



VERFÜGUNG

vom 15. März 2007

**Zürich. Kantonaler Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsprüfung „PJZ –
Polizei- und Justizzentrum Zürich“**

Festsetzung (§ 2 PBG)

A. Ausgangslage

Die Kantonspolizei und die Organe der Strafverfolgung sind heute auf über 30 Standorte mit Schwergewicht auf dem Areal der ehemaligen Kaserne in der Stadt Zürich verteilt. Die vielen Standorte bedingen eine Vielzahl von Bewegungen der Mitarbeitenden und Akten Transporte zwischen den verschiedenen Arbeitsstandorten. Die Effizienz und die öffentliche Sicherheit werden dadurch beeinträchtigt. Zudem muss das provisorische Polizeigefängnis auf dem Kasernenareal ersetzt werden. Die Kapazitäten für die Untersuchungs- und Sicherheitshaft müssen vergrössert werden. Im neuen Polizei- und Justizzentrum Zürich (PJZ) sollen die Kantonspolizei und die Strafverfolgungsorgane der Justiz zusammengeführt werden, was zu Synergien führen wird. Die effiziente Zusammenarbeit von Polizei und Justiz ist eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Kriminalitätsbekämpfung und dient der allgemeinen Sicherheit.

Am 7. Juli 2003 beschloss der Kantonsrat Zürich das Gesetz für ein Polizei- und Justizzentrum Zürich (PJZG, LS 551.4). Dieses wurde in der Volksabstimmung vom 30. November 2003 gutgeheissen. Der Regierungsrat setzte das Gesetz mit RRB Nr. 252/2004 auf den 1. April 2004 in Kraft.

Im PJZ sollen die zentralen Abteilungen der Kantonspolizei und der Strafverfolgungsbehörden, polizeiliche Ausbildungseinrichtungen, das Polizeigefängnis und ein zweites Bezirksgefängnis für Zürich zusammengefasst werden. Gemäss Kaufvertrag vom 25. Oktober 2002 mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erfolgt der Besitzesantritt für das Güterbahnhofareal in zwei Schritten per 2007/2008 beziehungsweise 2012/2020. Für den Landerwerb und die PJZ-Bauten wurde mit dem Gesetz ein Rahmenkredit von

490 Mio. Franken gesprochen. Die für spätere Erweiterungen des PJZ vorgesehenen Arealteile sollen aus dem Finanzvermögen bebaut und vorübergehend für andere Nutzungen verwendet werden.

Im kantonalen Richtplan ist das Areal als Siedlungsgebiet mit der Überlagerung als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 7. Juli 2003 das Areal des Güterbahnhofs im kantonalen Richtplan (Teilrichtplan für öffentliche Bauten und Anlagen) als Standort für das PJZ bezeichnet.

Nach der rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich ist das Planungsgebiet der Industriezone zugeteilt. Die Räume des ehemaligen Güterbahnhofs werden derzeit für Lager- und Gewerberäume sowie für Büros genutzt.

Für die Realisierung des PJZ ist ein Gestaltungsplan erforderlich. Gemäss § 84 Abs. 2 PBG setzt die Baudirektion Gestaltungspläne fest für Bauten und Anlagen, welche im kantonalen oder in einem regionalen Richtplan enthalten sind.

Grundlage für den vorliegenden Gestaltungsplan war ein Masterplan, dessen Betrachtungsperimeter das eigentliche Güterbahnhofsareal, die Anstösserparzellen sowie die angrenzenden Stadträume umfasst. Mit dem Masterplan wurde die zukünftige städtebauliche Struktur des PJZ sowie des engeren Umfelds festgelegt. Grundlage für den Masterplan war ein aus einem Konkurrenzverfahren hervorgegangener städtebaulicher Entwurf des Architekturbüros Gigon/Guyer, Zürich. Der Masterplan ist für die Stadt und für den Kanton Leitlinie für die künftige Entwicklung der Bebauung zwischen Hardbrücke, Hardplatz, Hohlstrasse und Gleisfeld sowie für den Ausbau der Strassen und Plätze.

Die Bauten des Güterbahnhofs sind im Inventar der schutzwürdigen Bauten von kommunaler Bedeutung der Stadt Zürich enthalten. Das Bebauungskonzept des Masterplans beziehungsweise des Gestaltungsplans bedingt den Abbruch des Güterbahnhofs. Gemäss § 3 PJZG ist die Baudirektion für die Entlassung der Bauten des Güterbahnhofs aus dem Inventar der schutzwürdigen Bauten zuständig. Mit Verfügung der Baudirektion vom 4. Mai 2005 wurde der Güterbahnhof nicht unter kantonalrechtlichen Denkmalschutz gestellt und aus dem Inventar entlassen unter der Bedingung, dass eine rechtskräftige Baubewilligung erteilt wird. Auf einen Rekurs dagegen trat der Regierungsrat am 2. November 2005 nicht ein. Das Verwaltungsgericht wies eine Beschwerde gegen diesen Entscheid am 23. März 2006 vollumfänglich ab. Das Bundesgericht trat auf eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit Urteil vom 5. Oktober 2006 nicht ein. Gestützt auf die Ausführungen des

Bundesgerichts hat zusätzlich zur rein kantonrechtlichen Inventarentlassung eine Abbruchbewilligung mittels Verfügung im Sinn von Art. 5 VwVG in Verbindung mit Art. 2 ff. NHG zu erfolgen. Eine solche (bedingte) Abbruchbewilligung ist im Sinne des raumplanungsrechtlichen Koordinationsgebots mit der Festsetzung des Gestaltungsplans zu verknüpfen. Gemäss § 3 PJZG und § 84 Abs. 2 PBG ist hierfür die Baudirektion zuständig.

B. Inhalt des Gestaltungsplans

Der Gestaltungsplan regelt im wesentlichen die Lage der zwei Baubereiche für die Hochbauten des PJZ und des Strassenraums für die interne Erschliessung, den Bereich für Unter- und Überbauten, einen sogenannten Reservebereich, in dem auf künftige Entwicklungen in den südlich angrenzenden privaten Liegenschaften reagiert werden kann, sowie die Bereiche für die Zu- und Wegfahrt in Bezug auf das städtische Strassennetz. Ausserdem regelt er die Nutzweise der Baubereiche und die Zahl und Bewirtschaftung der Parkplätze.

C. Anhörung

Die Stadt Zürich nahm im Rahmen der Anhörung nach § 7 PBG mit Schreiben des Stadtrats vom 21. Juni 2006 Stellung zum Gestaltungsplanentwurf. Die Anträge zum Gestaltungsplan wurden soweit möglich berücksichtigt. Hinweise, welche das Bauprojekt betreffen, wurden zur Kenntnis genommen. Nicht berücksichtigte Anträge sind nachfolgend aufgeführt.

1. Anmerkungen zum Plan

Um einen gewissen Handlungsspielraum zu erhalten, wird beantragt, beim Baubereich II die Strasse nicht im Plan einzutragen, sondern nur textlich zu erwähnen.

Die Planlegende hält fest, dass es sich lediglich um eine schematische Lage-Anordnung dieser Unterteilung des Baubereichs II in mehrere Baufelder handelt.

Die Fusswegverbindung (im Plan blau bezeichnet) sei als Fuss- und Radweg violett zu bezeichnen.

Die Verbindung ab der rückwärtigen Erschliessungsstrasse über das SBB-Gleisfeld befindet sich vollständig ausserhalb des Perimeters des Gestaltungsplans, und sie steht auch inhaltlich in keinem direkten Zusammenhang mit diesem Vorhaben. Sie ist deshalb als Orientierungsinhalt eingetragen, weil sie später einmal an die rückwärtige Erschliessung anknüpfen soll. Im kommunalen Verkehrsrichtplan ist die Verbindung zudem nur als

Fusswegverbindung und nicht als Fuss- und Radwegverbindung vorgesehen. Mit dem Richtplaneintrag ist die Verbindung genügend gesichert.

Auch im Reservebereich sei die Fuss- und Radwegverbindung sicherzustellen. Um einen gewissen Handlungsspielraum zu erhalten, sei deshalb die Legende mit der Klammerbemerkung "ungefähre Lage" zu ergänzen.

Die Fuss- und Radwegverbindungen innerhalb des Perimeters werden grundsätzlich durch Art. 22 Abs. 2 sichergestellt. Mit der auf stadträtlichen Antrag hin vorgenommenen Rücknahme des Baubereichs I ist die Durchgängigkeit auch zwischen Hohlstrasse und interner Hauptachse gewährleistet.

2. Anmerkungen zu den Vorschriften

Zu Art. 7: Im Baubereich II ist Wohnen zulässig. Um eine qualitativ gute Wohnnutzung erreichen zu können, soll jedoch der Wohnanteil im gegebenen Fall 40% nicht unterschreiten.

Im Baubereich II sind gemäss PJZ-Gesetz während der Zeit, in der dieser Teil nicht für das PJZ benötigt wird, in erheblichem Mass Wohnnutzungen möglich. Allerdings ist es nicht möglich, in den Vorschriften zum Gestaltungsplan einen verbindlichen Wohnanteil festzulegen, da damit die spätere Nutzung dieses Bereichs für die Zwecke des PJZ erschwert oder sogar verunmöglicht würde.

In Art. 9 sei die Möglichkeit, später einmal den Baubereich I zu unterteilen, zu ermöglichen statt explizit auszuschliessen. Dadurch solle im gegebenen Fall der Baubereich I besser an die Stadtstruktur angebunden werden.

Die Unterteilung des Baubereichs I widerspräche dem Masterplan Gigon/Guyer, der bewusst eine Verschränkung der Baubereiche postuliert. Zudem ist eine Unterteilung – wie im Masterplan-Verfahren getestet und verworfen – objektiv nicht mit den Anforderungen der PJZ- Nutzung vereinbar.

Die in Art. 10 Abs. 2 erlaubte Anzahl von oberirdischen Verbindungsbauten zwischen den Baubereichen I und II sei unter dem Vorbehalt von Art. 14 (besonders gute Gesamtwirkung) auf maximal zwei Stück zu beschränken.

Eine Beschränkung auf eine fixe Anzahl ist deshalb nicht notwendig, weil in Art. 10 Abs. 2 die Zulässigkeit von Verbindungsbauten an die Bedingung "sofern die städtebauliche Figur uneingeschränkt erhalten bleibt" geknüpft ist.

Ausgenommen bei Hochhäusern lässt das PBG maximal 7 Vollgeschosse, 2 Dachgeschosse unter Schrägdächern resp. 1 Dachgeschoss über Flachdächern sowie ein anrechenbares Untergeschoss zu (§ 49a Abs. 2. PBG). Diese Regelung gilt auch im Gestaltungsplangebiet. Die Einschränkung gemäss der PBG-Regelung sei somit entweder in die Vorschriften aufzunehmen, oder Art. 12 sei zu streichen, weil dann § 49a Abs. 2 PBG automatisch Geltung erlange.

