich

Stadtentwicklung ist mehr als ein Insider-Geschäft von Grundeigentümern, Investoren und Planungsexperten von Verwaltung und Parlament. Das überparteiliche Referendumskomitee «Stadtraum HB Zürich vors Volk» tritt ein für demokratische Mitsprache und eine bürgernahe, zukunftsorientierte Stadtplanung. Wir kritisieren folgende Punkte:

- Das Areal liegt heute schon in der Zone mit der höchsten baulichen Dichte. Mit dem Gestaltungsplan wird die zulässige Ausnützung mehr als verdoppelt (557% auf den einzelnen Baufeldern). Zwischen den Bauten sind zum Teil bloss 10 m schmale Strassenschluchten vorgesehen. Da die alte Sihlpost unter Denkmalschutz steht und die SBB nicht auf ihre Maximalrendite verzichten wollen, nimmt die Dichte gegen das Quartier sogar noch stark zu. Bei der Unterführung Langstrasse wird die Überbauung gegen 40 Meter hoch (zum Vergleich: das Migros-Hochhaus beim Limmatplatz ist 55 Meter hoch).
- Hohe Dichte im Zentrum mag ihre Berechtigung haben. «Stadtraum HB Zürich» jedoch ist inhaltslos, ohne zündende städtebauliche Idee, bringt keinen Nutzen für die StadtbewohnerInnen, ist einzig auf spekulative Grundstückverwertung ausgerichtet. Er bringt eine Büro-Einöde, wie wir sie von Zürich Nord kennen.
- Die massive Aufzoning des Areals erhöht den Druck auf Bodenpreise und Mieten und vertreibt die heutigen QuartierbewohnerInnen.
- Es fehlt ein griffiges Verkehrskonzept für das heute schon überlastete Langstrasse-Quartier.
- Die SBB wollen den schnellen Grundstücksgewinn ohne Gegenleistungen für die Stadt; Durchgangsbahnhof, Gleis-Passerellen und weitere Infrastrukturen müssen die Steuerzahlenden berappen.
- Für die geplanten 8000 Büroplätze und 400 Wohnungen ist das Angebot an Freiflächen völlig ungenügend.
- Der Wohnanteil ist zu tief, mehr als ein paar teure Luxus-Lofts liegen nicht drin.

Das Areal ist den SBB vor mehr als 100 Jahren ausschliesslich für den Bahnbetrieb anvertraut worden. Bahnareale sind keine gewöhnlichen Privatareale. Im Grunde müssten sie, wenn sie die Bahn nicht mehr benötigt, an die Standortgemeinde übergehen. Das Referendumskomitee wendet sich gegen die rein kommerzielle Verwertungsoptik der SBB Immobilien AG. Es verlangt von der SBB insbesondere

- keinen Ausverkauf von öffentlichen Bahnarealen an private Investoren;
- mehr städtebauliche Verantwortung statt Rendite-Maximierung;
- Abgabe von Baurechtsland für Wohnzwecke zu günstigen Konditionen;
- Chancen für ein lebendiges Stadtquartier dank Abstrichen beim Ertrag für renditeschwächere Nutzungen in den Erdgeschossen;
- Mitfinanzierung öffentlicher Infrastrukturen.

«Stadtraum HB Zürich» ist ein Gestaltungsplan auf Vorrat. Ein grosser Teil des Areals wird frühestens in 10–15 Jahren bebaubar, wenn der neue Durchgangsbahnhof gebaut ist. Die Nutzungsmöglichkeiten werden aber voreilig bereits jetzt vergeben. Für anstehende Umnutzungen, z. B. der neuen Sihlpost für die Pädagogische Hochschule, brauchen wir den Gestaltungsplan nicht; sie können ohne weiteres im Rahmen der geltenden Zonenordnung realisiert werden.

Bestimmen Sie mit bei der künftigen Gestaltung eines wichtigen Areals im Herzen unserer Stadt: Sagen Sie NEIN zu einem städtebaulichen Murks, der einseitig spekulativen Investorenerwartungen Rechnung trägt!

