



Kanton Zürich
Baudirektion



Verfügung

Referenz-Nr. ARE 14-0695

Kontakt: Amt für Raumentwicklung, Raumplanung (BAN)
Telefon +41 43 259 30 22, www.are.zh.ch

Nr. 85/14

vom 17. Juli 2014

Zürich. Privater Gestaltungsplan «Zollstrasse»

Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

A. Verfahren

Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat am 8. Januar 2014 dem privaten Gestaltungsplan «Zollstrasse» zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurden gemäss Rechtskraftbescheinigungen des Bezirksrats Zürich vom 2. April 2014 und des Baurekursgerichts des Kantons Zürich vom 8. April 2014 keine Rechtsmittel eingelegt. Mit Schreiben vom 14. April 2014 ersucht das Hochbauamt der Stadt Zürich um Genehmigung der Vorlage.

B. Vorlage

Das Planungsgebiet Zollstrasse West liegt in der Zentrumszone Z5 mit einer Ausnutzungsziffer von 200%. Das Gebiet Zollstrasse Ost liegt in den Zentrumszonen Z6 und Z7 mit einer Ausnutzungsziffer von 230% (Z6) und 260% (Z7). Beide Gebiete unterliegen gemäss BZO der Gestaltungsplanpflicht. Der Planungsperimeter befindet sich nach der BZO im Hochhausperimeter II (max. Gesamthöhe 80 m).

Die SBB als Grundeigentümerin hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich einen Studienauftrag für die Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts über das Areal Zollstrasse durchgeführt. Das städtebauliche Konzept von agps architecture und Atelier Girot wurde als tragfähige Grundlage für den Gestaltungsplan erachtet.

C. Mitwirkung

Der Entwurf des privaten Gestaltungsplans Zollstrasse lag vom 4. Juli 2012 bis zum 4. September 2012 öffentlich auf. Während dieser Auflage wurden fünf Einwendungen eingereicht. Nur einer Einwendung konnte teilweise entsprochen werden. Im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen werden die Anliegen zusammengefasst dargestellt und beantwortet.

D. Ergebnis

Die Akten, bestehend aus dem Situationsplan Mst. 1:1000, den Vorschriften, dem Erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV (inkl. Bericht zu den Einwendungen) und der ergänzten Koordinatenliste vom 3. Juli 2014, sind vollständig.

Die Vorlage ist rechtmässig, zweckmässig und angemessen (§ 5 PBG).

Die Baudirektion verfügt:

- I. Der private Gestaltungsplan «Zollstrasse», dem der Gemeinderat der Stadt Zürich am 8. Januar 2014 zugestimmt hat, wird genehmigt.



- II. Für diese Verfügung werden folgende Gebühren nach Aufwand festgesetzt und der Rechnungsadressatin gemäss Dispositiv V auferlegt:

Staats- und Ausfertigungsgebühr ARE	Fr.	1'072.00	106 528 / 83100.40.100
Staatsgebühr AWEL/PG	Fr.	256.00	105 323 / 83100.41.273
Staatsgebühr AWEL/GW+WW	Fr.	192.00	105 325 / 83100.41.284
Total		Fr.	1'520.00

- III. Gegen Dispositiv II dieser Verfügung kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Baurekursgericht des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Rekurs erhoben werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Verfügung ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit wie möglich beizulegen. Rekursentscheide des Baurekursgerichts sind kostenpflichtig; die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.

- IV. Der Stadtrat Zürich wird eingeladen, Dispositiv I gemäss §§ 6 und 89 PBG öffentlich bekannt zu machen und im ÖREB-Kataster nachführen zu lassen.

- V. Mitteilung an:

- Stadt Zürich (unter Beilage von vier Dossiers)
- Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Stadt Zürich, Geomatik und Vermessung, Weberstrasse 5, 8004 Zürich (Nachführungsstelle)
- Schweizerische Bundesbahnen SBB, SBB Immobilien, Development Zürich, Hohlstrasse 532, Postfach, 8021 Zürich (Rechnungsadressatin)

Amt für
Raumentwicklung
Für den Auszug:

Privater Gestaltungsplan Zollstrasse

Zürich – Aussersihl, Kreis 5

Situationsplan 1:1000, Schnittte 1:500

25. März 2013

Grundeigentümerinnen: Zürich, 28.03.2013

Schweizerische Bundesbahnen SBB
SBB Immobilien, Development Zürich
Hohlstrasse 532, Postfach, 8021 Zürich

Maria Åström,
Regionaleitung Development Region Ost

Dagmar Ross,
Gesamtprojektleiterin

Stadt Zürich, Liegenschaftenverwaltung
Arno Roggo, Direktor

Zustimmung des Gemeinderates am:
GRB-Nr. 46.16

Zürich, 8. Januar 2014

Im Namen des Gemeinderates:
Die Präsidentin / Der Präsident

Die Sekretärin / Der Sekretär

Von der Baudirektion genehmigt am:
BDV Nr. 85/14

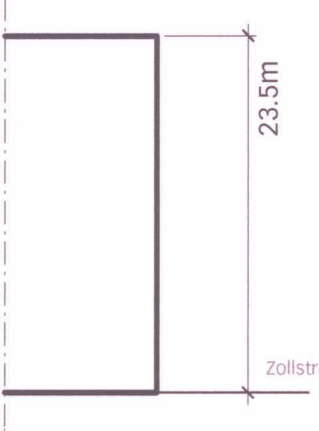
Zürich, 17. Juli 2014

Für die Baudirektion:
Der Baudirektor

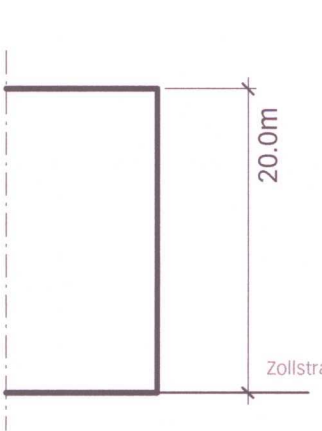
In Kraft gesetzt mit StRB-Nr.: auf den:

- Verbindlicher Inhalt
- Geltungsbereich Gestaltungsplan
 - Baubereiche Hochbauten mit Mantellinie
 - Abschnitte A-H
 - Pflichtlinie (Lage der Mantellinie massgebend)
 - Arkadenlinie
 - Durchblicke (ungefähre Lage und Richtung)
 - Durchblicke, ausgenommen Ebene Zollstrasse (ungefähre Lage und Richtung)
 - minimaler Wohnanteil
 - Öffentliche Fusswegverbindung
 - Anschlusspunkt kommunaler Fussweg (ungefähre Lage und Richtung)
 - Louis-Favre-Platz
 - Gleisstrasse
- Informationsinhalt
- Öffentliche Fusswegverbindung
 - Platzbereich
 - Strassenbaulinie
 - Perron Gleis 18
 - Bäume Richtkonzept
 - Negrellisteg (Siegerprojekt)

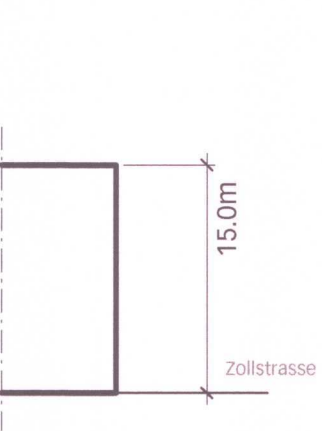
Abschnitt A



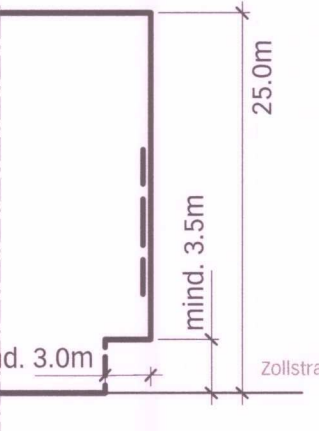
Abschnitt B



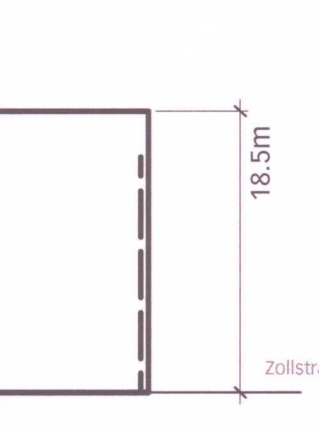
Abschnitt C



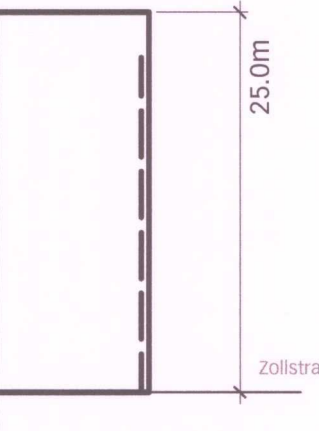
Abschnitt D



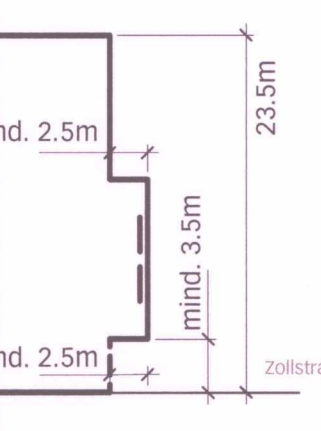
Abschnitt E



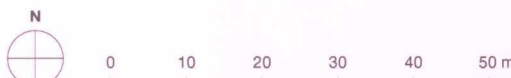
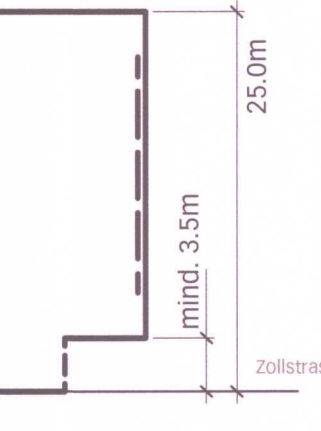
Abschnitt F



Abschnitt G



Abschnitt H





Stadt Zürich

Privater Gestaltungsplan Zollstrasse

Zürich – Aussersihl, Kreis 5

Vorschriften

25. März 2013

Grundeigentümerinnen:

Zürich, 21.05.2013

Schweizerische Bundesbahnen SBB

SBB Immobilien, Development Zürich
Hohlstrasse 532, Postfach, 8021 Zürich

Maria Åström, Regionenleitung
Development Region Ost

Dagmar Ross,
Gesamtprojektleiterin

Stadt Zürich, Liegenschaftenverwaltung

Arno Roggo, Direktor

Zustimmung des Gemeinderates am:

Zürich, 8. Januar 2014

GRB-Nr. 9616

Im Namen des Gemeinderates:

Die Sekretärin / Der Sekretär

Die Präsidentin / Der Präsident

Von der Baudirektion genehmigt am:

Zürich, 17. Juli 2014

BDV Nr. 85/14

Für die Baudirektion:

Der Baudirektor

U. Zimmerhake

In Kraft gesetzt mit StRB-Nr:

auf den

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich

- 1 Für das Gebiet zwischen Langstrasse, Zollstrasse, Sihlquai und Gleisfeld, mit Ausnahme des für den Negrellisteg benötigten Areals, gilt ein privater Gestaltungsplan im Sinne von § 85 des Planungs- und Baugesetzes (PBG), bestehend aus den beiden Teilarealen Zollstrasse West und Zollstrasse Ost.
- 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. Solange der Gestaltungsplan in Kraft ist, finden die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung keine Anwendung.

Art. 3 Zweck

- 1 Der Gestaltungsplan soll eine nachhaltige Projektentwicklung des Gebiets ermöglichen (gesellschaftlich, ökologisch, wirtschaftlich).
- 2 Im Besonderen
 - sollen die Voraussetzungen für eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete sowie wirtschaftlich tragfähige Überbauung geschaffen werden.
 - sollen Aussenräume von hoher Qualität gewährleistet werden.
 - sollen die Voraussetzungen für eine vielfältige Nutzungsstruktur, insbesondere auf der Ebene Zollstrasse, und für ein belebtes Quartier geschaffen werden.
 - soll eine zweckdienliche Lösung für die Verkehrserschliessung geschaffen werden.
 - sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die städtebauliche Anbindung des Gestaltungsplangebietes an das Quartier gewährleistet ist, insbesondere in Bezug auf Höhenstaffelung und Massstäblichkeit, und ein dem Ort angemessener Abschluss zum Gleisfeld entsteht.
 - soll am Gleisraum ein der repräsentativen Lage angemessener Auftritt des Quartiers erreicht werden.

Bebauung und Ausnutzung

Art. 4 Baubereiche Hochbauten

- 1 Das Gebiet des Gestaltungsplans ist in die vier Baubereiche 1 bis 4 mit begrenzenden Mantellinien gegliedert. Mit Ausnahme von Veloabstellplätzen für Besucherinnen und Besucher sowie die Kundschaft und baulichen Elementen der Aussenraumgestaltung wie Mauern, Sitzgelegenheiten etc. sowie Gebäudevorsprünge gemäss Art. 11 dürfen Bauten und Anlagen, welche über dem gestalteten Boden liegen, nur innerhalb dieser Mantellinien erstellt werden.
- 2 Alle Flächen ausserhalb dieser Mantellinien, mit Ausnahme des im Plan eingetragenen Perrons Gleis 18, sind öffentlich zugänglicher Freiraum.
- 3 Gebäude dürfen ohne Rücksicht auf Abstandsbestimmungen auf diese Mantellinien gestellt werden. Es kommen keine Mehrlängen- und Mehrhöhenzuschläge zur Anwendung.

Art. 5 Unterbauten

- 1 Zwischen den Baubereichen kann unter dem gestalteten Boden über die Mantellinien hinaus gebaut werden. Gebäude und Gebäudeteile im Baulinienbereich der Zollstrasse sind nicht zulässig.
- 2 Anrechenbare Flächen ausserhalb der Mantellinien sind nicht zulässig.

Art. 6 Pflichtlinien

Wo dies im Plan bezeichnet ist, sind Gebäudeteile auf die Mantellinien zu stellen.

Art. 7 Arkadenlinien

Wo eine Arkadenlinie besteht, sind Gebäudeteile mindestens bis auf die Arkadenlinie zurückzusetzen. Die lichte Höhe beträgt mindestens 3.5 m. Die Arkade ist eingeschossig auszubilden. Eine Abstützung der über der Arkade liegenden Geschosse innerhalb der Mantellinie ist erlaubt.

Art. 8 Rückversetzung Abschnitt G

Im Baubereich 4, Abschnitt G, ist die Fassade ab dem 4. Geschoss ab Ebene Zollstrasse auf mindestens die Arkadelinie zurückzusetzen.

Art. 9 Durchblicke

- 1 In den Baubereichen 1, 2 und 4 werden Durchblicke festgelegt. Diese sichern den Blick vom angrenzenden Quartier aufs Gleisfeld.
- 2 In den Baubereichen 2 und 4 reichen die Durchblicke ab gestaltetem Boden gegen die Zollstrasse über alle Geschosse, im Baubereich 1 mindestens ab gestaltetem Boden gegen das Gleisfeld über alle Geschosse. Die Durchblicke in den Baubereichen 2 und 4 sind gleichzeitig Fusswegverbindungen gemäss Art. 28.
- 3 Die Durchblicke haben eine Mindestbreite von 5 m. Im Baubereich 1 sowie in den Baubereichen 2 und 4 hat die Summe der beiden Durchblicke zudem jeweils eine Mindestbreite von 13 m aufzuweisen.

Art. 10 Gebäudehöhen

- 1 Es gelten die nachfolgenden maximalen Gebäudehöhen gemessen ab der im Zeitpunkt der Baueingabe relevanten Kote des Trottoirs Zollstrasse:

Baubereich 1	Abschnitt A: 23.5 m
	Abschnitt B: 20.0 m
	Abschnitt C: 15.0 m
Baubereich 2	Abschnitt D: 25.0 m
	Abschnitt E: 18.5 m
Baubereich 3	Abschnitt F: 25.0 m
Baubereich 4	Abschnitt G: 23.5 m
	Abschnitt H: 25.0 m
- 2 Baulinien und Baubegrenzungslinien führen nicht zu einer Beschränkung der Gebäudehöhe im Sinne von § 278 ff. PBG.
- 3 Als Dachaufbauten zulässig sind Treppenaufgänge, dazugehörige Abstellkammern, allfällige Wetterschutzmassnahmen für Dachterrassen sowie Absturzsicherungen und technische Aufbauten wie Kamine, Abluftrohre, Liftaufbauten, Oblichter und dergleichen sowie Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie mit einer maximalen Höhe von 1.2 m.

Art. 11 Gebäudevorsprünge

- 1 Einzelne Vorsprünge dürfen höchstens 1.5 m über die Mantellinie für Hochbauten und die Pflichtlinien hinausragen, Erker, Balkone und dergleichen jedoch höchstens auf einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge. Die einzelnen Vorsprünge haben eine lichte Höhe von mindestens 3.5 m ab gestaltetem Boden einzuhalten.
- 2 Art. 11 Abs. 1 gilt auch für die Rückversetzung gemäss Art. 8.

Art. 12 Geschossflächen

- 1 Die Anrechenbarkeit der Flächen richtet sich nach § 255 PBG. Zusätzlich zu den Räumen in Vollgeschossen sind auch jene in Untergeschossen an die Ausnützung anrechenbar.
- 2 In den einzelnen Baubereichen gelten folgende maximal zulässigen anrechenbaren Geschossflächen:

Baubereich 1	12 000 m ²
Baubereich 2	12 000 m ²
Baubereich 3	4 000 m ²
Baubereich 4	13 000 m ²
- 3 Die bahnbetriebliche Nutzung im S-Bahntunnel, ausgenommen Schalterhallen, wird nicht an die Ausnützung angerechnet.

Art. 13 Geschosse

- 1 Die Geschosshöhe ist unter Vorbehalt der Beschränkungen des PBG innerhalb der zulässigen Höhen frei.
- 2 Es ist ein anrechenbares Untergeschoss zulässig.
- 3 Dachgeschosse sind nicht erlaubt.

Art. 14 Geschosshöhe

- 1 Die Geschosshöhe auf Ebene Zollstrasse hat in den Baubereichen 1, 2 und 4 mindestens 4.00 m zu betragen.
- 2 Wird in das Geschoss Ebene Zollstrasse eine Galerie eingebaut, d.h. ein eingezogener Boden, der sich über maximal 50 % der Fläche des darunterliegenden Geschosses erstreckt, so kann oberhalb und unterhalb dieses Bodens die Geschosshöhe von 4.00 m unterschritten werden.

Art. 15 Übertragung von Geschossfläche

Übertragungen von Geschossflächen zwischen den Baubereichen 2, 3 und 4 sind zulässig, soweit in keinem Baubereich die höchstzulässige Geschossfläche um mehr als 10 % erhöht wird.

Nutzung

Art. 16 Nutzweise

- 1 Nebst Wohnungen sind mässig störende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zulässig.
- 2 Bei Bedarf sind in angemessenem Umfang Räume für Kindergärten und Kinderbetreuung vorzusehen. Diese sind nicht dem Wohnanteil, jedoch, sofern sie auf Ebene Zollstrasse angeordnet sind, als publikumsorientierte Nutzung anrechenbar.
- 3 Sexgewerbliche Salons oder vergleichbare Einrichtungen sind nicht zulässig.

Art. 17 Nutzungen auf Ebene Zollstrasse und Louis-Favre-Platz

- 1 Von der anrechenbaren Geschossfläche auf der Ebene Zollstrasse sind, abzüglich der Flächen für Velo- und Kinderwagenabstellplätze und der Erschliessung, mindestens 50 % mit publikumsorientierten Nutzungen zu belegen. Es sind auch Einrichtungen für Kindergärten und Kinderbetreuung zulässig. Wohnungen sind auf der Ebene Zollstrasse nicht zulässig.
- 2 Am Louis-Favre-Platz sind beidseitig publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen, davon mindestens auf einer Seite eine Gastronomienutzung. Im Baubereich 3 kann die publikumsorientierte Nutzung statt am Louis-Favre-Platz auch auf Gleisseite angeordnet werden.

- 3 Im Abschnitt H sind auf der Ebene Zollstrasse zur Zollstrasse oder Halle Sihlquai hin publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen.

Art. 18 Wohnanteil

- 1 Es gelten die im Plan bezeichneten minimalen Wohnanteile pro Baubereich. Bei etappenweiser Ausführung von Bauvorhaben ist der vorgeschriebene Wohnanteil je Baubereich bei jedem Zwischenstand einzuhalten; innerhalb der Baubereiche 2 und 3 darf die zu realisierende Wohnfläche frei transferiert werden.
- 2 Zweitwohnungen werden nicht auf die Wohnanteilsfläche angerechnet. Der vorgeschriebene Wohnanteil muss bei jedem Zwischenstand eingehalten sein.
- 3 Als Zweitwohnungen gelten Wohnungen, welche durch Personen genutzt werden, welche weder Wohnsitz in Zürich haben, noch sich in Zürich als Wochenaufenthalter insbesondere zu Erwerbs- oder Ausbildungszwecken aufhalten.
- 4 Die Baubehörde weist in der Baubewilligung das Grundbuchamt an, auf dem Grundbuchblatt des betroffenen Grundstücks folgende Anmerkung anzubringen: «Zweitwohnungen werden nicht auf die Wohnanteilsfläche angerechnet. Der vorgeschriebene Wohnanteil muss bei jedem Zwischenstand eingehalten sein.»