Die Gestaltungsplanvorschriften erlauben eine maximale Höhenkote von 432.70 m.ü.M. (Baubereich I) bzw. von 429.70 m.ü.M. (Baubereich II). Bei einer Referenzkote von 405.70 m.ü.M. ist somit im Baubereich I eine Gebäudehöhe von 27 m möglich. Gebäude mit einer Höhe von mehr als 25 m gelten als Hochhäuser (§ 282 PBG). Bei einer generell zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 25 m sind die Beschränkungen gemäss § 49a Abs. 2 PBG aufgehoben. Wenn die Gebäudehöhe von 25 m überschritten wird, gelten keine Geschossgrenzungen mehr. Die Bestimmung von § 49a Abs. 2 PBG gilt nur innerhalb der Regelbauweise. Der Gestaltungsplan weicht von der Regelbauweise ab und schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des PJZ. Unterhalb der Limite von 25 m lässt sich bei den erforderlichen Geschosshöhen ohnehin nur die nach PBG zulässige Anzahl Geschosse anordnen.

Es wird eine verbindliche Regelung von Art. 14 beantragt. Die Bestimmung sei dahingehend zu ändern, dass für den Baubereich II ein Architektur-Konkurrenzverfahren nach den üblichen Regeln „durchzuführen“, nicht nur „anzustreben“, sei.

Die Formulierung stellt eine Absichtserklärung dar. Bewusst soll aber der Spielraum für andere qualitativ hoch stehende Verfahren (z.B. Investorenkonkurrenz) nicht verbaut werden.

Zu Art. 15 wird beantragt, bei der Realisierung von Wohnnutzungen eine Freifläche von 30% festzulegen.

Das PJZ-Gesetz lässt die Festlegung eines Mindest-Wohnanteils nicht zu. Aufgrund der Lage und den längerfristigen Nutzungsabsichten steht Wohnen im Baubereich II nicht im Vordergrund. Die festgelegte Freiflächenziffer von 25% wurde im Masterplan als machbare Grössenordnung ausgewiesen. Eine Vergrösserung der Freifläche aufgrund eines konkreten Projekts ist nicht auszuschliessen. Der Kanton strebt zudem die Umsetzung des Masterplans an, welcher den Zypressenplatz vorsieht. Mit dem Zypressenplatz wird die Freiflächenversorgung ganz wesentlich verbessert und das Quartier aufgewertet.

Art. 16 Abs. 1 sei dahingehend zu ergänzen, dass der Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität und Identität stiftender Gestaltung so auszubilden ist, dass die Strasse

„einen öffentlichen, städtischen Charakter“ aufweise. Einzelne der Nutzung des Strassenraums dienende Installationen und Kleinbauten von öffentlichem Interesse (beispielsweise Unterstand, Reklamesäule usw.) seien zulässig.

In Abs. 2 - 4 sei festzulegen, „wann“ und „durch wen“ die interne Hauptachse zu erstellen sei. Dies gelte auch für die Pflanzung der Alleebäume an der internen Hauptachse und an der Hohlstrasse.

Es wird beantragt, Art. 16 Abs. 3 durch folgende Formulierung zu ersetzen: Der Reservebereich ist bis zu seiner späteren Neunutzung gestalterisch so aufzuwerten, dass eine gute Gesamtwirkung entsteht. Ausserdem sollte festgelegt werden, durch wen die Aufwertung des Reservebereichs erfolgen soll.

Der Antrag wird bezüglich der Gestaltung des Strassenraums berücksichtigt. Allerdings kann der Strassenraum, bedingt durch die Nutzung des PJZ, nur begrenzt einen „öffentlichen, städtischen Charakter“ aufweisen. Die interne Hauptachse wird durch den Kanton erstellt. Inhaltlich wird der Kanton die entsprechenden Hinweise in der Bauprojektierung soweit berücksichtigen, dass einer späteren Übernahme der Privatstrassen durch die Stadt keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.

Die Aufwertung des Reservebereichs erfolgt ebenfalls durch den Kanton. Die Zuständigkeit muss deshalb nicht näher geregelt werden.

In Art. 21 sei zudem zu ergänzen, dass „Rampenbauwerke zur Erschliessung der Baufelder (Tiefgarage) und unterirdischer Anlieferungen im Strassenraum nicht zulässig“ seien.

Der Antrag kann nicht berücksichtigt werden, da er für die Projektierung zu einschränkend ist. Die entsprechenden Bauwerke unterliegen jedoch den erhöhten Einordnungsanforderungen gemäss Art. 14 der Vorschriften.

Zu Art. 22 wird einerseits beantragt, die Verbindung zwischen interner Hauptachse und Hardbrücke sei auch als Radwegverbindung zu bezeichnen. Andererseits sei zu präzisieren, dass alle Strassenräume dauernd für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende offen zu halten seien.

- a) Bei der Verbindung interne Hauptachse – Hardbrücke handelt es sich gemäss Planungsbericht Ziffer 5.4) explizit nur um eine Fusswegverbindung mit Treppe/Lift, während die Veloroute auf die Hardbrücke gemäss regionalem und kommunalem Verkehrsrichtplan via Hohlstrasse führt.

- b) Eine dauernde, vollständige Offenhaltung aller Strassenräume kann nicht gewährleistet werden, da diese unter Umständen als Bereitstellungsraum für Einsätze der Polizei vorübergehend gesperrt werden müssen.

Es wird sodann beantragt, es sei folgender Abs. 3 in Art. 22 aufzunehmen: „Die übergeordneten Achsen sind dinglich sicherzustellen.“

Die übergeordneten Achsen sind im regionalen Richtplan Verkehr und im kommunalen Verkehrsplan festgesetzt. Der regionale Richtplan ist mit der erfolgten Festsetzung durch den Regierungsrat und der kommunale Richtplan mit der Genehmigung durch die Baudirektion auch für den Kanton verbindlich. Darüber hinaus besteht kein Regelungsbedarf.

Aufgrund einer befürchteten Verschärfung der Verkehrssituation (Flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit der Westumfahrung, FLAMA West, Baubereich III, höhere Knotenauslastung) gegenüber den im Verkehrsgutachten getroffenen Annahmen wird beantragt, in Art. 23 die Reduktionsfaktoren zur Berechnung der maximal zulässigen Anzahl Autoabstellplätze für alle Nutzweisen auf 50% des errechneten Normalbedarfs zu reduzieren.

- a) Die neue verkehrliche Situation mit FLAMA West bildet die Grundlage des Verkehrsgutachtens. Die verwendeten Belastungszahlen für den Ausgangszustand (ohne Entwicklung auf dem Gestaltungsplangebiet) stammen aus den Projektierungsarbeiten zu FLAMA West. Sie beinhalten auch den Verkehr der Anstösserliegenschaften an der Hohlstrasse und jenen des „Kohlendreiecks“.
- b) FLAMA West führt zu einer Kanalisierung des Verkehrs der Westtangente auf der Achse Seebahnstrasse-Hohlstrasse. Während die Belastungen aus Richtung Altstetten/Hardbrücke zunehmen, nehmen sie aus Richtung Sihlhölzli ab. Insgesamt ergibt sich am massgeblichen Knoten Seebahn-/Hohlstrasse durch die Ausgleichung der Ströme und den vorgesehenen Umbau des Knotens eine geringere Auslastung als im heutigen Zustand.
- c) Die bei der Berechnung der Verkehrserzeugung der künftigen Nutzungen auf dem Gestaltungsplanareal getroffenen Annahmen sind gut belegt und plausibel. Zur Abschätzung der Verkehrserzeugung der PJZ-Nutzung wurde eine Verkehrszählung der Kantonspolizei an ihren heutigen hauptsächlichen Standorten (Kaserne, Kripo-Gebäude) zu Grunde gelegt. Für 5 Aussenstandorte der Kapo sowie für die Standorte der Staatsanwaltschaft wurde das Verkehrsaufkommen über die Erhebung der Parkplatzzahlen bestimmt. Das Verkehrsaufkommen der übrigen Nutzungen auf dem Gestaltungsplanareal wurde einerseits über flächenspezifische Verkehrserzeugungswerte und

- Annahmen zum Modal Split (Aufteilung des Verkehrs auf die Verkehrsmittel), andererseits über die gemäss Gestaltungsplan zulässigen Arbeitsplätze und deren spezifischen Verkehrspotentiale (gemäss Abbildung 20 im Planungsbericht nach Art. 47 RPV) errechnet.
- d) Das Verkehrsaufkommen der Nutzungen auf dem Gestaltungsplangebiet während der Abendspitzenstunde wurde über den Anteil der Abendspitzenstunde am durchschnittlichen Werktagsverkehr bestimmt. Obschon die erwähnte Zählung bei den heutigen Nutzungen der Kapo für die Stunde 17 – 18 Uhr einen Anteil von 5,4% und die Zählung des heutigen Verkehrsaufkommens des Güterbahnhofareals einen Anteil von 7% ergaben, wurde für alle Nutzungen auf dem Gestaltungsplangebiet sicherheitshalber mit einem Anteil der Abendspitzenstunde von 9% gerechnet.
- e) Die Zahl der Ausfahrten aus dem Gestaltungsplangebiet bleibt deutlich unterhalb der Kapazitätsgrenze einer Minimalphase (minimale Grünzeit je Phase), mit welcher die Ausfahrt in die Lichtsignalsteuerung an den beiden Anschlussknoten integriert ist. Die Zufahrtsströme auf den massgeblichen Knoten Seebahn-/Hohlstrasse erfahren durch den Arealverkehr Zunahmen um maximal 5,5% (Hohlstrasse stadteinwärts) bzw. 1,5% (stadtauswärts und Seebahnstrasse). Auch im Fall einer neuen verdichteten Überbauung der Grundstücke entlang der Hohlstrasse (Baubereich III gemäss Masterplan), welche neu rückwärtig und über die beiden Anschlussknoten des Gestaltungsplangebiets erschlossen wäre, wird die Kapazität der Minimalphase nicht ausgeschöpft.
- f) Gemäss Parkplatzverordnung der Stadt Zürich vom 11. Dezember 1996 liegt das Planungsgebiet im Gebiet C, für welches ein Parkplatzangebot von maximal 70% des Normalbedarfs zulässig ist. Minimal erforderlich sind 40% des Normalbedarfs. Unter Abwägung der Nutzerbedürfnisse nach einer ausreichenden Anzahl Parkplätze auf der einen und der Umweltvorsorge sowie der knappen Strassenkapazitäten auf der anderen Seite wurde im Gestaltungsplan das maximal zulässige Parkplatzangebot auf 55% des Normalbedarfs festgesetzt, also bereits 15 Prozentpunkte unter dem ortsüblichen Maximalmass. Eine weitere Reduktion würde die Interessen der Nutzer nach betriebstauglichen Rahmenbedingungen zu stark beschneiden.