Weitere Infos auf: [www.vors-volk.ch](http://www.vors-volk.ch)

**Das Referendumskomitee empfiehlt die Ablehnung der Vorlage.**

Die SBB haben vor der Ausarbeitung des Gestaltungsplanes intensive Gespräche mit vielen verschiedenen VertreterInnen der Öffentlichkeit geführt. Im Mitwirkungsverfahren konnte sich die Bevölkerung während 60 Tagen zum Vorschlag der SBB äussern. Die Spezialkommission des Gemeinderates hat den Gestaltungsplan intensiv diskutiert, und das Parlament, also die VolksvertreterInnen, stimmten ihm mit 114 zu 0 zu.

- Die mögliche Dichte im Stadtraum HB Zürich ist vergleichbar mit der Bebauung des Gebietes Bahnhofstrasse/Löwenstrasse. Es ist raumplanerisch richtig und wichtig, dass hier sehr dicht gebaut wird. Das Gebiet ist schweizweit betrachtet optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Hier sollen viele Menschen Platz finden zum Arbeiten, Wohnen und Einkaufen. Hohe Häuser verbrauchen weniger Land und lassen der Umgebung mehr Platz. Die «normale» Höhe im Stadtraum beträgt 25 Meter. 40 Meter hohe Häuser dürfen nur auf gewissen Baufeldern erstellt werden. Und heute schon dürfen hier nach geltendem Recht Hochhäuser bis 80 Meter gebaut werden – auch ohne diesen Gestaltungsplan.
- Der neue Stadtraum bietet den Zürcherinnen und Zürchern sehr viel. Heute ist dieses Gebiet für die Bevölkerung nicht zugänglich. In Zukunft entstehen hier eine neue, mit Bäumen bepflanzte Strasse, Spazierwege, Läden und Arbeitsplätze.
- Im Gebiet des Stadtraums HB wohnen heute keine Menschen. Künftig aber werden hier rund 1200 Menschen ein neues Zuhause finden.
- Ein Verkehrskonzept für die Langstrasse ist nicht Gegenstand der Abstimmung. Weil aber künftig der Lastwagenverkehr der Post wegfallen wird, verbessert sich die Luftqualität.
- Die SBB erstellen öffentliche Strassen und Plätze auf eigene Kosten und übergeben sie der Stadt unentgeltlich.
- Fast ein Viertel des Gebiets hat verkehrsberuhigte Strassen und Plätze, wo man sich gut aufhalten und frei bewegen kann. In den einzelnen Baufeldern sind Freiflächen gesichert.
- Rund 500 Wohnungen entstehen im Stadtraum HB Zürich – heute wohnt da niemand.

Die Areale wurden der SBB nicht anvertraut, sondern die SBB haben das Land grösstenteils von Privaten gekauft. Nun benötigen die SBB den Platz nicht mehr für die Bahnbetriebe. Die Areale werden öffentlich zugänglich gemacht und mit oder ohne Gestaltungsplan verkauft. Der Erlös fliesst den SBB zu, die zu 100% der Öffentlichkeit gehören. Das ist Geld für die Bahn, Geld für den öffentlichen Verkehr.

Es findet weder ein Ausverkauf noch eine Rendite-Maximierung statt. Das Gebiet wurde in Zusammenarbeit mit VertreterInnen der Öffentlichkeit entwickelt. Wo heute gesperrte Flächen sind, wird künftig gewohnt, gearbeitet und eingekauft werden. Es wird Läden und Restaurants entlang der von Bäumen gesäumten Strasse geben. Sie, aber auch die beiden Plätze, werden von den SBB bezahlt, stehen nachher aber der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Der Gestaltungsplan ermöglicht ein etappenweises Vorgehen. Es muss nicht alles auf einmal hingebaut werden. Hier bleibt Zeit, um die verschiedensten Bauprojekte sorgfältig zu planen und zu bauen. Der Gestaltungsplan dient als Rahmen für alle, die hier bauen wollen. Er schafft Rechtssicherheit und die Vorraussetzung, dass an diesem für Zürich so wichtigen Ort Leben entsteht.