Art. 19 Ausschluss von Wohnen

In den Baubereichen 3 und 4 ist Wohnen im 1. Vollgeschoss gegen das Gleisfeld ausgeschlossen.

Gestaltung

Art. 20 Bauten und Anlagen

- 1 Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird, insbesondere auch gleisseitig.
- 2 In den Baubereichen 1 und 2 sind Wohnungen und Aussenräume auf Ebene Gleisfeld mit besonderer Rücksicht auf deren Lage am Gleisfeld, als öffentlich einsehbarer Raum, auszugestalten.

Art. 21 Dächer

- 1 Mindestens 60 % aller erstellten horizontalen Dachflächen sind ökologisch hochwertig, gemäss den Anforderungen des ökologischen Ausgleichsmodells Stadt Zürich / SBB, zu begrünen. Sie sind mit einer für eine direkte Versickerung in unterirdischen Anlagen ausreichenden Mächtigkeit des Bodens auszubilden, wenn dies technisch möglich ist.

- 2 Flachdächer von kleineren technischen Aufbauten müssen nicht begrünt werden.
- 3 Solaranlagen auf den Dachflächen sind als schräggestellte Elemente zu planen und mit Dachbegrünungen zu kombinieren.
- 4 Technische Aufbauten (mit Ausnahme von Solaranlagen) sind auf das Minimum zu beschränken. Alle Dachaufbauten dürfen die Gesamtwirkung nicht beeinträchtigen.

Art. 22 Freiraum

- 1 Der öffentlich zugängliche Freiraum gemäss Art. 4 Abs. 2 ist auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger und als Aufenthaltsraum auszubilden. Der Freiraum ist besonders gut zu gestalten, auszustatten und angemessen zu begrünen.
- 2 Die Anlieferung und die Vorfahrt zu den einzelnen Gebäuden haben sich diesem Ziel unterzuordnen.
- 3 Auf dem Louis-Favre-Platz und der Gleisterrasse sind markierte Anlieferungsflächen nicht zulässig.
- 4 Mindestens ein Drittel des nicht mit Gebäuden überstellten Gestaltungsplanperimeters ist als Freifläche mit Aufenthaltsqualität auszubilden.
- 5 Der Louis-Favre-Platz und die Gleisterrasse sind als Bereiche mit Aufenthaltsqualität auszubilden. Wenige Veloabstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie die Kundschaft sind zulässig.
- 6 Die Gleisterrasse ist angemessen mit Bäumen zu begrünen.
- 7 Für die Gestaltung der Freiräume sind für die beiden Teilareale Zollstrasse West und Ost je ein einheitliches, übergeordnetes Gestaltungskonzept, das den Zusammenhang des Gestaltungsplangebietes sicherstellt, zu erstellen und spätestens mit dem ersten Baugesuch einzureichen.

Art. 23 Reklame- und Werbeanlagen

Für die beiden Teilareale Zollstrasse West und Ost ist spätestens mit dem jeweiligen ersten Baugesuch je ein übergeordnetes Reklame- und Werbekonzept, welches den Anforderungen gemäss Art. 20 Rechnung trägt, einzureichen. Die übergeordneten Konzepte dienen als Grundlage für die Reklamekonzepte der einzelnen Baubereiche bzw. Liegenschaften. Die Bewilligungen der Anlagen werden auf Basis der entsprechenden Konzepte erteilt.

Erschliessung und Parkierung

Art. 24 Zu- und Wegfahrten

- 1 Die Zu- und Wegfahrten sind unter Berücksichtigung des öffentlichen Freiraums und der Organisation der publikumsorientierten Nutzungen anzuordnen.
- 2 Die Erschliessung der Parkieranlagen für das Teilareal Zollstrasse West erfolgt im Baubereich 1 im Abschnitt B und für das Teilareal Zollstrasse Ost im Baubereich 2 in den Abschnitten D oder E.

Art. 25 Anlieferung

- 1 Für die Anlieferung sind für die beiden Teilareale Zollstrasse West und Ost je ein Anlieferungskonzept zu erstellen, welches mit dem jeweils ersten Baugesuch einzureichen ist.
- 2 Der Anlieferungsverkehr und die Vorfahrt sind grundsätzlich auf Privatgrund vorzusehen.
- 3 Die Anlieferung für den Baubereich 4 erfolgt im Abschnitt G.

Art. 26 Abstellplätze motorisierter Individualverkehr

- 1 Es gilt die Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen vom 7. Juli 2010.
- 2 Die Parkierung hat unterirdisch zu erfolgen. Gemeinsame Parkieranlagen für mehrere Baubereiche sind zulässig.
- 3 Die für den Bahnbetrieb und den Betrieb des Hauptbahnhofs notwendigen Abstellplätze liegen teilweise im Gestaltungsplangebiet, sind aber in einem separaten Baubewilligungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz bzw. Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) zu bewilligen.

Art. 27 Abstellplätze Zweiräder

Es gilt die Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen vom 7. Juli 2010.

Art. 28 Fusswegverbindungen

- 1 Die im Plan bezeichneten öffentlichen Fusswegverbindungen sind als solche zu gestalten und dauernd für die Benützung freizuhalten. Entlang der Durchblicke in den Baubereichen 2, 3 und 4 ist gleichzeitig Anlieferung möglich.
- 2 Vom Louis-Favre-Platz ist ein möglichst offener Zugang zum Perron Gleis 18 vorzusehen.
- 3 Zur Feinerschliessung der Baubereiche 2, 3 und 4 ist entlang der Zollstrasse, zwischen der Strassenbaulinie und dem nördlichen Ende des Gestaltungsplanperimeters, ein zwei Meter breites Trottoir zu erstellen.
- 4 Für die im kommunalen Richtplan vom 1. Oktober 2003 festgesetzte Fusswegverbindung (Gleisquerung westlich Hauptbahnhof) ist im Bereich der Gleisterrasse, zwischen den Baubereichen 2 und 3, der notwendige Platz für die Einmündung (Brückenkopf, Zugänge) zu sichern.

Umwelt

Art. 29 Lärm-Empfindlichkeitsstufe

- 1 Es gilt die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986.
- 2 Im Baubereich 1, Abschnitt A, Fassade Langstrasse, sind keine Lüftungsfenster für lärmempfindliche Wohnräume zulässig, es sei denn, es wird nachgewiesen, dass zum Zeitpunkt der Baubewilligung die Lärmemissionen soweit reduziert sind, dass mit gestalterischen Massnahmen an dieser Fassade die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können.

Art. 30 Energie

Bauten sind auf eine ökologische und energieeffiziente Bauweise auszurichten:

- Die Gebäude müssen mindestens den Energiekennwerten des Minergie-P-Eco-Standards entsprechen. Massgeblich sind die Standards des Vereins Minergie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmung.
- Der Heiz- und Kühlenergiebedarf ist, sofern zweckmässig und wirtschaftlich zumutbar, durch erneuerbare Energien oder mit Abwärme zu decken. Vorbehalten bleiben die notwendigen Bewilligungen und Konzessionen.

Art. 31 Ökologischer Ausgleich

- 1 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.
- 2 Es kommt das ökologische Bewertungs- und Ausgleichsmodell der SBB (1994) zur Anwendung.

Art. 32 Hochwasserschutz

- 1 Schutzmassnahmen gegen Hochwasserschäden liegen in der Eigenverantwortung der Bauherrschaft.
- 2 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens können bei besonders sensiblen Objekten, bei denen viele Personen gefährdet sind oder sehr hohe Sach- oder andere Folgeschäden auftreten können, Schutzmassnahmen verlangt werden, mit denen sich die Risiken minimieren lassen.

Art. 33 Entwässerung

- 1 Sämtliches im Geltungsbereich des Gestaltungsplans anfallendes nicht oder wenig verschmutztes Regenabwasser ist gemäss Generellem Kanalisationsprojekt der Stadt Zürich, im Sinne von Artikel 7 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 sowie nach der VSA-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» 2002 inkl. Aktualisierungen und der «Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung» des AWEL (2006) in geeigneter Weise über Versickerungs- und Retentionsflächen dem Grundwasser zuzuführen.

- 2 Das von begrünten Dachflächen anfallende Regenabwasser kann unter Einhaltung der Auflagen von ERZ und AWEL in unterirdischen Anlagen zur Versickerung gebracht werden. Wenig verschmutztes Regenabwasser von Plätzen, Fuss- und wenig belasteten Verkehrswegen ist über eine belebte Bodenpassage zu versickern.
- 3 Die für die Versickerung notwendigen Flächen sind bei der Planung auszuscheiden und bei der Aussenraumgestaltung zu berücksichtigen.
- 4 Regenwasser, welches nicht versickert werden darf, sowie Schmutzabwasser ist im Sinne von Art. 7 des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 und nach Massgabe des Generellen Kanalisationsprojektes abzuleiten.
- 5 Für die beiden Teilareale Zollstrasse West und Ost ist je ein Entwässerungskonzept zu erstellen. Dieses ist durch ERZ Entwässerung genehmigen zu lassen und spätestens mit dem jeweiligen ersten Baugesuch einzureichen.

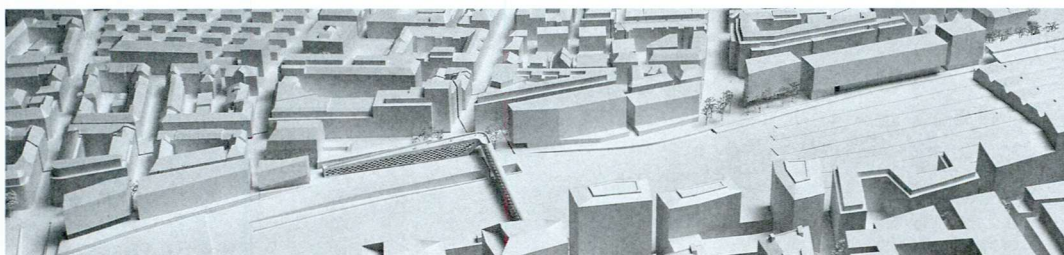
Art. 34 Abfallentsorgung

Für die Bewirtschaftung der im Geltungsbereich anfallenden Abfälle sind die nötigen Flächen auszuscheiden und die erforderlichen Einrichtungen zu schaffen.

Schlussbestimmungen

Art. 35 Inkrafttreten

Der Gestaltungsplan tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung der kantonalen Genehmigung in Kraft.



Privater Gestaltungsplan Zollstrasse Zürich – Aussersihl, Kreis 5

Bericht nach Art. 47 RPV

Zürich, 25. März 2013

Auftraggeberin:

Schweizerische Bundesbahnen SBB
SBB Immobilien, Development Zürich
Hohlstrasse 532, Postfach, 8021 Zürich
Tel. +41 (0)51 222 79 04
Dagmar Ross

Auftragnehmerin:

Jauch Zumsteg Pfyl AG
Raumplanung | Städtebau
Binzstrasse 39, 8045 Zürich
Telefon +41 (0)44 456 20 20
www.jzp.ch, info@jzp.ch
Dieter Zumsteg
Thomas Spörri

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Zielsetzung	6
2	Rahmenbedingungen	7
2.1	Perimeter und Eigentumsverhältnisse	7
2.2	Übergeordnete und kommunale Gesetze	8
2.3	Gestaltungsplan gemäss PBG	9
2.4	Leitbild öffentlicher Raum Kreis 5	10
2.5	Verkehrerschliessung	10
2.6	Bahnbetrieb	13
3	Studienauftrag und Richtkonzept	14
3.1	Machbarkeitsstudie	14
3.2	Studienauftrag Städtebau	14
3.3	Richtkonzept	15
4	Erläuterungen zu den Gestaltungsplanvorschriften	19
4.1	Allgemeine Bestimmungen	19
4.2	Bebauung und Ausnutzung	20
	Baubereiche mit Durchblicken (Art. 4 und 9)	20
	Unterbauten (Art. 5)	21
	Pflichtlinien (Art. 6)	21
	Arkadenlinien und Rückversetzung (Art. 7 und 8)	21
	Gebäudehöhen und Geschosse (Art. 10 und 13)	22
	Geschossflächen (Art. 12)	23
	Geschosshöhen (Art. 14)	23
4.3	Nutzung	23
	Nutzweise (Art. 16)	23
	Nutzungen auf Ebene Zollstrasse und Louis-Favre-Platz (Art. 17)	24
	Wohnanteil (Art. 18 und 19)	25
	Ausschluss von Wohnen (Art. 17 und 19)	25
4.4	Gestaltung	26
	Bauten und Anlagen (Art. 20)	26
	Dächer (Art. 21)	26
	Öffentlicher Freiraum (Art. 22)	27
	Reklame- und Werbeanlagen (Art. 23)	28
4.5	Erschliessung und Parkierung	28
	Zu- und Wegfahrten (Art. 24)	28
	Induziertes Verkehrsaufkommen	28
	Anlieferung (Art. 25)	29
	Parkierung (Art. 26)	29
	Fuss- und Veloverkehr (Art. 28)	30

4.6	Umwelt	31
	Lärm (Art. 29)	31
	Energie (Art. 30)	33
	Ökologischer Ausgleich (Art. 31)	33
	Grundwasser	35
	Hochwasserschutz (Art. 32)	35
	Entwässerung (Art. 33)	36
	Werkleitungen	37
	Altlasten	38
	Technische Risiken	38
	Störfallrisiken	38
5	Nachhaltigkeit	39
6	Mitwirkungsverfahren	41
6.1	Mitwirkung	41
6.2	Öffentliche Auflage	41
6.3	Vorprüfung durch den Kanton	41

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das nordseitig der Gleise gelegene Gebiet entlang der Zollstrasse beim Hauptbahnhof Zürich wird für eine Neunutzung frei. Auf dem ca. 600 m langen Areal vom Hauptbahnhof bis zur Langstrasse soll eine Überbauung, bestehend aus mehreren Gebäuden mit gemischter Nutzung, entstehen. Parallel zur Entwicklung dieses Areals, welches bis auf zwei kleinere städtische Grundstücke im Besitz der SBB ist, plant die Stadt Zürich die Neugestaltung der Zollstrasse.

Der Hauptbahnhof Zürich und seine Umgebung sind für die SBB und die Stadt Zürich von grosser Bedeutung und vitalem Interesse. Bis 2014 wird das Areal an der Zollstrasse als Baustelleninstallationsplatz für den Bau der Durchmesserlinie genutzt. Für die zukünftige Nutzung ist das Areal vom Bahnbetrieb freigestellt. Die Realisierung der Bauten auf dem SBB-Areal wird ab 2017 erfolgen (allenfalls in Etappen).

Das Areal an der Zollstrasse wurde in der Masterplanung zur Europaallee (ehemals Stadtraum HB) konzeptionell mitbehandelt. Aufgrund der zeitlich unterschiedlichen Entwicklung der beiden Gleisseiten erfolgte für die nachfolgenden Planungen eine Unterteilung in die beiden Gebiete Europaallee und Zollstrasse.

Für das nördliche Areal entlang der Zollstrasse liegt nun dieser private Gestaltungsplan für die Bebauung vor. Kerninhalte bilden die Verschränkung mit dem benachbarten Quartier sowie ein stadträumlicher Abschluss der Bebauung gegen das Gleisfeld.



Abb. 1: Gebiet Zollstrasse beim Zürcher Hauptbahnhof

1.2 Zielsetzung

Die SBB beabsichtigen, auf ihrem Areal ein nachhaltiges Projekt umzusetzen (gesellschaftlich, ökologisch, wirtschaftlich). Im Besonderen

- sollen die Voraussetzungen für eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete sowie wirtschaftlich tragfähige Überbauung geschaffen werden.
- sollen Aussenräume von hoher Qualität gewährleistet werden.
- sollen die Voraussetzungen für eine vielfältige Nutzungsstruktur, insbesondere auf der Ebene Zollstrasse, und für ein belebtes Quartier geschaffen werden.
- soll eine zweckdienliche Lösung für die Verkehrserschliessung geschaffen werden.
- sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die städtebauliche Anbindung des Gestaltungsplangebietes an das Quartier gewährleistet ist, insbesondere in Bezug auf Höhenstaffelung und Massstäblichkeit, und ein dem Ort angemessener Abschluss zum Gleisfeld entsteht.
- soll am Gleisraum ein der repräsentativen Lage angemessener Auftritt des Quartiers erreicht werden.

Das Gebiet unterliegt der Gestaltungsplanpflicht. Der vorliegende Gestaltungsplan orientiert sich weitgehend an der bestehenden Bau- und Zonenordnung (BZO). Zudem werden im Gestaltungsplan zahlreiche Aspekte geregelt, die deutlich über die Anforderungen der BZO hinausgehen und so die besonders gute Qualität der Bebauung sicherstellen. Neben gestalterischen Aspekten wird ein auf die Lage abgestimmter Nutzungsmix festgeschrieben: Es wird ca. 140 Wohnungen (19 000 m² anrechenbare Geschossfläche) mit unterschiedlicher Ausrichtung, 15 000 m² anrechenbare Geschossfläche für Dienstleistungen und 7 000 m² anrechenbare Geschossfläche im Erdgeschoss für Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie und Läden geben. Die Nutzungsmischung und die vorgeschriebenen Wohnanteile garantieren die Entstehung einer attraktiven Stadterweiterung.

Die Gebäude sind eingebettet in einen öffentlich zugänglichen Freiraum, der im Vergleich zu heute erweitert wird: Es entstehen auf dem SBB-Areal der neue Platz «Louis-Favre-Platz» sowie der Rangierweg mit dem Platzbereich Gleisterrasse als Verlängerung des Perron 18 des Hauptbahnhofs Zürich. So wächst der Kreis 5 bis ans Gleisfeld und es werden neue, öffentliche Aufenthaltsorte für das Quartier, Arbeitnehmende und auch die neuen Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen. Der gleichzeitig geplante Umbau der Zollstrasse sieht eine Verkehrsberuhigung der Strasse vor, so dass hier weitere Plätze entstehen. Die neue Strassengestaltung trägt besonders den Bedürfnissen von Zufussgehenden und Velofahrenden Rechnung.

Durch die gestaffelten Höhen sowie die Vor- und Rückversetzung der Gebäude wird die Bebauung in den Kreis 5 integriert und verhindert, dass die Überbauung als Fremdkörper wirkt. Dafür wird auf die volle Ausnützung gemäss BZO verzichtet. Nachfolgende Architekturwettbewerbe garantieren die Qualität der Gebäude. Die Planung erfolgt mit der Absicht, die ehrgeizigen Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Perimeter und Eigentumsverhältnisse

Der Gestaltungsplanperimeter wird nördlich durch die Zollstrasse, östlich durch das Sihlquai, südlich durch das Gleisfeld und westlich durch die Langstrasse begrenzt. Ausgenommen ist in der Mitte der Bereich für den Negrellisteg. Daraus ergeben sich die zwei Teilareale «Zollstrasse West» und «Zollstrasse Ost».

Der Perimeter besteht aus den Parzellen Kat.-Nr. AU2236 und AU2237 und einem Teil der Parzelle Kat.-Nr. AU6934. Eigentümerin der Parzelle Kat.-Nr. AU6934, welche den überwiegenden Teil des Gestaltungsplanperimeters ausmacht, ist die Schweizerische Bundesbahnen SBB; die Parzellen Kat.-Nr. AU2236 und AU2237 im Teilareal West sind im Eigentum der Stadt Zürich (vgl. Abb. 3). Beabsichtigt ist, dass die SBB und die Stadt Zürich die Grundstücke auf dem Teilareal Zollstrasse West an einen Träger für gemeinnützigen Wohnungsbau verkaufen.

Im Rahmen einer «Arealfreistellung» beantragten die SBB Immobilien bei der SBB Infrastruktur die Freistellung der beiden Teilareale West und Ost für eine Neunutzung. In beiden Fällen wurde diese Freistellung gutgeheissen (West: 28. Juni 2010 / Ost: 22. September 2010) wobei verschiedene Auflagen formuliert wurden, welche bei der Weiterentwicklung der Teilareale zu erfüllen sind.

Im Rahmen der Freistellung wurde auch die exakte Abgrenzung des für den Bahnbetrieb erforderlichen Raums beim Gleisfeld formuliert. Damit liegt eine parzellenscharfe Definition des Gestaltungsplanperimeters bzw. der ausnützungsberechtigten Flächen vor. Die ausnützungsberechtigte Fläche des Gestaltungsplan beträgt insgesamt 15 048 m². Diese Fläche setzt sich aus der Arealfläche und der anrechenbaren Gleisfläche entlang des Areals zusammen.