Art. 25 Abs. 1 könne gestrichen werden, da die Lärmschutzverordnung (LSV) als übergeordnetes Recht ohnehin eingehalten werden muss.

Im vorliegenden Fall rechtfertigt die ausserordentlich schwierige Immissionssituation einen entsprechenden Hinweis, damit frühzeitig besondere Überlegungen zu Gebäudekonzeption und -konstruktion angestellt werden.

3. Bericht nach Art. 47 RPV

Da der Perimeter des Gestaltungsplans nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen den Bereich zwischen Hohlstrasse und Gleisfeld, sondern nur noch die Parzelle des Güterbahnhofs umfasse, sei die Neuordnung des Bereichs zwischen Hohlstrasse und interner Achse in ferne Zukunft gerückt. Im Planungsbericht sei in einem eigenen Kapitel der Zwischenstand Masterplan (vor Realisierung von Baubereich III und Zypressenplatz) ausführlich zu beschreiben. Besondere Beachtung sei dabei der Gestaltung des Aussenraumes zu schenken.

Mit der Beschränkung auf die Güterbahnhof-Parzelle ist die Neuordnung des Bereichs zwischen Hohlstrasse und interner Hauptachse nicht in weite Ferne gerückt. Der Kanton hat mehrfach bekräftigt, dass er in Kooperation mit der Stadt Zürich gewillt ist, den Masterplan vollständig umzusetzen. Ein weiteres Kapitel im Planungsbericht macht aber auch deshalb keinen Sinn, weil die Aussenraumgestaltung – soweit sie das Gestaltungsplangebiet betrifft und überhaupt beeinflussbar ist – im Rahmen des Bauprojekts zu entwickeln ist.

D. Öffentliche Auflage, nicht berücksichtigte Einwendungen

Der Gestaltungsplan wurde im Zeitraum vom 28. April bis 26. Juni 2006 öffentlich aufgelegt. Während dieser Auflagefrist gingen sechs Einwendungen ein. Einige Einwendungen zum Gestaltungsplan konnten berücksichtigt werden, indem Plan und Vorschriften angepasst wurden. Über diese Einwendungen finden sich nachstehend keine Bemerkungen. Die nicht berücksichtigten Einwendungen lassen sich in die Themen „Verfahren“, „Standort“, „Städtebau“, „Umwelt“ und „Verkehr“ gliedern. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird gemäss § 7 Abs. 3 PBG wie folgt Stellung genommen:

1. Verfahren

Mehrere Einwender lehnen den Gestaltungsplan als Ganzes oder in Teilbereichen ab und fordern eine Wiederholung des Verfahrens. Die ablehnende Haltung wird namentlich damit begründet, dass Umweltverträglichkeitsbericht und Verkehrsgutachten schwer verständlich seien und somit keine gesamthafte Beurteilung und Interessenabwägung zu liessen.

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wurde über den Perimeter des Masterplans verfasst und geprüft. Da die Beschränkung auf den engeren Perimeter des Gestaltungsplans auf die meisten Umweltbereiche keine qualitativen Auswirkungen hat, wurde nur für jene Bereiche, auf welche die Beschränkung voraussichtlich Auswirkungen haben wird, ein

Ergänzungsbericht erstellt. Dieses Vorgehen ist bei nachträglicher Änderung von UVB-pflichtigen Vorhaben üblich.

In mehreren Einwendungen wird geltend gemacht, im Verkehrsgutachten würden die verschiedenen Projekte im Umfeld nicht berücksichtigt.

Die im UVB definierten Beurteilungszustände berücksichtigen bis zum Vollausbau die verschiedenen Projekte im Umfeld (z.B. FLAMA West) ausdrücklich. Später geplante Vorhaben wie zum Beispiel ein neu gestalteter Hardplatz oder eine neue Hardbrücke konnten aufgrund des Planungsstandes weder im Verkehrsgutachten ausgewiesen, noch im UVB berücksichtigt werden.

Eine Einwendung macht geltend, Lebens- und Wohnqualität sowie Umweltschutz hätten höhere Priorität als nicht anpassbare Bauvorhaben.

Umwelt-, Lebens- und Wohnqualität sowie öffentliche Sicherheit haben keine eindeutig zugewiesenen Prioritäten. Vielmehr sind sie gegeneinander abzuwägen und aufeinander abzustimmen. Diese Interessenabwägung und Optimierung fand im Rahmen der Planungsverfahren (Richtplananpassung, UVP, Gestaltungsplan) auf mehreren Stufen statt. Die Umweltauswirkungen des PJZ wurden dabei soweit minimiert, als dies betrieblich, technisch und wirtschaftlich zumutbar war (z.B. Parkplatzzahl).

Eine Einwendung kritisiert die angeblich unvollständige Mitwirkung und fordert eine öffentliche Anhörung der Quartierbewohner in Form eines Runden Tisches. Die Festsetzung des Gestaltungsplans solle zudem aufgrund der Interessenkumulation nicht durch die Baudirektion, sondern durch den Gesamtregierungsrat erfolgen.

Mit der gesetzlich vorgeschriebenen 60-tägigen öffentlichen Auflage bestand für jedermann hinreichend Möglichkeit, Überlegungen und Einwände schriftlich anzubringen. Im Rahmen der hiermit erfolgenden Festsetzung des Gestaltungsplans wird auch zu den nicht berücksichtigten Einwendungen Stellung genommen.

Kantonale Gestaltungspläne sind nach § 84 Abs. 2 PBG durch die Baudirektion festzusetzen; mit dieser Regelung nimmt der Gesetzgeber die beanstandete Interessenkumulation in Kauf. Es besteht daher keine Veranlassung, im vorliegenden Fall von der gesetzlichen Regelung abzuweichen.

2. Standort

Eine Einwendung bringt vor, Standort, Art und Grösse des PJZ-Konzepts seien veraltet und grundlegend zu überdenken. Die Konzentration an einem Ort widerspreche neueren Sicherheitskonzepten aus dem Ausland (z.B. in New York). Zudem gebe es in der Stadt Zürich besser geeignete Standorte als den Güterbahnhof, wo das Areal für den aktuellen Bedarf massiv zu gross sei.

In den Jahren 2000 und 2001 wurde eine umfassende Standortevaluation vorgenommen. 25 mögliche Standorte in Zürich wurden auf ihre Eignung untersucht. Das Güterbahnhofsareal eignet sich aufgrund der massgeblichen Kriterien am besten für die geplante Nutzung. Für den Standort Güterbahnhof sprechen gerade auch die Flächenreserven, welche einen späteren Ausbau erlauben. Verhältnisse in amerikanischen Grossstädten können wegen der ganz anderen Dimensionen nicht zum Vergleich herangezogen werden.

Der Standort wurde mit der Annahme des PJZ-Gesetzes von den Stimmberechtigten beschlossen und im kantonalen Richtplan festgesetzt. Im vorliegenden Verfahren kann deshalb auf diese Frage nicht mehr zurückgekommen werden.

3. Städtebau

In einer Einwendung wird der Gestaltungsplan abgelehnt, da er nicht dem Quartiercharakter entspreche.

Das mit dem Masterplanverfahren betraute Begleitgremium, welches von anerkannten Architekten und Städtebauern besetzt war, hat bewusst jenen Vorschlag ausgewählt, der – trotz der Dichte als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung – mit angemessener Gebäudehöhe und Blockrand-Struktur am besten auf die Massstäblichkeit der bestehenden Quartierstruktur Bezug nimmt.

In einer Einwendung wird der Einbezug des denkmalgeschützten Güterbahnhofgebäudes in die Neuüberbauung gefordert.

Die Möglichkeit der Erhaltung des – zwar nicht unter Denkmalschutz stehenden, aber im kommunalen Inventar aufgeführten – Gebäudekomplexes wurde im Rahmen der Masterplan-Studien eingehend geprüft. Sie wurde verworfen, da mit dem Bau des PJZ höchstens ein städtebaulich unbefriedigender Erhalt des denkmalgeschützerisch weniger bedeutenden Hauptgebäudes des Güterbahnhofs möglich gewesen wäre.

Eine Einwendung lehnt den Gestaltungsplan grundsätzlich ab, da er – im Gegensatz zur für den Projektwettbewerb abgegebenen Entwurfsfassung – keinerlei städtebaulich-

konzeptionelle Überlegung erkennen lasse und eine Vortäuschung falscher Tatsachen darstelle.

Der Gestaltungsplan basiert vollumfänglich auf den konzeptionellen Vorgaben des Masterplans Gigon/Guyer. Mit der Festlegung eines Reservebereichs ist die nötige Flexibilität in Bezug auf die benachbarten privaten Liegenschaften gewährleistet. Der Einbezug der privaten Liegenschaften hätte gegen den vom PJZ-Gesetz gegebenen Rahmen verstossen. Der Kanton wird im Rahmen seiner Möglichkeiten zur vollständigen Umsetzung des Masterplans beitragen.

In der gleichen Einwendung wird geltend gemacht, der westliche Abschluss der internen Hauptachse sei unbefriedigend, wenn der neue Hardplatz im Gestaltungsplan nicht gesichert werde.

Der westliche Abschluss der internen Hauptachse kann erst dann befriedigend gelöst werden, wenn der Hardplatz und die Hardbrücke neu gestaltet werden. Der Masterplan geht davon aus, dass die Umgestaltung des Hardplatzes (mit einem Hochhaus) und der Hardbrücke eine längerfristige Vision (d.h. nach 2025) darstellt. Die Realisierbarkeit dieser Vision ist noch nicht geklärt. Die Umgestaltung der Hardbrücke und des Hardplatzes können deshalb nicht Gegenstand des Gestaltungsplans sein.

Eine Einwendung verlangt, die interne Erschliessung müsse beidseitig von attraktiven Nutzungen begleitet sein. Deshalb sei der Gestaltungsplan nochmals aufzulegen bzw. es seien Vorschriften für den Reservebereich zu erlassen.

Der Reservebereich soll gerade ermöglichen, dass eine Neuüberbauung der privaten Anstösserparzellen an der Hohlstrasse möglich wird und die attraktive Situation entlang der Hauptachse beidseitig gewährleistet werden kann. Deshalb sind im Reservebereich vorerst keine grösseren baulichen Investitionen zulässig, was in Art. 5 Abs. 4 der Gestaltungsplanvorschriften geregelt wird. Gemäss Art. 16 Abs. 3 besteht zudem die Pflicht zur provisorischen gestalterischen Aufwertung dieses Bereichs als Aussenraum. Im Hinblick auf die Zweckbestimmung ist der Bereich hinreichend geregelt. Gründe, die eine nochmalige Auflage erfordern würden, sind deshalb nicht zu erkennen.