Der Gestaltungsplan für den Stadtraum HB Zürich sichert hohe architektonische, städtebauliche Qualität für Zürich und das umliegende Quartier. Der Stadtraum HB Zürich schafft Wohnungen und Arbeitsplätze.

**Stadtrat und Gemeinderat empfehlen die Annahme der Vorlage.**

## Vorschriften zum privaten Gestaltungsplan «Stadtraum HB Zürich»

### Art. 1 Geltungsbereich

1 Für das Gebiet zwischen Kasernenstrasse, Lagerstrasse, Langstrasse und dem Gleisfeld gilt ein privater Gestaltungsplan im Sinne von § 83 ff. des Planungs- und Baugesetzes (PBG).

2 Der Gestaltungsplan besteht aus den nachfolgenden Vorschriften und dem zugehörigen Plan im Massstab 1:1000.

### Art. 2 Geltendes Recht

Im Gestaltungsplangebiet gelten die nachfolgenden Vorschriften. Vorgehendes kantonales und eidgenössisches Recht (insbesondere Eisenbahngesetz) bleibt vorbehalten.

### Art. 3 Empfindlichkeitsstufe

Das Gestaltungsplangebiet wird der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung zugeordnet.

### Art. 4 Zweck

1 Der Gestaltungsplan soll eine städtebaulich und wirtschaftlich tragfähige sowie umweltgerechte Umstrukturierung, Umnutzung und Entwicklung der SBB-Areale zwischen Kasernenstrasse, Lagerstrasse, Langstrasse und dem Gleisfeld ermöglichen.

2 Insbesondere sollen

- die Voraussetzungen für eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete und umweltgerechte, dichte Überbauung geschaffen werden;
- die Voraussetzungen für eine vielfältige Nutzungsstruktur geschaffen werden;
- Aussenräume von hoher Qualität gewährleistet werden;
- eine nachhaltige Lösung für die Verkehrerschliessung geschaffen werden.

### Art. 5 Gestaltung

Bauten und Anlagen sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht.

### Art. 6 Baubereiche

1 Das Gebiet des Gestaltungsplanes ist in folgende drei Baubereiche gegliedert:

- I. Baubereich zwischen Diagonale, Lagerstrasse und Kasernenstrasse mit den Baufeldern a, c und e.
- II. Baubereich zwischen Stellwerk, Gleisfeld, Langstrasse und Lagerstrasse mit den Baufeldern g und h.
- III. Baubereich zwischen Stellwerk, Diagonale und Gleisfeld mit den Baufeldern b, d, f und i (Stellwerk).

2 Alle Flächen ausserhalb der Mantellinien sind öffentlicher Freiraum.

3 Gebäude dürfen ohne Rücksicht auf Abstandsbestimmungen an die Mantellinien gestellt werden. Vorbehalten bleiben feuerpolizeilich sowie wohn- bzw. arbeitshygienisch einwandfreie Verhältnisse.

### Art. 7 Abgrenzung zum Gleisraum

Die Abgrenzung innerhalb des Gestaltungsplanperimeters gegenüber dem bahnbetrieblich notwendigen Gleisraum ist noch zu definieren. Massgebend für die definitive Festlegung des Gleisraums ist die langfristige Planung der Bahninfrastruktur.

### Art. 8 Unterbauten

Zwischen den Baubereichen und innerhalb derselben kann unterirdisch über die Mantellinien hinaus gebaut werden, sofern die notwendigen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen und der mittlere Grundwasserstand dies zulassen. Anrechenbare Flächen sind zulässig und einem Baubereich zu belasten.

### Art. 9 Oberirdische Gebäudevorsprünge

1 Einzelne Vorsprünge dürfen höchstens 1,5 m über die Mantellinie hinausragen, Erker, Balkone und dergleichen jedoch höchstens auf einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge. Sie haben eine lichte Höhe von mindestens 3 m ab gestaltetem Boden einzuhalten.