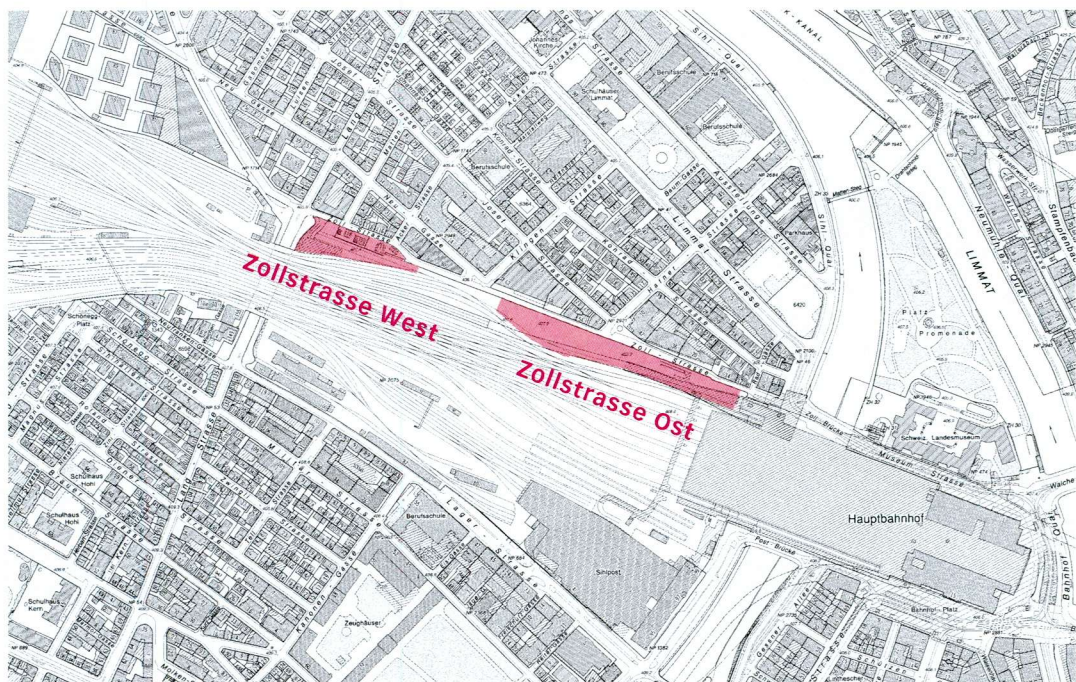


Abb. 2: Übersichtsplan mit Gestaltungsplanperimeter

Das Teilareal Zollstrasse West liegt in der Zentrumszone Z5 und das Teilareal Zollstrasse Ost in der Zentrumszone Z6 und Z7. Die ausnützungsberechtigte Fläche ist nachfolgend pro Zone ausgewiesen:

Zonierung (vgl. Abb. 3)	Arealfläche	Gleisfläche	Total ausnützungsberechtigte Fläche
Zentrumszone Z5	4 827 m ²	486 m ²	5 314 m ²
Zentrumszone Z6	8 545 m ²	96 m ²	8 641 m ²
Zentrumszone Z7	758 m ²	336 m ²	1 094 m ²
Total	14 130 m²	918 m²	15 048 m²

Wegen Rundungsdifferenzen können aufaddierte Werte vom Total abweichen.

2.2 Übergeordnete und kommunale Gesetze

Kantonale und regionale Richtplanung

Im Kantonalen Richtplan¹ wird das Gebiet als Siedlungsgebiet ausgewiesen und als Zentrumsgebiet von kantonomer Bedeutung bezeichnet (Zentrumsgebiet Zürich-City). Der regionale Richtplan² enthält keine weitergehenden Präzisierungen oder Bestimmungen.

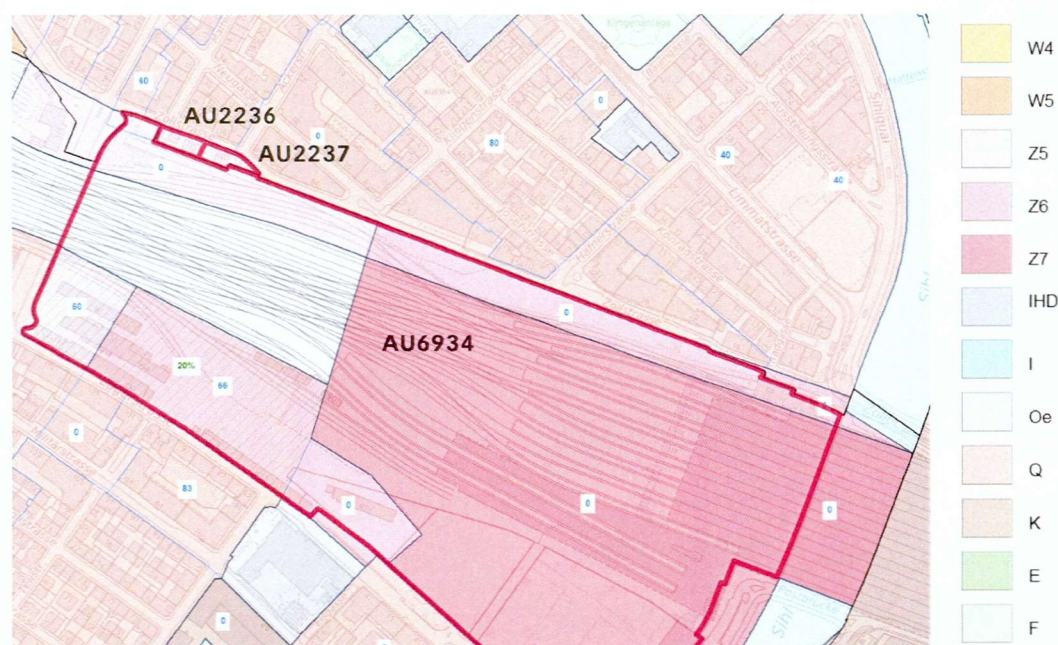


Abb. 3: Ausschnitt Zonenplan der Stadt Zürich

¹ Kantonaler Richtplan Kanton Zürich, beschlossen am 31. Januar 1995, teilrevidiert am 2. April 2001

² Regionaler Richtplan Zürich, Beschluss des Regierungsrates (RRB Nr. 894 / 2000)

Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich

Das Teilareal Zollstrasse West liegt in der Zentrumszone Z5 mit einer Ausnützungsziffer von 200 %. Das Teilareal Zollstrasse Ost liegt in den Zentrumszonen Z6 und Z7 mit einer Ausnützungsziffer von 230 % (Z6) und 260 % (Z7). Beide Gebiete unterliegen der Gestaltungsplanpflicht. In den Zentrumszonen sind Wohnungen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen sowie höchstens mässig störendes Gewerbe zulässig. Die angrenzenden Parzellen im Norden liegen in der Quartiererhaltungszone. Der Wohnanteil auf dem für den Gestaltungsplan relevanten Teil der Parzelle Kat.-Nr. AU6934 liegt bei 0 %. Auf den Parzellen Kat.-Nr. AU2236 und AU2237 beträgt der Mindestwohnanteil 60 %. Im gesamten Gestaltungsplanperimeter gilt eine Freiflächenziffer von 0 %.

Die Stadt Zürich hat in der BZO Hochhausgebiete festgelegt. Dazu wurden architektonisch-städtebauliche Anforderungen formuliert und Gebiete mit unterschiedlicher Empfindlichkeit bezeichnet. Der Gestaltungsplanperimeter liegt vollständig im Hochhausgebiet II. Damit sind, unter der Voraussetzung von § 284 PBG, Gesamthöhen bis max. 80 Meter möglich.

Parkplatzverordnung (PPV)

Das Teilareal der Zollstrasse West liegt im Parkplatzreduktionsgebiet C und das Teilareal der Zollstrasse Ost im Parkplatzreduktionsgebiet B (Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, Parkplatzverordnung, Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996).

Die gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 7. Juli 2010 revidierte Parkplatzverordnung, welche derzeit noch nicht in Kraft ist, sieht vor, dass unter bestimmten Voraussetzungen eine autoarme Überbauung erstellt werden kann. Mit der revidierten Parkplatzverordnung kommt der gesamte Geltungsbereich des Gestaltungsplans im Parkplatzreduktionsgebiet B zu liegen.

Gebäudehöhe aufgrund Verkehrsbaulinien

Entlang der Zollstrasse und der Langstrasse sind Verkehrsbaulinien festgesetzt. Gemäss § 279 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) und Anhang zur Allgemeinen Bauverordnung (ABV) wird die Gebäudehöhe durch den Baulinienabstand begrenzt. Die Gebäudehöhe aufgrund der Verkehrsbaulinien ergibt sich aus deren um einen Neuntel vergrösserten Abstand. In der Zollstrasse wird die Gebäudehöhe, durch den vorhandenen Baulinienabstand von 18.00 m, auf 20.00 m begrenzt. Die Gebäudehöhe kann um das Mass einer allfälligen Gebäuderückversetzung (Profillinie 45°) erhöht werden.

2.3 Gestaltungsplan gemäss PBG

Ein Gestaltungsplan (§§ 83–87 PBG) ersetzt für ein umschriebenes Gebiet die Bau- und Zonenordnung und wird zur Rechtsgrundlage für die spätere Beurteilung und Bewilligung der Bauvorhaben. Mit dem Gestaltungsplan können Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten bindend festgelegt werden.

Im vorliegenden Fall wird ein privater Gestaltungsplan gemäss § 85 PBG aufgestellt. Dieser wird auf Antrag des Stadtrates durch die Legislative (Gemeinderat) festgesetzt.

2.4 Leitbild öffentlicher Raum Kreis 5

Die Stadt Zürich erarbeitete in den Jahren 2010/11 ein Leitbild für die Gestaltung der Strassen und Plätze im inneren Kreis 5. Dieses beschreibt die Aufwertung des öffentlichen Strassenraums und gibt den gestalterischen Umgang mit den Freiräumen auf Privatarealen vor. Im Bereich der Zollstrasse werden unter anderem Mikroplätze postuliert, welche die Unterversorgung an öffentlich nutzbaren Freiräumen im Quartier verbessern sollen. Gemäss Alleenkonzept der Stadt Zürich ist in der Zollstrasse, wie auch in der Neugasse, Josefstrasse und Hafnerstrasse, eine Allee vorgesehen.

2.5 Verkehrserschliessung

Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet des Gestaltungsplanperimeters ist aufgrund seiner Lage im städtischen Verkehrsnetz optimal erschlossen. Der öffentliche Verkehr bietet durch den nahen Hauptbahnhof Zürich (Fern- und S-Bahnverkehr), Tram- und Bushaltestellen Sihlquai, Museum für Gestaltung und Röntgenstrasse (Linien 4, 13 und 32) eine hervorragende Erschliessungsqualität.

Die Erschliessungsqualität wird durch die Durchmesserlinie weiter verbessert. Die Durchmesserlinie verbindet die Bahnhöfe Altstetten, Hauptbahnhof und Oerlikon und bringt für den Hauptbahnhof Zürich die nötige Entlastung. Herzstück der Durchmesserlinie ist der zweite unterirdische Durchgangsbahnhof Zürich Löwenstrasse. Dem Ausgang der Passage Sihlquai auf den zukünftigen Bahnhofplatz Nord wird dadurch noch grössere Bedeutung zukommen. Eröffnung und Inbetriebnahme der Durchmesserlinie mit dem Bahnhof Löwenstrasse ist im 2015.

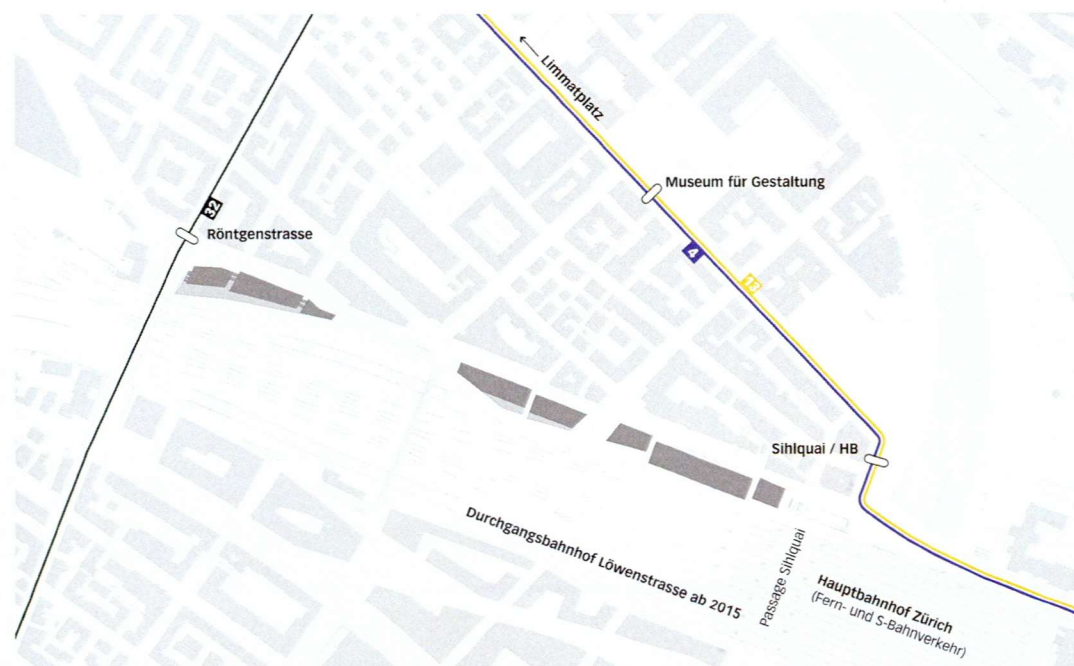


Abb. 4: Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Motorisierter Verkehr

Im kommunalen Richtplan aus dem Jahre 2004 (RRB) ist die Zollstrasse als Sammelstrasse eingetragen. Zur Anbindung von Zürich West war geplant, eine Buslinie über die Zollstrasse zu führen. Mit der wieder aktuellen Tramverbindung Hardbrücke wird diese Buslinie hinfällig, weshalb die VBZ nicht mehr beabsichtigt, in der Zollstrasse eine Buslinie zu führen.

Mit der neuen Verkehrsorganisation des Kreis 5 ist die Führung der Zollstrasse als Sammelstrasse nicht mehr nötig. Die Erschliessung des Quartiers kann auch ohne zusätzliche Sammelstrasse ausreichend gewährleistet werden. Entsprechend wird in der anstehenden Richtplanrevision der Richtplaneintrag in der Zollstrasse gelöscht.

Heute wird die Zollstrasse von der Langstrasse bis zur Radgasse durchgehend als eine Einbahnstrasse betrieben. Zwischen der Radgasse und dem Sihlquai sowie im unmittelbaren Knotenbereich der Langstrasse bestehen kurze Abschnitte im Gegenverkehr.

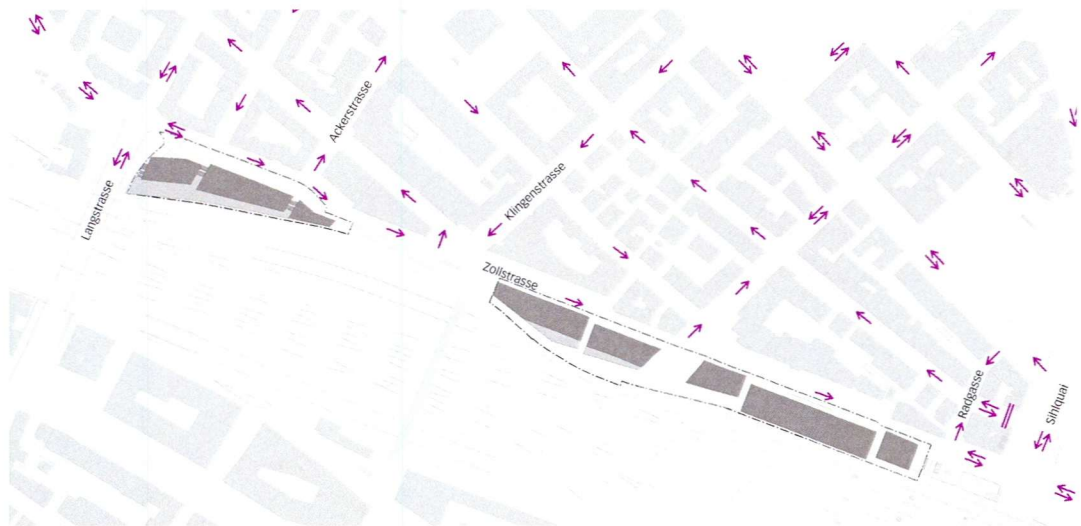


Abb. 5: Bestehendes Verkehrsregime Kreis 5, 2010

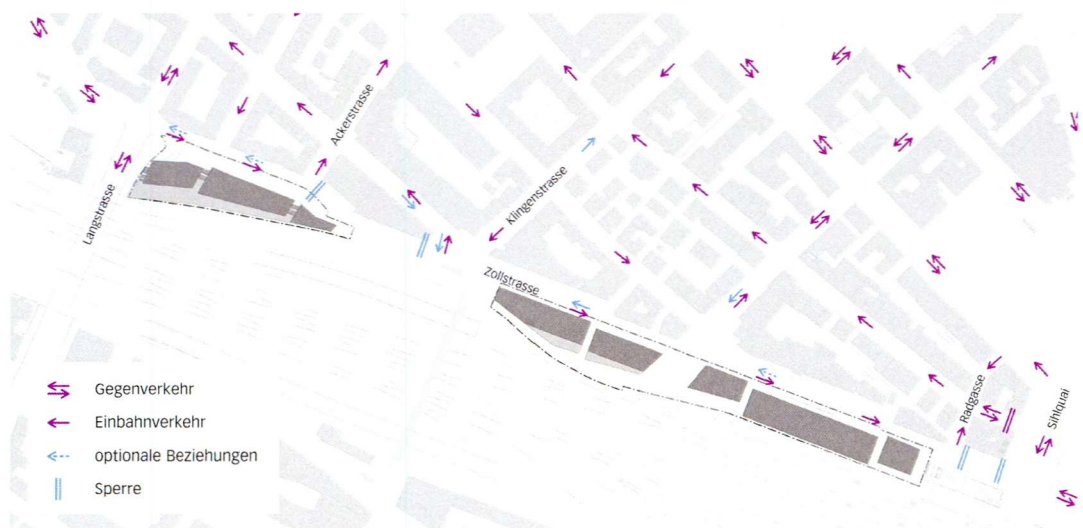


Abb. 6: Verkehrsregime gemäss neuer Verkehrsorganisation (blau: Änderungen gegenüber 2010)

Gemäss neuer Verkehrsorganisation ist vorgesehen, in der Zollstrasse den Abschnitt zwischen der Radgasse und dem Sihlquai (neuer Bahnhofplatz Nord) sowie den Abschnitt zwischen der Acker- und Klingenstrasse (Negrelliplatz) für den motorisierten Verkehr zu sperren. Daraus ergeben sich weitere Änderungen im Verkehrsregime. Mit diesen Massnahmen wird die Schleichverkehrroute zwischen der Langstrasse und dem Sihlquai unterbunden.

Fuss- und Veloverkehr

Für Zufussgehende besteht heute über die ganze Zollstrasse nur ein einseitiges Trottoir auf der nördlichen Seite. Mit der Realisierung der Bebauung Zollstrasse wird ein beidseitig durchgehendes Trottoir umgesetzt.

Im kommunalen Verkehrsrichtplan Fussverkehr ist eine Fusswegverbindung über das Gleisfeld von der Hafnerstrasse zur Eisgasse vorgesehen.

Die Zollstrasse kann vom Veloverkehr weiterhin durchgehend in beide Richtungen befahren werden. Zwischen dem Sihlquai und der Klingenstrasse verläuft die regionale Veloroute vom Hauptbahnhof über die Zollstrasse, Neugasse und weiter zur Pfingstweidstrasse. Zwischen Klingenstrasse und Langstrasse befindet sich die kommunale Veloroute, die weiter zur Röntgenstrasse/Limmat führt.

Die Vervollständigung der kommunalen Veloroute und des Fussweges zwischen dem Gustav-Gull-Platz der Europaallee und der Klingenstrasse/Neugasse erfolgt mit der Realisierung des Negrellisteges. Mit der Öffnung des sogenannten Stadttunnels unter dem HB für den Veloverkehr wird die regional klassierte Veloroute entlang der Sihl vervollständigt. Mit der Umsetzung beider Vorhaben werden die Stadtkreise 4 und 5 optimal miteinander verknüpft und die Querung des Hauptbahnhofs erleichtert.