Ein Einwender macht geltend, die vorgesehene Ausnützung von 2.5, die Gebäudehöhen von 25 resp. 40 m und die Blockrandstruktur führten zwingend zu einem unwirtlichen Mikroklima. Zudem wird unter diesem Aspekt das Wettbewerbs-Siegerprojekt kritisiert.

Die vorgesehene Ausnützung, die etwa einer Ausnützungsziffer von 2.5 entspricht, ist in anderen gleisnahen Zentrumsgebieten (Maag-Areal, Stadtraum HB etc.) ebenso üblich wie

die hier zugelassenen Gebäudehöhen. Angesichts der grosszügigen Dimensionierung und Ausstattung der vorgesehenen Innenhöfe besteht keine Veranlassung zur Annahme, dass die vorgesehene Bebauungsstruktur zwingend zu einem unwirtschaftlichen Mikroklima führt.

Das aus dem Architekturwettbewerb hervorgegangene Ausführungsprojekt ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weshalb auf diese Vorbringungen des Einwenders nicht näher eingegangen werden kann.

Es wird zudem geltend gemacht, auch aus wohn- und arbeitshygienischen Gründen dürfe der Gestaltungsplan die Baulinien-, Mehrhöhenabstands- und Schattenwurf-Regelungen des PBG nicht weg bedingen.

Die Bestimmung über die Mehrhöhenabstandsregelung nach §§ 278 ff. PBG ist auf Verkehrsbaulinien ausgerichtet. Die hier vorliegenden Baufelder bezeichnen im Vergleich dazu grösstenteils überbreite Strassenräume, sodass die Aufhebung des Mehrhöhenabstands auch wohn- und arbeitshygienisch gegenüber einem Regel-Quartierstrassenquerschnitt keine Nachteile bringt.

Die Schattenwurfregelung für Hochhäuser nach §§ 282 ff. PBG ist im Gestaltungsplan nicht aufhebbar. Art. 11 Abs. 3 der Vorschriften bestimmt vielmehr, dass Hochhäuser nur im Rahmen von §§ 282 ff. PBG zulässig sind.

In einer Einwendung wird geltend gemacht, die Parkierungsfläche vor dem Güterbahnhof sei ein städtebaulich wichtiger Platz, welcher mangels besserer Masterplan-Lösung zu erhalten sei.

Im Masterplan-Verfahren und nochmals in der Wettbewerbs-Überarbeitung wurden Varianten mit einer Freifläche zum Seebahneinschnitt vom Begleitgremium bzw. der Jury gründlich diskutiert. Keiner dieser „Seebahnplätze“ vermochte städtebaulich zu überzeugen, da sie sich bei näherer Betrachtung immer als schlecht nutzbare Restflächen erwiesen. Der Masterplan Gigon/Guyer überzeugt insbesondere dadurch, dass er zum Gleisfeld hin eine neue, vorgeschobene Stadtkante schafft.

4. Umwelt

In einer Einwendung wird gefordert, es seien genaue Feinstaubanalysen und Umweltprognosen zu erstellen.

Im Rahmen der UVB-Hauptuntersuchung wurden die projektbedingten Luftschadstoffbelastungen ausgewiesen. Dank verbessertem wärmetechnischem Standard und dem Einsatz

von Erdgas als Energieträger bei der Heizung sowie der massiven Abnahme des Lastwagenverkehrs fällt die Bilanz der Luftschadstoffe NOx, PM10 und NMHC im Betriebszustand positiv aus. Die Emissionsberechnungen basieren auf aktuellen Berechnungsgrundlagen und sind gemäss AWEL plausibel. Zusätzliche Analysen und Prognosen sind deshalb nicht erforderlich.

Eine andere Einwendung verlangt, die Untersuchung über schützenswerte Biotop sei zu aktualisieren, da diese gemäss seiner persönlichen Einschätzung weit umfangreicher sein müssten.

Im Rahmen der Hauptuntersuchung zum Umweltverträglichkeitsbericht wurde neben dem Bezug von aktuellen vorhandenen Daten (z.B. Resultate der Erfolgskontrolle Bahnhofareal 2004, SBB) von unabhängigen Naturschutz-Fachleuten eine Kartierung der gesamtschweizerisch gefährdeten und regional stark gefährdeten Tier- und Pflanzenarten im gesamten Gestaltungsplan-Perimeter durchgeführt. Da die im UVB aufgezeigten bestehenden Natur- und Landschaftswerte im Rahmen der Hauptuntersuchung oder erst kurz davor erhoben wurden, besteht kein Anlass für eine Aktualisierung.

Die gleiche Einwendung postuliert, die Parkplatzzahl innerhalb des Gestaltungsplangebiets sei – abgesehen von den 500 Dienst- und Schichtfahrzeug-Abstellplätzen – auf praktisch null zu begrenzen oder allenfalls auf den Pflichtbedarf zu limitieren. Er begründet dies mit der hohen Luftbelastung.

Der Einwender geht fälschlicherweise davon aus, die 500 Dienst- und Schichtfahrzeuge seien in Verkehrsgutachten und UVP nicht enthalten. Die Zahl von maximal 1021 Parkplätzen ist für den Vollausbau des ganzen Gestaltungsplangebiets zu verstehen. Die im Gestaltungsplan vorgesehene Anzahl Parkplätze wurde – unter Berücksichtigung der lokalen Luftsituation – von den zuständigen Fachstellen mit geringfügigen Anpassungen als klar umweltverträglich beurteilt.

Ohne die Abstellplätze, welche über die 500 für betriebsnotwendige Fahrzeuge und Schichtbetrieb bestimmten Abstellplätze hinausgehen, wären die Nutzungen auf dem Gestaltungsplangebiet nicht betriebsfähig. Auch bei sehr guter Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss die Möglichkeit bestehen, einen Teil der Mobilität über den motorisierten Individualverkehr abwickeln zu können. Dies gilt sowohl für das PJZ selbst als auch für die Nutzungen im Baubereich II.

Gemäss Parkplatzverordnung der Stadt Zürich vom 11. Dezember 1996 liegt der Gestaltungsplanperimeter in einem Gebiet, in dem ein minimaler Parkplatzbedarf im Umfang

von 40% des Normalbedarfs vorgeschrieben ist. Das maximal zulässige Parkplatzangebot beträgt 70% des Normalbedarfs. Die Festlegung des maximal zulässigen Parkplatzangebots auf 40% des Normalbedarfs (Pflichtbedarf) vermag die Bedürfnisse der Nutzer nicht abzudecken. Unter Abwägung der Nutzerbedürfnisse nach einer ausreichenden Anzahl Parkplätze auf der einen und der Umweltvorsorge sowie der begrenzten Strassenkapazitäten auf der anderen Seite wurde im Gestaltungsplan das maximal zulässige Parkplatzangebot auf 55% des Normalbedarfs festgesetzt, also bereits 15 Prozentpunkte unter dem ortsüblichen Maximalmass. Eine weitere Reduktion würde die Interessen der Nutzer nach betriebstauglichen Rahmenbedingungen zu stark beschneiden.

Die Festlegungen des Gestaltungsplans zu den Abstellplätzen entsprechen der Logik der Parkplatzverordnung (PPV). Abstellplätze für betriebsnotwendige Fahrzeuge sind gemäss Art. 8 Abs. 1 PPV über die Anzahl der zulässigen Abstellplätze gemäss Art. 5 PPV hinaus möglich. Die 500 Abstellplätze für betriebsnotwendige Fahrzeuge, die der Gestaltungsplan zulässt, dienen ausschliesslich dem Betrieb des PJZ (Dienstfahrzeuge, Schichtbetrieb) und decken den Bedarf nach Besucher- und Beschäftigtenparkplätzen nicht ab.

5. Verkehr

Eine Einwendung macht geltend, der Knoten Seebahnstrasse befinde sich bereits heute an der Kapazitätsgrenze, werde durch die allgemeine Verkehrszunahme ohnehin überlastet und allfällige Restkapazitäten seien wenn schon für künftige Tramlinien zu reservieren. Eventualiter sei deshalb die ganze Arealerschliessung grundsätzlich neu zu konzipieren.

Dem ist entgegenzuhalten, dass die allgemeine Verkehrszunahme bis 2020 im Verkehrsgutachten ebenso berücksichtigt ist wie die Massnahmen von FLAMA West, FLAMA West führt zu einer Kanalisierung des Verkehrs der Westtangente auf der Achse Seebahnstrasse – Hohlstrasse. Während die Belastungen aus Richtung Altstetten / Hardbrücke sowie aus der Richtung Stadt zunehmen, nehmen sie aus der Richtung Sihlhölzli ab. Insgesamt ergibt sich am massgeblichen Knoten Seebahn-/Hohlstrasse durch die Ausgleichung der Ströme und den Umbau des Knotens eine geringere Auslastung als im heutigen Zustand.

Die Zahl der Ausfahrten aus dem Gestaltungsplangebiet bleibt deutlich unterhalb der Kapazitätsgrenze einer Minimalphase, mit welcher die Ausfahrt in die Lichtsignalsteuerung an den beiden Anschlussknoten integriert ist. Das VBZ-Linienkonzept sieht in der Hohlstrasse bis 2025 keine zusätzlichen Linien vor. Nach 2025 ist lediglich der Ersatz der Trolleybuslinie 31 durch die Tramlinie 1 vorgesehen.

Trotz hohem Belastungsniveau besteht deshalb kein Grund, die ganze Arealerschliessung völlig neu zu konzipieren. Die Knotenleistungsfähigkeit ist gewährleistet.

Verschiedene Einwendungen fordern, zur Aufwertung der Hohlstrasse sei zwischen Knoten Seebahnstrasse und Hardbrücke entlang des Gleisfelds der sogenannte „Bypass“ zu erstellen, nochmals zu prüfen oder zumindest als Option offen zu halten.

Kanton und Stadt sind sich bewusst, dass eine Aufwertung der Hohlstrasse für Fussgänger und Velofahrer unbedingt angezeigt wäre. Der Platzbedarf für eine funktionale und gestalterische Aufwertung bedingt allerdings – sowohl mit heutigem als auch mit reduziertem Verkehrsaufkommen – den Erwerb und Abbruch der ganzen Gebäudezeile nördlich der Hohlstrasse. Dies erscheint zurzeit aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig. Im PJZ-Areal selbst hält der Gestaltungsplan den entsprechenden Raum frei.

Die Machbarkeit eines rückwärtigen Bypasses wurde im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung bereits eingehend geprüft. Sie stellte sich aus verschiedenen Gründen als die deutlich schlechtere Lösung heraus als eine Aufwertung der Hohlstrasse zu einem Boulevard. Die Hauptargumente gegen einen Bypass waren, dass keine zeitgerechte Bereitstellung bis zur Inbetriebnahme der ersten Etappe des PJZ möglich wäre und der Bypass als die teurere Lösung einen grossen Teil seiner Wirkung verlöre, wenn dereinst der Waidhaldetunnel realisiert würde. Der Waidhaldetunnel würde den grossräumigen Verkehr in Richtung Sihlhölzli / City von der Hardbrücke auf die Achse Duttweilerbrücke – Hohlstrasse verlagern. Zudem würde der Bypass zu massiven neuen Lärmbelastungen führen, welche zur Nutzung des Gestaltungsplangebiets in Widerspruch stehen. Allenfalls ergäbe sich daraus die Notwendigkeit, den Bypass „einzuhausen“, damit er politisch realisierbar würde, was wiederum mit grossen Zusatzkosten verbunden wäre.