2 Gebäudevorsprünge innerhalb der Mantellinien sind grundsätzlich unbeschränkt zulässig. Es gelten aber folgende Einschränkungen:

Baubereich	Baufeld	Auskragung ab Erdgeschossfassade	Lichte Höhe ab gestaltetem Boden
I.	e	gegenüber Lagerstrasse 3,8 m	7,5 m
II.	h	Zum Gleisraum hin bis zur Grenze des Geltungsbereichs	7,5 m
III.	b, d, f, i		

### Art. 10 Nutzung und Gestaltung Baufeld i (Stellwerk)

1 Das Baufeld i dient in erster Linie der Erweiterung des bestehenden Stellwerks und einem Rampenbauwerk für eine Velo- und Fussgängerverbindung (inkl. Liftanlage) über das Gleisfeld.

2 Darüber hinaus sind nur Bauten für Sozial- und Freizeiteinrichtungen zulässig.

### Art. 11 Ausnutzung – Ausnutzungsfläche

1 Die Anrechenbarkeit der Flächen richtet sich grundsätzlich nach § 255 PBG. Anrechenbar sind jedoch in allen Geschossen alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume.

2 Zulässig sind folgende Ausnutzungsflächen:

Baubereich	I.	II.	III.	Total
Anrechenbare Ausnutzungsfläche max. in allen Geschossen (in tausend m <sup>2</sup> )	150,0	58,0	65,0	273
Zusätzliche Flächen für Sondernutzungen (öffentliche Bildungs-, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen) (in tausend m <sup>2</sup> )				20

3 Weist ein Projekt eine ausserordentliche städtebauliche Qualität auf, erhöht sich die Ausnutzungsfläche um 10%. Die ausserordentliche städtebauliche Qualität eines Projektes ist dann nachgewiesen, wenn das Baukollegium dem Projekt zustimmt oder ein Konkurrenzverfahren durchgeführt wird mit einer Mehrzahl von Fachjuroren und -jurorinnen im Beurteilungsgremium.

4 Die zusätzlichen Flächen für Sondernutzungen (öffentliche Bildungs-, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen) sind auf einem oder mehreren Baufeldern realisierbar mit Nachweis einer hohen Orientierung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Diese Flächen sind nicht auf die Ausnutzungsflächen der einzelnen Baubereiche anrechenbar.

### Art. 12 Übertragung von Ausnutzungsfläche

1 Übertragungen von Ausnutzungsfläche sind zulässig, soweit in keinem Baubereich die höchstzulässige Ausnutzungsfläche um mehr als 20% erhöht wird. Die in Art. 11 Abs. 2 festgelegte Ausnutzungsfläche für den gesamten Geltungsbereich muss dabei eingehalten werden.

2 Innerhalb eines Baubereichs darf Ausnutzungsfläche unbeschränkt übertragen werden.

3 Im Baubereich I dürfen max. 120 000 m<sup>2</sup> der anrechenbaren Ausnutzungsfläche in den Baufeldern a und c realisiert werden. Im Baubereich III dürfen max. 32 500 m<sup>2</sup> der anrechenbaren Ausnutzungsfläche in den Baufeldern b, d und i realisiert werden.

### Art. 13 Nutzweise

1 Es gelten die im Plan bezeichneten minimalen Wohnanteile pro Baufeld.

2 Unter der Voraussetzung der Einhaltung der Bestimmungen von Art. 31 Lärmschutzverordnung darf die zu realisierende Wohnfläche innerhalb des Gestaltungsplangebiets frei transferiert werden.

3 Bei einem Ausnutzungstransfer gemäss Art. 12 gilt der Wohnanteil des Baufelds, aus dem die Ausnutzung transferiert wird.

4 Bei etappenweiser Ausführung von Bauvorhaben ist der vorgeschriebene Wohnanteil je Baufeld bei jedem Zwischenstand einzuhalten.