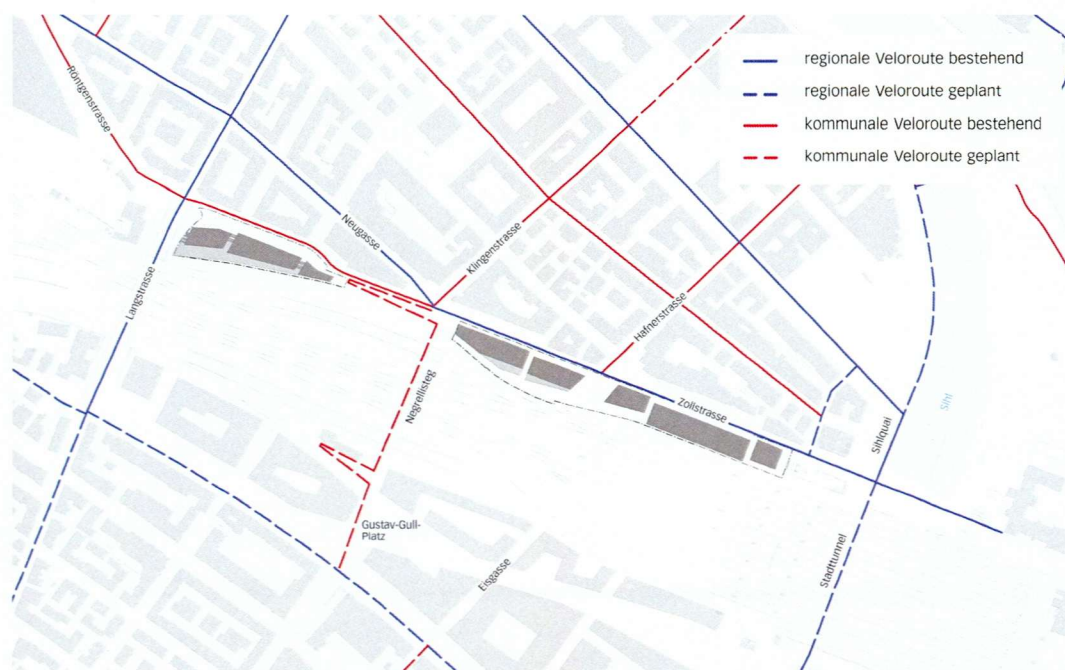


Abb. 7: Bestehende und geplante Veloverbindungen (Kommunaler Verkehrsrichtplan, Stadt Zürich)

2.6 Bahnbetrieb

Technikräume und Zivilschutzanlage

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters befinden sich verschiedene Anlagen der SBB Infrastruktur. Es sind dies neben der Rampe Bahnhof Museumsstrasse primär unterirdische Technikräume sowie eine Zivilschutzanlage.

Der Zugang zu den unterirdischen Technikräumen sowie zur Zivilschutzanlage ist über eine Rampe jederzeit, auch bei vollständigem Stromausfall, zu gewährleisten. Für die Dimensionierung dieser Zufahrt ist massgebend, dass die in den Technikräumen installierten Transformatoren ausgewechselt und die Zivilschutzanlage mit Notfallfahrzeugen erreicht werden können. Auf dem ganzen Zufahrtsweg ist eine lichte Durchfahrthöhe von 3.5 m einzuhalten. Die Fahrzeuge können auf dem bestehenden Kehrplatz, zwischen den Zivilschutz- und Technikräumen, wenden.

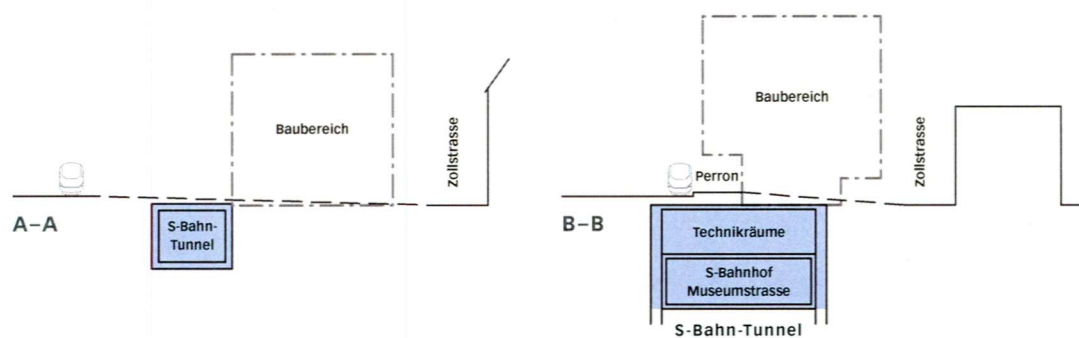


Abb. 8: Areal im Querschnitt mit S-Bahntunnel und Zwischengeschoss Technikräume
(Lage der Schnitte A-A und B-B siehe Abb. 9)

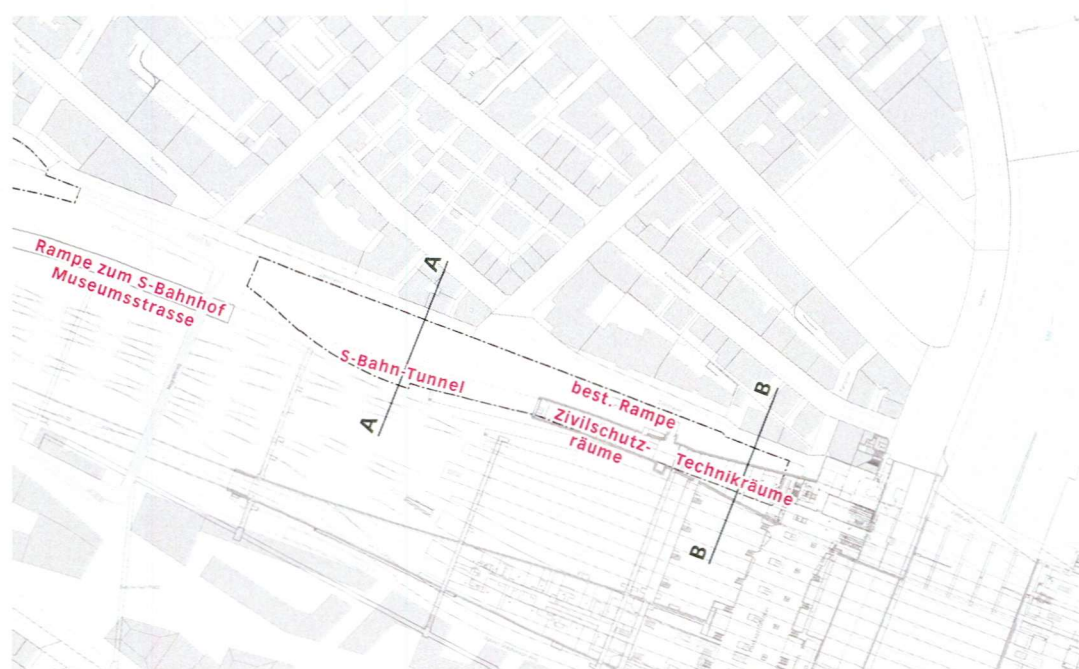


Abb. 9: Rampe Bahnhof Museumsstrasse, Technikräume sowie Zivilschutzanlage als Vorgaben, welche es bei der Neunutzung des Areals zu berücksichtigen gilt.

3 Studienauftrag und Richtkonzept

3.1 Machbarkeitsstudie

Aufgrund des städtebaulichen Potenzials des Areals, sowie dessen Bedeutung für die Fortführung des angrenzenden Kreis 5 bis ans Gleisfeld, hat die SBB als Grundeigentümerin eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Mit der Machbarkeitsstudie wurden die folgenden Themen überprüft: räumliche und städtebauliche Situation, Nutzungen, Quartierbezug, Verkehr, Einbindung Anspruchsgruppen, bauliche Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer Bebauung.

Es zeigte sich, dass wegen der geringen Grundstückstiefe des Areals wenig Spielraum vorhanden ist. Infolge der längs durchs Areal verlaufenden Rampe Bahnhof Museumsstrasse ist der Platz für die Anordnung unterirdischer Bauten zusätzlich stark begrenzt. Weiter bildet die Höhendifferenz des bestehenden Terrains vom Gleisfeld zur Zollstrasse eine räumliche Vorgabe, welche es architektonisch zu meistern gilt. In der erarbeiteten Machbarkeitsstudie wurden diese Themen entsprechend behandelt und die Machbarkeit einer Bebauung des Areals nachgewiesen.

3.2 Studienauftrag Städtebau

Die SBB hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich und gestützt auf die Machbarkeitsstudie einen eingeladenen Studienauftrag für die Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts über das Areal Zollstrasse durchgeführt. Eingeladen wurden die drei Teams Kees Christiaanse architects & planners (Zürich), agps architecture (Zürich) mit Atelier Girot (Gockhausen) und Ilg Santer Architekten (Zürich) mit Rotzler Krebs Partner GmbH (Winterthur).

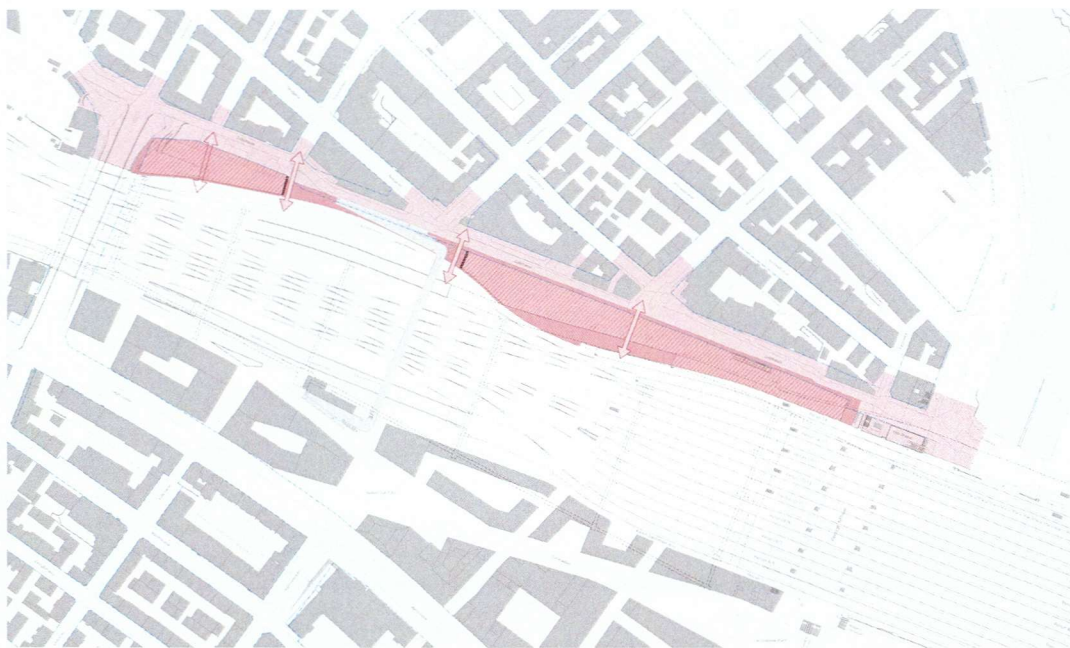


Abb. 10: Perimeterplan aus dem Studienauftrag mit Projekt- (dunkelrot) und Ideenperimeter (hellrot). Schraffiert dargestellt die bebaubaren Bereiche.

Die Rahmenbedingungen des Studienauftrags waren sehr anspruchsvoll. Neben dem Quartierbezug mit seiner quartierüblichen Massstäblichkeit und Körnung musste auch ein städtebauliches Gesicht zur Stadt, als Abschluss des Kreis 5 gegen das Gleisfeld, gefunden werden. Eine weitere Aufgabe war, den öffentlichen Freiraum zu stärken und die räumliche Situation beim Aufgang aus der Passage Sihlquai in den Kreis 5 zu klären (Ankunftsort). Zudem musste auf die Lärmsituation sowie die unterirdischen bahnbetrieblichen Bauten reagiert werden.

Das Beurteilungsgremium hat das städtebauliche Konzept von agps architecture und Atelier Girot für die weitere Projektentwicklung an der Zollstrasse empfohlen. Das Konzept wird als tragfähige Grundlage für die Überführung des städtebaulichen Grundkonzepts in einen Gestaltungsplan erachtet.

Den Verfassern ist eine städtebaulich überzeugende Lösung gelungen. Die Bauten bilden einerseits eine Kante zum Gleisraum und suchen anderseits die Verknüpfungen zum bestehenden Quartier. Die vorgeschlagene Dichte entspricht der spezifischen Lage und erscheint gegenüber dem Quartier verträglich. Die Gestaltung des öffentlichen Raums wird prioritär behandelt und lokal mit dem Bestand verknüpft.

3.3 Richtkonzept

Das städtebauliche Konzept von agps architecture und Atelier Girot wurde in einem Dialog mit der Ausloberin während drei Monaten vertieft und danach erneut dem Beurteilungsgremium vorgelegt. Dieses Konzept dient als Richtvorgabe für den Gestaltungsplan. Die nachfolgend dargelegten städtebaulichen Massnahmen schaffen optimale Voraussetzungen für die schrittweise Umsetzung von baulichen Vorhaben mit hoher Wertschöpfung auf der Basis einer räumlichen Vision.



Abb. 11: Schwarzplan des Richtkonzepts von agps architecture / Atelier Girot

Der städtebauliche Entwurf kann mit einem einfachen Leitgedanken zusammengefasst werden: «1 Weg, 3 Plätze, 5 Baumreihen, 7 Durchblicke und 9 Bauten». Mit diesen Massnahmen kann auf die zukünftigen Entwicklungen eingegangen werden. Es gilt, den öffentlichen Raum zu stärken und auf die unterschiedlichen Massstäblichkeiten des Ortes zu reagieren, um quartierspezifische Identitäten zu bilden. Mit den öffentlichen Aussenräumen wird ein Beziehungsnetz geschaffen, welches zur Qualität des Stadtviertels beiträgt.

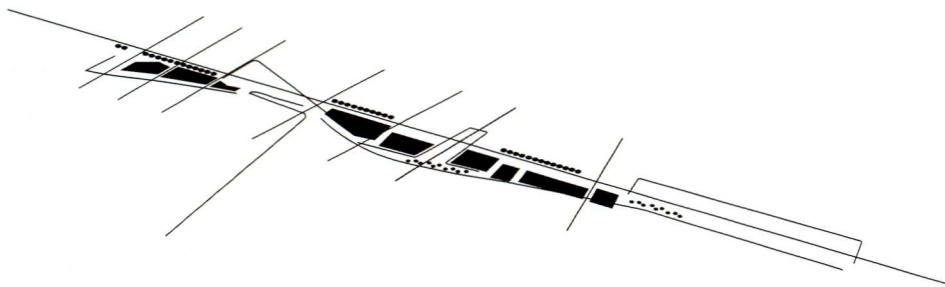


Abb. 12: Schematische Darstellung des Leitgedankens: «1 Weg, 3 Plätze, 5 Baumreihen, 7 Durchblicke und 9 Bauten»

1 Weg

Der Strassenraum der Zollstrasse bildet das primäre urbane Rückgrat des Konzepts – eine fussgängerfreundliche Wegverbindung innerhalb des Kreis 5, die vom Bahnhof zur Langstrasse führt. Eine Reihe weiterer öffentlicher und halböffentlicher Räume entlang der Zollstrasse etablieren räumliche Bezüge zwischen dem offenen Raum des Gleisfelds und dem komprimierten Raum des Quartiers.

3 Plätze

Der öffentliche Raum der Zollstrasse ist als Sequenz unterschiedlicher Plätze und differenzierter Strassenabschnitte konzipiert. Diese vermitteln eine Reihe sich unterscheidender Atmosphären – vom östlich gelegenen Bahnhofplatz Nord bis zur Langstrasse im westlichen Bereich. Heterogenität steht hier vor Homogenität, Vielfalt vor Einheit. Während der Bahnhofplatz Nord den Auftakt der räumlichen Sequenz bildet, werden innerhalb des Quartiers – an der Nahtstelle zum Gleisfeld – zwei weitere Plätze vorgeschlagen: der Louis-Favre-Platz als Abschluss der quartierinternen Hafnerstrasse und der Negrelli-Platz bei der für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehenen Passerelle Negrellisteg.

5 Baumreihen

Die bestehenden Bäume entlang der Zollstrasse werden durch weitere ergänzt, ohne jedoch eine zusammenhängende Allee zu bilden. Im Konzept werden fünf Baumreihen vorgeschlagen, mit der Absicht, Bereiche differenzierter Prägung zu schaffen. Diese Baumreihen werden durch weitere kleinere Baumgruppen ergänzt.

7 Durchblicke

Die Sichtbezüge von den Querstrassen auf das Gleisfeld in Richtung Uetliberg bilden einen wesentlichen Aspekt des Konzepts. Die sieben vorgeschlagenen Durchblicke vermeiden eine «Schluchtwirkung» der Zollstrasse. Die Einschnitte verbinden die Querstrassen mit dem neuen Weg und erlauben Sonnenlicht ins Quartier zu bringen – der Schattenwurf wird minimiert.

9 Bauten

Die Bauten sollen als Bestandteil des Kreis 5 gelesen werden – also keine freistehenden und vom Stadtkörper losgelösten Einzelobjekte, sondern eine Weiterführung der bestehenden Körnung bis zum Rand des Quartiers. Um grosse und monolithisch wirkende Bauten zu vermeiden, werden sowohl viele als auch differenzierte Gebäude vorgeschlagen. Die architektonische Ausbildung der Bauten wird in gesonderten Wettbewerbsverfahren festgelegt, um eine möglichst hohe Qualität der Gebäude zu gewährleisten. Wobei auch in diesem Zusammenhang ein vielfältiges Erscheinungsbild angestrebt wird.

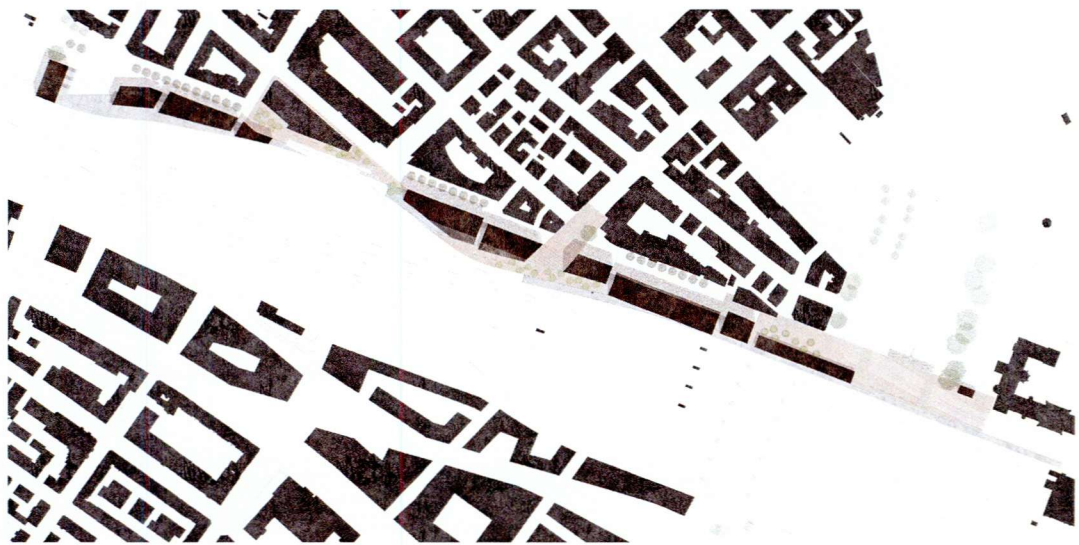


Abb. 13: Städtebauliches Konzept von agps architecture / Atelier Girot

Öffentlicher Raum

Die städtebaulichen Massnahmen werden von einem landschaftsgestalterischen Konzept vervollständigt, welches darauf beruht, die Kontinuität des öffentlichen Raums und die Aufenthaltsqualität entlang der Zollstrasse zu sichern. Die Verbindung des Quartiers mit der neuen Überbauung und dem Gleisraum zeigt sich in den visuellen Bezügen und im durchfließenden öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum wird durch die Topographie charakterisiert und mit dem Bestand gestalterisch verknüpft. Die Abfolge von Strassenabschnitten und Plätzen schafft zugleich den Zusammenhang wie auch eine situative Differenzierung. Der Gleisrand wird zugänglich und erlebbar, dadurch werden spezifische räumliche Qualitäten eröffnet.

Weitere Informationen

Das Richtkonzept sowie der damit verbundene Einbezug der Anspruchsgruppen im «Forum Zollstrasse» und «Echoraum Zollstrasse» sind auf der Internetseite «www.sbb.ch/zollstrasse» dokumentiert.