Knapp die Hälfte des Verkehrsaufkommens würde auch mit einem Bypass auf der Hohlstrasse verbleiben. Aus den Untersuchungen ergab sich deshalb, dass sowohl aus der Sicht der Stadt als auch aus der Sicht des Kantons einer Aufwertung der Hohlstrasse zum Boulevard klar der Vorzug gegeben wird.

Verschiedene Einwendungen ziehen die Aussagekraft des Verkehrsgutachtens in Zweifel. So wird argumentiert, die angrenzenden Wohngebiete seien vor zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu verschonen und das PJZ-Projekt deshalb zu ändern. Auch sei die durch FLAMA West entstehende Zusatzbelastung am Knoten Seebahnstrasse nicht ins Verkehrsgutachten eingeflossen bzw. das Verkehrsgutachten sei durch eine unabhängige Gutachtergruppe nochmals neu zu erstellen.

Auf die grundsätzliche Standortfrage des PJZ ist in diesem Verfahren nicht mehr einzugehen. Sie wurde im Rahmen des PJZ- Gesetzes und der damit verbundenen Anpassung des kant. Richtplans abschliessend geklärt. Der Gestaltungsplan PJZ vermeidet zusätzliche Verkehrsbelastungen und Verschlechterungen der Wohnqualität so gut als möglich, indem er einerseits von einer im Vergleich zum Hardquartier stark reduzierten Anzahl zulässiger Parkplätze ausgeht und andererseits diesen Verkehr nur über die beiden Knoten Seebahnstrasse und Hardbrücke einspeist.

Sämtliche Verkehrsüberlegungen von Gestaltungsplan und UVB basieren bereits auf dem höheren Verkehrsaufkommen nach Realisierung von FLAMA West. Dank der deutlich über die städtische Parkplatz-Verordnung hinausgehenden Einschränkungen des Gestaltungsplans vergrössert die Nutzung des PJZ-Areals die Verkehrsbelastung der Hohlstrasse nur geringfügig. Sie führt weder zu wahrnehmbaren Lärm-Mehrbelastungen, noch erfordert sie über die Optimierungen von FLAMA West hinaus weitergehende Massnahmen.

Das Gestaltungsplangebiet wird über zwei Knoten an die Hohlstrasse angeschlossen. Dies ist die korrekte Ausgangslage für die Erschliessung, welche im Gestaltungsplan und im UVB berücksichtigt ist. Erst die vollständige Umsetzung des Masterplans unter Einbezug der Anstösserliegenschaften an der Hohlstrasse (vgl. Abbildung 17 im Planungsbericht nach Art. 47 RPV) wird zu einem späteren Zeitpunkt die Realisierung eines dritten Anschlusspunktes, des Knotens Zypressenstrasse, ermöglichen. Dieser dritte Anschlusspunkt wird ausschliesslich der Vorfahrt des PJZ und der Erschliessung oberirdischer Besucherparkplätze dienen und mengenmässig eine untergeordnete Rolle spielen. Frühere Berechnungen, die unter Einbezug der Grundstücke entlang der Hohlstrasse (gemäss Masterplan im Baubereich III) durchgeführt wurden, berücksichtigten auch den Knoten Zypressenstrasse. Auch diese kamen zum Schluss, dass die vorgesehene Erschliessung des Gestaltungsplangebiets machbar sei.

Das Begehren nach einem neuen Verkehrsgutachten wird u.a. auch mit dem nun wegfällenden Knoten Zypressenstrasse begründet. Dieser wäre ohnehin nur für wenig Besucherverkehr vorgesehen. Das Verkehrsgutachten weist klar nach, dass die Verkehrsererschliessung über die Knoten Seebahnstrasse und Hardbrücke gewährleistet werden kann.

Eine Einwendung kritisiert, die zusätzlichen Lärmimmissionen durch Sirenen und schnell fahrende Polizeiautos seien unzulänglich in die Betrachtung eingeflossen. Insbesondere werden Wertminderungen für die eigene Liegenschaft befürchtet und Schadenersatzklagen erwogen.

Die Lärmimmissionen durch Notfalleinsätze wurden im UVB sehr wohl berücksichtigt, sind aber von den Grenzwerten der Lärmschutzverordnung nicht erfasst. Gewisse Störungen lassen sich nicht ausschliessen. Das Erschliessungskonzept wurde aber so ausgelegt, dass die Notfallfahrten primär über die rückwärtige Erschliessung direkt auf die Knoten Seebahnstrasse und Hardbrücke erfolgen können und sie somit die Anstösserliegenschaften an der Hohlstrasse möglichst wenig tangieren.

Eine Einwendung verlangt, die Zahl der zugelassenen Parkplätze sei auf 55% des Normalbedarfs zu reduzieren, und zwar ohne die 500 betriebsnotwendigen Dienst- und Schichtparkplätze. Denn die Parkplätze auf 55% zu reduzieren und anschliessend 500 Extra-PP dazu zu schlagen, grenze an „umweltpolitische Mogelei“. Oder dann sei festzustellen, dass mit der angestrebten Parkplatzzahl keine rechtsgenügende Erschliessung mehr möglich sei.

Auch nach städtischer Parkplatz-Verordnung werden Abstellplätze für nachweislich betriebsnotwendige Fahrzeuge separat zu den frei verfügbaren Abstellplätzen addiert. Die starke Abminderung des maximalen Reduktionsfaktors von 70% auf 55% wurde nach einer Abwägung zwischen Nutzerbedürfnissen auf der einen und der Umweltvorsorge sowie den knappen Strassenkapazitäten auf der andern Seite vorgenommen.

Die rechtsgenügende Erschliessung des Gestaltungsplangebiets wird durch das Verkehrsgutachten ebenso nachgewiesen, wie die Umweltverträglichkeit beurteilt und für die vorliegende Fassung des Gestaltungsplans vollumfänglich bestätigt wurde.

E. Abbruch des Güterbahnhofs

Gestützt auf § 3 PJZG wurden die Gebäulichkeiten des Güterbahnhofs bereits mit Verfügung der Baudirektion vom 4. Mai 2005 aus dem Inventar der schützenswerten Denkmäler von kommunaler Bedeutung der Stadt Zürich entlassen. Nachdem das Bundesgericht mit Entscheid vom 5. Oktober 2006 auf eine dagegen erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde letztinstanzlich nicht eintrat, erwachsen die Inventarentlassung und der Verzicht auf kantonale rechtliche Schutzmassnahmen formell in Rechtskraft.

Weil sich das Areal noch immer im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) befindet, fällt dieses in den Anwendungsbereich des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) und braucht es für den Abbruch eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG in Verbindung mit Art. 2 ff. NHG. Dabei sind im Wesentlichen dieselben Interessen gegeneinander abzuwägen, die schon im Rahmen der Verfügung vom 4. Mai 2005 betreffend Inventarentlassung einander gegenüber standen. Damals wurden umfang-

reiche Abklärungen getroffen und unter anderem ein Gutachten der Kantonalen Denkmalpflegekommission (KDK) eingeholt, welches den Güterbahnhof als Baudenkmal von überregionaler Bedeutung einstuft. Für zusätzliche Abklärungen, insbesondere für ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), besteht keine Veranlassung, da die Gebäulichkeiten bis heute nicht rechtskräftig in einem Bundesinventar aufgenommen sind (vgl. Art. 5 f. NHG).

Dem öffentlichen Interesse an der zentralen und zeitgemässen Unterbringung der die öffentliche Sicherheit gewährleistenden Verwaltungsbereiche Justiz und Polizei ist eine überragende Bedeutung beizumessen. Der dringende Raumbedarf für Polizei, Strafverfolgungsbehörden sowie für Polizei- und Bezirksgefängnis ist klar ausgewiesen. Die vor Beginn der Planung durchgeführte Standortevaluation hat gezeigt, dass alternative Standorte von vergleichbarer Grösse nicht zur Verfügung stehen.

Das PJZ kann nur realisiert werden, wenn der ehemalige Güterbahnhof vollständig abgebrochen wird. Das Areal ist zu klein, um sowohl die Gebäude des Güterbahnhofs als auch das PJZ aufzunehmen. Die bestehenden Bauten müssten infolge baupolizeilicher Vorschriften derart verändert werden, dass die filigrane Struktur kaum mehr ablesbar wäre. Bei einem Teilabbruch des Kopfbaus wären die eisenbahngeschichtlich interessanten Sägezahnhallen nur mehr schwer verständlich. Das Ensemble würde wesentlich beeinträchtigt und der kulturelle Wert des Baudenkmals weitgehend zerstört. Die Erhaltung bloss einzelner Gebäudeteile entspricht der heutigen Auffassung betreffend Denkmalschutz nicht.

Die SBB haben bereits mit Kaufvertrag vom 25. Oktober 2002 zum Ausdruck gebracht, dass sie gegen einen Abbruch der Gebäulichkeiten grundsätzlich nichts einzuwenden haben. Gleiches gilt für den Gesetzgeber, der mit der Annahme des PJZG den Abbruch ebenfalls implizit gebilligt hat.

Demgemäss kann der Abbruch des ehemaligen Güterbahnhofs bewilligt werden. Die Abbruchbewilligung ist an die Bedingung zu knüpfen, dass gestützt auf eine rechtskräftige Baubewilligung die Baufreigabe für das Polizei- und Justizzentrum auf dem Areal des Güterbahnhofs erteilt wird. Der Entscheid über den Abbruch ist gemäss Art. 5 VwVG in Verbindung mit Art. 2 ff. NHG und Art. 25a Abs. 4 RPG in diesem Planfestsetzungsentscheid zu treffen und kann (wie der bereits rechtskräftig erfolgte Entscheid über die Schutzwürdigkeit im Sinne von §§ 203 ff. PBG vom 4. Mai 2005) im Baubewilligungsverfahren nicht mehr beurteilt werden.

F. Zusammenfassung

Die Baudirektion hat die Stadt Zürich mit Schreiben vom 28. November 2006 über das Ergebnis der Planaufgabe und über die in Aussicht genommene Behandlung der Ein-

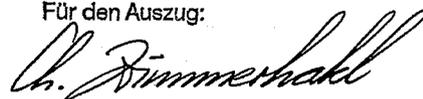
wendungen orientiert. Mit Zuschrift vom 15. Februar 2007 erklärte sich die Stadt damit einverstanden und verzichtete auf eine Einigungsverhandlung nach § 84 Abs. 2 PBG. Zusammenfassend ergibt sich, dass der Gestaltungsplan im Sinne des entsprechenden Gesetzes vom 30. November 2003 in zweckmässiger Weise die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Polizei- und Justizzentrums schafft. Der Festsetzung steht nichts entgegen.