5 Bei Bedarf sind in angemessenem Umfang Räume für Kindergärten, Horte und Kinderkrippen vorzusehen.

6 Sexgewerbliche Salons oder vergleichbare Einrichtungen sind nicht zulässig.

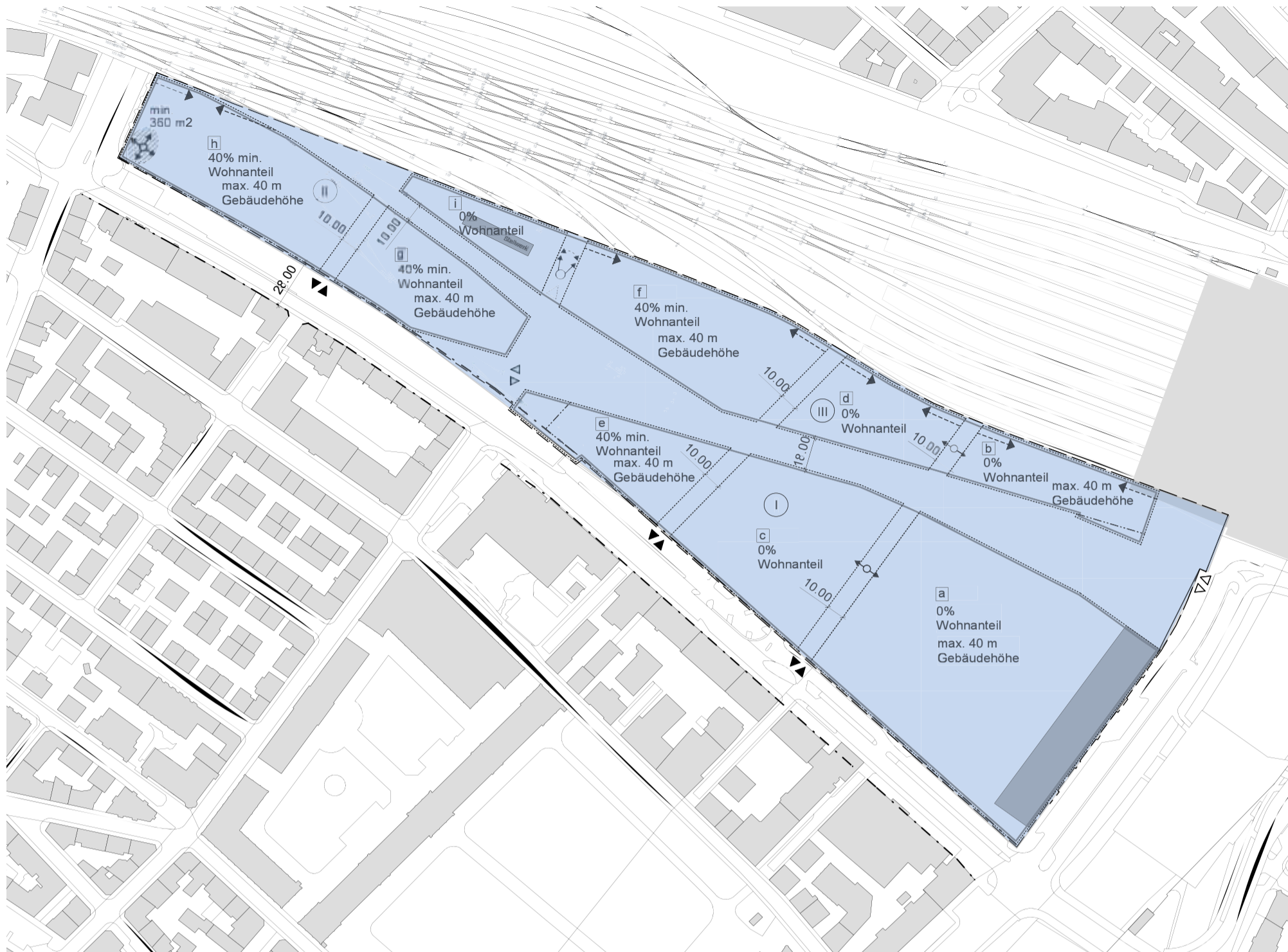
### Art. 14 Kommerzflächen

Es dürfen maximal 45 000 m<sup>2</sup> anrechenbare Nutzflächen für kommerzielle Nutzungen (Läden, Gastronomie, Freizeitnutzungen) realisiert werden, davon maximal 20 000 m<sup>2</sup> nicht in Erdgeschossen.