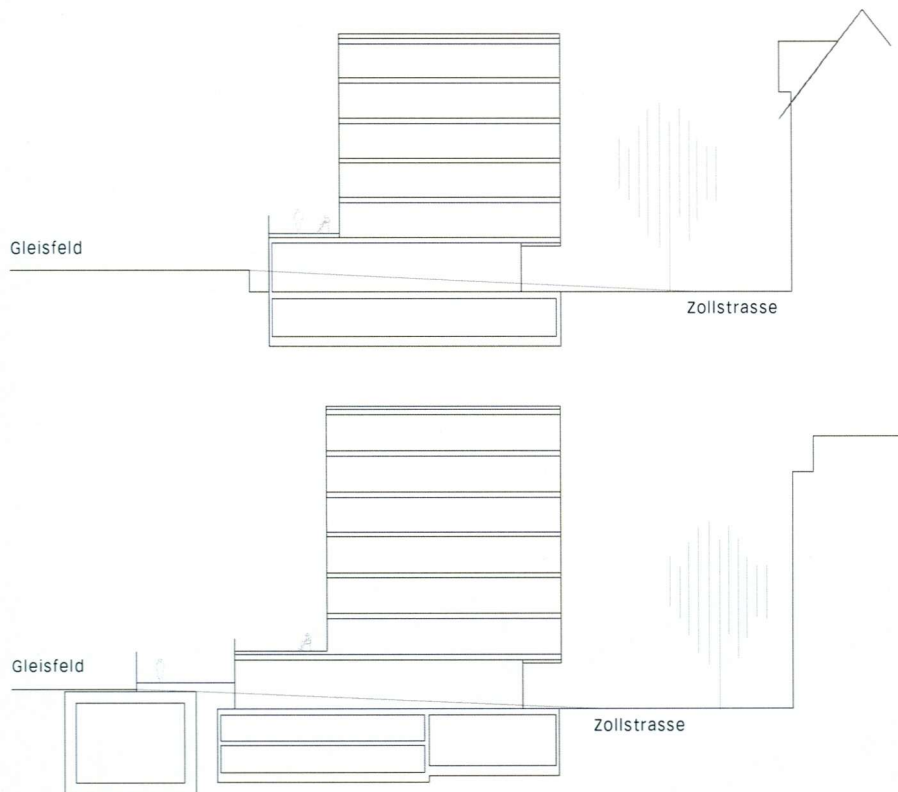


Abb. 14: Richtkonzept: Oben Querschnitt durch Teilareal Zollstrasse West /
Unten Querschnitt durch Teilareal Zollstrasse Ost mit S-Bahn-Tunnel

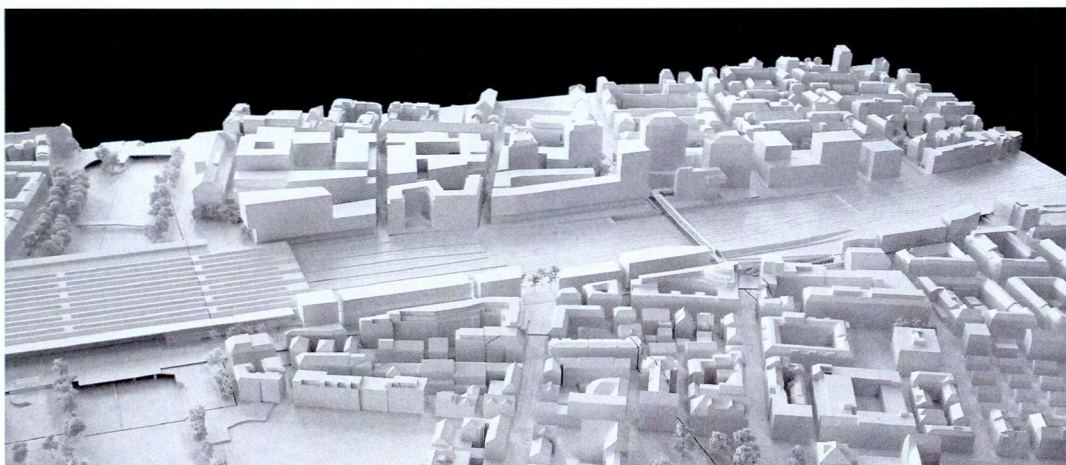


Abb. 15: Modellfoto des städtebaulichen Richtkonzepts: Vogelperspektive aus dem Quartier Kreis 5

4 Erläuterungen zu den Gestaltungsplanvorschriften

Die wichtigsten Festlegungen des Gestaltungsplans werden nachfolgend erläutert.

4.1 Allgemeine Bestimmungen

Zwecks Sicherung der städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten aus dem Studienauftrag werden die relevanten Elemente aus dem Richtkonzept in eine verbindliche Form, den Gestaltungsplan, überführt.

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans erstreckt sich über die Parzellen Kat.-Nr. AU2236 und AU2237 und einen Teil der Parzelle Kat.-Nr. AU6934. Der Gestaltungsplan ist unterteilt in die beiden Teilareale Zollstrasse Ost und Zollstrasse West. Dazwischen liegt der Bereich des Rampenbauwerks des geplanten Negrellistegs.

Solange der Gestaltungsplan in Kraft ist, sind die Bestimmungen der gültigen Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich suspendiert. Vorgehendes kantonales Recht und Bundesrecht bleiben vorbehalten. Die verbindlichen Bestandteile des Gestaltungsplans sind die Vorschriften und der Plan. Der vorliegende Bericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) dient der Erläuterung.

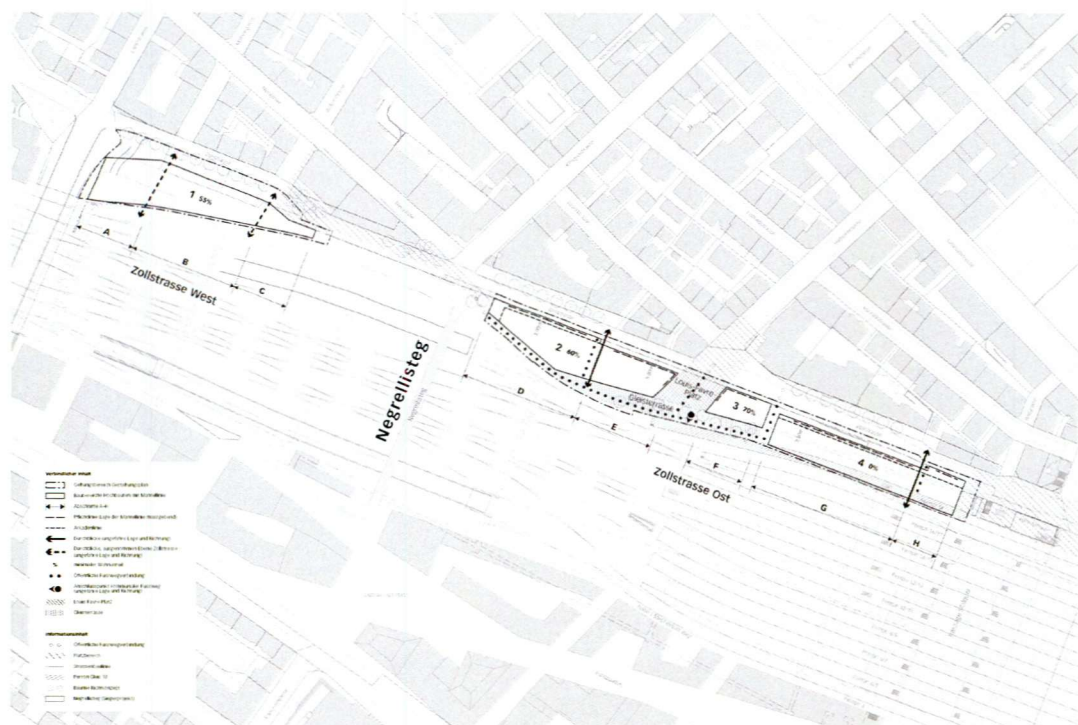


Abb. 16: Gestaltungsplan Zollstrasse

4.2 Bebauung und Ausnutzung

Baubereiche mit Durchblicken (Art. 4 und 9)

Im Gestaltungsplan sind insgesamt vier Baubereiche mit Mantellinien definiert, innerhalb deren Hochbauten erstellt werden können. Drei dieser Baubereiche werden durch «Durchblicke» unterteilt, welche dafür sorgen, dass entlang der Zollstrasse insgesamt acht Gebäudekörper unterschiedlicher Dimension entstehen.

Die Durchblicke stellen einerseits einen visuellen Bezug aus dem gewachsenen Quartier zum Gleisfeld her, andererseits bilden sie Sicht-, Licht- und, in den Baubereichen 2 und 4, Verbindungsachsen in die Zollstrasse und die angrenzenden Querstrassen. Klimatisch bewirken die Durchblicke, durch die erhöhte Durchlüftung, eine Reduktion des Wärmeinseleffektes (Vermeidung von Hitzestau im Quartier).

Die Summe der beiden Durchblicke im Baubereich 1 weist eine Mindestbreite von 13 m auf, ebenso die Summe der beiden Durchblicke in den Baubereichen 2 und 4. Damit werden die Durchlässigkeit und die Durchsichten aus den Strassen zum Gleisfeld sichergestellt und eine Wandwirkung der Überbauung verhindert. Die einzelnen Durchblicke haben gemäss feuerpolizeilicher Bestimmung mindestens eine Breite von je 5 m.

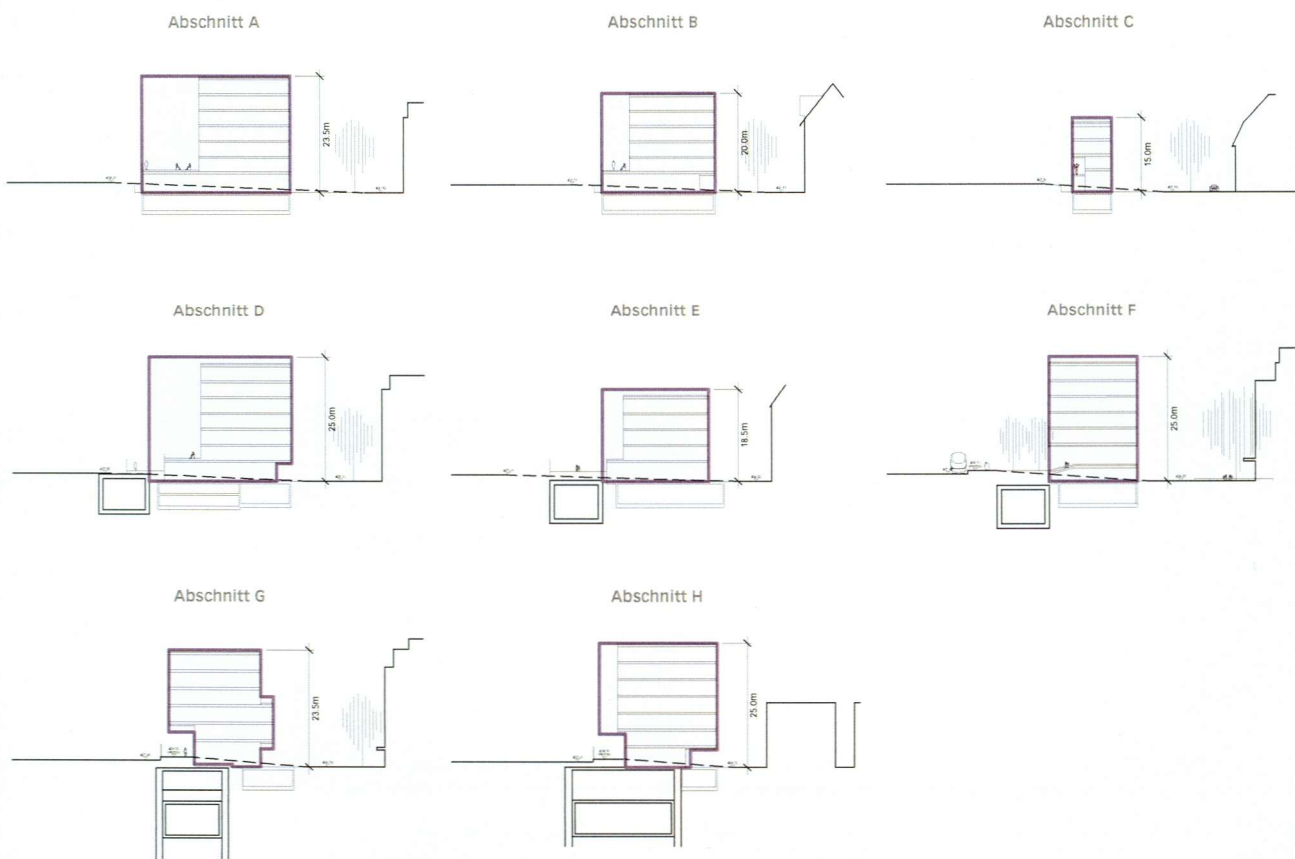


Abb. 17: Querschnitte der Abschnitte A–H mit Mantellinie und Richtkonzept (Abschnitte siehe Abb. 16, S. 19)

Unterbauten (Art. 5)

Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans dürfen unterirdische Bauten unter dem gestalteten Boden über die Mantellinien der Baubereiche 1 bis 4 hinaus gebaut werden. Diese Erlaubnis gilt jedoch nicht im Baulinienbereich der Zollstrasse. Ausserhalb der Mantellinien der Baubereiche sind anrechenbare Flächen nicht zulässig.

Pflichtlinien (Art. 6)

Verschiedene Teilabschnitte der Mantellinien sind überlagert mit der Festlegung «Pflichtlinie». Wo eine solche besteht, sind entsprechende Gebäudeteile auf die Mantellinie zu stellen. Diese Bestimmung bewirkt, dass die im Rahmen der städtebaulichen Studie entwickelte Staffelung der Bauten, mit Vor- und Rücksprüngen gegen die Zollstrasse, in der nachfolgenden Projektierung sichergestellt ist.

Während mit den Pflichtlinien die Stellung der Bauten gegen die Zollstrasse klar definiert ist, werden gegen das Gleisfeld die für die Konkretisierung der Baukörper erforderlichen Spielräume geschaffen.

Arkadenlinien und Rückversetzung (Art. 7 und 8)

Zwecks Differenzierung der Gebäude und Schaffung unterschiedlicher, spannungsvoller Situationen in Grundriss und Schnitt werden bei den Baubereichen 2 und 4 Arkadenlinien festgelegt. Wo eine Arkadenlinie besteht, sind Gebäudeteile mindestens bis auf diese Arkadenlinie zurückzusetzen. Die lichte Höhe der Arkade beträgt mindestens 3.5 m. Die genaue Form soll im Rahmen der nachfolgenden Wettbewerbsverfahren ermittelt werden. Im Baubereich 4, Abschnitt G springt die Fassade auch ab dem vierten Geschoss ab der Ebene Zollstrasse auf mindestens die Arkadenlinie zurück.

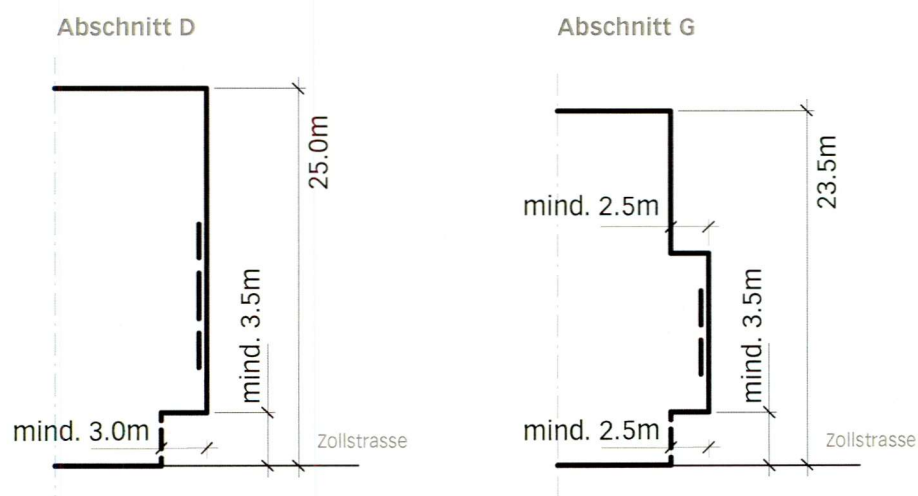


Abb. 18: Exemplarische Schnitte (Abschnitte D und G) mit Pflicht- (—) und Arkadenlinien (---). Bei der Pflichtlinie ist die Lage der Mantellinie massgebend.

Gebäudehöhen und Geschosse (Art. 10 und 13)

Die städtebauliche Reaktion auf die Nachbarschaft manifestiert sich nicht nur in der Lage und Stellung der Bauten, sondern auch in deren Höhenentwicklung. Mit der Festlegung differenzierter Gebäudehöhen je Baukörper entsteht ein Höhengspiel, das städtebaulich an den Kreis 5 anknüpft. Die unterschiedlichen Gebäudehöhen werden bei der nachfolgenden Projektentwicklung, den Architekturwettbewerben, als Vorgabe formuliert. Die Gebäudehöhe wird ab Trottoir Zollstrasse (relevante Kote zum Zeitpunkt der Baueingabe) gemessen und ist auch bahnseitig einzuhalten.

Im gesamten Gestaltungsplangebiet sind keine Dachgeschosse erlaubt. In den Abschnitten A und B wird die Gebäudehöhe gemäss Bau- und Zonenordnung (19.00 m) zwar überschritten, mit dem Verzicht auf Dachgeschosse orientiert sich die Gebäudehöhe jedoch an den bestehenden Gebäuden nordseitig der Zollstrasse und unterschreitet die gemäss BZO mögliche Gesamthöhe.

Die Beschränkung der Gebäudehöhe aufgrund der Baulinien (§ 279 Abs. 2 PBG) wird im Gestaltungsplanperimeter aufgehoben.

Neben einer sorgfältigen Einbindung der Neubauten in den bestehenden Stadtkörper resultieren durch die unterschiedlichen Gebäudehöhen auch Vorteile hinsichtlich einer besseren Besonnung des öffentlichen Raums und der gegenüberliegenden Fassaden.

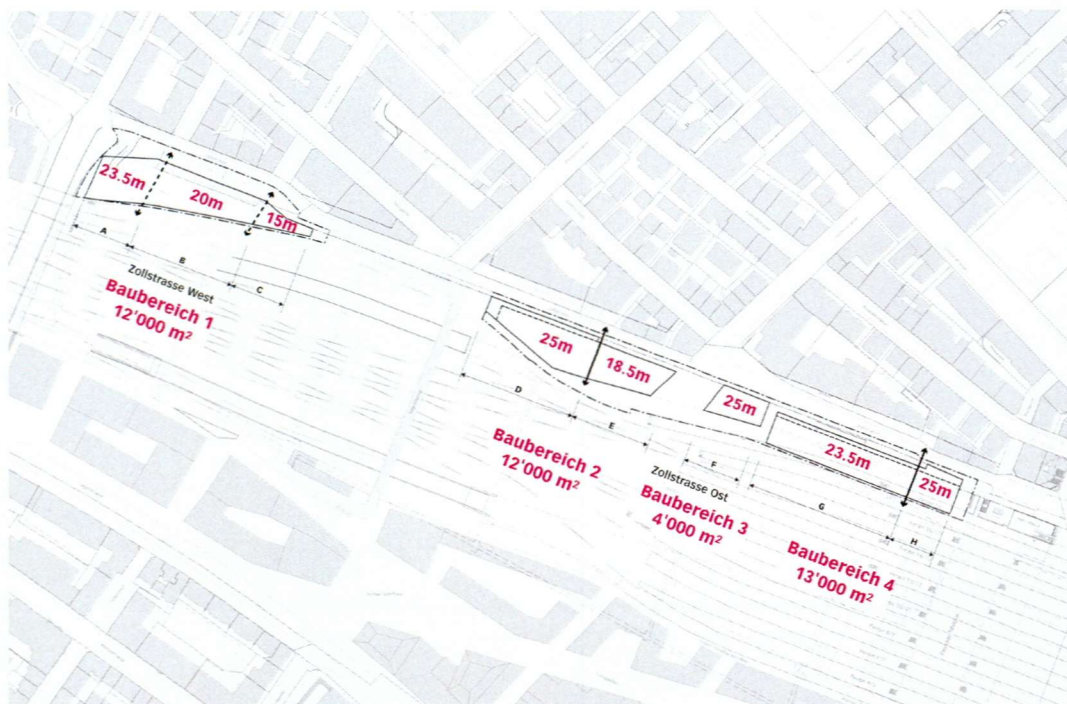


Abb. 19: Gebäudehöhen und anrechenbare Geschossflächen

Geschossflächen (Art. 12)

Insgesamt sind im Gestaltungsplangebiet 41 000 m² anrechenbare Geschossfläche (Zollstrasse West: 12 000 m² / Zollstrasse Ost: 29 000 m²) zulässig. Zusätzlich zu den Räumen in den Vollgeschossen sind auch jene in den baurechtlichen Untergeschossen, d. h. hier in den Geschossen auf Ebene Zollstrasse, an die Ausnützung anrechenbar. Diese Zahlen basieren auf dem Richtkonzept aus dem Studienauftrag, welches die städtebauliche Grundlage bildet.