Die Baudirektion verfügt:

- I. Der kantonale Gestaltungsplan mit UVP „PJZ – Polizei- und Justizzentrum Zürich“ gemäss Plan Mst. 1:2000 und dazugehörigen Vorschriften, datiert vom 1. November 2006, wird festgesetzt.
- II. Der Abbruch des Güterbahnhofs in Zürich 4 - Aussersihl, Kat.-Nr. 6760, bestehend aus dem Güterexpeditionsgebäude Vers.-Nr. 2623 und den zwei Güterhallen Vers.-Nrn. 2643 und 2644, wird unter der Bedingung bewilligt, dass gestützt auf eine rechtskräftige Baubewilligung die Baufreigabe für das Polizei- und Justizzentrum auf dem Areal Güterbahnhof erteilt wird.
- III. Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen, von der öffentlichen Bekanntmachung an gerechnet, beim Regierungsrat schriftlich Rekurs erhoben werden.
- IV. Die Vorlage steht ab Datum der Publikation während den ordentlichen Bürozeiten im Amt für Städtebau der Stadt Zürich, Amtshaus IV, Lindenhofstrasse 19, 8021 Zürich, sowie beim Amt für Raumordnung und Vermessung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich (4. Stock, Anmeldung Büro 437) zur Einsichtnahme offen.
- V. Dispositiv Ziffern I - IV werden gemäss § 6 PBG durch die Baudirektion öffentlich bekannt gemacht.
- VI. Mitteilung an den Stadtrat von Zürich (unter Beilage von vier Gestaltungsplänen), die Kanzlei der Baurekurskommissionen (unter Beilage eines Gestaltungsplans), an das kantonale Hochbauamt (unter Beilage von drei Gestaltungsplänen) sowie an das Amt für Raumordnung und Vermessung (unter Beilage von zwei Gestaltungsplänen).

Zürich, den 15. März 2007
060900/Obl/Zst

ARV Amt für
Raumordnung und Vermessung
Für den Auszug:





Kantonaler Gestaltungsplan mit UVP "PJZ – Polizei- und Justizzentrum Zürich"

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Gestaltungsplanvorschriften

Verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplanes:

- Situationsplan 1:2'000
- Gestaltungsplanvorschriften

Festsetzung Baudirektion

festgesetzt am: 15. März 2007

BDV Nr. 38/07

für die Baudirektion: *C. Zimmerhake*

**KANTONALER GESTALTUNGSPLAN mit UVP
"PJZ - POLIZEI- UND JUSTIZZENTRUM ZÜRICH"**

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

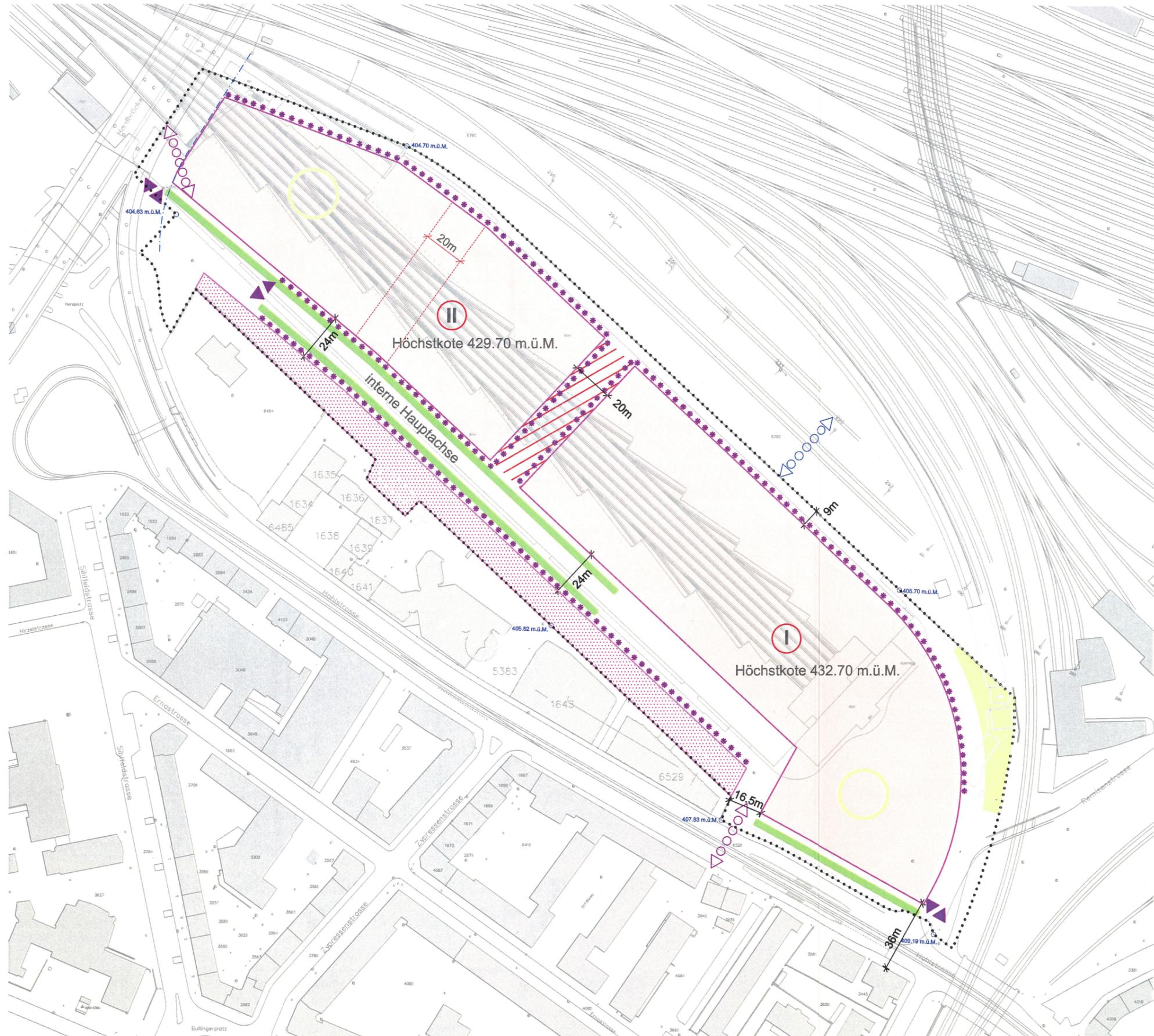
Situationsplan 1:2000

Beschlussinhalt

- Geltungsbereich
- Baubereiche I+II
- ▨ Reservebereich
- Strassenraum
- /// Bereich für Unter- und Überbauten
- *-* mögliche Unterteilung in Baufelder, Lage schematisch
- Versickerungsanlagen, Lage exakt
- Versickerungsanlagen, Lage schematisch
- Baumreihe
- ▼▲ Zu- und Wegfahrt / Anlieferung (Knoten)
- Bereich Zu- und Wegfahrt / Anlieferung (Feinerschliessung)
- ◀○○○○▶ Fusswegverbindung

Orientierungsinhalt

- Servitut SBB bis 2020
- ◀○○○○▶ Fuss-/Radwegverbindung
- - - - - Projektierte Baulinie
- 409.19 Referenzkoten gewachsenes Terrain in m.ü.M.



Festsetzung Baudirektion

festgesetzt am: **15. März 2007** BDV Nr. **38/07**
für die Baudirektion: *L. Zimmermann*



Projekt-Nr. 41-625Y
Datei: IGPolen_Festsetz_v8.dwg
Plan-Nr.
Format A3
Gez. / Geprüft HIS/ASC
Datum 01.11.2006

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Ingress

¹ Für das Gebiet des künftigen Polizei- und Justizzentrums (PJZ) wird ein kantonaler Gestaltungsplan gemäss § 84 Abs. 2 PBG mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgesetzt.

² Die Festsetzung erfolgt durch die Baudirektion, gestützt auf die Festlegung des Polizei- und Justizzentrums im kantonalen Richtplan sowie das Gesetz für ein Polizei- und Justizzentrum vom 7. Juli 2003.

Art. 2 Geltungsbereich

¹ Der Geltungsbereich umfasst das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Zürich. Der exakte Geltungsbereich ist im Situationsplan bezeichnet.

² Der Gestaltungsplan besteht aus den nachfolgenden Vorschriften und dem zugehörigen Situationsplan 1:2'000.

³ Der Situationsplan unterscheidet zwischen verbindlichen Beschlussinhalten und ausschliesslich dem besseren Verständnis dienenden Orientierungsinhalten.

Art. 3 Verhältnis zum übergeordneten Recht

¹ Der Gestaltungsplan ersetzt innerhalb des Geltungsbereichs während seiner Geltungsdauer die jeweilige Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich.

² Der ganze Geltungsbereich des Gestaltungsplans wird der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung zugewiesen.

³ Das übergeordnete eidgenössische und kantonale Recht bleibt vorbehalten.

Art. 4 Zweck

¹ Der Gestaltungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des PJZ und seiner Erweiterungen. Für den Arealteil zur Hohlstrasse hin hält er die Möglichkeiten zur städtebaulichen Weiterentwicklung im Sinne des Masterplans offen.

Nutzung

Art. 5 Baubereiche

¹ Das Gestaltungsplan-Gebiet ist in die Baubereiche I und II, den Reservebereich sowie den Strassenraum gemäss Situationsplan gegliedert.

² Baubereich I dient dem PJZ.

³ Baubereich II ist für künftige PJZ-Erweiterungen reserviert, kann aber bis zu diesem Zeitpunkt mit anderen Nutzungen belegt werden.

⁴ Im Reservebereich wird die zukünftige Nutzung erst zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt. Bestehende Bauten und Anlagen dürfen bis zu diesem Zeitpunkt entsprechend ihrem bisherigen Verwendungszweck genutzt und modernisiert werden.

⁵ Innerhalb der Baubereiche können Gebäude ohne Rücksicht auf Abstandsbestimmungen auf die Baubereichsgrenze gesetzt werden. Vorbehalten bleiben feuerpolizeilich sowie wohn- und arbeitshygienisch einwandfreie Verhältnisse.

Art. 6 Ausnutzung

¹ Die maximal zulässige Ausnutzungsfläche wird wie folgt festgesetzt:

Baubereich I 108'000 m²

Baubereich II 70'000 m²

² Die Anrechenbarkeit zur Ausnutzungsfläche richtet sich grundsätzlich nach § 255 PBG, wobei entsprechende Flächen in Dach- und Untergeschossen voll anzurechnen sind.

³ Ausnutzungstransfers zwischen den beiden Baubereichen sind nicht gestattet.