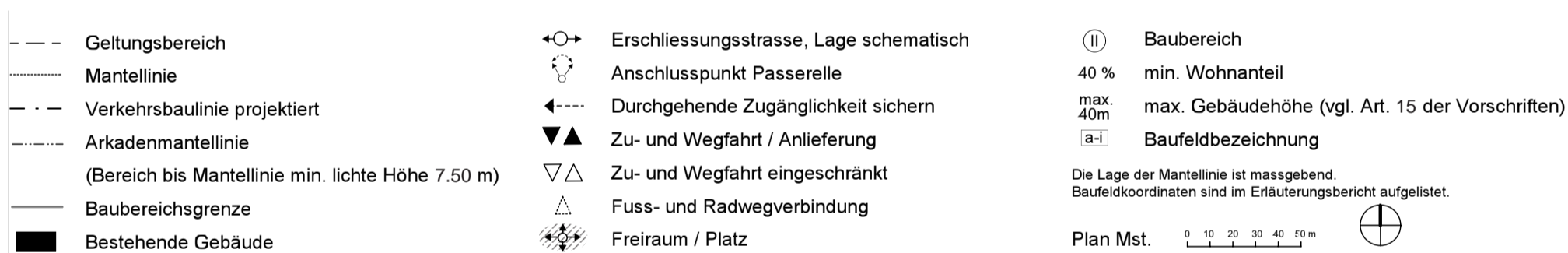
### Art. 15 Höhen

1 Die Gebäudehöhe beträgt in allen Baubereichen 25 m. Für Hochhäuser gilt Art. 15 Abs. 4.

2 Ab der Höhe von 22 m ab gewachsenem Boden sind auf allen Seiten Gebäudeteile, ausgenommen Brandmauern, unter 60° bis an die Ebenen gemäss § 281 PBG zurückzusetzen. Über dieses Profil ragende Auf-



Gestaltungsplan Beilage 1, siehe Antrag Ziffer 1, Seite 2



bauten dürfen nicht breiter als ein Drittel der betreffenden Fassadenlänge sein, ausgenommen Kamine, Treppenaufbauten, Liftaufbauten, Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie und kleinere, technisch bedingte Aufbauten.

3 Abs. 2 gilt nicht bei Hochhäusern und Fassaden gegenüber dem Gleisfeld (Baufelder b, d, f und h).

4 In den Baufeldern a, b, e, f, g und h sind Hochhäuser bis zu einer Gebäudehöhe von 40 m zulässig. In den übrigen Arealteilen ist dies möglich, wenn ausserordentliche städtebauliche Qualität gemäss Art. 11 Abs. 3 nachgewiesen wird.

5 Wenn eine ausserordentliche städtebauliche Qualität gemäss Art. 11 Abs. 3 nachgewiesen wird, kann auf den Baufeldern e, f und g im Rahmen der Bestimmungen der BZO auch höher als die Gebäudehöhe von 40 m ab gewachsenem Terrain gebaut werden.

6 Im Baufeld i sind Bauten nur bis zu einer Gesamthöhe von 12 m zulässig.

7 Baulinien und Baubegrenzungslinien führen nicht zu einer Beschränkung der Gebäudehöhe im Sinne von § 278 f. PBG.

**Art. 16 Geschoszahl**

Die Geschoszahl ist unter Vorbehalt der Beschränkungen des PBG innerhalb der zulässigen Höhen frei.

**Art. 17 Dachgestaltung**

1 Flachdächer sind zu begrünen und mit einer angemessenen Retentionsmöglichkeit auszubilden, wenn dies zweckmässig sowie technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. Als Terrassen genutzte Dachflächen sind hiervon ausgenommen.

2 Flachdächer von kleineren technischen Aufbauten müssen nicht begrünt werden.

**Art. 18 Lärmimmissionsschutz**

Die lärmempfindlichen Räume sind sorgfältig aus-

zurichten bzw. anzuordnen, und es sind alle baulich und gestalterisch notwendigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Vorgaben von Art. 31 der Lärmschutzverordnung eingehalten werden können.

**Art. 19 Abstände**

Es kommen keine Mehrlängen- und Mehrhöhenzuschläge zur Anwendung.

**Art. 20 Erschliessung**

1 Das Gestaltungsplangebiet ist entsprechend den Festlegungen im Plan zu erschliessen.

2 Im Bereich Baufeld a und c kann die Erschliessung zusätzlich über die vorhandene Zufahrt zur bestehenden Tiefgarage direkt ab Lagerstrasse erfolgen.

3 Eine diagonale Achse vom neuen Bahnhofplatz in Richtung Kanonengasse/Lagerstrasse dient zusammen mit den übrigen öffentlichen Räumen zwischen den Baufeldern dem Langsam- und Anlieferungsverkehr,

der Vorfahrt zu einzelnen Gebäuden und der Taxi-Zufahrt.

4 Die Erschliessung (inkl. Langsam- und Anlieferungsverkehr sowie Taxi) aller Bauten innerhalb der Baufelder ist in jedem Zeitpunkt sicherzustellen.

5 Für die im kommunalen Richtplan vom 1. Oktober 2003 festgesetzte Fuss- und Fahrradverbindung (Passerelle) über die SBB-Gleise ist im Bereich zwischen Baufeld f und Baufeld i für die Einmündung (Brückenkopf, Zugänge) der notwendige Platz gemäss Gestaltungsplan Stadtraum HB Zürich rechtlich zu sichern.

6 Im Baubereich II und Baufeld f ist ein Fussweg mit Breite 3 m entlang des Gleisraums (vgl. Art. 7) zu realisieren. Entlang des Perrons (Baufelder b und d) muss der Fussweg (inkl. Perron) eine Breite von 5 m aufweisen. Diese Breite kann aufgrund bahnbetrieblicher Bedürfnisse noch vergrössert werden.

#### Art. 21 Baulinien

Die heute bestehenden Baulinien entlang der Lager- und Langstrasse sind in Revision und während der Geltungsdauer des Gestaltungsplanes suspendiert. Es sind die projektierten Baulinien zu berücksichtigen.

#### Art. 22 Parkierung

1 Soweit dieser Gestaltungsplan keine anderen Regelungen trifft, gilt die Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich vom 11. Dezember 1996.

2 Die Anzahl Abstellplätze bestimmt sich nach den folgenden Ansätzen und Anteilen am Normalbedarf:

Nutzweise	Normalbedarf (m <sup>2</sup> Geschossfläche/PP)	Reduktionsfaktoren Baufelder a,b,c, d,e,f,g und i		Baufeld h		Anteil für BesucherInnen sowie Kundschaft (bezogen auf die beantragte Anzahl Abstellplätze)
		minimal	maximal	minimal	maximal	
Kommerz (Läden/Gastronomie/Freizeit)	140	25%	30%	40%	45%	75%
Dienstleistung (Büro/Labor/Praxen) – mit starkem Publikumsverkehr	170	25%	30%	40%	45%	25–50% 50%
Wohnen	100	25%	45%	40%	65%	10%
Sondernutzungen (gemäss Art. 11 Abs. 4)	750	25%	30%	40%	45%	50%
Übrige Nutzungen (alle oben nicht erwähnten Nutzungen)	gemäss Art. 4 Abs. 2 PPV	25%	30%	40%	45%	gemäss Art. 6 Abs. 2 PPV

Es sind keine Abweichungen gemäss Art. 8 Abs. 2 der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich für die Wohnnutzung möglich.

3 Die für den Bahnbetrieb und den Betrieb des Hauptbahnhofs notwendigen Abstellplätze liegen teil-

weise im Gestaltungsplangebiet, sind aber in einem separaten Baubewilligungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz bzw. Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich zu bewilligen.

4 Sollten im umliegenden Strassenraum öffentliche Abstellplätze aufgehoben werden, so können diese innerhalb des Gestaltungsplanperimeters bis zu einer Anzahl von 120 ersetzt werden.