Geschosshöhen (Art. 14)

In den Baubereichen 1, 2 und 4 hat das Geschoss auf Ebene Zollstrasse eine Mindesthöhe (Geschosshöhe OK bis OK) von 4.00 m. Im Baubereich 3 sind die Geschosse mit publikumsorientierten Nutzungen (Läden, Gastronomienutzung, Gewerbe mit Laufkundschaft, etc.), d. h. das Geschoss auf Ebene Zollstrasse und/oder das 1. Vollgeschoss auf der Gleisseite, ebenfalls mindestens 4.00 m hoch. Mit der Festlegung der Mindesthöhe von 4.00 m wird die Voraussetzung für publikumsorientierte Nutzungen geschaffen. Galerien sollen jedoch nicht verhindert werden. In den Vorschriften wird daher festgelegt, dass bei einem eingezogenen Boden, der sich über maximal 50 % der Fläche des darunterliegenden Geschosses erstreckt, oberhalb und unterhalb dieses Bodens die Geschosshöhe von 4.00 m unterschritten werden kann.

Bei der Projektentwicklung soll darauf geachtet werden, dass sich die Geschosshöhe nach der Tiefe der Gebäudekörper richtet. Bei tiefen Gebäudekörpern ist die Geschosshöhe entsprechend zu vergrössern.

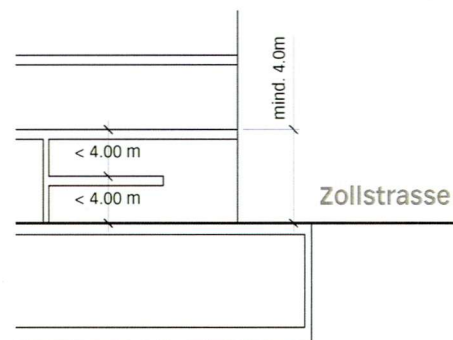


Abb. 20: Galerie auf Ebene Zollstrasse

4.3 Nutzung

Mit den Nutzungsfestlegungen soll eine belebte Zollstrasse erreicht werden. Grundsätzlich sind im gesamten Geltungsbereich des Gestaltungsplans Wohnnutzungen sowie mässig störende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zulässig. Das Teilareal Zollstrasse West soll an einen gemeinnützigen Wohnbauträger verkauft werden.

Nutzweise (Art. 16)

Räume für Kindergärten und Kinderbetreuung werden bei Bedarf in angemessenen Umfang erstellt. Die Volksschule rechnet im Raum Zollstrasse gemäss heutigen Erkenntnissen mit einem Bedarf von einer Kindergarteneinheit und der zugehörigen Kinderbetreuung. Zudem meldet das Sozialdepartement den Bedarf einer Kindertagesstätte an. Gesamthaft entspricht dies einem Flächenbedarf von ca. 625 m² Geschossfläche und mind. 325 m² Aussenraum. Die

Räume für Kindergärten und Kinderbetreuung sind dem Wohnanteil nicht anrechenbar, hingegen, sofern sie auf der Ebene Zollstrasse angeordnet sind, der publikumsorientierten Nutzung.

Nutzungen auf Ebene Zollstrasse und Louis-Favre-Platz (Art. 17)

Beim Geschoss auf der Ebene Zollstrasse werden mindestens 50 % der anrechenbaren Geschossfläche mit publikumsorientierten Nutzungen belegt, abzüglich der Flächen für Velo- und Kinderwagenabstellplätze und der Erschliessung. Der Louis-Favre-Platz wird beidseitig von den Baubereichen 2 und 3, durch publikumsorientierte Nutzungen – auf einer Seite durch eine Gastronomienutzung – bespielt. Im Baubereich 3 kann die publikumsorientierte Nutzung statt am Louis-Favre-Platz auch auf Gleisseite angeordnet werden. In der nachfolgenden Projektentwicklung wird beim Baubereich 3 angestrebt, dass sowohl zum Louis-Favre-Platz als auch gleisseitig publikumsorientierte Nutzungen angesiedelt werden. Die Möglichkeit der beidseitigen Anordnung von publikumsorientierten Nutzungen ist jedoch abhängig von der Topografie (Höhendifferenz zwischen Zollstrasse und Gleisraum).

Ebenfalls mit publikumsorientierten Nutzungen belegt wird der Abschnitt H als östlicher Abschluss gegen den Hauptbahnhof. Im Geschoss auf Ebene Zollstrasse werden die publikumsorientierten Nutzungen mindestens zur Zollstrasse (nach Norden) oder zur Halle Sihlquai (nach Osten zum Ausgang der Sihlquai-Passage) angeordnet.

Gemäss Auflage der SBB Infrastruktur sind im Perronbereich grundsätzlich keine Zugänge zu den Erdgeschossnutzungen erlaubt. Wenn Zugänge vorgesehen werden, muss der Abstand der Fassade zur Gleisachse erhöht werden.

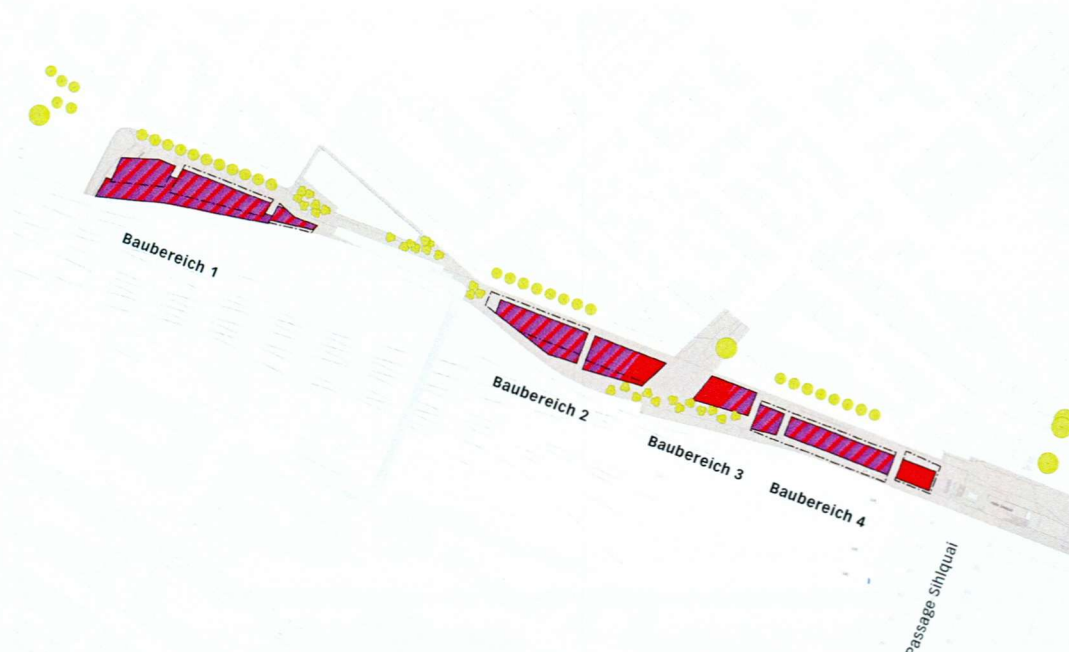


Abb. 21: Schraffur rot/violett: 50 % publikumsorientierte Nutzung und kein Wohnen im EG (Ebene Zollstrasse)
Rote Fläche: zwingend publikumsorientierte Nutzung anordnen (Ebene Zollstrasse)

Wohnanteil (Art. 18 und 19)

Im Plan werden die minimalen Wohnanteile pro Baubereich bezeichnet. Die angegebenen Werte (Baubereich 1: 55 %, Baubereich 2: 60 %, Baubereich 3: 70 % und Baubereich 4: 0 %) wurden so bestimmt, dass der restliche Anteil in Form von Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen realisiert werden kann. Damit kann die Pflicht an publikumsorientierten Nutzungen auf der Ebene Zollstrasse erfüllt werden.

Der Gestaltungsplan soll u.a. die Voraussetzungen für ein belebtes Quartier Zollstrasse schaffen (Art. 3 GPV). Hierfür ist es von Bedeutung, dass die erstellten Wohnungen auch tatsächlich genutzt werden und keine «kalte Betten» entstehen. Dies entspricht auch der raumplanerischen Zielsetzung des haushälterischen Umgangs mit dem Boden.

Die Gestaltungsplanvorschriften sehen deshalb vor, dass Zweitwohnungen nicht auf den vorgeschriebenen Wohnanteil angerechnet werden.

In Anlehnung an die eidgenössische Verordnung über Zweitwohnungen wird die dortige Begriffsdefinition der Zweitwohnung sinngemäss übernommen. Die der Erfüllung des Wohnanteils dienenden Wohnungen dürfen nur an Personen vermietet oder verkauft werden, die sich mit der Absicht des dauernden Verbleibs in der Wohnung aufhalten, die also dort ihren Lebensmittelpunkt haben und in der Stadt Zürich Steuern zahlen. Dies ist normalerweise dort, wo man schläft, die Freizeit verbringt und wo sich die persönlichen Effekten befinden. Ebenfalls zulässig ist die Vermietung bzw. der Verkauf an Wochenaufenthalter, welche sich z.B. zu Erwerbs- oder Ausbildungszwecken dauernd in Zürich aufhalten.

Soll eine Erst- in eine Zweitwohnung umgewandelt werden, so ist hierfür gestützt auf § 309 Abs. 1 lit. b PBG eine Baubewilligung erforderlich, welche nur erteilt wird, wenn der Wohnanteil eingehalten ist. Hotelnutzungen und andere wohnähnliche Nutzungen sind von dieser Bestimmung nicht betroffen.

Ausschluss von Wohnen (Art. 17 und 19)

Um einen attraktiven und belebten öffentlichen Raum zu schaffen, wird die Wohnnutzung im Geschoss auf Ebene Zollstrasse ausgeschlossen. Ebenfalls nicht möglich sind Wohnungen im 1. Vollgeschoss der Baubereiche 3 und 4 zum Gleisfeld hin. Dieses Geschoss liegt im Bereich des Hauptbahnhofs und ist von den Bahnreisenden gut einsehbar. In den Baubereichen 1 und 2 sind Wohnungen im Geschoss auf Ebene Gleisfeld (1. Vollgeschoss) erlaubt. Die Wohnungen und Aussenräume am Gleisfeld werden mit besonderer Rücksicht auf deren Lage an einem öffentlich einsehbaren Raum ausgestaltet. Die besondere Lage zwischen Zollstrasse und Gleisfeld bedeutet eine doppelseitige Ausrichtung der Gebäude.

4.4 Gestaltung

Bauten und Anlagen (Art. 20)

Im gesamten Geltungsbereich sind Bauten, Anlagen und Umschwung für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird.

Die städtebauliche Anbindung des Gestaltungsplangebietes an das Quartier wird insbesondere in Bezug auf die Höhenstaffelung und die Massstäblichkeit sowie ein dem Ort angemessener Abschluss zum Gleisfeld erreicht. Die Bauten werden vom Gleisraum her als das Gesicht des Vorderen Kreis 5 wahrgenommen. Die beiden Hauptansichten Zollstrasse und Gleisfeld sollen ihrer repräsentativen Lage entsprechend ausgestaltet werden.

Es wird eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität angestrebt. Ein erster Schritt wurde mit der Durchführung des Studienauftrags Städtebau gemacht (siehe Kapitel 3.2). Für die nachfolgende Projektentwicklung der Hochbauten werden Konkurrenzverfahren in Form von Wettbewerben durchgeführt. Im Sinne einer gesamtheitlichen Lösung (Optimierung von Wirtschaftlichkeit, Städtebau und Architektur) können im Wettbewerb die pro Baubereich angegebenen maximalen anrechenbaren Flächen unterschritten werden.

Dächer (Art. 21)

Mit dem Ziel einer ökologischen Aufwertung des Gesamtareals und der Retention von Meteorwasser werden die Flachdächer begrünt. Es bestehen keine Konflikte zwischen ökologischen Ausgleichsflächen und Solarkollektoren oder Photovoltaikanlagen, sofern keine horizontalen

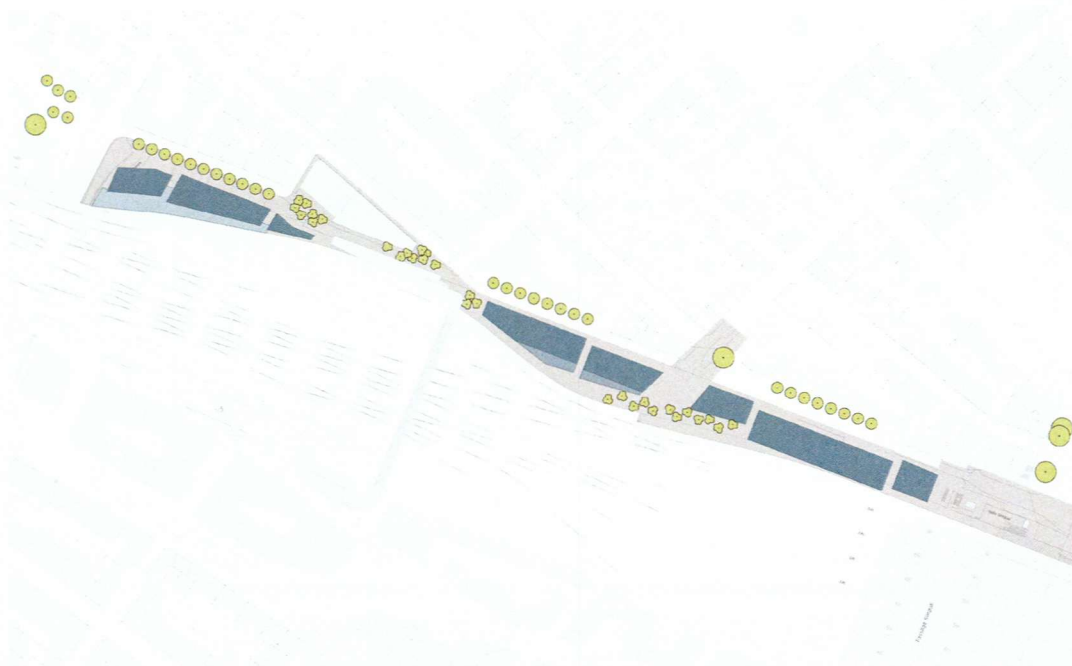


Abb. 22: Bepflanzung gemäss Richtkonzept agps / Atelier Girot

Photovoltaikelemente installiert werden. Aus diesem Grund werden in den Vorschriften zum Gestaltungsplan entsprechende Anforderungen definiert. Dachterrassen sind möglich, jedoch wird die Ausdehnung durch die Solarkollektoren oder Photovoltaikanlagen und die ökologischen Ausgleichsflächen begrenzt.

Öffentlicher Freiraum (Art. 22)

Der neu geschaffene öffentliche Freiraum ist ein zentrales Element für eine optimale Vernetzung der Bebauung mit dem Stadtquartier. Es wird eine Durchlässigkeit des Areals vom Kreis 5 bis zum Gleisfeld angestrebt. Der Freiraum soll besonders gut gestaltet, ausgestattet und angemessen begrünt werden. Die Gestaltung der Freiräume erfolgt für die beiden Teilareale Zollstrasse West und Ost je nach einem einheitlichen, übergeordneten Gestaltungskonzept (basierend auf dem Richtkonzept von agps architecture und Atelier Girot), das den Zusammenhang des Areals sicherstellt und die Zollstrasse miteinbezieht. Die Federführung liegt beim städtischen Tiefbauamt. Durch das Vor- und Zurückspringen der Baubereiche wird der bestehende Strassenraum teilweise verbreitert. Dieser Raum wird zusammen mit der Zollstrasse fussgänger- und velofreundlich neugestaltet.

Bei der Einmündung der Hafner- in die Zollstrasse wird im Gestaltungsplanperimeter ein neuer Quartierplatz geschaffen. Der Platz ist aufgrund des Terrainunterschieds zwischen der Zollstrasse und dem Gleisfeld leicht ansteigend und erstreckt sich bis zur sogenannten Gleisterrasse, einem Teilbereich des Rangierweges. Diese nach Süden ausgerichtete Gleisterrasse schliesst an das Perron 18 an und wird mit Bäumen begrünt. Der Louis-Favre-Platz und die Gleisterrasse werden ein neuer öffentlicher Aufenthaltsort und sind daher mit besonderer Sorgfalt und hoher gestalterischer Qualität auszubilden.

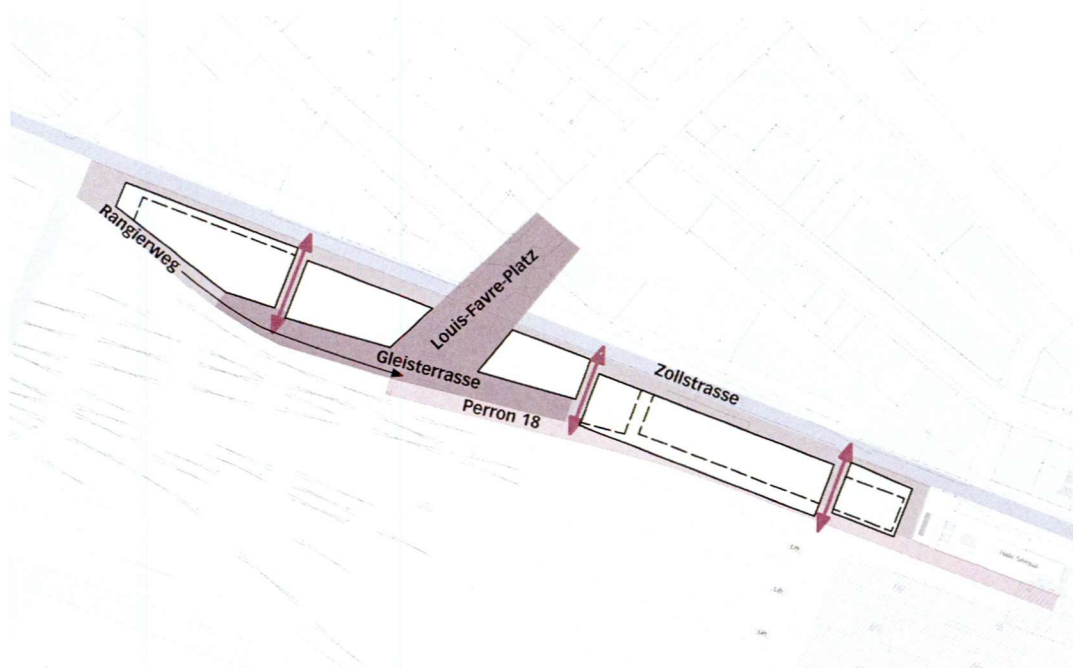


Abb. 23: Zollstrasse Ost: Louis-Favre-Platz, Rangierweg und Gleisterrasse (Bereich des Rangierweges) im Gestaltungsplangebiet

Tagsüber, während den Öffnungszeiten des Zürcher Hauptbahnhofs, wird eine direkte Verbindung vom Perron 18 über die Gleisterrasse und den Rangierweg zum Ankunftsort des geplanten Negrellistegs geschaffen. Um den Hauptbahnhof in den Nachtstunden abschliessen zu können, wird beim Perron 18 ein Nachtabschluss installiert.

Ein allfälliger Freiraum im gleisseitigen Bereich der Zollstrasse West dient in erster Linie als Aussenraum der anliegenden Geschosse und der gesamten Überbauung. Der halböffentliche Bereich wird tagsüber für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Reklame- und Werbeanlagen (Art. 23)

Für die beiden Teilareale Zollstrasse West und Ost wird je ein übergeordnetes Reklame- und Werbekonzept erarbeitet und spätestens mit dem jeweils ersten Baugesuch eingereicht. Die übergeordneten Konzepte berücksichtigen die gestalterischen Anforderungen an die Bauten und Anlagen und dienen als Grundlage für die Reklamekonzepte der einzelnen Baubereiche bzw. Liegenschaften.

4.5 Erschliessung und Parkierung

Zu- und Wegfahrten (Art. 24)

Die Erschliessung der Überbauung erfolgt an zwei Stellen über die Zollstrasse. Für den Teilbereich Zollstrasse West im Baubereich 1 im Abschnitt B und für den Teilbereich Zollstrasse Ost im Baubereich 2 in den Abschnitten D oder E (vgl. Abb. 24). Das Betriebskonzept der Zollstrasse wird an die neuen Gegebenheiten angepasst (Anlieferung, Vorfahrten etc.).

Induziertes Verkehrsaufkommen

Mit der Schliessung der Zollstrasse im Bereich Sihlquai wird der Abschnitt Hafnerstrasse–Radgasse nahezu verkehrsfrei. Der Verkehr aus der Überbauung Zollstrasse wird wie folgt abgeschätzt:

Das Richtkonzept weist insgesamt 118 Parkplätze in den beiden Tiefgaragen (Zollstrasse Ost und West) aus. Es wird von etwa 12 Besucherparkplätzen ausgegangen. Die restlichen 106 Parkplätze sind Anwohner- und Angestelltenparkplätze sowie SBB-Betriebsparkplätze. Bei täglich 2.5 Fahrten pro Anwohner-/Angestellten-/Betriebsparkplatz und bis zu täglich 10 Fahrten pro Besucherparkplatz ergibt sich ein Verkehrsaufkommen für die Zollstrasse von rund 400 Fahrten pro Tag. Davon entfallen rund 1/5 auf die Zollstrasse West und der Rest auf die Zollstrasse Ost. Zum heutigen Zeitpunkt sind 132 SBB-Betriebsparkplätze vorhanden. Bei täglich 2.5 Fahrten pro Betriebsparkplatz ergibt sich heute ein Verkehrsaufkommen von 330 Fahrten pro Tag. Mit der Überbauung entsteht folglich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von knapp 100 Fahrten pro Tag. Diese Verkehrsmengen werden als gering beurteilt, so dass auf weitergehende Überlegungen bezüglich Zu- und Wegfahrtswege sowie Spitzenstundewerte verzichtet wird.