Art. 7 Nutzweise

¹ In den einzelnen Baubereichen sind grundsätzlich folgende Nutzungen zulässig:

Baubereich I Öffentliche Nutzungen (PJZ);
sowie kommerzielle Nutzungen gemäss Art. 8

Baubereich II Öffentliche Nutzungen (PJZ-Erweiterung);
sowie Wohnen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen und mässig störende Gewerbebetriebe (solange und soweit sie der längerfristigen öffentlichen Nutzung nicht entgegen stehen)

² Publikumsintensive Einrichtungen wie Fachmärkte, Einkaufszentren, Freizeitparks etc., welche ein grosses motorisiertes Individualverkehrsaufkommen auslösen, sind nicht gestattet.

Art. 8 Belegung der Erdgeschossbereiche

¹ Zur Belegung des Strassenraums sind im Erdgeschoss entlang der Hohlstrasse und der internen Hauptachse kommerzielle Nutzungen (z.B. Läden, Gastronomie, Freizeitanwendungen) anzustreben.

² Der maximale Anteil kommerzieller Nutzungen wird wie folgt festgelegt:

Baubereich I 2% der zulässigen Ausnutzungsfläche

Baubereich II 4% der zulässigen Ausnutzungsfläche

Art. 9 Baufelder

¹ Der Baubereich I besteht aus einem einzigen Baufeld, welches nicht unterteilt werden darf.

² Der Baubereich II kann quer zur internen Hauptachse in 2 Baufelder unterteilt werden, wobei zwischen den Baufeldern ein minimaler Abstand von 20 Metern einzuhalten ist. Alternativ dazu kann auch ein Platz vorgesehen werden, welcher auf die interne Hauptachse auszurichten ist.

Art. 10 Unter- und Überbauten

¹ Zwischen den Baubereichen I und II sind unterirdische Verbindungsbauten zulässig, sofern sie die Funktionstüchtigkeit von Strasse, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur nicht beeinträchtigen und den mittleren Grundwasserspiegel nicht unterschreiten.

² Zwischen den Baubereichen I und II sind einzelne oberirdische Verbindungsbauten (z.B. Passerellen) zulässig, sofern die Funktion der Strasse und städtebauliche Figur uneingeschränkt erhalten bleibt.

³ Dies gilt sinngemäss auch für allfällige Verbindungsbauten zwischen den Baufeldern in Baubereich II.

Art. 11 Höhenentwicklung

¹ Innerhalb der Baubereiche sind unterirdische Bauten bis zum mittleren Grundwasserspiegel zulässig. Kleinere, technisch bedingte Unterbauten wie z.B. Liftunterfahrten, Fundamentverstärkungen, Pfählungen u.ä. bleiben vorbehalten.

² Sämtliche oberirdischen Gebäudeteile müssen in der Regel unterhalb der jeweiligen Höchstkote liegen. Die Höchstkote beträgt:

Baubereich I 432.70 m.ü.M.

Baubereich II 429.70 m.ü.M.

³ Im Rahmen von §§ 282 ff. PBG sind Hochhäuser bis maximal 15 m über die jeweilige Höchstkote hinaus zulässig.

⁴ Technisch bedingte Dachaufbauten (Kamine, Liftaufbauten, Sonnenenergie- und Fassadenreinigungsanlagen u.ä.) sowie der Helikopterlandeplatz des PJZ dürfen die jeweilige Höchstkote durchstossen.

⁵ Die Bestimmungen gemäss §§ 278 f. PBG über die Gebäudehöhe aufgrund von Baulinien kommen nicht zur Anwendung.

Art. 12 Geschosszahl

¹ Die Geschosszahl ist innerhalb der zulässigen Höhen frei.

Art. 13 Abstände

¹ Es kommen keine Mehrhöhenzuschläge gemäss § 260 PBG zur Anwendung.

Gestaltung

Art. 14 Architektonische Gestaltung

¹ Die Bauten, Anlagen und Aussenräume sind für sich, in ihrem Zusammenhang mit der baulichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht.

² Dieser Grundsatz gilt auch für eine etappenweise Realisierung der Überbauung.

³ Für den Baubereich II ist ein Architektur-Konkurrenzverfahren nach den üblichen Regeln anzustreben.

Art. 15 Private Freiflächen

¹ Für die Baubereiche I und II gilt eine minimale Freiflächenziffer von je 25 %.

² Als Freiflächen gelten die für Nutzerinnen und Nutzer zugänglichen Innenhöfe, Strassen- und Platzräume innerhalb der einzelnen Baubereiche, soweit diese nicht der Motorfahrzeug-Erschliessung dienen.

³ Die Freiflächen sind, soweit möglich, mit einheimischen Sträuchern und Bäumen zu bepflanzen.

Art. 16 Strassenraum-Gestaltung

¹ Der Strassenraum ist mit hoher Aufenthaltsqualität und Identität stiftender Gestaltung auszubilden. Für die Gestaltung ist vom Verkehrsregime einer Langsamverkehrszone auszugehen. Einzelne, der Nutzung des Strassenraums dienende Installationen und Kleinbauten von öffentlichem Interesse (z.B. Unterstand, Reklamensäule) sind dabei zulässig.

² Die interne Hauptachse ist in den bezeichneten Bereichen mit Alleebäumen gemäss den gültigen Richtlinien der Grün Stadt Zürich zu bepflanzen. In den entsprechenden Bereichen ist der Boden möglichst unversiegelt zu gestalten, jedenfalls aber eine angemessene Baumgrube vorzusehen. Das in der Umgebung anfallende Regenwasser ist dort soweit möglich zu versickern.

³ Der Reservebereich ist bis zu seiner späteren Neunutzung gestalterisch so aufzuwerten, dass zusammen mit dem PJZ eine gute Gesamtwirkung entsteht.

⁴ Entlang der Hohlstrasse ist im bezeichneten Bereich eine Baumreihe gemäss den gültigen Richtlinien der Grün Stadt Zürich zu pflanzen. Soweit erforderlich, ist hierzu ein unentgeltliches Näherpflanzrecht einzuräumen.

⁵ Spätestens mit dem ersten Baugesuch für das PJZ ist für den Strassenraum im Geltungsbereich ein umfassendes Verkehrs- und Gestaltungskonzept vorzulegen.

Art. 17 Dach- und Fassadengestaltung

¹ Aus ökologischen Gründen sind Flachdächer anzustreben.

² Flachdächer sind extensiv zu begrünen. Dabei sollen für Pionier- und Trockenbiotope geeignete Substrate eingebracht werden, um seltene und gefährdete Arten anzusiedeln. Davon ausgenommen sind stark genutzte Dachflächen (z.B. Dachterrassen, Helikopterlandeplatz) und Dächer kleinerer, technischer Aufbauten.

³ Wassergefährdende Dach- und Fassadenmaterialien sind zu vermeiden.

Art. 18 Gebäudevorsprünge

¹ Gebäudevorsprünge wie Erker, Balkone usw. sind bis zu 1.5 m über die Baubereichs- resp. Baufeldgrenze hinaus zulässig. Sie dürfen $\frac{1}{4}$ der jeweiligen Fassadenlänge nicht überschreiten und haben eine lichte Höhe von mindestens 5.0 m ab gestaltetem Gelände freizuhalten.

² Nicht zulässig sind jedoch Gebäudevorsprünge auf der Grenze von Baubereich I entlang der Hohlstrasse.

Art. 19 Sicherheit

¹ Bei der Gestaltung öffentlich zugänglicher Bereiche in Bauten und Parkieranlagen, Innenhöfen und Durchgängen ist den Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Bei der Ausgestaltung des Strassenraums sind namentlich unübersichtliche oder dunkle Bereiche zu vermeiden.

² Die Sicherheitsanforderungen des PJZ sind primär mit der Gebäudekonzeption und -konstruktion zu gewährleisten. Entsprechende Massnahmen im Strassenraum sind nur soweit zulässig, als dass sie dessen Benutzbarkeit und Gestaltungsqualität nicht schmälern.

Art. 20 Provisorien

¹ Während der Umsetzung des Gestaltungsplans kann die Baubehörde in Zusammenhang mit der bisherigen oder künftigen Nutzung provisorische Bauten bewilligen.

Erschliessung und Parkierung

Art. 21 Erschliessung

- ¹ Das Gestaltungsplangebiet ist entsprechend den Festlegungen im Situationsplan ab der Hohlstrasse über die Knoten unter der Hardbrücke und an der Seebahnstrasse zu erschliessen.
- ² Die Feinerschliessung der Baubereiche ist auf die im Situationsplan bezeichneten Abschnitte beschränkt. Die interne Hauptachse dient primär dem Langsam- und Anlieferungsverkehr, der Vorfahrt zu einzelnen Gebäuden und der Taxi-Zufahrt.
- ³ Den Nachbarparzellen entlang der Hohlstrasse werden zur Feinerschliessung im Abschnitt gemäss Situationsplan Fuss- und Fahrwegrechte über den Reservebereich und die interne Hauptachse eingeräumt, sofern die Erschliessung von der Hohlstrasse nicht mehr gewährleistet ist.
- ⁴ Die Erschliessung (inkl. Langsam- und Anlieferungsverkehr sowie Taxi) aller Bauten ist zu jedem Zeitpunkt sicherzustellen. Die Erschliessung der Baubereiche muss für jede Etappe gewährleistet sein.

Art. 22 Öffentliche Fuss- und Radwegverbindungen

- ¹ Alle Strassenräume im Gestaltungsplangebiet sind für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende offen zu halten und attraktiv zu gestalten.
- ² Die öffentliche Fusswegverbindung von der internen Hauptachse auf die Hardbrücke ist bis zur Realisierung des Baubereichs II provisorisch, mit dessen Überbauung definitiv zu gestalten. Sie hat der grossen Bedeutung dieser Wegbeziehung Rechnung zu tragen und ist behindertengerecht auszugestalten.

Art. 23 Abstellplätze

- ¹ Soweit dieser Gestaltungsplan keine anderen Regelungen trifft, gilt die Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich (PPV) vom 11. Dezember 1996.
- ² Die Anzahl Personenwagen-Abstellplätze bestimmt sich wie folgt:

Nutzweise	Normalbedarf [m ² realisierte Ausnutzungs- fläche pro PP]	Reduktionsfaktoren		Anteil für Besuchen- de sowie Kundschaft (bezogen auf die beantragte Anzahl Abstellplätze)
		minimal	maximal	
Polizei- und Justizzentrum (PJZ)	210	40%	55%	25%
Dienstleistungen - Büro / Labor / Praxen - mit starkem Publikumsverkehr	170	40%	55%	25% 50%
Kommerzielle Nutzungen (Läden / Gastronomie / Freizeit)	100	40%	55%	75%
Wohnen	100	40%	55%	10%
Übrige Nutzungen (alle oben nicht erwähnten Nutzungen)	gemäss Art. 4 Abs. 2 PPV	40%	55%	gemäss Art. 6 Abs. 2 PPV

3 Im Baubereich I sind für betriebliche Erfordernisse des PJZ zusätzlich 280 Dienstfahrzeug-, 100 Pikett- / Einsatzfahrzeug- sowie 120 Schichtdienstfahrzeug-Parkplätze für Personen- und Lastwagen zulässig. Diese Parkplätze sind baulich von den übrigen Abstellplätzen abzutrennen und je separat zu bewirtschaften.

4 Eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze für Wohnnutzungen gemäss Art. 8 Abs. 2 PPV ist nicht zulässig.

5 Für Velos und motorisierte Zweiräder sind an geeigneter Lage innerhalb der Baubereiche sichere, gedeckte und gut zugängliche Abstellmöglichkeiten zu erstellen. Anlage und Anzahl der Veloabstellplätze richten sich nach den Richtlinien der Bausektion vom 27. Februar 1996 sowie den Empfehlungen des zugehörigen Merkblattes.

Art. 24 Parkplatz-Management

1 Die Parkierung hat grundsätzlich unterirdisch innerhalb der Baubereiche zu erfolgen. Gemeinsame Parkierungsanlagen für mehrere Baufelder innerhalb des gleichen Baubereichs sind zulässig.

2 Für Besuchende, Anlieferung, Taxi und Mobilitätsbehinderte ist im Strassenraum eine geringe Anzahl Kurzzeit-Abstellplätze zugelassen. Diese sind an die Anzahl Abstellplätze des jeweiligen Baubereichs anzurechnen.

3 Die Nutzung von Abstellplätzen für Beschäftigte und Wohnende durch Kundschaft und Besuchende ist durch bauliche Vorkehrungen zu verhindern.

4 Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft sind zu bewirtschaften (Gebühr ab der ersten Minute). Davon ausgenommen sind Abstellplätze für Wohnnutzungen und deren Besucherparkplätze.

5 Für das PJZ (Baubereich I) ist ein Parkplatz- und Mobilitätsmanagement vorzusehen.

6 Die Anordnungs- und Bewirtschaftungsvorschriften gemäss Abs. 1 - 4 finden auf den Reservebereich keine Anwendung.

Umwelt

Art. 25 Lärmimmissionsschutz

1 Bei allen Bauten sind die konzeptionell oder baulich notwendigen Massnahmen zu ergreifen, so dass die Vorschriften der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten werden können.

2 Für Wohnnutzungen kann kein überwiegendes Interesse nach Art. 31 Abs. 2 LSV geltend gemacht werden.

Art. 26 Meteorwasser

1 Dach- und Hofwasser ist zu versickern. In den Baubereichen I und II ist je eine eigene Versickerungsanlage vorzusehen.

² Das Versickerungsbecken der SBB innerhalb des Geltungsbereiches darf erst bei einem gleichwertigem Ersatz aufgehoben werden.

³ Vorbehalten bleiben bessere Lösungen im Rahmen der Realisierung der Durchmesserlinie SBB.

Art. 27 Energie

¹ In den Baubereichen I und II ist der Minergie-Standard einzuhalten.

² Für die Energieerzeugung sind möglichst umweltschonende Energieträger (mindestens Erdgas) anzustreben.

Art. 28 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 (NHV) zu optimieren.

² Der Wildbienenlebensraum im heutigen Versickerungsbecken der SBB ist bei einer Umgestaltung gleichwertig zu ersetzen.

Art. 29 Bauphase

¹ Im Rahmen der einzelnen Baubewilligungsverfahren ist für die Bauphase ein Transportkonzept einzureichen.

² Das SBB-Versickerungsbecken ist vorzugsweise in der warmen Jahreszeit und schrittweise umzugestalten. Entfernbare Wildbienen-Elemente sind rechtzeitig an einen geschützten Bereich im Kohlendreieck zu transferieren.

Schlussbestimmungen

Art. 30 Inkrafttreten

¹ Der Gestaltungsplan tritt mit Rechtskraft des letzten Rechtsmittelverfahrens in Kraft.

² Vorbehalten bleibt die Eigentumsübertragung oder ein Dahinfallen des Kaufvertrags vom 2. Oktober 2002.

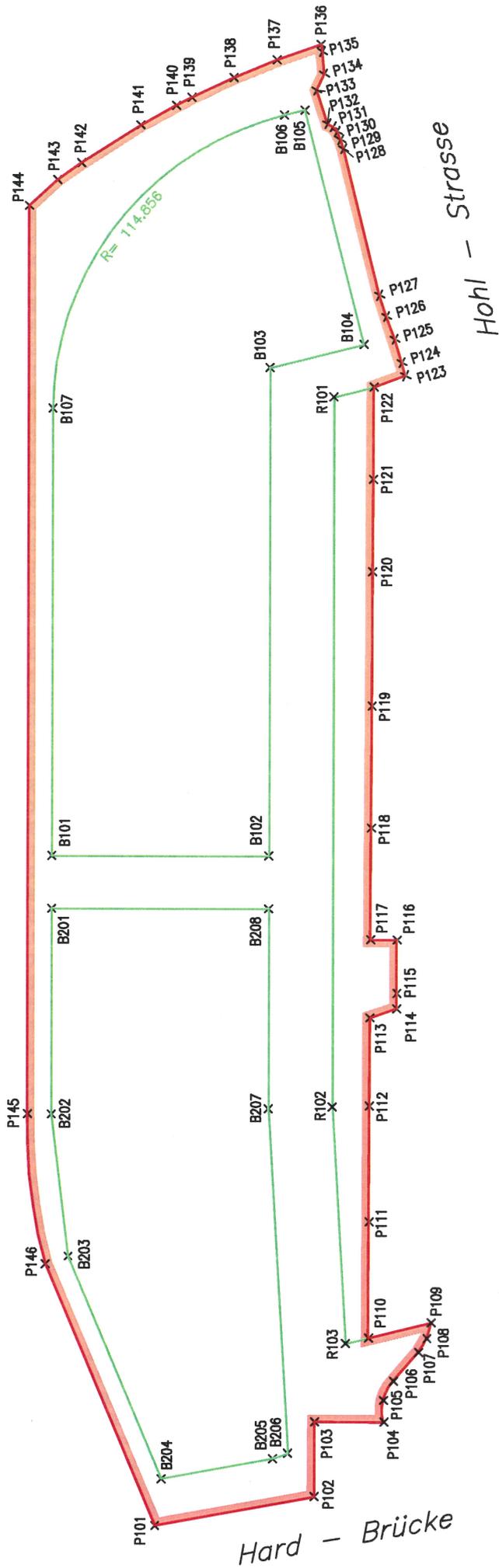
PJZ - Polizei und Justizzentrum Zürich

Gestaltungsplan

Punkteplan zu Koordinatenliste

Datum: 01.09.2006 p.hof Plan-Nr.: PJZ_Punkteplan_v3

SBB - Geleise



PJZ - Polizei und Justizzentrum Zürich

Gestaltungsplan Koordinatenliste

Punktnr.	Artcode	Y-Koord	X-Koord	Höhe	Radius
B101	BAU	681570.742	248541.951	0.000	
B102	BAU	681514.976	248482.360	0.000	
B103	BAU	681650.080	248355.926	0.000	
B104	BAU	681632.491	248324.186	0.000	
B105	BAU	681712.638	248279.771	0.000	
B106	BAU	681716.443	248286.636	0.000	
B107	BAU	681694.462	248426.170	0.000	R= 114.856
B201	BAU	681556.139	248555.617	0.000	
B202	BAU	681499.283	248608.824	0.000	
B203	BAU	681455.645	248640.894	0.000	
B204	BAU	681370.239	248672.750	0.000	
B205	BAU	681347.175	248636.850	0.000	
B206	BAU	681344.822	248631.393	0.000	
B207	BAU	681445.103	248547.749	0.000	
B208	BAU	681500.373	248496.026	0.000	
P101	PERI	681358.977	248686.557	0.000	
P102	PERI	681326.047	248635.267	0.000	
P103	PERI	681346.653	248615.835	0.000	
P104	PERI	681328.855	248596.962	0.000	
P105	PERI	681334.971	248591.504	0.000	
P106	PERI	681337.706	248583.776	0.000	
P107	PERI	681339.249	248569.502	0.000	
P108	PERI	681340.941	248563.564	0.000	
P109	PERI	681344.172	248558.301	0.000	
P110	PERI	681356.041	248579.522	0.000	
P111	PERI	681388.012	248549.343	0.000	
P112	PERI	681419.992	248519.223	0.000	
P113	PERI	681444.269	248496.345	0.000	
P114	PERI	681439.966	248486.653	0.000	
P115	PERI	681444.153	248482.692	0.000	
P116	PERI	681458.882	248468.770	0.000	
P117	PERI	681465.759	248476.058	0.000	
P118	PERI	681496.523	248447.041	0.000	
P119	PERI	681530.105	248415.373	0.000	
P120	PERI	681567.264	248380.386	0.000	
P121	PERI	681592.656	248356.413	0.000	
P122	PERI	681618.057	248332.431	0.000	
P123	PERI	681613.181	248320.818	0.000	
P124	PERI	681617.730	248318.437	0.000	
P125	PERI	681626.026	248314.345	0.000	
P126	PERI	681634.504	248310.698	0.000	
P127	PERI	681642.128	248307.114	0.000	
P128	PERI	681692.028	248279.125	0.000	
P129	PERI	681695.174	248277.565	0.000	
P130	PERI	681698.458	248276.471	0.000	
P131	PERI	681700.721	248276.363	0.000	
P132	PERI	681702.877	248277.011	0.000	
P133	PERI	681715.117	248271.325	0.000	
P134	PERI	681717.483	248265.170	0.000	
P135	PERI	681724.334	248259.854	0.000	
P136	PERI	681726.655	248258.345	0.000	
P137	PERI	681733.645	248274.438	0.000	
P138	PERI	681739.806	248290.867	0.000	
P139	PERI	681745.121	248307.588	0.000	
P140	PERI	681746.889	248313.910	0.000	
P141	PERI	681750.529	248328.725	0.000	
P142	PERI	681755.279	248354.791	0.000	
P143	PERI	681756.713	248365.657	0.000	
P144	PERI	681756.737	248380.218	0.000	
P145	PERI	681505.506	248615.327	0.000	
P146	PERI	681459.357	248649.115	0.000	
R101	RESZ	681625.572	248345.991	0.000	
R102	RESZ	681429.204	248529.757	0.000	
R103	RESZ	681360.336	248587.201	0.000	

SCHENKEL
 VERMESSUNGEN AG
 Lindenbachstrasse 9
 CH-8006 Zürich
 Telefon +41(0)44 361 07 00
 Telefax +41(0)44 361 56 48
schenkel.vermessungen@swissonline.ch
www.schenkelvermessungen.ch