5 Die Nutzung von Abstellplätzen für BewohnerInnen und Beschäftigte durch BesucherInnen sowie Kundschaft ist durch bauliche Vorkehrungen zu verhindern.

6 Die Parkierung hat überwiegend unterirdisch zu erfolgen. Gemeinsame Parkieranlagen für mehrere Baufelder sind zulässig. Innerhalb der Abstellplätze für BesucherInnen sowie Kundschaft in solchen Parkieranlagen sind die Abstellplätze verschiedener Nutzungsarten voneinander baulich oder betrieblich zu trennen. Eine ausreichende Zahl an oberirdischen Abstellplätzen für Anlieferung, Taxi und Mobilitätsbehinderte ist bereitzustellen.

7 Abstellplätze für BesucherInnen sowie Kundschaft sind zu bewirtschaften, wenn sie in einer gemeinsamen Parkieranlage für mehrere Baufelder angeordnet sind (Gebühr ab der ersten Minute). Keiner Bewirtschaftungspflicht unterliegen Abstellplätze für BesucherInnen von Wohnnutzungen. Öffentliche Abstellplätze im Sinne von Abs. 4 sind zu bewirtschaften (Gebühr ab der ersten Minute).

8 Für Neu- und Umnutzungen von Nutzflächen gemäss Art. 11 sind an geeigneter Lage Abstellmöglichkeiten für Zweiräder zu erstellen. Anlage und Anzahl

richten sich nach den Richtlinien der Bausektion vom 27. Februar 1996 sowie den Empfehlungen des zugehörigen Merkblattes.

9 Für öffentliche, bahnorientierte Fahrradabstellplätze ist an geeigneten Lagen (Bereiche Postbrücke-

Bahnhofplatz) mit guter Anbindung an den Strassenraum und Bahnanlagen entsprechender Raum bereitzustellen.

#### Art. 23 Freiflächen

1 Der öffentliche Freiraum gemäss Art. 6 Abs. 3 ist als Platzabfolge mit hoher Aufenthaltsqualität und Identität stiftender Gestaltung bzw. als Erschliessungsgassen auszubilden. Der Anlieferungsverkehr und die Vorfahrt zu den einzelnen Gebäuden haben sich diesem Ziel unterzuordnen.

2 In den Baufeldern c, f und h gilt eine Freiflächenziffer von 10%.

3 Bei der Pflanzung von Bäumen muss eine angemessene Baumgrube bzw. bei Unterbauten eine ausreichende Überdeckung zur Verfügung gestellt werden.

#### Art. 24 Ökologischer Ausgleich

Bauten, Anlagen, bauliche Veränderungen und Umschwung sind im Hinblick auf den ökologischen Ausgleich im Sinne von Art. 15 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz zu optimieren.

#### Art. 25 Meteorwasser

Das im Gestaltungsplangebiet anfallende unverschmutzte Meteorwasser ist nach Möglichkeit und falls dies die Baugrundsituation zulässt, in Anwendung von Art. 7 Gewässerschutzgesetz und nach Massgabe des generellen Entwässerungsplanes (GEP) in geeigneter Weise dem Grundwasser zuzuführen.

#### Art. 26 Energie

1 Der Heizenergiebedarf für Neubauten darf die um 10% reduzierten Werte gemäss den Wärmedämmvorschriften der Baudirektion (Ausgabe 2002) nicht überschreiten.

2 Für Raumheizung und Warmwasser ist Fernwärme zu verwenden, wenn

- der Energiebedarf nicht durch erneuerbare Energien oder Abwärme gedeckt wird
- der Anteil erneuerbarer Energien oder Abwärme in der Fernwärme mindestens so hoch ist, dass damit alleine die Anforderung von § 10 a des kantonalen Energiegesetzes erfüllt werden könnte (entsprechend der zurzeit geltenden Vorschrift also 20%).

#### Art. 27 Inkrafttreten

Der Gestaltungsplan tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung durch die Baudirektion bzw. den Regierungsrat in Kraft.