Anlieferung (Art. 25)

Für die Anlieferung wird je Teilareal Zollstrasse West und Ost ein Anlieferungskonzept erstellt, welches mit dem ersten Baugesuch eingereicht wird. Der Anlieferungsverkehr und die Vorfahrt werden grundsätzlich auf Privatgrund vorgesehen. Der öffentliche Freiraum dient den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie dem Aufenthalt. Die Anlieferung und die Vorfahrt zu den einzelnen Gebäuden werden sich dem unterordnen.

Auf dem Louis-Favre-Platz und der Gleisterrasse sind markierte Anlieferungsflächen nicht gestattet. Grundsätzlich sollen der Louis-Favre-Platz und die Gleisterrasse möglichst frei von Anlieferung und Vorfahrt sein.

Parkierung (Art. 26)

Gemäss Gestaltungsplan ist die revidierte Fassung der Parkplatzverordnung (PPV 2010; Gemeinderatsbeschluss vom 7. Juli 2010) massgeblich für die Parkierung. Diese erlaubt für autoarme Nutzungen auf Basis Art. 8 Abs. 5 PPV 2010 eine Reduktion der Anzahl nachzuweisender Abstellplätze.

Auf dem Areal befinden sich zurzeit 132 SBB-Betriebsparkplätze in oberirdischen Parkieranlagen. Gemäss Richtkonzept sind rund 118 Parkplätze in unterirdischen Parkieranlagen möglich (das Untergeschoss ist durch den S-Bahnhof Museumstrasse stark eingeschränkt). Diese Parkplätze werden teilweise als SBB-Betriebsparkplätze und als Pflichtparkplätze für die Bewohner, Nutzer und Besucher der neuen Gebäude genutzt.



Abb. 24: Erschliessungskonzept (Magenta: Zufahrten Parkieranlagen von der Zollstrasse her / Blau: Anlieferung)

Die Verteilung der Parkplätze auf die Nutzungen erfolgt im Rahmen der Baubewilligung auf Basis der PPV 2010 (Gemeinderatsbeschluss vom 7. Juli 2010). Aufgrund der hervorragenden Erschliessungsqualität wird eine autoarme Überbauung angestrebt. Die Anzahl der Pflichtparkplätze für die Überbauung soll mit einem noch zu erstellenden Mobilitätskonzept reduziert werden. Folgende wesentlichen Elemente sind im Mobilitätskonzept vorgesehen:

- Angebote und Infrastrukturen, die eine autounabhängige Mobilität fördern
- Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs für Bewohner und Beschäftigte
- Mobilitätsinformationen
- Vertragliche Regelung der Autofreiheit mit Wohnungsmietern
- Controllingmassnahmen
- Grundbucheintrag zur Sicherung der Einhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzepts

Die SBB-Betriebsparkplätze verteilen sich zukünftig auf die Areale Zollstrasse West und Ost.

Im Strasseraum werden die 21 bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze als Bestandteil des historischen Parkplatzkompromisses, wie auch die übrigen 32 öffentlichen (blauen) Parkplätze in vergleichbarem Umfang auch zukünftig entlang der Zollstrasse angeboten. Die Lage und Anzahl der einzelnen Bereiche wird im Rahmen der Neugestaltung Zollstrasse konkretisiert.

Abstellplätze für leichte Zweiräder sind gemäss PPV 2010 (Gemeinderatsbeschluss vom 7. Juli 2010) bereitzustellen.

Fuss- und Veloverkehr (Art. 28)

Mit der Überbauung Zollstrasse wird tagsüber eine durchgehende Fusswegverbindung vom Perron 18 entlang des Gleisfeldes bis zum Ankunftsort des geplanten Negrellistegs geschaffen. Die Fusswegverbindungen zwischen den Gebäuden, den Durchblicken, verbindet die Gleisterrasse und das Perron 18 mit der Zollstrasse und dem Quartier.

4.6 Umwelt

Lärm (Art. 29)

Das Gestaltungsplangebiet wird der Empfindlichkeitsstufe III gemäss der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) zugeordnet. Diese Zuordnung entspricht der Empfindlichkeitsstufe für Zentrumszonen gemäss Art. 3 Abs. 3 der Bau- und Zonenordnung. Der Gestaltungsplanperimeter ist eingezont und gilt umweltrechtlich als erschlossen. Gegenüber bestehenden Verkehrsanlagen (Strassen, Bahn) kommen die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss LSV zur Anwendung. Für neue lärmverursachende Anlagen (Parkierung, Lüftung) gelten die Planungswerte (PW).

Das städtebauliche Richtkonzept und der im Gestaltungsplan festgelegte Wohnanteil sind mit der Anordnung der Gebäudekörper und der Wohnungsgrundrisse sowie mit gestalterischen Lärmschutzmassnahmen grundsätzlich gesetzeskonform realisierbar. Für die konkreten Bauprojekte ist die Einhaltung der massgebenden Grenzwerte im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mit einem Lärmgutachten zu belegen. Für die Beurteilung sind die dannzumal aktuellen Lärmbelastungen aus dem Emissionskataster der SBB bzw. dem Strassenlärminformationssystem des Kantons zu verwenden (www.laerm.zh.ch/laerminfo). Zukünftige Verkehrsberuhigungsmassnahmen an der Langstrasse werden in diesen Kataster berücksichtigt. Für die gestalterischen Lärmschutzmassnahmen wie Balkone, Loggias, Erker und Atrien sind sowohl bezüglich Ausgestaltung als auch Wirkung die Vorgaben der Fachstelle Lärmschutz zu beachten.

Aufgrund der heutigen Lärmbelastungen wird das Richtprojekt folgendermassen beurteilt:

Strassenlärm

Für Räume in Betrieben gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB höhere Planungs- und Immissionsgrenzwerte. Die Nachtwerte sind nicht massgebend. Beim Strassenverkehrslärm können die Anforderungen für Betriebsräume überall eingehalten werden.

Für lärmempfindliche Wohnräume werden im Baubereich 1, Abschnitt A an der Fassade entlang der Langstrasse sowie im Eckbereich Zollstrasse / Langstrasse die IGW tags ohne Massnahmen um ca. 1 dB überschritten. Nachts werden die IGW an den Fassaden entlang der Langstrasse und Zollstrasse (A3 bis A7 Erdgeschoss bis 6. Obergeschoss, siehe Abb. 25) um 1 bis 7 dB überschritten. Entlang der Langstrasse können deshalb keine Lüftungsfenster für lärmempfindliche Wohnräume angeordnet werden.

Entlang der Zollstrasse können im Abschnitt A des Baubereichs 1 ab dem dritten Obergeschoss bei den Fenstern A6 bis A7 die IGW mit Loggien bzw. Balkonen mit schalldichter Brüstung und absorbierender Untersicht eingehalten werden. Für das ganze erste und zweite Obergeschoss sowie die Fenster A4 bis A5 auf allen Geschossen genügen solche Lärmschutzloggien bzw. -balkone nicht um die IGW einzuhalten (Situierung A4 bis A7 siehe Abb. 25).

- Anordnung der weniger lärmempfindlichen betrieblichen Nutzungen entlang der Langstrasse und der Zollstrasse
- Anordnung der lärmunempfindlichen Wohnräume (Küchen ohne Wohnanteil, Sanitärräume, kleine Abstellräume) an den lärmexponierten Fassaden
- Durchgehende Wohn-/Esszimmer mit lärmabgewandter Lüftung
- Belüftung der lärmempfindlichen Räume über Atrien (Innenhöfe)
- Entlang der Zollstrasse sind Erkerlösungen denkbar, sofern sie eine genügende Wirkung erreichen.

Bahnlärm

Bezüglich des Eisenbahnlärms werden die IGW tags überall eingehalten. Nachts werden die IGW für Wohnnutzungen an den bahnseitigen Fassaden ohne Massnahmen um bis zu 4 dB überschritten. Mit den vorgesehenen Nutzungen (betriebliche Nutzung in den Erdgeschossen) und entsprechenden Lärmschutzmassnahmen (lärmreduzierende Loggien oder Balkone) können die IGW auf der Gleisseite auch nachts überall eingehalten werden.

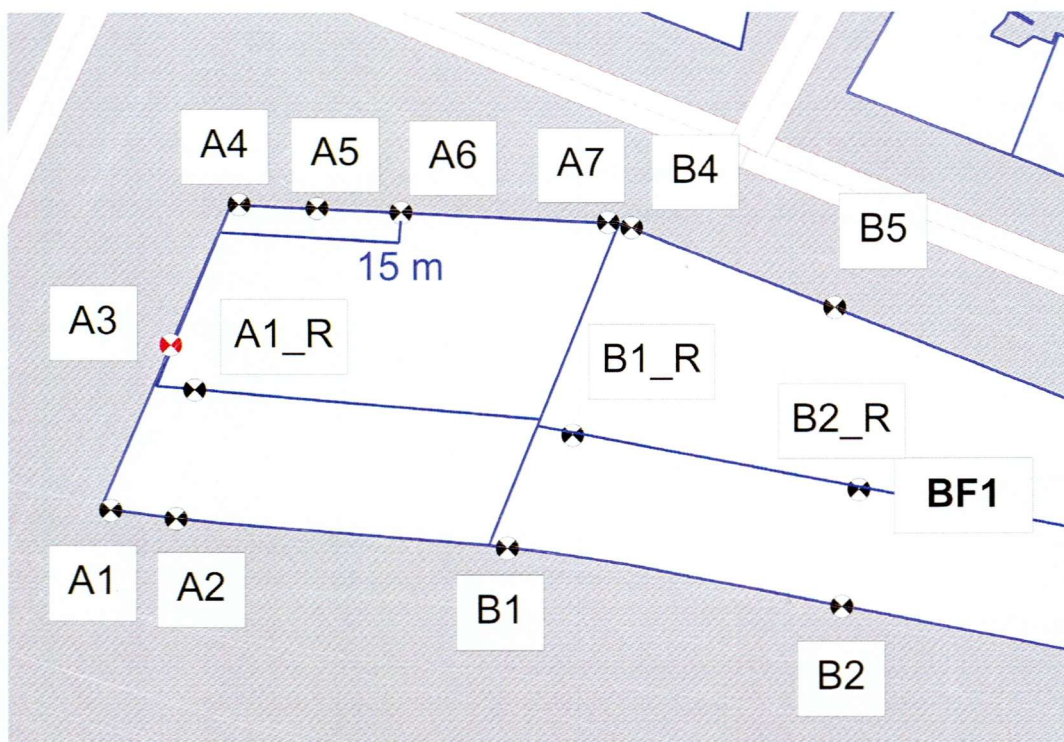


Abb. 25: Messpunkte Lärm im Baubereich 1 (Zollstrasse West)

Energie (Art. 30)

Bei der Überbauung Zollstrasse wird eine ökologische und energieeffiziente Bauweise angestrebt, die in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft steht. Bei der Reduktion des nicht erneuerbaren Primärenergiebedarfs werden dabei die folgenden Prioritäten gesetzt:

- Reduktion des Energiebedarfs durch optimalen winterlichen und sommerlichen Wärmeschutz der Gebäudehülle
- Maximale Nutzung der lokal verfügbaren erneuerbaren Energiequellen (Grundwasser, Sonne)

Das Gestaltungsplangebiet ist nicht durch Fernwärme erschlossen. Es soll jedoch mit Fernwärme erschlossen werden, sofern im relevanten Planungszeitpunkt Fernwärme zur Verfügung steht. Das Grundwasser wird energetisch genutzt, sofern dies technisch möglich sowie wirtschaftlich zumutbar ist.

Die Nutzbarmachung für Solarenergieanlagen auf den Dächern wird durch bauliche Vorkehrungen sichergestellt. Angestrebt wird, mindestens 50 % der Dachfläche für Solarenergiegewinnungselemente (Photovoltaik oder Solarkollektoren) nutzbar zu machen. Die Photovoltaikanlagen lassen sich dabei hervorragend mit der Dachbegrünung als ökologische Ausgleichsfläche kombinieren. Einerseits wird die Begrünung durch die schräggestellten Photovoltaikelemente beschattet und wächst dadurch dichter, und andererseits wird der Wirkungsgrad der Solaranlage infolge tieferer Dachtemperaturen messbar erhöht.

Ökologischer Ausgleich (Art. 31)

Das Gestaltungsplangebiet ist Bestandteil des SBB-Areals, das 1994 auf der Grundlage eines ökologischen Bewertungs- und Ausgleichsmodells beurteilt wurde. Projekte auf diesem Areal müssen gewisse Anforderungen im Rahmen des ökologischen Ausgleichs erfüllen, die im Modell von 1994 formuliert sind. Diese Anforderungen beinhalten einerseits einen Werteersatz in Form von Ersatzflächen, andererseits einen Ersatz von Lebensraumstrukturen für die definierten Zielarten Mauereidechse, blauflügelige Sandschrecke und verschiedene Wildbienen.

Beurteilung

Im Rahmen der Erfolgskontrolle von 2004 (entspricht dem Referenzwert) gelten für das betroffene Areal folgende Ausgangswerte:

Zollstrasse West:

- 4.3 Wertepunkte
- Keine Strukturpunkte

Zollstrasse Ost:

- 17.8 Wertepunkte
- 3 Sandschrecken-Strukturpunkte

Ersatzflächenpotenzial Perimeter Zollstrasse

- Mindestens 60 % aller erstellten horizontalen Dachflächen werden ökologisch hochwertig begrünt. Solarkollektoren oder Photovoltaikanlagen werden als schräggestellte Elemente der Dachlandschaft geplant und zwingend mit Dachbegrünungen kombiniert.

- Mindestens 30 % des Zauns zum Gleisfeld wird mit geeigneten Kletterpflanzen begrünt. Die bahnbetrieblichen Sicherheitsanforderungen an den Zaun müssen dabei erfüllt werden.
- Die bodenebenen Flächen ausserhalb der Platzbereiche werden wenn möglich als ökologische Ersatzflächen reserviert. Der Übergangstreifen zwischen Publikumsweg und Gleisfeld (Sicherheitszaun) ist Bestandteil der ökologischen Ersatzmassnahmen für Eidechsen.

Um eine möglichst ausgeglichene Punktebilanz zu erreichen, wird konsequent auf grossflächige Dachbegrünungen (auch in Kombination mit Solarkollektoren oder Photovoltaikanlagen) gesetzt. Auf der Gleisterrasse im Teilareal Zollstrasse Ost sind Bäume einheimischer Arten (z.B. Birke, Vogelbeere) vorgesehen. Zudem ist auf der Gleisterrasse ein Kiesstreifen mit Sitzbänken denkbar. Die Sitzbänke ermöglichen einen Unterschlupf für Mauereidechsen. Der Zaun entlang des Gleisfeldes, vom Perron 18 bis zum Negrellisteg, wird teilweise begrünt und durch einen Kiesstreifen begleitet. Dadurch wird eine ökologische Vernetzung von der Horizontalen in die Vertikale ermöglicht. Die Begrünung des Zauns ist so auszugestalten, dass keine Unterhaltsarbeiten auf der Gleisseite notwendig werden.

An der Bahnlinie sind aus Sicherheitsgründen Sträucher und Bäume zu wählen, die bei einem allfälligen Umstürzen mit maximaler Wuchshöhe das Schotterbett der Bahn nicht erreichen. Dies ist sichergestellt, wenn ab Schotterbett in der Ebene ein Winkel von 45° eingehalten wird.

Im Teilareal Zollstrasse West ist eine Natursteinmauer (Gabbion) entlang der Interessenslinie der SBB Infrastruktur vorgesehen. Diese Natursteinmauer wird, wenn räumlich möglich, von einer Kiesfläche begleitet. Auf der Gleisterrasse der Zollstrasse West sind flächige Kiesinseln denkbar.



Abb. 26: Potenzielle ökologische Ersatzflächen im Richtkonzept agps / Atelier Girot

Die Ersatzflächen liegen hauptsächlich im Übergang zum Gleisfeld und ermöglichen dadurch die ökologische Vernetzung. Wo möglich werden Ersatzstrukturen für die Zielarten Mauereidechse und Wildbienen erstellt. Mit den ökologischen Ausgleichsflächen wird ausserdem der Wärmeinseleffekt reduziert. Das Erreichen der vollen Punktzahl ist bei innerstädtischen Gebieten eine Herausforderung. In der weiteren Planung werden die Massnahmen konkretisiert.

Grundwasser

Gemäss Gewässerschutzkarte liegt das gesamte Gestaltungsplangebiet im Gewässerschutzbereich A_u. Der östliche Teil des Baubereiches 4 liegt zudem noch im Gewässerschutzbereich A_o. Der Gewässerschutzbereich A_u umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. Der Gewässerschutzbereich A_o umfasst das oberirdische Gewässer und dessen Uferbereiche.

Tiefbauten oberhalb des höchsten Grundwasserspiegels (HW) benötigen keine wasserrechtliche Bewilligung. Tiefbauten bis zum langjährigen Mittelwasserspiegel (MW) sind in der Regel mit wasserrechtlicher Bewilligung erlaubt. Gemäss Broschüre «Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutz-zonen» vom Juni 2003 können in Ausnahmefällen Vertiefungen (Fundamentverstärkungen, Lift- und Pumpenschächte, etc.) ohne Tiefeneinschränkung unter den Mittelwasserspiegel bewilligt werden.

Der Mittelwasserspiegel (MW) liegt im Baubereich 1 auf ca. 399.90 m.ü.M, im Baubereich 2 auf ca. 400.60 m.ü.M. und in den Baubereichen 3 und 4 auf ca. 401.00 m.ü.M. Wie das Richtprojekt zeigt, sind die Höhen des Mittelwasserspiegels in den Baubereichen 1 und 4 unproblematisch. In den Baubereichen 2 und 3 liegt das Richtprojekt leicht unter dem Mittelwasserspiegel. Darauf ist bei der weiteren Projektentwicklung der Unterbauten zu achten.

Hochwasserschutz (Art. 32)

Der Perimeter des Gestaltungsplans Zollstrasse liegt gemäss Naturgefahrenkarte Hochwasser des Kantons Zürich in einem Gebiet mit Restgefährdung bzw. mit einem kleinen Teil in einem Gebiet mit geringer Gefährdung und gilt damit als sogenannter Hinweisbereich. In solchen Gebieten werden die Grundeigentümerinnen und -eigentümer von der Gemeinde über die bestehende Gefährdung informiert. Es ist sodann Sache der Grundeigentümerschaft die allenfalls notwendigen Schutzmassnahmen im Rahmen eines Bau- oder Nutzungsänderungsvorhabens zu treffen. Auf diesen Umstand wird in den Vorschriften des Gestaltungsplans Zollstrasse aufmerksam gemacht. Die Grundeigentümerschaft wird zudem im Baubewilligungsverfahren darüber informiert.

Geprüft wurde zudem, ob bereits im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens geeignete Schutzmassnahmen angeordnet werden sollen, soweit dies stufengerecht ist. Da der Gestaltungsplan Zollstrasse erst auf einem städtebaulichen Konzept beruht und somit die effektive Ausgestaltung der einzelnen Baukörper sowie deren Nutzung im Zeitpunkt der Festsetzung des Gestaltungsplans noch nicht feststehen, ist das Vorsehen konkreter baulicher Massnahmen verfrüht, zumal das Gebiet durch Hochwasser nur gering gefährdet ist.

Besteht die Absicht, im Gestaltungsplangebiet besonders sensible Nutzungen einzurichten, bei denen durch eine Naturgefahr besonders viele Personen gefährdet wären oder sehr hohe Sach- oder andere Folgeschäden auftreten könnten, soll den Baubewilligungsbehörden die Möglichkeit gegeben werden, besondere Schutzmassnahmen zu verlangen. Hierfür wird mit den Gestaltungsplanvorschriften die notwendige gesetzliche Grundlage geschaffen.

Als besonders sensible Objekte gelten:

- Gebäude und Anlagen, in denen sich besonders viele Personen aufhalten, die schwer zu evakuieren sind (wie Spitäler, Heime, Schulen) oder die besonderen Risiken ausgesetzt sind (z.B. Campingplätze);
- Gebäude und Anlagen, an denen bereits geringe Einwirkungen grosse Schäden zur Folge haben (wie Schalt- und Telefonzentralen, Steuerungs- und Computeranlagen, Trinkwasserversorgungen, Kläranlagen);
- Gebäude und Anlagen, an denen grosse Folgeschäden auftreten können (wie Deponien, Lagereinrichtungen oder Produktionsstätten mit Beständen an gefährlichen Stoffen).

Entwässerung (Art. 33)

Im Generellen Kanalisationsprojekt (GKP, abgeschlossen im Juni 1991 im hier massgebenden Geltungsbereich) ist für das Gestaltungsplangebiet eine konsequente Entwässerung im Trennsystem mit Regenwasserversickerung vorgegeben. Diese umfasst nicht nur das unver- schmutzte Regenwasser in unterirdischen Versickerungsanlagen, sondern explizit auch eine Versickerung des gering verschmutzten Abwassers über eine belebte Bodenpassage. Gemäss der Versickerungskarte der Stadt Zürich ist im gesamten Gestaltungsplangebiet von einer sehr guten Versickerungseignung auszugehen. Relevante Versickerungseinschränkungen wie Industrie- und Gewerbeazonen oder belastete Standorte sind keine aufgeführt.

Dies bedeutet für das Gestaltungsplangebiet: Nicht begehbare Dächer werden grundsätzlich begrünt und mit einer angemessenen Retentionsmöglichkeit ausgebildet. Das von begrüntem Dachflächen anfallende Regenabwasser kann unter Einhaltung der Auflagen von ERZ und dem AWEL in unterirdischen Anlagen zur Versickerung gebracht werden. Wenig verschmutztes Regenabwasser von Plätzen, Fuss- und wenig belasteten Verkehrswegen ist über eine belebte Bodenpassage oder in einer Versickerungsanlage zu versickern.

Regenwasser, welches nicht versickert werden darf, sowie Schmutzabwasser ist im Sinne von Art. 7 des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 und nach Massgabe des Generellen Kanalisationsprojektes abzuleiten.

Wo eine Versickerung aufgrund von Nutzungskonflikten mit der Oberflächengestaltung und der Ausnutzung nicht möglich sein sollte, stehen Alternativen wie Versickerungsanlagen im Baulinienbereich, auf öffentlichen Strassenflächen oder eine private Regenabwasserleitung zur Sihl zur Diskussion.

In der weiteren Planung sind für die beiden Teilareale West und Ost die für die Versickerung notwendigen Flächen frühzeitig mit je einem Entwässerungskonzept auszuscheiden und bei der Aussenraumgestaltung entsprechend zu berücksichtigen. Ein solches Entwässerungskonzept liefert Antworten auf die nachfolgenden Fragestellungen und beschreibt den Umgang mit der Problematik der Regenabwasserentsorgung:

- Welche Arten von Abwasser fallen wo und in welchen Mengen an (Schmutzabwasser, nicht oder wenig verschmutztes Regenabwasser, stark verschmutztes Regenabwasser usw.)?
- Wie sind die Flächen, von denen das Abwasser stammt, beschaffen und wie werden sie genutzt?
- Auf welche Art wird das Abwasser entsorgt (Art der Versickerung, allenfalls Art der Vorbehandlung, Ableitung)?

Grundlage für das Entwässerungskonzept bilden Art. 7 GSchG, die VSA-Richtlinie Regenwasserentsorgung von 2002, die Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung des AWEL von 2006 und allenfalls weitere projektspezifische Auflagen. Das Entwässerungskonzept ist durch ERZ Entwässerung genehmigen zu lassen.

Werkleitungen

Die Überbauung Zollstrasse wird an die Werkleitungen in der Zollstrasse angeschlossen. Die notwendigen Werkleitungen sind in der Zollstrasse vorhanden. Ein Lichtwellenleiterkabel von ERZ Entwässerung ist vermutlich im Zuge des Bauvorhabens im Abschnitt Sihlpost bis Röntgenstrasse zu verlegen. Das Teilareal Zollstrasse West wird von einer Fernwärmeleitung unterquert.

Östlich der SBB-Unterführung verläuft parallel zur Langstrasse ein begehbare Mischabwasserkanal NW 2500 mm. Die Distanz zum Baubereich 1 beträgt ca. 2 m. Der Mischabwasserkanal ist ausreichend zu schützen und darf nicht überstellt werden. Als Voraussetzung für eine Baufreigabe werden durch ERZ Entwässerung im Zuge des Baubewilligungsverfahrens ein statischer Nachweis und ein Explosionsrisikonachweis der Bauherrschaft verlangt, welche die Risiken des Gebäudes auf den Kanal (Betriebszustand und Bauzustände) sowie durch eine allfällige Explosion im Kanalnetz auf das Gebäude dokumentieren. Bei einer Explosion des Kanals darf es zu keinen relevanten Schädigungen an der Tragkonstruktion des Gebäudes oder dessen Fassade kommen. Allfällige als Resultat der Risikoanalyse aufgezeigte Massnahmen zur Risikobegrenzung sind zulasten des Gestaltungsplans zu realisieren.

Die mit dem Gestaltungsplan geplanten neuen Bäume stellen für die Abwasserkanalisation ein relevantes Risiko dar (Wurzeleinwuchs). Im Zuge der Realisierung der Bauvorhaben im Gestaltungsplangebiet und zu dessen Lasten müssen allenfalls nachträgliche Schutzmassnahmen für die Kanalisation vorgesehen werden (Wurzelschutzfolien).

Altlasten

Das Gestaltungsplangebiet ist gemäss Altlastenkataster der SBB (vgl. Abb. 27) zwar belastet, jedoch nicht sanierungs- und überwachungsbedürftig. Dies bedeutet, dass das Aushubmaterial fachgerecht zu entsorgen ist.

Technische Risiken

Das Gestaltungsplanareal ist durch den Bahnbetrieb teilweise durch nicht-ionisierende Strahlung (NIS) > 1 Mikrottesla, gemessen während 24 h, belastet. Die Werte erreichen im Bereich Zollstrasse West unter Berücksichtigung des in Zukunft zunehmenden Zugverkehrs voraussichtlich bis gegen 3 Mikrottesla, im Bereich Zollstrasse Ost bis knapp über 2 Mikrottesla.

Da das Areal bereits eingezont ist, ist die Bebauung mit gemischt genutzten Gebäuden (Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe) aus baurechtlicher Perspektive uneingeschränkt möglich. Die SBB prüft dennoch bauliche Massnahmen, um die Strahlung auf 1 Mikrottesla zu reduzieren.

Störfallrisiken

Im Kurzbericht der SBB-Strecken des Kantons Zürich vom 2. Juli 1993 wurde das Streckensegment S901 (Hauptbahnhof Zürich) als unkritisch beurteilt, weil keinerlei Gefahrstoffe transportiert werden. Das BAV hat dies mit Verfügung vom 5. August 2005 bestätigt. Da auch in Zukunft auf diesem Segment keine gefährlichen Güter transportiert werden, gilt diese Beurteilung weiterhin. Die Anforderungen der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang risikorelevanter Bahnanlagen» von ARE, BAFU und BAV sind erfüllt.

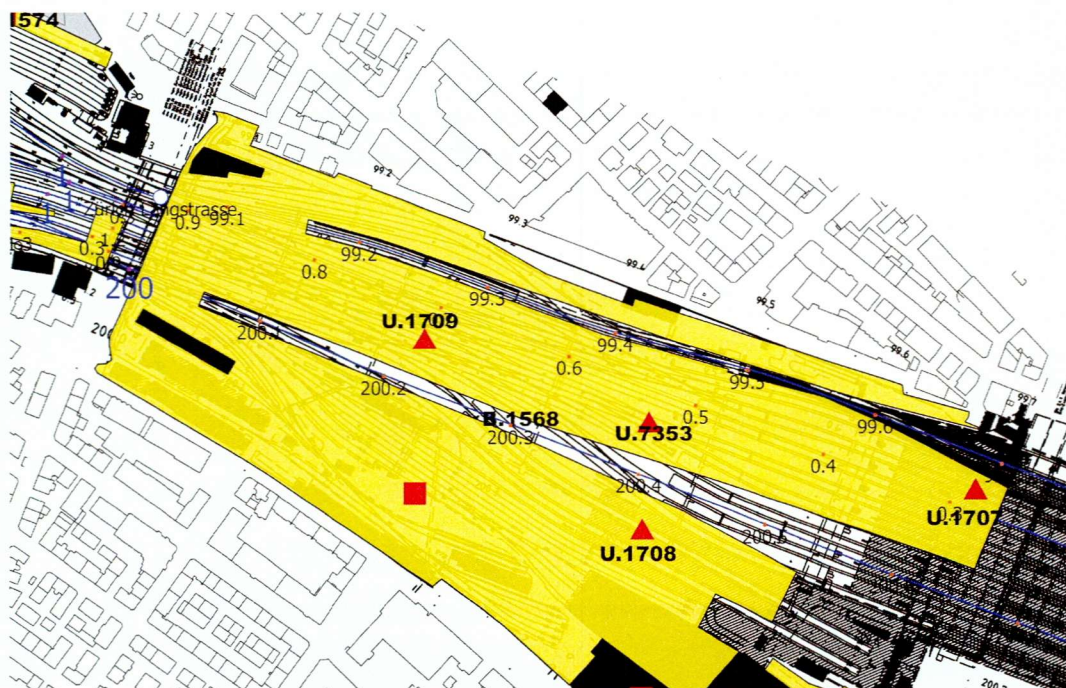


Abb. 27: Altlastenkataster der SBB (Auszug vom 02.10.2008). Altlastenflächen: ■ Betriebsstandort, ▲ Unfallstandort

5 Nachhaltigkeit

Im Sinne einer ganzheitlichen Nachhaltigkeitsbetrachtung gemäss der Empfehlung SIA 112/1 haben sich die SBB Immobilien hohe Ziele in den Bereichen ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit gesetzt. Genannt und detailliert ausgeführt sind die Ziele bereits in den vorgängigen Kapiteln. Zum besseren Verständnis werden nachstehend die Zusammenhänge zwischen den Einzelzielen für ein umfassendes Zielverständnis der Nachhaltigkeit in der Überbauung Zollstrasse dargelegt.

Soziale Nachhaltigkeit

Der Standort Zollstrasse befindet sich im Herzen von Zürich und grenzt an Gebiete mit einer vielfältigen, durchmischten Bevölkerungsstruktur.

Für das Areal ist ebenfalls eine breite Nutzungsmischung aus Wohnen für verschiedene Bevölkerungsgruppen, Retail, Gastronomie, Dienstleistung und sonstigem Gewerbe vorgesehen. Die publikumsorientierten Nutzungen haben dabei einen Mindestanteil von 50 % aller Flächen des Erdgeschosses (exkl. Flächen für Velo- und Kinderwagenabstellplätze und der Erschliessung) einzuhalten. Räume für Kinderbetreuungsangebote sind bei Bedarf vorzusehen.

Die Erschliessung des Areals mittels öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr ist bereits heute sehr gut. Durch den Negrellisteg über das Gleisfeld wird das Wegnetz für Fussgänger und Velos weiter ausgebaut. Für den motorisierten Individualverkehr wird die Zollstrasse Bestandteil der Tempo-30-Zone und die Durchfahrt von der Langstrasse wird verunmöglicht. Die Verkehrsberuhigung hat positive Auswirkungen auf die Wohnqualität in der Siedlung und im umliegenden Quartier. Die Sicherheit der Verkehrsführung wird gewährleistet: Das Areal wird durch einen Sicherheitszaun vom Gleisfeld getrennt und die Fussgängerverbindung vom Perron 18 zum Louis-Favre-Platz kann mit einem Nachtabschluss geschlossen werden. Das Richtkonzept wurde von der Projektgruppe Lares (gender- und alltagsgerechtes Bauen und Planen) geprüft.

Der Baubereich 1 (Zollstrasse West) soll an einen gemeinnützigen Wohnbauträger verkauft werden, um auf dem Areal Wohnungen in unterschiedlichen Preissegmenten anbieten zu können und die Durchmischung der Bevölkerung zu fördern. Die gemeinschaftlichen Einrichtungen, wie bspw. der geplante Gemeinschaftsraum der Genossenschaft, der auch für das Quartier zur Verfügung steht, und die hochwertig gestalteten öffentlichen Freiräume (insbesondere Louis-Favre-Platz und Gleisterrasse) mit Quartieranbindung zielen auf eine Verbesserung der sozialen Kontakte und ein lebendiges gemeinschaftliches Zusammenleben im öffentlichen Raum. Gleichzeitig soll damit die Vernetzung und Begegnung mit BewohnerInnen aus dem Quartier gestärkt werden.

Die Lärmbelastung in der Siedlung erfolgt einerseits durch die Gleisanlagen, andererseits durch den Strassenverkehr von der Zoll- und Langstrasse. Durch die Anordnung von Gewerbeflächen in den Erdgeschossen, die Zurücksetzung der Wohngeschosse sowie architektonische Massnahmen wird der Schallschutz für die spezifischen Nutzungen auf dem Areal gewährleistet.

Zur Sicherstellung der architektonischen Qualitäten werden für das Areal Zollstrasse Wettbewerbe unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitskriterien durchgeführt.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Mit der Bebauung eines innerstädtischen, gut erschlossenen Areals wird ein wichtiger Beitrag zum haushälterischen Umgang mit dem Boden geleistet.

Durch eine hohe architektonische Qualität der Gebäude soll an der Zollstrasse Raum entstehen, der auch zukünftig veränderten Nutzungen gerecht werden kann. Entsprechende Anforderungen werden im Rahmen der Architekturwettbewerbe formuliert. Der Materialisierung und den Lebenszykluskosten der Gebäude wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Der für verschiedene Nutzergruppen attraktive Standort wird durch den Gestaltungsplan aufgewertet. Die Aufwertung erfolgt durch die Erweiterung der Grundversorgung, die publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen und das Angebot an neuen öffentlichen Freiflächen auch für das angrenzende Quartier.

Ökologische Nachhaltigkeit

In Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit wird durch die SBB Immobilien in dieser Überbauung ein Niveau angestrebt, welches im Einklang mit den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft steht.

Die vorbildliche Erschliessung des Areals mittels ÖV und Langsamverkehr regt die Bewohner und Arbeitnehmer auf dem Areal zu emissionsarmer bzw. -freier Mobilität an. Durch weitergehende Massnahmen (Mobiliätskonzept) wird autoarmes Wohnen in der Siedlung angestrebt und unterstützt. Die Auswirkungen der Siedlung im Bereich Verkehr entsprechen den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft und sorgen für eine hohe Lebensqualität der Bewohner.

Im Bereich der NIS-Belastung prüft die SBB Massnahmen, um die zukünftig erwartete Belastung deutlich zu reduzieren. Die baurechtlichen Anforderungen würden damit nicht nur erfüllt, sondern übertroffen. Die Störfallrisiken durch die Nähe zu den Gleisanlagen werden auf dem Areal als unkritisch beurteilt.

Zur Verbesserung des Mikroklimas und der Durchlüftung des Quartiers sowie dem Erhalt von für die Biodiversität wichtigen Grünflächen werden ökologische Ausgleichsflächen und Öffnungen zum Gleisraum vorgesehen. Die ebenerdig oder in Kombination mit der Solarnutzung auf Dachflächen angesiedelten ökologischen Ausgleichsflächen reduzieren so den in dicht bebauten städtischen Gebieten auftretenden Wärmeinseleffekt.

Die begrünten Dachflächen sollen gleichzeitig der Retention von Meteorwasser dienen. Die Entwässerung erfolgt konsequent im Trennsystem, welches unverschmutztes Meteorwasser und gering verschmutztes Abwasser über entsprechende Systeme versickert.

Die lokal verfügbaren und erneuerbaren Energiequellen werden maximal genutzt, sofern dies technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. In Frage kommen unter anderem Grundwasser und Solarenergie als Energiequellen.

Die Gebäude werden die Energiekennwerte von Minergie-P-ECO einhalten und damit den Zielsetzungen von 2000-Watt-Gesellschaftskonformen Gebäuden entsprechen.

6 Mitwirkungsverfahren

6.1 Mitwirkung

Die SBB sind bestrebt, eine transparente Planung unter Einbezug der Anspruchsgruppen durchzuführen. Am 29. November 2010 wurde deshalb das «Forum Zollstrasse» durchgeführt, eine Veranstaltung zu der QuartierbewohnerInnen, VertreterInnen von Vereinen und Parteien sowie Interessierte eingeladen waren. Die Teilnehmenden haben an diesem Anlass Empfehlungen für das Programm des Studienauftrags Städtebau (siehe Kapitel 3.2) erarbeitet, die soweit mit den Zielen der SBB und den städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen der Stadt Zürich vereinbar, in das Programm eingeflossen sind. Im Beurteilungsgremium des Studienauftrags waren neben VertreterInnen der SBB, der Stadt Zürich sowie FachexpertInnen auch zwei Bewohner des Quartiers vertreten.

Am 22. Juni 2011 bot die SBB mit dem «Echoraum Zollstrasse» allen Interessierten nochmals eine Plattform, um zur aktuellen Planung Stellung zu nehmen. Das im Rahmen des Studienauftrags entwickelte städtebauliche Konzept wurde dabei einem breiten Kreis präsentiert. Die rund 50 Teilnehmenden begrüßten das vorliegende Konzept mehrheitlich und anerkannten, dass die Bebauung verteilt auf vier Baubereiche mit insgesamt acht Gebäude kein Fremdkörper bildet, sondern sich mit dem bestehenden Quartier verbindet.

Im Anschluss an den «Echoraum Zollstrasse» erfolgte die Konzeptbereinigung. Parallel dazu wurde der Entwurf des Gestaltungsplans Zollstrasse in Angriff genommen.

Im Gestaltungsplanverfahren erfolgt die Mitwirkung der Bevölkerung und Planungsträger im Rahmen der öffentlichen Auflage. Zeitgleich wurde die Bewilligungsbehörde (Kanton) unter der Federführung des Amts für Raumentwicklung (ARE) zur Stellungnahme eingeladen.

6.2 Öffentliche Auflage

Mit der Publikation im kantonalen Amtsblatt vom 4. Juli 2012 startete die 60-tägige öffentliche Auflage. Während dieser Zeit konnten die Unterlagen im Amtshaus IV eingesehen werden und die Bevölkerung konnte sich dazu äussern. Zum Gestaltungsplan sind fünf Einwendungen eingegangen. Diese sind, soweit sie nicht berücksichtigt werden konnten, im separaten Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen behandelt.

6.3 Vorprüfung durch den Kanton

Zeitgleich mit dem Start der öffentlichen Auflage wurden die Unterlagen bei der Baudirektion zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Unter der Federführung des Amtes für Raumentwicklung (ARE) wurden die kantonalen Amtsstellen eingeladen, sich zu den vorliegenden Planunterlagen zu äussern. Die Baudirektion erachtet im Vorprüfungsbericht vom 17. September 2012, unter Vorbehalt einiger Hinweise, den Gestaltungsplan als rechtmässig, zweckmässig und angemessen. Vorbehalte brachte der Kanton insbesondere bezüglich des Lärmschutzes an. Die Vorschriften wurden aufgrund einer Bereinigung mit dem Kanton entsprechend angepasst.

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 20. August 2014

705.

Amt für Städtebau, Privater Gestaltungsplan «Zollstrasse», Zürich-Aussersihl, Kreis 5, Inkraftsetzung

IDG-Status: öffentlich

Mit Beschluss vom 8. Januar 2014 hat der Gemeinderat der Stadt Zürich dem privaten Gestaltungsplan «Zollstrasse» zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurden gemäss Rechtskraftbescheinigungen des Bezirksrats Zürich vom 2. April 2014 und des Baurekursgerichts des Kantons Zürich vom 8. April 2014 keine Rechtsmittel eingelegt.

Die Baudirektion des Kantons Zürich genehmigte den privaten Gestaltungsplan «Zollstrasse» am 17. Juli 2014 (Verfügung Nr. ARE/85/14). Der Gestaltungsplan kann damit in Kraft gesetzt werden. Die Baudirektion hat den Stadtrat zudem eingeladen, die Genehmigung öffentlich bekannt zu machen und den Gestaltungsplan in der amtlichen Vermessung nachführen zu lassen (§§ 6 lit. a und 89 PBG).

Auf Antrag des Vorstehers des Hochbaudepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Es wird davon Kenntnis genommen, dass die Baudirektion mit Verfügung Nr. ARE/85/14 den privaten Gestaltungsplan «Zollstrasse» genehmigt hat.
2. Der Gestaltungsplan wird auf den 15. September 2014 in Kraft gesetzt.
3. Die Dispositiv-Ziff. 1 und 2 dieses Beschlusses sind durch das Hochbaudepartement im städtischen Amtsblatt vom 10. September 2014 und im Amtsblatt des Kantons Zürich vom 12. September 2014 zu veröffentlichen.
4. Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Hochbaudepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Stadtkanzlei (Amtliche Sammlung), das Tiefbauamt, Geomatik und Vermessung, das Amt für Städtebau, das Amt für Baubewilligungen (1 unterzeichneter STRB) und die Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung, 8090 Zürich.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin