



## **VERFÜGUNG**

**vom 20. März 2008**

**Zürich. Aufhebung privater Gestaltungsplan Gleisüberbauung HB - Südwest  
Privater Gestaltungsplan Stadtraum HB – öffentliche Bekanntmachung  
der Genehmigung  
Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Gestaltungsplanpflicht Zollstrasse**

Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

---

Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat am 18. Januar 2006 dem privaten Gestaltungsplan Stadtraum HB zugestimmt. Mit Gemeindeabstimmung vom 24. September 2006 wurde dieser Beschluss bestätigt. Gegen die Gemeindeabstimmung wurden Rechtsmittel ergriffen. Das Rechtsmittelverfahren wurde letztinstanzlich vom Bundesgericht mit Entscheid vom 28. Januar 2008 abgeschlossen.

Im Rechtsmittelverfahren vor dem Verwaltungsgericht hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 1291/2007 den privaten Gestaltungsplan genehmigt. Von der Genehmigung ausgenommen wurde Art. 11 der Vorschriften zum Gestaltungsplan.

Aufgrund der Ermächtigung, Änderungen am privaten Gestaltungsplan in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich diese als Folge von Rechtsmittelentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen würden, hat der Stadtrat von Zürich entsprechend dem Entscheid der Baurekurskommission mit Beschluss vom 30. Juli 2007 (Präsidialverfügung) einer Ergänzung von Art. 11 der Bauvorschriften zum Gestaltungsplan zugestimmt. Die Baurekurskommission I hat mit Entscheid vom 18. Dezember 2007 einen Rekurs gegen diese Ergänzung von Art. 11 der Vorschriften abgewiesen. Dieser Entscheid ist rechtskräftig.

Der Gemeinderat hat mit Beschluss Nr. 5118 vom 1. Februar 2006 den privaten Gestaltungsplan auf dem Areal Vorbahnhof zwischen Zoll- und Lagerstrasse (Gleisüberbauung HB Südwest) auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des privaten Gestaltungsplans

Stadtraum HB Zürich aufgehoben und für das Gebiet Zollstrasse gemäss Planbeilage eine Gestaltungsplanpflicht im Sinne von Art. 4 der Bau- und Zonenordnung festgesetzt und deren Zielsetzung in Art. 4 Abs. 9 umschrieben. Gegen diesen Beschluss wurde weder ein Rechtsmittel noch ein Referendum ergriffen.

Mit Schreiben vom 27. Februar 2008 ersucht das Hochbaudepartement der Stadt Zürich um Zustimmung zur öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung des Gestaltungsplans, um Genehmigung von Art. 11 der Vorschriften des Gestaltungsplans, um Genehmigung der Aufhebung des privaten Gestaltungsplans auf dem Areal Vorbahnhof zwischen Zoll- und Lagerstrasse (Gleisüberbauung HB Südwest) und um Genehmigung einer Ergänzung von Art. 4 der Bau- und Zonenordnung.

Der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung des Gestaltungsplans Stadtraum HB Zürich mit RRB Nr. 1291/2007 steht nichts entgegen.

Mit der Ergänzung von Art. 11 der Gestaltungsplanvorschriften mit Abs. 5 wird festgelegt, dass, solange im Baubereich III Bauten und Anlagen bestehen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen, die anrechenbare Ausnutzungsfläche im Verhältnis der durch die Anlagen und Bauten beschlagenen Grundfläche zur Gesamtfläche des Baubereichs III zu reduzieren ist. Davon ausgenommen ist das Baufeld i mit dem bestehenden Stellwerk, welches an die im Baubereich III zulässige Ausnutzungsfläche anzurechnen ist. Diese Ergänzung von Art. 11 ist zweckmässig. Der Genehmigung steht nichts entgegen.

Der Festsetzung einer Gestaltungsplanpflicht für das Gebiet Zollstrasse gemäss Planbeilage und der Aufhebung des privaten Gestaltungsplans Gleisüberbauung HB Südwest steht nichts entgegen.

Die Vorlagen sind rechtmässig, zweckmässig und angemessen (§ 5 PBG).

Die Baudirektion v e r f ü g t :

- I. Es wird festgestellt, dass der öffentlichen Bekanntmachung des Beschlusses RRB Nr. 1291/2007 vom 29. August 2007, mit dem der private Gestaltungsplan Stadtraum HB Zürich mit Ausnahme von Art. 11 der Vorschriften zum Gestaltungsplan genehmigt worden ist, nichts mehr entgegensteht.

- II. Art. 11 der Vorschriften zum Gestaltungsplan bezüglich der Ausnutzungsfläche für den Baubereich III einschliesslich der Ergänzung gemäss Art. 11 Abs. 5 gemäss Beschluss des Stadtrates von Zürich vom 30. Juli 2007 wird genehmigt.
- III. Die Aufhebung des privaten Gestaltungsplans auf dem Areal Vorbahnhof zwischen Zoll- und Lagerstrasse (Gleisüberbauung HB Südwest) wird genehmigt.
- IV. Die Ergänzung von Art. 4 der Bau- und Zonenordnung (Gestaltungsplanpflicht für das Gebiet Zollstrasse gemäss Planbeilage) wird genehmigt.
- V. Wir erlauben uns, für die uns durch die Bearbeitung dieser Genehmigung entstandenen Aufwendungen wie folgt Rechnung zu stellen:

**Rechnungs- und Zustelladresse: Schweizerische Bundesbahnen SBB**  
**Immobilien**  
**Hochschulstrasse 6**  
**3000 Bern**

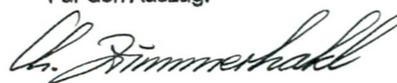
Bitte überprüfen Sie die Richtigkeit der Rechnungsadresse. **Ohne Ihren Gegenbericht innert zwanzig Tagen gehen wir davon aus, dass die Rechnungsadresse korrekt und zudem identisch mit der Zustelladresse ist.**

Staats- und Ausfertigungsgebühr ARV Fr. 1'696.00 8000 001266 / 83120.40.210

- VI. Der Stadtrat von Zürich wird eingeladen, Dispositiv Ziffern I und II des RRB Nr. 1291/2007 und Dispositiv Ziffern II bis IV dieser Verfügung gemäss §§ 6 und 89 PBG öffentlich bekannt zu machen.
- VII. Mitteilung an den Stadtrat von Zürich, an das Hochbaudepartement der Stadt Zürich (unter Beilage von sechs Dossiers), an die Kanzlei der Baurekurskommissionen (unter Beilage von zwei Dossiers) sowie an das Amt für Raumordnung und Vermessung (unter Beilage von zwei Dossiers).

Zürich, den 20. März 2008  
080233/Obl/Zst

**ARV Amt für**  
**Raumordnung und Vermessung**  
Für den Auszug:





Stadt Zürich

PRIVATER GESTALTUNGSPLAN

STADTRAUM HB

ZÜRICH-AUSSERSIHL

PLAN M. 1:1'000

Grundeigentümerin: Zürich, 10. November 2005

Schweizerische Bundesbahnen SBB  
spezialgesetzliche Aktiengesellschaft gemäss SBBG vom 20. März 1998,  
mit Sitz in Bern, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65

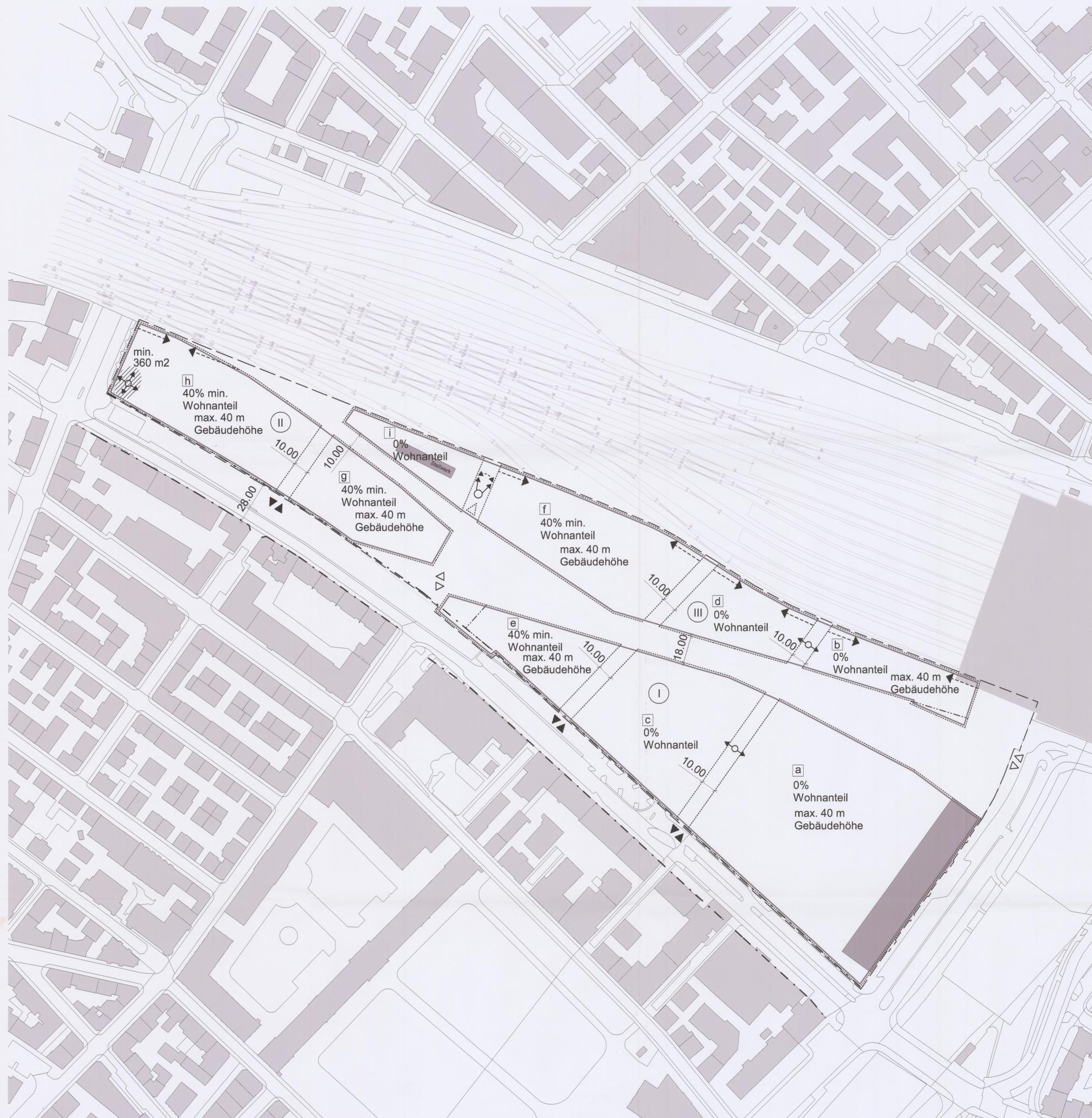
Urs Schlegel, Leiter Immobilien  
*U. Schlegel*  
Andreas Steiger, Gesamtprojektleiter  
*A. Steiger*

Zustimmung des Gemeinderates am: Zürich, *18.1.2006*

GRB-Nr. *5051*  
Im Namen des Gemeinderates:  
Die Präsidentin / Der Präsident  
*Ch. Key*  
Die Sekretärin / Der Sekretär:  
*M. Gorgotho*

Von der Baudirektion  
genehmigt am: *20. März 2006*  
Für die Baudirektion  
*Ch. Stummvoll*  
BDV Nr. *36/08*

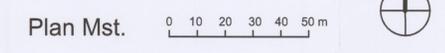
In Kraft gesetzt mit StRB-Nr.: auf den:



- - - Geltungsbereich
- ..... Mantellinie
- - - Verkehrsbaulinie projektiert
- ..... Arkadenmantellinie  
(Bereich bis Mantellinie min. lichte Höhe 7.50 m)
- Baubereichsgrenze
- Bestehende Gebäude
- ↔ Erschliessungsstrasse, Lage schematisch
- ⊙ Anschlusspunkt Passerelle
- ← Durchgehende Zugänglichkeit sichern
- ▼▲ Zu- und Wegfahrt / Anlieferung
- ▽△ Zu- und Wegfahrt eingeschränkt
- △ Fuss- und Radwegverbindung
- ⊞ Freiraum / Platz

- Ⓜ Baubereich
- 40 % min. Wohnanteil
- max. 40m max. Gebäudehöhe (vgl. Art. 15 der Vorschriften)
- a-i Baufeldbezeichnung

Die Lage der Mantellinie ist massgebend.  
Baufeldkoordinaten sind im Erläuterungsbericht aufgelistet.





**Privater Gestaltungsplan Stadtraum HB Zürich  
mit Umweltverträglichkeitsprüfung**  
**Ergänzung aufgrund des Entscheides der Baurekurskommission I  
Nr. 126/2007 vom 1. Juni 2007**

**Art. 11 Ausnützung - Ausnutzungsfläche**

Abs. 1-4 unverändert

<sup>5</sup> Solange im Baubereich III Bauten und Anlagen bestehen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen, ist die anrechenbare Ausnutzungsfläche von 65'000 m<sup>2</sup> im Verhältnis der durch diese Anlagen und Bauten beschlagenen Grundfläche zur Gesamtfläche des Baubereichs III zu reduzieren. Davon ausgenommen ist Baufeld i mit dem bestehenden Stellwerk, welches an die im Baubereich III zulässige Ausnutzungsfläche anzurechnen ist.

---

Von der Baudirektion genehmigt:

am: **20. März 2008** .....

BDV-Nr. **36/08** .....

Für die Baudirektion:



PRIVATER GESTALTUNGSPLAN

STADTRAUM HB

ZÜRICH-AUSSERSIHL

VORSCHRIFTEN ZUM GESTALTUNGSPLAN

Grundeigentümerin

Zürich, 10. November 2005

**Schweizerische Bundesbahnen SBB**

spezialgesetzliche Aktiengesellschaft gemäss SBBG vom 20. März 1998,  
mit Sitz in Bern, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65

Urs Schlegel, Leiter Immobilien

Andreas Steiger, Gesamtprojektleiter

.....  
*Urs Schlegel*

.....  
*A. Steiger*

Zustimmung des Gemeinderates am:

Zürich, ..... *18.1.2006* .....

GRB-Nr. .... *5051* .....

Im Namen des Gemeinderates:

Die Präsidentin / Der Präsident

Die Sekretärin / Der Sekretär: \_\_\_\_\_

.....  
*Ch. Huy*

.....  
*M. Garofalo*

Von der Baudirektion  
genehmigt am: ..... *20. März 2008* .....

BDV Nr. .... *36/08* .....

Für die Baudirektion

.....  
*A. Zimmermann*

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

# Vorschriften zum privaten Gestaltungsplan ,Stadtraum HB‘

## **Art. 1 Geltungsbereich**

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

<sup>2</sup> Der Gestaltungsplan besteht aus den nachfolgenden Vorschriften und dem zugehörigen Plan im Massstab 1:1'000.

## **Art. 2 Geltendes Recht**

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

## **Art. 3 Empfindlichkeitsstufe**

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

## **Art. 4 Zweck**

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

<sup>2</sup> Insbesondere sollen

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

## **Art. 5 Gestaltung**

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

## **Art. 6 Baubereiche**

<sup>1</sup> Das Gebiet des Gestaltungsplanes ist in folgende drei Baubereiche gegliedert:

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

<sup>2</sup> Alle Flächen ausserhalb der Mantellinien sind öffentlicher Freiraum.

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

#### **Art. 7 Abgrenzung zum Gleisraum**

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

#### **Art. 8 Unterbauten**

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

#### **Art. 9 Oberirdische Gebäudevorsprünge**

<sup>1</sup> Einzelne Vorsprünge dürfen höchstens 1.5 m über die Mantellinie hinausragen, Erker, Balkone und dergleichen jedoch höchstens auf einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge. Sie haben eine lichte Höhe von mindestens 3 m ab gestaltetem Boden einzuhalten.

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

Baube-reich	Baufeld	Auskragung ab Erdgeschossfassade	Lichte Höhe ab gestaltetem Boden
I	e	gegenüber Lagerstrasse 3.8 m	7.5 m
II	h	Zum Gleisraum hin bis zur Grenze des Geltungsbereichs	7.5 m
III	b		
	d		
	f		
	i		

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

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

<sup>2</sup> Darüber hinaus sind nur Bauten für Sozial- und Freizeiteinrichtungen zulässig.

#### **Art. 11 Ausnützung – Ausnützungsfläche**

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

<sup>2</sup> Zulässig sind folgende Ausnützungsflächen:

Baubereich	I	II	III	Total
Anrechenbare Ausnützungsfläche max. in allen Geschossen [in Tausend m <sup>2</sup> ]	150.0	58.0	65.0	273
Zusätzliche Flächen für Sondernutzungen (öffentliche Bildungs-, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen) [in Tausend m <sup>2</sup> ]				20

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

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

## Art. 12 Übertragung von Ausnützungsfläche

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

<sup>2</sup> Innerhalb eines Baubereichs darf Ausnützungsfläche unbeschränkt übertragen werden.

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

## Art. 13 Nutzweise

<sup>1</sup> Es gelten die im Plan bezeichneten minimalen Wohnanteile pro Baufeld.

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

<sup>3</sup> Bei einem Ausnützungstransfer gemäss Art. 12 gilt der Wohnanteil des Baufelds, aus dem die Ausnützung transferiert wird.

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

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

<sup>6</sup> Sexgewerbliche Salons oder vergleichbare Einrichtungen sind nicht zulässig.

## Art. 14 Kommerzflächen

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

## **Art. 15 Höhen**

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

<sup>2</sup> Ab der Höhe von 22 m ab gewachsenem Boden sind auf allen Seiten Gebäudeteile, ausgenommen Brandmauern, unter 60° bis an die Ebenen gemäss § 281 PBG zurück zu setzen. Über dieses Profil ragende Aufbauten dürfen nicht breiter als ein Drittel der betreffenden Fassadenlänge sein, ausgenommen Kamine, Treppenaufbauten, Liftaufbauten, Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie und kleinere, technisch bedingte Aufbauten.

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

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

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

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

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

## **Art. 16 Geschosszahl**

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

## **Art. 17 Dachgestaltung**

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

<sup>2</sup> Flachdächer von kleineren technischen Aufbauten müssen nicht begrünt werden.

## **Art. 18 Lärmimmissionschutz**

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

## **Art. 19 Abstände**

Es kommen keine Mehrlängen- und Mehrhöhenzuschläge zur Anwendung.

## **Art. 20 Erschliessung**

<sup>1</sup> Das Gestaltungsplangebiet ist entsprechend den Festlegungen im Plan zu erschliessen.

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

<sup>3</sup> Eine diagonale Achse vom neuen Bahnhofplatz in Richtung Kanonengasse/Lagerstrasse dient zusammen mit den übrigen öffentlichen Räumen zwischen den Baufeldern dem Langsam- und Anlieferungsverkehr, der Vorfahrt zu einzelnen Gebäuden und der Taxi-Zufahrt.

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

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

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

## Art. 21 Baulinien

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

## Art. 22 Parkierung

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

<sup>2</sup> Die Anzahl Abstellplätze bestimmt sich nach den folgenden Ansätzen und Anteilen am Normalbedarf:

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

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

<sup>3</sup> 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 Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich zu bewilligen.

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

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

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

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

<sup>8</sup> Für Neu- und Umnutzungen von Nutzflächen gemäss Art. 11 sind an geeigneter Lage Abstellmöglichkeiten für Zweiräder zu erstellen. Anlage und Anzahl richten sich nach den Richtlinien der Bausektion vom 27. Februar 1996 sowie den Empfehlungen des zugehörigen Merkblattes.

<sup>9</sup> Für öffentliche, bahnorientierte Fahrradabstellplätze ist an geeigneten Lagen (Bereiche Postbrücke – Bahnhofplatz) mit guter Anbindung an den Strassenraum und Bahnanlagen entsprechender Raum bereit zu stellen.

### **Art. 23 Freiflächen**

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

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

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

### **Art. 24 Ökologischer Ausgleich**

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

### **Art. 25 Meteorwasser**

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

### **Art. 26 Energie**

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

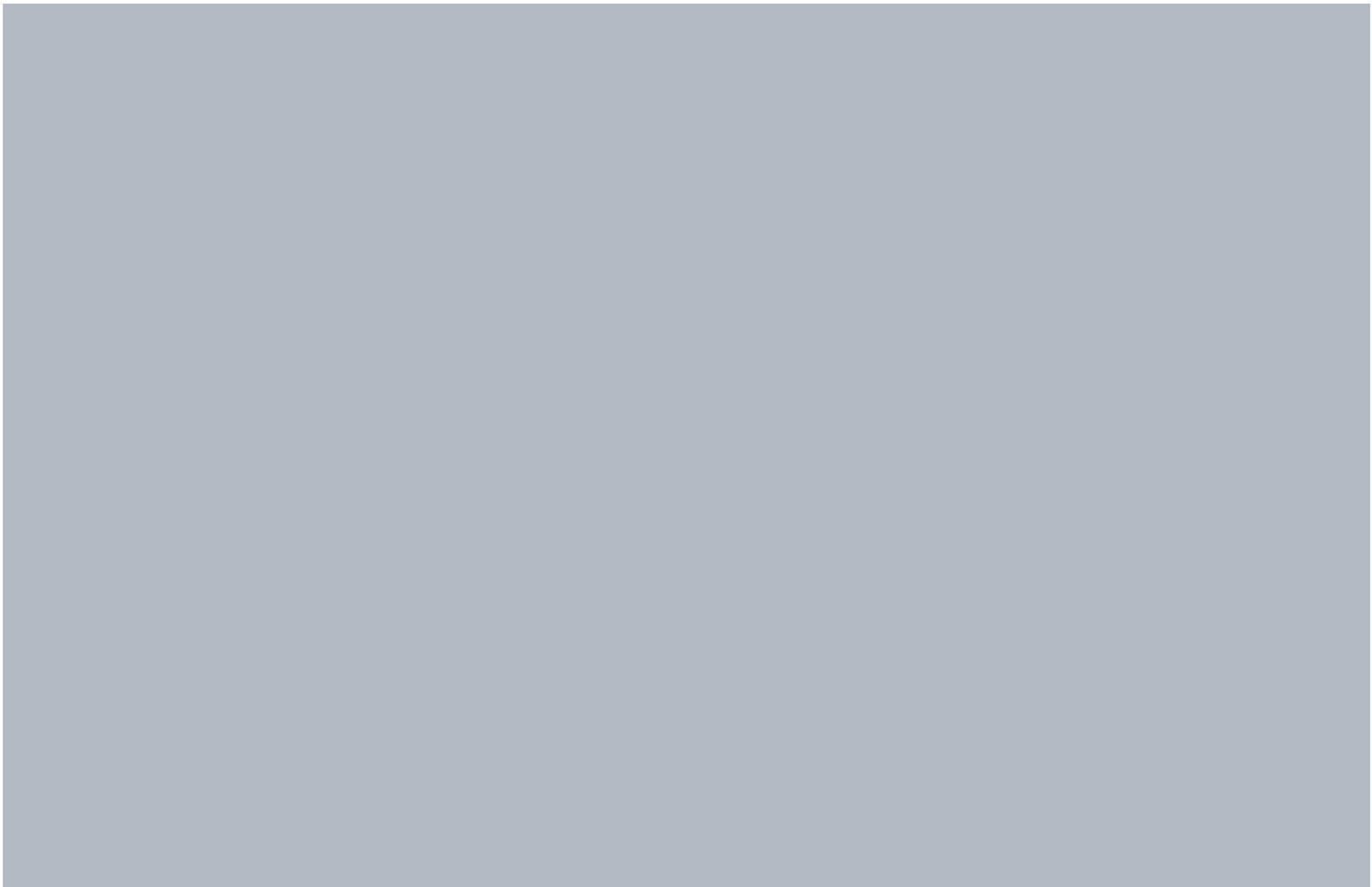
<sup>2</sup> Für Raumheizung und Warmwasser ist Fernwärme zu verwenden, wenn

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

**Art. 27 Inkrafttreten**

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

# Stadtraum HB.



**Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan – nach Art. 47  
Raumplanungsverordnung – 30. April 2005**

**Impressum:****Auftraggeberin**

Schweizerische Bundesbahnen SBB, vertreten durch:  
SBB Immobilien Portfolio Management, Development Zürich  
Hohlstrasse 532, Postfach, 8021 Zürich  
Tel. 051 222 88 28  
Andreas Steiger  
Christian Faber

**Bearbeitung**

Ernst Basler + Partner AG, Zürich  
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich  
Tel. 01 395 16 16  
Patrik Baumgartner  
Sandra Jung  
Wilhelm Natrup  
Mark Sieber

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1.	Ausgangslage .....	1
1.2.	Heutige Nutzung des Areals, Eigentum und Verfügbarkeit.....	2
1.3.	Planungs- und baurechtliche Situation .....	2
1.3.1.	Kantonale und regionale Richtplanung .....	2
1.3.2.	Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich 1999 .....	2
1.3.3.	Privater Gestaltungsplan HB Südwest.....	4
1.3.4.	Hochhausleitbild.....	4
1.4.	Planungen und Entwicklungen im Umfeld .....	5
1.5.	Perimeterfestlegung und Anwendung Planungsrecht.....	5
<b>2.</b>	<b>Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts</b> .....	<b>7</b>
2.1.	Rechtliche Grundlage und Zielpublikum .....	7
2.2.	Verfahren zum Erlass des Gestaltungsplans.....	7
2.3.	Einbezug der Bevölkerung und Interessengruppen.....	7
2.4.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	8
<b>3.</b>	<b>Organisation und Verfahren</b> .....	<b>9</b>
3.1.	Testplanungsverfahren .....	9
3.2.	Städtebauliches Konzept .....	9
3.3.	Schaffung von Planungsrecht und Sicherung der Erschliessung .....	9
<b>4.</b>	<b>Planungsziele und Leitlinien für die Entwicklung</b> .....	<b>10</b>
4.1.	Ziele und Grundsätze im kantonalen Richtplan .....	10
4.2.	Legislaturziele des Stadtrates 2002 - 2006.....	10
4.3.	Leitlinien der Planungspartner .....	10
<b>5.</b>	<b>Erläuterungen</b> .....	<b>12</b>
5.1.	Raumplanung.....	12
5.1.1.	Städtebauliche Eingliederung und Bebauungsregeln .....	12
5.1.2.	Etappierung.....	18
5.2.	Verkehr .....	20
5.2.1.	Erschliessung.....	20
5.2.2.	Heutige Parkplatz- und Verkehrssituation.....	23
5.2.3.	Parkierungsregelung im Gestaltungsplan .....	25
5.2.4.	Induziertes Verkehrsaufkommen .....	27
5.2.5.	Künftige Belastung des Strassennetzes .....	29
5.2.6.	Anpassung des kommunalen Richtplans Verkehr .....	31
5.3.	Freiraum.....	32
5.4.	Ver- und Entsorgung inkl. Energieversorgung .....	35
5.4.1.	Versorgung / Grobkonzept Werkleitungen.....	35
5.4.2.	Wasserversorgung.....	35
5.4.3.	Entwässerung .....	36
5.4.4.	Energieversorgung.....	38
5.5.	Umwelt .....	38
<b>6.</b>	<b>Beurteilung</b> .....	<b>39</b>
<b>7.</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>40</b>



# 1. Einleitung

## 1.1. Ausgangslage

Der Hauptbahnhof Zürich (Zürich HB) und seine Umgebung sind für die SBB und die Stadt Zürich von vitalem Interesse. Eine der Lagequalität des Standorts angemessene städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Umfeldes wurde bisher noch nicht umgesetzt. Spätestens seit dem Ideenwettbewerb für einen Totalneubau des Hauptbahnhofs 1969/1970 besteht die Idee, die Lagequalität des Standortes auch für Nutzungen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit Bahn-Bedürfnissen stehen, zu nutzen. Die über Jahrzehnte verfolgten Planungsideen, die im Projekt Eurogate mündeten, konnten aber aus diversen Gründen nicht realisiert werden und stehen heute nicht mehr zur Diskussion.

In dieser Situation hatten sich die SBB als Grundeigentümerin sowie die Stadt Zürich und Die Schweizerische Post (Die Post) darauf verständigt, ausgehend von der heutigen planungsrechtlichen Situation, die Grundlagen für die weitere Entwicklung neu aufzubereiten. Aufgrund der Erfahrungen mit dem Grossprojekt Eurogate wurde angestrebt, die Komplexität der neuen Entwicklung zu reduzieren.

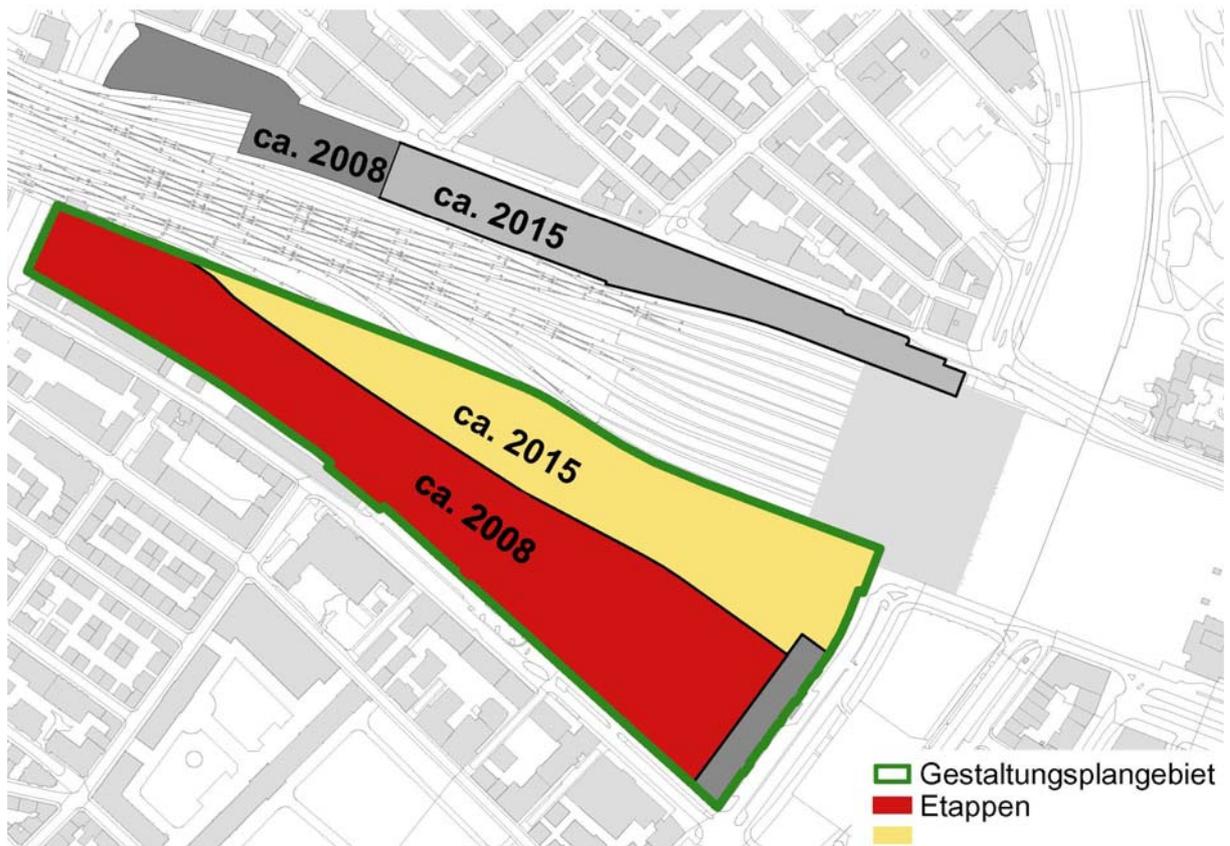


Abbildung 1: Perimeter und Verfügbarkeit

## 1.2. Heutige Nutzung des Areals, Eigentum und Verfügbarkeit

Die Arealteile werden heute bahnbetrieblich durch die SBB (Infrastrukturplanung, Bau- und Bahnbetriebsdienste, Gleisanlagen für Rettungs- und Löschzüge), sowie durch die Schweizerische Post (Briefzentrum, Poststelle Sihlpost) genutzt. Entlang der Zollstrasse, Ecke Langstrasse, befinden sich verschiedene städtische Liegenschaften mit privaten Nutzungen. Die SBB sind alleinige Grundeigentümerin der Flächen; kleinere Liegenschaften entlang der Zollstrasse sind in städtischem Besitz. Die Schweizerische Post ist Eigentümerin der Gebäude der Sihlpost.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, der betrieblichen Bedürfnisse der SBB, der zukünftigen Infrastrukturprojekte, bestehenden Vertragsverhältnissen usw., bestehen unterschiedliche Verfügbarkeiten der Areale (siehe Abbildung 1), die in der Entwicklung berücksichtigt werden müssen.

## 1.3. Planungs- und baurechtliche Situation

### 1.3.1. Kantonale und regionale Richtplanung

Im Kantonalen Richtplan<sup>1)</sup> wird das Gebiet als Siedlungsgebiet ausgewiesen und als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung bezeichnet (Zentrumsgebiet Zürich-City). Der regionale Richtplan<sup>2)</sup> enthält keine weitergehenden Präzisierungen oder Bestimmungen.

### 1.3.2. Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich 1999

Das Gebiet ist in der BZO 99 mit den Zentrumszonen Z5, Z6 bis Z7 belegt. Ein Teilbereich davon wird überlagert durch den Gestaltungsplan HB Südwest (vgl. unten) und müsste zur Zeit entsprechend diesen Gestaltungsplan-Bestimmungen überbaut werden. In den Zentrumszonen Z5, Z6 bis Z7 sind Wohnungen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen sowie höchstens mässig störendes Gewerbe und eine Ausnützungsziffer von 200% (Z5), 230% (Z6), 260% (Z7) zulässig. Im gesamten Gestaltungsplangebiet gilt nach der gültigen BZO ein Wohnanteil von 0%. Eine Ausnahme bildet der westlich der Kanonengasse liegende Bereich im südlichen Teil des Perimeters mit einem Mindestwohnanteil von 60% bzw. 66 %. Die Freiflächenziffer im gesamten Gestaltungsplangebiet beträgt 0%. Hier bildet ebenfalls der westlich der Kanonengasse liegende Bereich im südlichen Teil des Perimeters mit Zonierung Z5 / Z6 eine Ausnahme mit einer Freiflächenziffer von 20%.

Der eigentliche Bereich des Hauptbahnhofes östlich der Sihl ist einerseits der Kernzone (schutzwürdiges Ortsbild) und andererseits der zentralen Lage wegen der Zentrumszone Z7 ohne Wohnanteil zugewiesen. Südlich und östlich grenzen Quartiererhaltungszonen an. Alle angrenzenden Bereiche entlang der Lager- /Langstrasse (Kreis 4) sind Quartiererhaltungszonen. Die ehemalige Kaserne und die Zeughäuser liegen mit der Kulturinsel Gessnerallee

---

1) Kantonaler Richtplan des Kantons Zürich, beschlossen am 31. Januar 1995, teilrevidiert am 2. April 2001

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

in der Kernzone. Die Frei- und Grünräume im Bereich der Kaserne sind als kantonale Freihaltezonen festgesetzt.

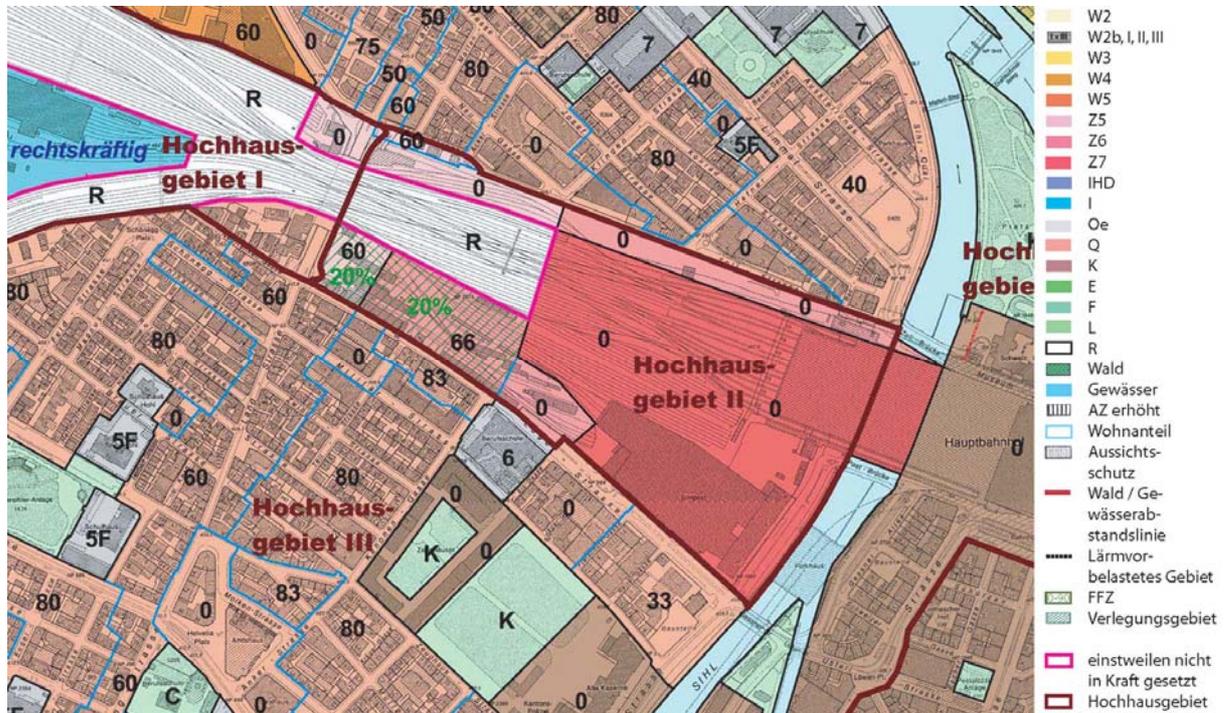


Abbildung 2: Auszug Zonenordnung

### 1.3.3. Privater Gestaltungsplan HB Südwest

Der private Gestaltungsplan auf dem Areal Vorbahnhof zwischen Zoll- und Lagerstrasse (HB Südwest, beschlossen vom Gemeinderat am 6. Juli 1988), seit 1996 als Eurogate bezeichnet, ist auf das Projekt HB Südwest massgeschneidert.

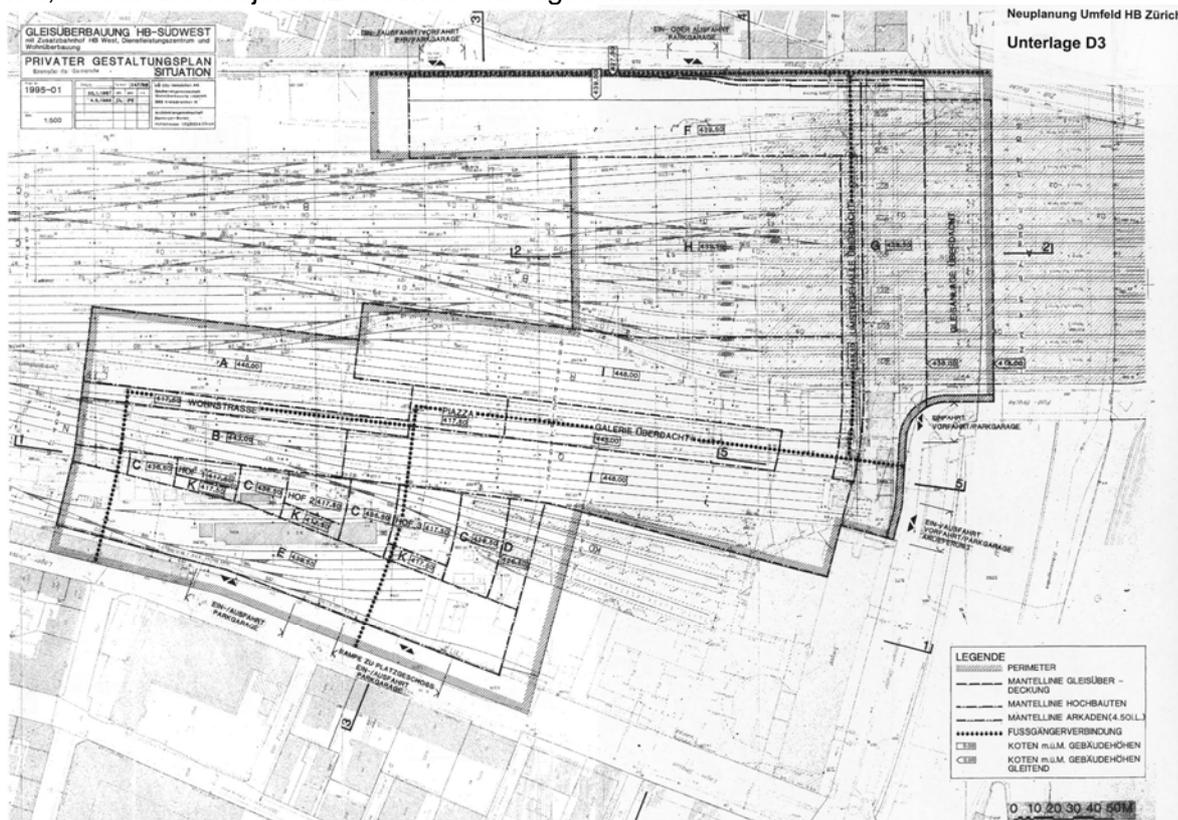


Abbildung 3: Gestaltungsplan HB Südwest

Die beteiligten Planungspartner sind sich darüber einig, dass der Gestaltungsplan HB Südwest nicht geeignet ist, die vorliegenden Planungsabsichten zu verwirklichen. Die Grundeigentümerin beabsichtigt deshalb, im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens die Aufhebung des Gestaltungsplans HB Südwest zu beantragen.

### 1.3.4. Hochhausleitbild

Die Stadt Zürich hat Gebiete ausgeschieden, in welchen Hochhäuser grundsätzlich zugelassen sind, und dazu architektonisch-städtebauliche Anforderungen formuliert und Gebiete mit unterschiedlicher Empfindlichkeit bezeichnet. Bei der Ausscheidung der Gebiete waren ausschliesslich städtebauliche Gesichtspunkte massgebend. Der Bereich Stadtraum HB liegt vollständig im Hochhausgebiet mit Empfindlichkeitsstufe II. Damit sind Gesamthöhen bis max. 80 Meter ohne Gestaltungsplan möglich. Die Realisierung von Hochhäusern über 80 Meter ist nur im Rahmen eines Gestaltungsplanes möglich.

#### 1.4. Planungen und Entwicklungen im Umfeld

Angesichts der städtebaulichen Bedeutung des Areals und der zahlreichen Verflechtungen und Bezüge sind neben dem eigentlichen Gestaltungsplanperimeter ein grösserer Betrachtungsraum und darin insbesondere die nachfolgend beschriebenen Planungen, Konzepte und Überlegungen berücksichtigt worden.



Abbildung 4: Kontext

#### 1.5. Perimeterfestlegung und Anwendung Planungsrecht

Ausgehend von den Erkenntnissen des Testplanungsverfahrens wurde der Perimeter auf den Bereich begrenzt, für dessen Entwicklung eine Sondernutzungsplanung notwendig ist:

##### **Gestaltungsplan Stadtraum HB**

Das Gebiet zwischen Kasernenstrasse, Lagerstrasse und dem Gleisfeld (Bereich Lagerstrasse): Privater Gestaltungsplan Stadtraum HB.

##### **Bereich Zollstrasse**

Der Arealteil nördlich des Gleisraums (Bereich Zollstrasse) wird, getrennt vom Südteil (Gestaltungsplangebiet), im Rahmen der Bau- und Zonenordnung entwickelt.

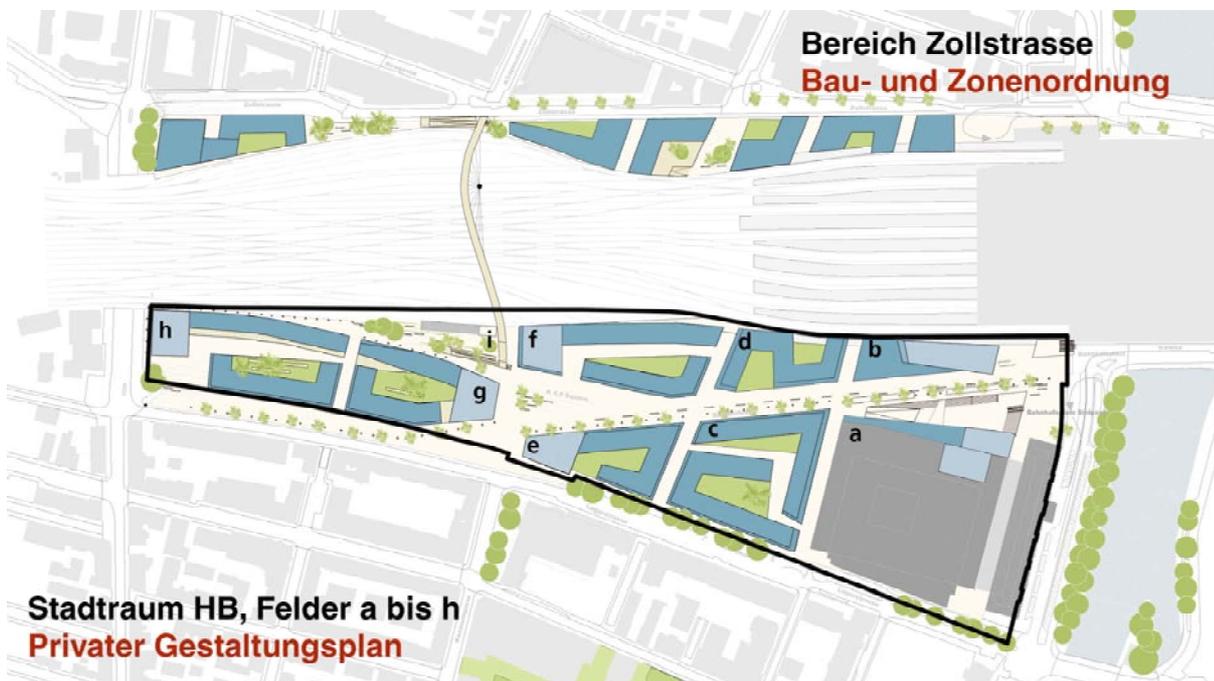


Abbildung 5: Perimeterfestlegung

Begründung für die Unterteilung:

- Der Bereich Zollstrasse ist aus heutiger Sicht nach BZO bebaubar. Die städtebauliche Struktur muss nicht zusätzlich mit einem Gestaltungsplan fixiert werden.
- Auf eine Überbauung des Gleisraums wird verzichtet. Ein städtebaulicher Zusammenhang zum Gestaltungsplangebiet ist somit nicht gegeben.
- Einige Baufelder entlang der Zollstrasse werden aufgrund der Abhängigkeit zum Bau des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse (Baustelleninstallation) erst später bebaut werden können.

Für die Fragen der Beurteilung Umwelt und Verkehr (z.B. PP / Fahrtenaufkommen) besteht kein funktionaler Zusammenhang zwischen den Arealen. Trotzdem wurde entschieden, im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts und des vorliegenden Erläuterungsberichts nach Art. 47 RPV den Bereich Zollstrasse für Sensitivitätsbetrachtungen einzubeziehen.

## **2. Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts**

### **2.1. Rechtliche Grundlage und Zielpublikum**

Der Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung (RPV)<sup>3)</sup> wird im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zu Händen der Genehmigungsbehörde erstellt. Er gibt Auskunft darüber, wie die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und der kantonale und regionale Richtplan berücksichtigt werden sowie den Anforderungen des Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung getragen wird.

Der Erläuterungsbericht richtet sich an die kantonale Genehmigungsbehörde. Im vorliegenden Fall ist dies formell der Regierungsrat und die für die Prüfung zuständigen Stellen der kantonalen Verwaltung. Daneben soll der Erläuterungsbericht auch den Stadtbehörden als Entscheidungsgrundlage dienen.

Die Erfüllung der Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung werden separat im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsberichts dargelegt.

Der vorliegende Erläuterungsbericht bezieht sich wie auch der zugehörige Umweltverträglichkeitsbericht hauptsächlich auf den Gestaltungsplanperimeter. Wichtige Aspekte wie Parkierung, Fahrtenaufkommen, Erschliessung, Lärm und Luft, usw. sind jedoch auch für das Gesamtareal ausgeführt.

### **2.2. Verfahren zum Erlass des Gestaltungsplans**

Der private Gestaltungsplan wird neben der öffentlichen Auflage (Mitwirkung) gleichzeitig zur kantonalen Vorprüfung und städtischen Ämtervernehmlassung eingereicht. Nach Auswertung der eingegangenen Beiträge werden die Unterlagen nach Bedarf überarbeitet und dem Stadtrat vorgelegt. Der private Gestaltungsplan Stadtraum HB bedarf der Zustimmung des Gemeinderates. Die Festsetzung ist öffentlich bekannt zu machen. Nach Erledigung allfälliger Einsprachen wird der Gestaltungsplan zur Genehmigung an den Regierungsrat weitergeleitet. Mit der öffentlichen Bekanntgabe der Genehmigung durch die Baudirektion wird der private Gestaltungsplan durch den Stadtrat in Kraft gesetzt.

Der private Gestaltungsplan beinhaltet noch keine Bewilligung für konkrete Bauprojekte. Er steckt lediglich den äusseren planungsrechtlichen Rahmen für die Umnutzung des Grundstücks ab. Das Baubewilligungsverfahren folgt später.

### **2.3. Einbezug der Bevölkerung und Interessengruppen**

Nach der öffentlichen Auflage des Gestaltungsplans (gemäss § 7 PBG) und der ergänzenden Berichte werden die Anregungen aus der Bevölkerung sowie die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung zusammengefasst, der Gestaltungsplan allenfalls überarbeitet und zu den nicht berücksichtigten Einwendungen Stellung genommen.

---

3) Verordnung zum Raumplanungsgesetz (RPV) vom 28. Juni 2000, SR 700.1

#### **2.4. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Im vorliegenden Bericht muss auch nachgewiesen werden, dass den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung Rechnung getragen wird. Auf dem Gestaltungsplan-Areal können mehr als 300 Parkplätze und mehr als 5'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche realisiert werden. Um in Umweltfragen frühzeitig eine möglichst hohe Planungssicherheit zu erlangen, haben die SBB deshalb einen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erarbeiten lassen.

### **3. Organisation und Verfahren**

#### **3.1. Testplanungsverfahren**

Die SBB haben gemeinsam mit Die Post und der Stadt Zürich ein städtebauliches Testplanungsverfahren durchgeführt, um eine städtebauliche Vision für den Bearbeitungsperimeter zu entwickeln. Hierzu wurden drei Teams eingeladen. Im rund acht Monate dauernden Prozess wurden die entwickelten Ideen und Vorschläge an drei Workshops präsentiert und gemeinsam mit einem aus Fachleuten gebildeten Begleitgremium unter Beizug von weiteren Experten diskutiert. Alle zentralen Erkenntnisse aus diesem Verfahren sind in die weitere Bearbeitung eingeflossen.

Das Testplanungsverfahren hat sich als geeignetes Vorgehen erwiesen und die drei Teams lieferten wertvolle Beiträge zur Ausarbeitung des Städtebaulichen Konzeptes. Devanthery & Lamunière (Genf), KCAP - Kees Christiaanse (Rotterdam) und ARGE HB Zürich - Theo Hotz AG, Burkhalter + Sumi, Gigon/Guyer (Zürich) haben im Rahmen des Verfahrens unterschiedliche städtebauliche Haltungen vertreten und entsprechende Ideen und Konzepte ausgearbeitet. Aus allen Entwürfen sind städtebauliche Ideen in die Ausarbeitung des städtebaulichen Konzeptes eingeflossen. Für das vorliegende städtebauliche Konzept anbot sich der Ansatz vom Team Kees Christiaanse dank Einbindung in das bestehende Quartier und seiner Flexibilität bezüglich Konzentrationsmöglichkeiten. Die vom Team Kees Christiaanse entwickelten Bebauungsregeln bieten ausreichend Spielräume für die Entwicklung des Gebietes. Sie sind als städtebauliches Grundgerüst in den Gestaltungsplan Stadtraum HB eingeflossen.

#### **3.2. Städtebauliches Konzept**

Die Erkenntnisse, Resultate und Darstellungen aus der Testplanung bilden die Basis für den Gestaltungsplan.

Das nachfolgend dargelegte städtebauliche Konzept schafft optimale Voraussetzungen für die schrittweise Umsetzung von baulichen Vorhaben mit hoher Wertschöpfung auf der Basis einer räumlichen Vision.

#### **3.3. Schaffung von Planungsrecht und Sicherung der Erschliessung**

Auf der Basis der städtebaulichen Erkenntnisse legte die Gesuchstellerin in enger Abstimmung mit der Stadt Zürich, Die Post und den zuständigen kantonalen Stellen mit dem privaten Gestaltungsplan das für die Entwicklung geeignete Planungsinstrument fest.

## 4. Planungsziele und Leitlinien für die Entwicklung

Für die Stadtentwicklung bestehen bei den verschiedenen Behörden und Partnern Planungsziele und Grundsätze, die für die Entwicklung des Gebietes Leitlinien bilden.

### 4.1. Ziele und Grundsätze im kantonalen Richtplan

Im kantonalen Richtplan hat der Kanton das Zentrumsgebiet Zürich-City bezeichnet. Mit der Bezeichnung von Zentrumsgebieten soll die Entwicklungsfähigkeit und internationale Konkurrenzfähigkeit des Grossraums Zürich signalisiert, insgesamt gefördert sowie langfristig sichergestellt werden. Bei künftigen Planungen in den Zentrumsgebieten sind die folgenden Grundsätze wegleitend:

- Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden können. Zu diesem Zwecke sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben; insbesondere soll auch Wohnraum erhalten bzw. neu geschaffen werden.
- Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für die einzelnen Zentrumsgebiete insgesamt deutlich über den in § 49a PBG vorgesehenen Ausnützungen festzulegen. Mit gezielten Nutzungs- und Dichtevorgaben in der regionalen Richtplanung sind die Zentrumsgebiete, auch zur Sicherung genügender Erholungsbereiche, bedarfsgerecht zu strukturieren.
- Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind auszuschöpfen.
- Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur ist so zu planen und zu projektieren, dass eine sinnvolle Etappierung der Nutzung der einzelnen Gebiete erreicht wird.
- Als Entwicklungsimpulse oder zur funktionalen Optimierung sind öffentliche Einrichtungen zielgerichtet auszubauen bzw. anzusiedeln.

### 4.2. Legislaturziele des Stadtrates 2002 - 2006

In seinen Legislaturzielen hat der Stadtrat von Zürich betreffend Stadtentwicklung folgende Punkte festgehalten:

- Hohe Qualität beim Erneuern und Verdichten
- Wirtschaftliche, ökologische und soziale Nachhaltigkeit

### 4.3. Leitlinien der Planungspartner

Die drei Planungspartner SBB, die Post und die Stadt Zürich haben sich auf der Basis der kantonalen und städtischen Planungsziele in einem kooperativen Planungsprozess auf folgenden Leitlinien für die Arealentwicklung geeinigt:

- Die SBB, Die Post und die Stadt Zürich wollen auf dem zentral gelegenen Areal eine nachhaltige Stadtentwicklung einleiten, die das Ziel der Grundeigentümerin nach einer nachhaltigen Wertschöpfung einschliesst. Dies wird u.a. durch eine gute Etappierbarkeit und hohe Flexibilität gegenüber sich ändernden Rahmenbedingungen erreicht. Die Spielräume für verschiedene öffentliche und private Nutzungen bleiben so lange wie möglich und notwendig offen.
- An zentraler Lage entsteht ein neues städtisches Quartier mit urbanem Charakter. Die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wird bei der baulichen Dichte und den angestrebten Nutzungen als Grundlage berücksichtigt. Es wird eine hohe städtebauliche Qualität mit qualitätvollen öffentlichen Strassen- und Platzräumen anvisiert.
- Die Entwicklung nimmt Bezug auf die angrenzenden Stadtstrukturen in den umliegenden Quartieren und der Innenstadt. Die bestehende Stadt wird auf dem Areal dem Standort entsprechend erweitert. Auf die gute Vernetzung mit den Kreisen 4 und 5 und der Innenstadt wird geachtet. Der Bezug zur Innenstadt / Bahnhofstrasse wird gestärkt. Das Areal wird eine eigene Identität aufweisen und eine neue attraktive Adresse bilden. Die Entwicklung zu einem monotonen Viertel mit ausschliesslich grossvolumigen Bürohäusern wird vermieden.
- Der Bereich Zollstrasse wird unabhängig vom Gestaltungsplangebiet entwickelt und differenziert behandelt. Auf eine optimale Vernetzung mit dem angrenzenden Quartier ist hier besonders zu achten.
- Eine Nutzungsmonotonie wird verhindert, es soll ein durchmischtes, lebendiges Stück Stadt entstehen.



### Perimeter Gestaltungsplan, Abgrenzung und Abstände gegenüber dem Gleisraum

Die Abgrenzung gegenüber dem Gleisraum ist wie folgt bestimmt: Die definitive Grenzlinie ergibt sich erst bei Realisierung der einzelnen, am Gleisraum gelegenen Baufelder und orientiert sich dann zumal an den bahnbetrieblichen Bedürfnissen gemäss der langfristigen Planung der Bahninfrastruktur, d.h. am südlichsten Gleis resp. sonstigen bahnbetrieblich notwendigen Anlagen, wie Gebäude oder Perrons. Entlang des Gleisraums (ausser Baufeld i, Stellwerk) soll ein öffentlicher Fussweg verlaufen. Seine Breite beträgt entlang der Baufelder h und f 3 m, entlang des Perrons (Baufelder b und d) 5 m (inkl. Perron). Diese Breite kann aufgrund bahnbetrieblicher Bedürfnisse noch vergrössert werden.

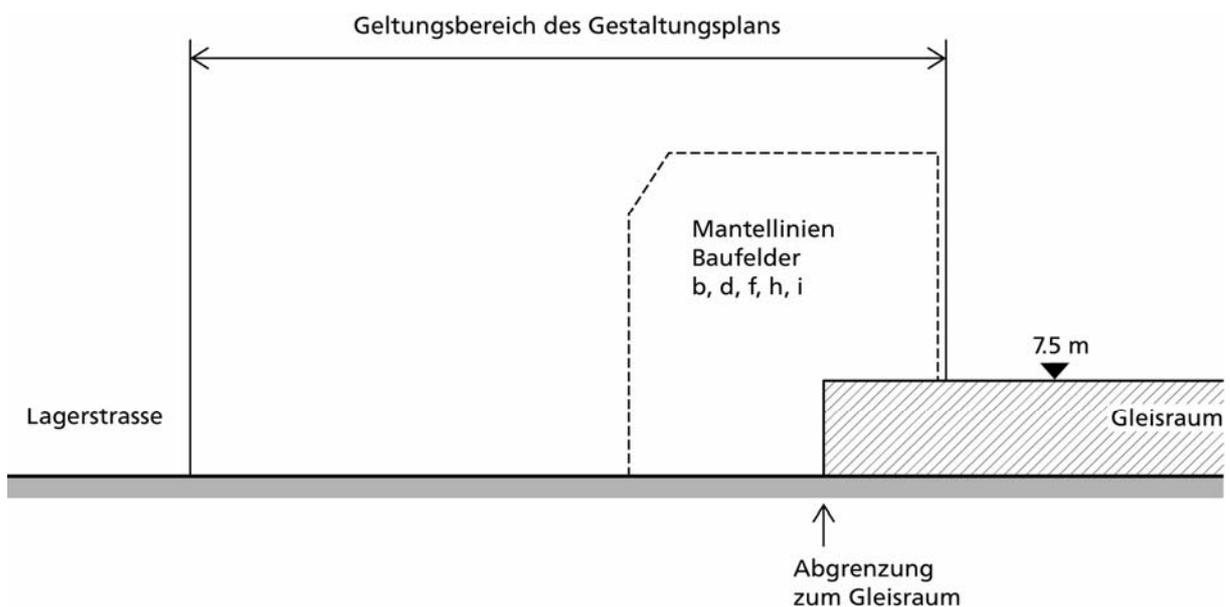


Abbildung 7: Abgrenzung zum Gleisraum

## Ausnützung und Dichten

Für das Gestaltungsplangebiet wurde die folgende Aufteilung gemäss den Verfügbarkeiten der Areale vorgenommen.

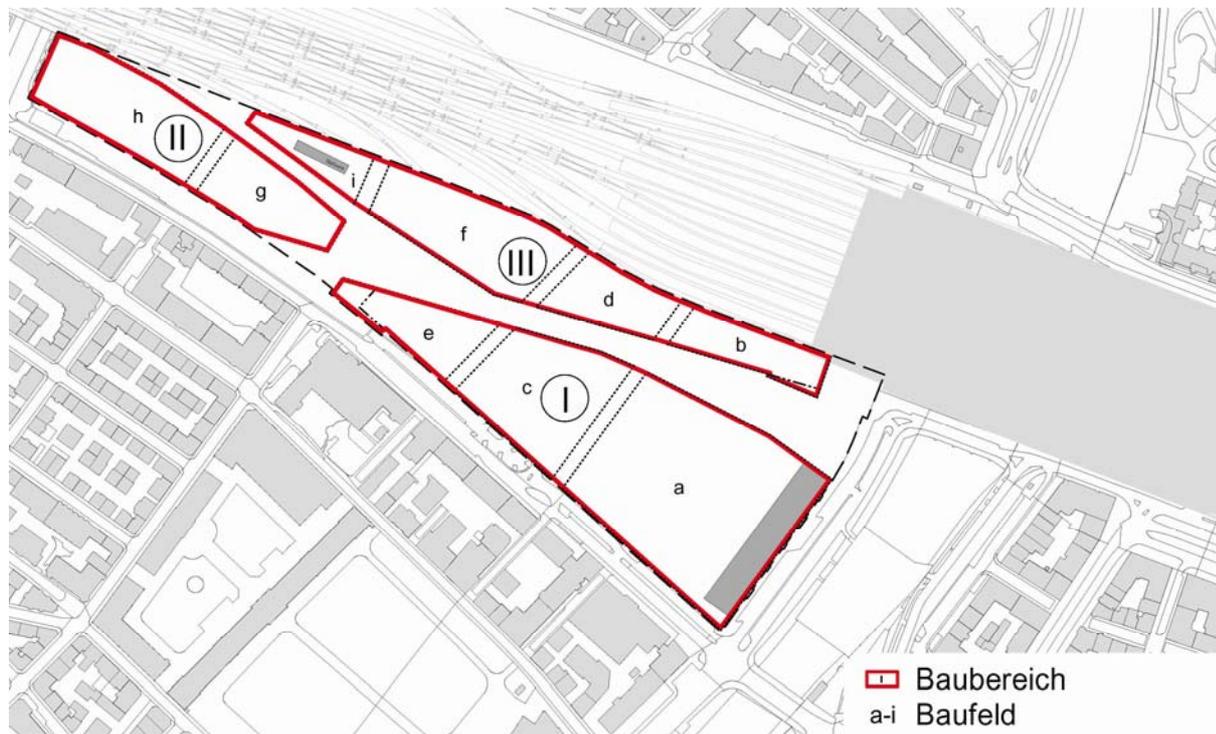


Abbildung 8: Baubereiche

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

Die anrechenbare Ausnutzungsfläche beträgt im gesamten Gestaltungsplanperimeter 273'000 m<sup>2</sup>. Hinzu kommen zusätzliche 20'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für Sondernutzungen.

Baubereich	I	II	III	Total
Anrechenbare Ausnutzungsfläche max. in allen Geschossen [in Tausend m <sup>2</sup> ]	150.0	58.0	65.0	<b>273</b>
Zusätzliche Flächen für Sondernutzungen (öffentliche Bildungs-, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen) [in Tausend m <sup>2</sup> ]				<b>20</b>

### **Erhöhung der Ausnützung bei Nachweis einer ausserordentlichen städtebaulichen Qualität**

Die mögliche Ausnützung auf den einzelnen Baufeldern erhöht sich um 10%, falls eine ausserordentliche städtebauliche Qualität eines Projektes nachgewiesen werden kann (entspricht rund 27'000 m<sup>2</sup> im gesamten Gestaltungsplangebiet, falls alle Projekte diesen Bonus erhalten). Dies kann mittels Konsultation und Zustimmung des Baukollegiums der Stadt Zürich oder der Durchführung von Konkurrenzverfahren mit einer Mehrzahl von Fachjuroren und -jurorinnen im Beurteilungsgremium erreicht werden.

### **Zusatzflächen für Sondernutzungen**

Wie bereits oben erwähnt, dürfen zusätzliche Flächen auf einem oder mehreren Baufeldern im Gesamtmass von 20'000 m<sup>2</sup> für öffentliche Nutzungen, z.B. für Bildungsstätten, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen, realisiert werden. Dies weil diese Nutzungen hauptsächlich von BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs besucht werden und verträglich mit einer höheren Dichte sind. Dadurch wird das Gebiet besser belebt, auch zu Abend- und Nachtstunden, ohne jedoch das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs zu erhöhen.

In der Summe ergibt sich bei maximaler Ausschöpfung der zusätzlichen Ausnützungen eine zulässige Geschossfläche von 320'000 m<sup>2</sup>.

### **Gebäudehöhen**

Nach BZO sind die Gebäudehöhen gemäss Zonierung Z5, Z6 und Z7 möglich. Die maximalen Gebäudehöhen sind in diesen Zonen wie folgt definiert: Z5 19 m, Z6 22 m, Z7 25 m. Der private Gestaltungsplan legt für den ganzen Perimeter eine einheitliche Gebäudehöhe von 25 m fest. Ergänzend dazu verläuft die Profillinie ab 22 m in einem 60°-Winkel bis zur maximalen Gesamthöhe gemäss PBG und ergibt einen entsprechenden Rücksprung; ausgenommen davon sind Brandmauern sowie Hochhäuser und Fassaden gegenüber dem Gleisfeld. Der Gestaltungsplan geht damit in einigen Arealteilen über die gemäss BZO zulässigen Gebäudehöhen.

Insbesondere innerhalb der Baufelder a, b, e, f, g und h sollen grundsätzlich Hochhäuser bis 40 m zulässig sein. In den übrigen Arealteilen ist dies unter Nachweis von ortsbaulichem Gewinn ebenfalls möglich. Unter Nachweis von besonders guter städtebaulicher Qualität kann in den Baufeldern e, f und g auch höher als 40 m gebaut werden.

Nachfolgende Schnitte zeigen einen Vergleich der Vorhaben Eurogate und Stadtraum HB betreffend der Höhenentwicklung. Die aktuelle Planung lässt deutlich geringere Höhen zu, als sie im Projekt Eurogate vorgesehen waren.

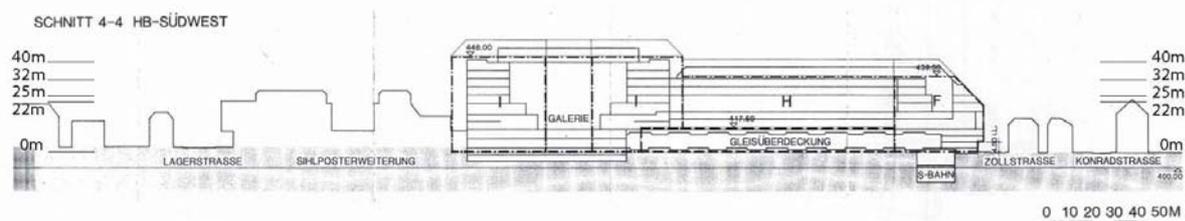


Abbildung 9: Schnitt Gestaltungsplan HB Südwest

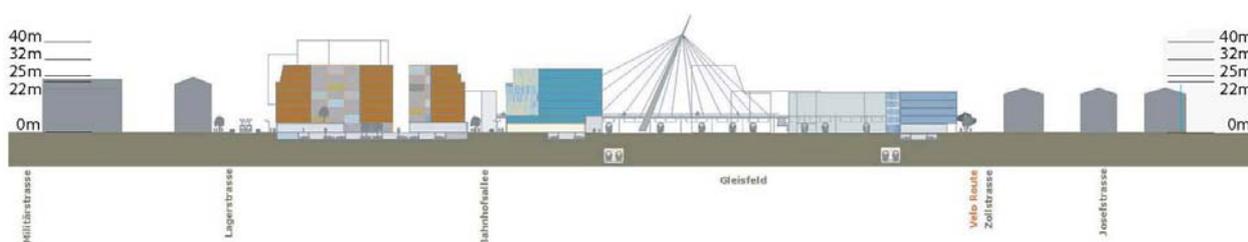


Abbildung 10: Schnitt Gestaltungsplan Stadtraum HB

## Unterbauten

Zwischen den Baubereichen und innerhalb derselben kann unterirdisch über die Mantellinien hinaus gebaut werden. Dies lässt Optimierungen betreffend unterirdischer Erschliessung und Parkierung zu, aber auch die Anordnung von Kommerzflächen im Untergeschoss an besonderen Lagen (z.B. im Bereich des neuen Bahnhofplatzes in Ergänzung zur Passage Sihl-quai). Notwendige Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen und der mittlere Grundwasserstand sind zu berücksichtigen. Anrechenbare Flächen sind einem Baubereich zu belasten.

## Gebäudevorsprünge

Zur Optimierung der einzelnen Bauten sind Vorsprünge realisierbar. Sie dürfen jedoch höchstens 1.5 m über die Mantellinie hinausragen. Das Ausmass ist auf einen Drittel der Fassadenlänge beschränkt; die lichte Höhe beträgt mindestens 3 m ab gestaltetem Boden. Gebäudevorsprünge innerhalb der Mantellinien sind grundsätzlich unbeschränkt zulässig. Es gelten folgende Einschränkungen:

Baubereich	Baufeld	Auskragung ab Erdgeschossfassade	Lichte Höhe ab gestaltetem Boden
I	e	gegenüber Lagerstrasse 3.8 m	7.5 m
II	h	zum Gleisraum hin bis zur Grenze des Geltungsbereichs	7.5 m
III	b		
	d		
	f		
	i		

### Wohnanteil

Der Mindest-Wohnanteil nach geltender BZO beträgt in den Baufeldern h und g 60 bis 66%, in den übrigen Bereichen 0%. Daraus ergäbe sich im Gesamtareal eine zu realisierende Wohnfläche von rund 35'000 m<sup>2</sup>.

Im Gestaltungsplan ist der Mindest-Wohnanteil mit 40% in den Baufeldern g und h und 20% in den Baufeldern e und f festgeschrieben. Demnach beträgt die minimale Wohnfläche allein im Gestaltungsplangebiet rund 38'000 m<sup>2</sup>, was einem durchschnittlichen Mindest-Wohnanteil von rund 13% entspricht.

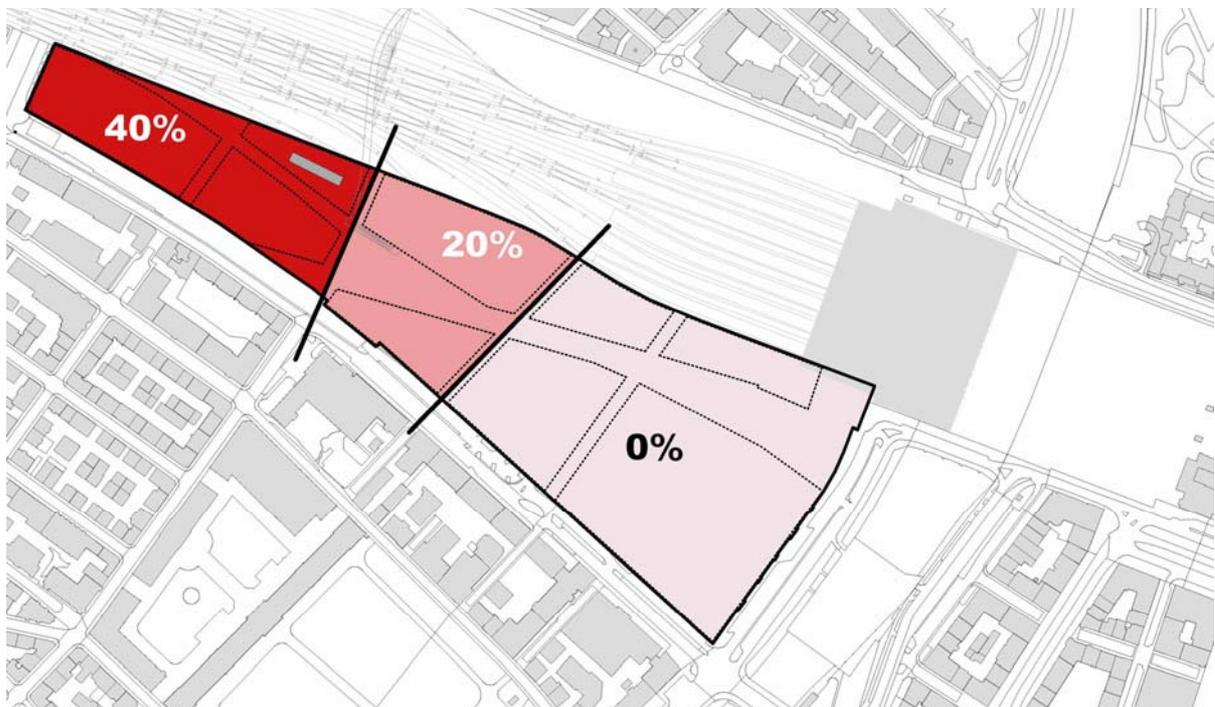


Abbildung 11: Wohnanteil

### **Freiflächenziffer**

Im Gestaltungsplangebiet wird in den Baufeldern c, f und h eine Freiflächenziffer von 10% festgelegt. Darüber hinaus zeichnet sich das gesamte Entwicklungsgebiet durch einen hohen Anteil öffentlicher Flächen aus (Plätze, fussgängerfreundliche Strassenräume, Diagonale): Mit rund 27% Anteil an der Gesamtfläche ist dieser wesentlich grösser als in anderen städtischen Entwicklungsgebieten (siehe Kapitel 5.3).

### **Lärmempfindlichkeitsstufe**

Dem Gebiet wird analog wie in der BZO die Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

### **Stark Lärm belastete Gebiete**

Im Gestaltungsplanperimeter sind insbesondere die Baufelder h und g im Bereich der Lagerstrasse und entlang dem Gleisfeld besonders stark Lärm belastete Gebiete. Mit entsprechenden architektonischen und baulichen Massnahmen ist es auch in diesen Baufeldern und bei der vorgesehenen Nutzung (Mindest-Wohnanteil 40%) möglich, die Vorschriften der Lärmschutzverordnung (LSV) einzuhalten.

### **Kommerzflächen**

Die maximal möglichen anrechenbaren Flächen für kommerzielle Nutzungen (Läden, Gastronomie, Freizeit) werden zur Begrenzung der Verkehrsbelastung auf 45'000 m<sup>2</sup> beschränkt. Durch die ergänzende Vorschrift, dass maximal 20'000 m<sup>2</sup> nicht in Erdgeschossen realisiert werden müssen, soll darauf hin gewirkt werden, dass vielfältige Erdgeschossnutzungen (mindestens 25'000 m<sup>2</sup> in Erdgeschossen realisierbar) im Gebiet entstehen und dieses beleben.

#### **5.1.2. Etappierung**

Aufgrund der Grösse des Gebiets und der unterschiedlichen Verfügbarkeit der Arealteile soll dieses in Etappen überbaut werden. Die Etappierung ist stark von der wirtschaftlichen Entwicklung und den Bedürfnissen der Nutzer abhängig und kann deshalb nicht im Voraus festgelegt werden.

Zur zeitlichen Verfügbarkeit der einzelnen Teilareale:

- Die Baufelder im Bereich der Lagerstrasse können nach dem Freiwerden des Sihlpost-Gebäudes sowie der Freistellung von den bestehenden SBB-Nutzungen überbaut werden.
- Die übrigen Baufelder (b, d und f) stehen erst nach der Inbetriebnahme des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse und dem Rückbau des Bahnhofs Sihlpost zur Verfügung.

Betreffend der Realisierung des öffentlichen Raums ergeben sich die folgenden Etappierungen:

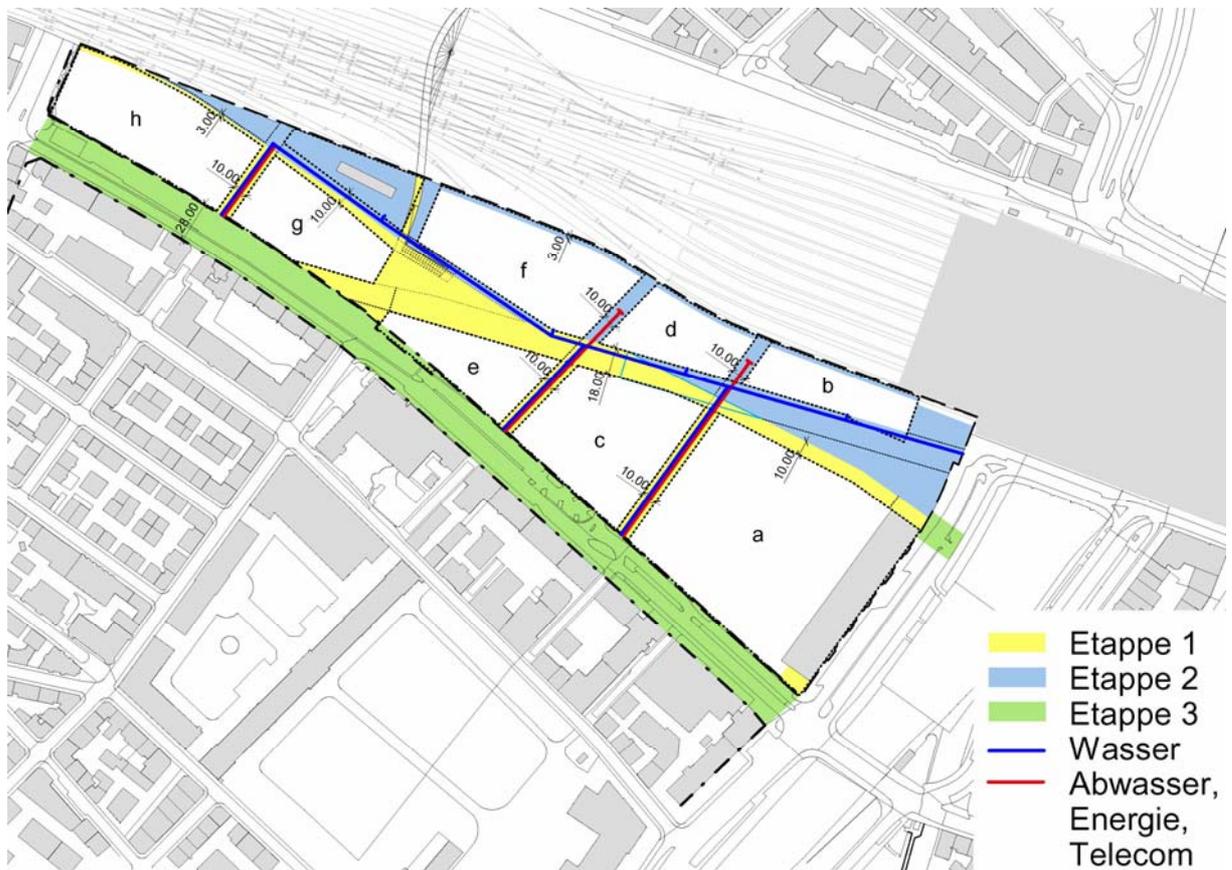


Abbildung 12: Etappierung der öffentlichen Räume

## 5.2. Verkehr

### 5.2.1. Erschliessung

Die Lage des Areals und damit des Gestaltungsplanperimeters im Verkehrsnetz bietet eine optimale Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den Fussgänger- und Veloverkehr. Mit dem Hauptbahnhof Zürich (Fern- und S-Bahnverkehr), den Tram- und Bushaltestellen (insbesondere Linien 3, 14, 31 und 32) sowie dem dichten Netz von Fuss- und Velowegen ist die Erschliessungsqualität bereits heute hervorragend.

Allerdings gilt es zwischen dem bahnhofsnahen Bereich des Perimeters, für welchen diese Beschreibung fast uneingeschränkt gilt, und dem Bereich Kanonengasse – Langstrasse zu differenzieren. Die Erschliessungsqualität nimmt in Richtung Langstrasse ab.

Die künftige Erschliessungsqualität des Perimeters und dessen Vernetzung mit den umliegenden Quartieren wird durch verschiedene Infrastrukturbauten weiter verbessert:

- Durchmesserlinie, Tiefbahnhof Löwenstrasse: Dem Ausgang der Passage Sihlquai auf den neuen Bahnhofplatz wird noch grössere Bedeutung zukommen. Zeithorizont ca. 2015.
- Renaissance Tramlinie 1: Eine Planungsstudie (2003) sieht die Linienführung vom Bahnhofplatz über die Postbrücke durch Kasernenstrasse und Lagerstrasse vor. Haltestellen sind vorgesehen beim Ausgang der Passage Sihlquai und in der Lagerstrasse (Sihlpost, Kanonengasse, Langstrasse). Zeithorizont voraussichtlich nach 2015.

Ein Vertiefungsauftrag im Rahmen der Entwicklungsplanung Stadtraum HB kam zu folgenden Ergebnissen:

- Das Problem des Engpasses beim „Habis Royal“ ist nach wie vor ungelöst: Die Anliegen des motorisierten Individualverkehrs, des Fussgänger- und Veloverkehrs, des Städtebaus und der SBB (Betrieb Hauptbahnhof) lassen sich bislang im vorhandenen Strassenraum nicht mit einem Trambetrieb vereinbaren. – Die Tramanbindung des Ausgangs der Passage Sihlquai behält jedoch eine hohe Priorität.
- Eine Linienführung über den neuen Bahnhofplatz durch die Diagonale wurde geprüft, wegen überwiegender Nachteile gegenüber einer Linienführung in der Lagerstrasse aber verworfen.
- Eine Linienführungsvariante durch die Kanonengasse – Hohlstrasse wurde ebenfalls geprüft und verworfen.
- Passerelle über Gleisfeld für Fussgänger und Velos auf der Höhe Kanonengasse – Klingenstrasse: stellt die Verknüpfungen zwischen dem Bereich Zollstrasse und dem Gestaltungsplangebiet sowie mit den umliegenden Quartieren her. Die Passerelle ist nicht Teil des Gestaltungsplanes.

Die Erschliessung der Baufelder soll über 3 Seitengassen ab der Lagerstrasse erfolgen. Die Seitengassen zwischen den Baufeldern c und e sowie zwischen h und g sind bezüglich Lage und Querschnitt fixiert. Für die Seitengasse zwischen a und c bzw. b und d besteht ein Anordnungsspielraum. Hier ist im Rahmen der Projektierung die Erschliessung zu optimieren.

### Querschnitt Lagerstrasse

Gemeinsam mit den städtischen Behörden wurde nach einer Lösung für den Querschnitt der Lagerstrasse gesucht. Entsprechend den städtischen Vorstellungen wird in der Lagerstrasse im Hinblick auf den Einbau des Tramtrassee für die Linie 1 ein Querschnitt von 28 m (von Baulinie zu Baulinie) freigehalten. Es ist zu unterscheiden zwischen zwei Zuständen:

- Bevor das Trassee für die Tramlinie 1 realisiert wird, ist der Querschnitt von 28 m nicht ausgenutzt. Die Erschliessung der Baufelder und die übrigen Funktionen erfordern eine deutlich geringere Breite. Die Fahrbahn wird auf der südlichen Seite des Querschnitts angeordnet. Dadurch bleibt auf der nördlichen Seite entlang den Baufeldern eine grosszügige Vorzone für Parkierung, Fussgängerbereich und Grünflächen.
- Für die Realisierung des Trams muss der Querschnitt komplett umgebaut werden. Es wird von folgendem Normalprofil ausgegangen:

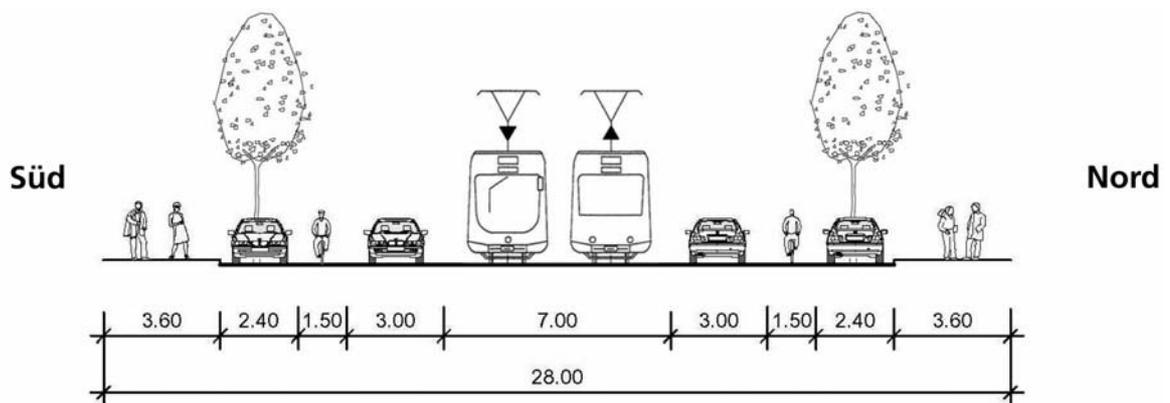


Abbildung 13: Normalprofil Lagerstrasse mit Tram (freie Strecke)

Aus verschiedenen Gründen wurde die Variante der nördlichen Seitenlage für das Tram verworfen. Der Hauptgrund ist, dass der gesamte Arealverkehr das Tramtrassee queren müsste. Dies ist nur mit Lichtsignalsteuerung möglich. In dieser dichten Abfolge ist jedoch eine Lichtsignalsteuerung unerwünscht. Zudem wären auch Rechtsabbiegestreifen nötig, für welche der gewählte Querschnitt keinen Raum bietet. Ein weiterer Nachteil wäre beispielsweise die erschwerte Vorfahrt für Notfallfahrzeuge entlang der Baufelder.

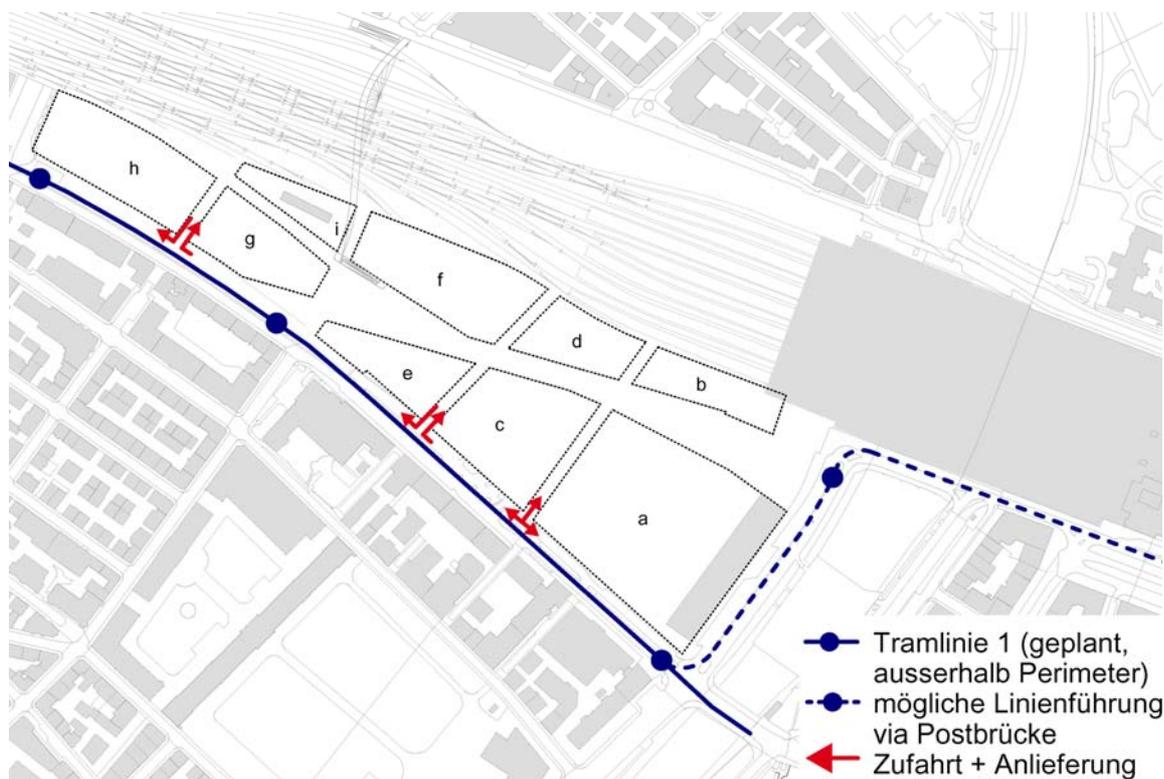


Abbildung 14: Erschliessungskonzept

Die Zu- und Wegfahrt wird bei den beiden westlichen Seitengassen nur für Rechtsabbieger möglich sein. Einzig bei der Seitengasse zwischen den Baufeldern a und c kann eine Lichtsignalanlage erstellt werden, welche auch das Linksabbiegen über das Tramtrasse hinweg erlaubt. Für Personenwagen wird hier auch das Wenden möglich sein.

Alle Bauten und Baufelder im Gestaltungsplanperimeter sollen vom Grundniveau aus allseits zugänglich sein. Auf der Länge der Baufelder b und d entlang des Gleisfeldes wird auf Erdgeschossniveau die für den Perron notwendige Fläche öffentlich zugänglich sein. In den Baufeldern f und h wird als zusätzliches, abwechslungsreiches Angebot für Fussgänger/-innen ein Weg entlang den Gleisen mit einer Breite von 3 m realisiert.

### 5.2.2. Heutige Parkplatz- und Verkehrssituation

Im Gestaltungsplanperimeter bestehen heute total rund 440 Parkplätze. Davon gehören 216 Parkplätze zur Sihlpostnutzung. Die rund 220 SBB-Parkplätze für bahnbetriebliche Nutzungen und für Nutzungen im Hauptbahnhof setzen sich wie folgt zusammen:

Zentralstellwerk	8 PP
SBB-Dienste Lagerstrasse	110 PP
SBB-Dienste Sihlpost (eingemietet)	83 PP
Mobility (Kasernenstrasse)	20 PP
	<b>221 PP</b>

Weitere ca. 175 Parkplätze für SBB-Dienste (Schichtbetrieb Zugspersonal), das Dienstgebäude Langstrasse, den Objektschutz, Service-Monteure, Nutzungen im Hauptbahnhof und für Events in der HB-Haupthalle bestehen im Bereich Zollstrasse.

Die Strassenverkehrsbelastung im Umfeld des Gestaltungsplanperimeters ist hoch. Vergleiche von Verkehrszählungen aus dem Jahr 1998 mit solchen für den Monat März 2004 lassen jedoch den Schluss zu, dass sie in den letzten Jahren nicht generell zugenommen hat. Die Auswirkungen der baulichen Entwicklung in Gebieten wie Zürich West sind im ohnehin bereits stark belasteten Bereich der City bis jetzt nicht messbar.

#### Heutiges Strassenverkehrsaufkommen

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens, welches durch die oben aufgeführten im Areal vorhandenen Parkplätze generiert wird, wurden Zählungen durchgeführt. Massgebend für den heutigen Arealverkehr ist die Sihlpost. Daneben tragen auch die bestehenden SBB-Parkplätze zum Arealverkehr bei.

- Sihlpost: Die Parkgarage Sihlpost erzeugt täglich im Durchschnitt 1'650 Fahrten. An einem durchschnittlichen Arbeitstag (Mo-Fr) sind es gar 2'100 Fahrten. Auffällig ist der hohe Anteil des Lastwagenverkehrs: Über den ganzen Tag betrachtet beträgt er 31%, in den Nachtstunden (22 – 06 Uhr) sogar 36%. Die Nachtstunden haben mit rund 23% einen hohen Anteil am durchschnittlichen Tagesverkehr, bei den Lastwagen beträgt der nächtliche Anteil sogar 25%.
- SBB-Parkplätze: Die stichprobenweisen Zählungen der Fahrten, die durch die SBB-Parkplätze an Lager- und Zollstrasse ausgelöst werden, ergaben 330 Fahrten für den Gestaltungsplanperimeter (ohne Parkplätze in Sihlpost) und 350 Fahrten pro Tag im Bereich Zollstrasse. Auch bei diesem Verkehrsaufkommen ist der Anteil des Nachtverkehrs überdurchschnittlich hoch, da ein Teil der Parkplätze durch Schichtpersonal genutzt wird.

## Leistungsfähigkeit des Strassennetzes

Entscheidend für die Machbarkeit der Erschliessung des Areals ist die Leistungsfähigkeit der direkt angrenzenden Schlüsselknoten (vgl. gelb dargestellte Knoten in Abbildung 15):

- Sihlquai / Zollbrücke
- Kasernenstrasse / Lagerstrasse
- Lagerstrasse / Kanonengasse
- Langstrasse / Lagerstrasse
- Langstrasse / Zollstrasse

Die Berechnungen für diese Knoten anhand der heutigen Verkehrsbelastung führen zur in Abb. 15 dargestellten Einschätzung der Situation. Die fünf Knoten haben für sich betrachtet Leistungsreserven. Mit den Verkehrsregelungsanlagen an diesen Knoten wird jedoch der Zufluss zu den umliegenden kritischen Knoten und Bereichen im Netz dosiert, nämlich zu Bahnhofquai, Limmatplatz, Löwenplatz und Hohlstrasse/ Seebahnstrasse. Es ergeben sich heute deshalb auch im Bereich der fünf direkt angrenzenden Schlüsselknoten Rückstau.



Abbildung 15: Auslastungssituation im heutigen Zustand (Abendspitzenstunde)

## Situation mit Beruhigung der Langstrasse

Es kann damit gerechnet werden, dass die nach Verkehrsplan mögliche Beruhigung der Langstrasse im Bereich zwischen Stauffacherstrasse und Lagerstrasse in den nächsten Jahren realisiert wird. Damit verändert sich die Verkehrsführung im Bereich des Gestaltungsplanperimeters erheblich. Es wird angenommen, dass 75% des heutigen Verkehrsvo-

lumens der Langstrasse auf die Kanonengasse verlagert wird.<sup>4)</sup> Beim restlichen Viertel handelt es sich entweder um Ziel-Quell-Verkehr des Langstrassenquartiers oder um Verkehr, der über die Feldstrasse ausweicht.

Dadurch weichen während der Abendspitzenstunde in Fahrtrichtung Limmatplatz 420 Fahrzeuge über die Kanonengasse – Lagerstrasse aus. Am Knoten Kanonengasse / Lagerstrasse ist die Einrichtung separater Links- und Rechtsabbiegestreifen in der Zufahrt Kanonengasse geplant, wodurch die Leistungsfähigkeit ausreichend bleibt.

### 5.2.3. Parkierungsregelung im Gestaltungsplan

Ausgehend von der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich (Parkplatzverordnung PPV, vom 11. Dez. 1996) wird im Gestaltungsplan eine verschärfte Parkierungsvorschrift festgeschrieben, welche folgende Anforderungen erfüllt:

- Die Grundeigentümerin will bezüglich des Nutzungsmixes möglichst flexibel bleiben und gleichzeitig hohe Rechtssicherheit in den nachfolgenden Baubewilligungsverfahren erlangen.
- Die Stadt / Öffentlichkeit muss grösstmögliche Sicherheit über die Verkehrs- und Umweltauswirkungen der neuen Nutzungen erhalten.
- Stadt und Grundeigentümerin wollen eine möglichst einfache und nachvollziehbare Parkierungsregelung festschreiben.

Grundsätzlich gilt die PPV (vgl. Gestaltungsplan Art. 22 Abs. 1). Der Gestaltungsplan enthält Vorschriften, welche die Parkplatzzahl und den daraus entstehenden künftigen motorisierten Individualverkehr (MIV) zusätzlich beschränken:

1. Es wird eine Begrenzung der Kommerzflächen (Läden, Gastronomie und Freizeit) auf 45'000 m<sup>2</sup> festgelegt. Dies ist besonders wirksam, um Sicherheit über das entstehende MIV-Aufkommen zu erlangen, da die Kommerzflächen erheblich mehr Fahrten je Parkplatz erzeugen als andere Nutzungen. In dem Mass, in welchem die Kommerzflächen begrenzt sind, wird auch das MIV-Aufkommen eingegrenzt.
2. Die Ansätze für die Ermittlung des Normalbedarfs (Parkplatz je m<sup>2</sup> Nutzfläche) werden pro Nutzungsart (Kommerz, Dienstleistung, Wohnen, Sondernutzungen) festgelegt. Die PPV sähe eine differenziertere Regelung vor, welche aber zur Folge hätte, dass je nach Zusammensetzung der Nutzungen innerhalb einer Nutzungsart ein unterschiedlich hoher Normalbedarf resultiert. Beispielsweise hätten gastronomische Nutzungen einen deutlich höheren Normalbedarf als grosse Ladenlokale. Mit der Festlegung von Mittelwerten pro Nutzung ist für die Stadt das Risiko gebannt, dass durch Nutzungsverchiebungen innerhalb einer Nutzungsart ein höherer Normalbedarf an Parkplätzen entsteht als angenommen (Art. 22 Abs. 2).
3. Gemäss PPV wären die Baufelder g und i auf die Reduktionsgebiete B und C aufgeteilt. Um die Parkplatzzahl zu reduzieren und den Vollzug zu vereinfachen, gelten für die gan-

---

4) Polizeidepartement der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr: Langstrasse im Kreis 4 ohne Durchgangsverkehr (Verkehrsstudie), 2004; die Studie geht von einer Totalsperrung der Langstrasse aus.

zen Baufelder g und i niedrigere Reduktionsfaktoren, welche weniger Parkplätze zulassen (Art. 22 Abs. 2).

4. Für die Kommerz-, Dienstleistungs- und Sondernutzungsflächen sowie für die übrigen, in den anderen Nutzweisen nicht enthaltenen Nutzungen wird ein maximaler Reduktionsfaktor nahe beim Minimum nach PPV festgelegt. Damit wird deren Einfluss auf das Verkehrsaufkommen gedämpft. Demgegenüber wird für die Wohnnutzung ein höherer Reduktionsfaktor zugelassen, da die spezifische Verkehrserzeugung von Wohnparkplätzen deutlich niedriger ist. Die durch die PPV vorgesehene Möglichkeit, bis zu 0.9 Parkplätze je Wohnung zuzulassen, wird explizit ausgeschlossen, was verhindert, dass mehr Parkplätze entstehen als vorausgesehen (Art. 22 Abs. 2).

Nutzweise	Normalbedarf: 1 Parkplatz je ...	Reduktionsfaktor		Red. Parkplatzbedarf 1 Parkplatz je ...	
		Baufelder a, b, c, d, e, f, g und i	Baufeld h	Baufelder a, b, c, d, e, f, g und i	Baufeld h
Kommerz (Läden, Gastronomie und Freizeit)	... 140 m <sup>2</sup>	30%	45%	... 467 m <sup>2</sup>	... 311 m <sup>2</sup>
Dienstleistung (Büro, Praxen, Werkstätten)	... 170 m <sup>2</sup>	30%	45%	... 567 m <sup>2</sup>	... 378 m <sup>2</sup>
Wohnen	... 100 m <sup>2</sup>	45%	65%	... 222 m <sup>2</sup>	... 154 m <sup>2</sup>
Sondernutzungen (öffentliche Bildungs-, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen)	... 750 m <sup>2</sup>	30%	45%	... 2'500 m <sup>2</sup>	... 1'667 m <sup>2</sup>
Übrige Nutzungen (alle oben nicht erwähnten Nutzweisen)	gemäss Art. 4 Abs. 2 PPV	30%	45%	-	-

5. Die PPV regelt nutzungsabhängig den Anteil der Abstellplätze für BesucherInnen und Kundschaft am Parkplatzangebot. Im freiwilligen Anteil des Parkplatzangebots, d.h. über der Pflichtparkplatzzahl, bestünde die Möglichkeit, ausschliesslich Abstellplätze für BesucherInnen und Kundschaft zu erstellen. Der Gestaltungsplan fixiert den Anteil der Abstellplätze für BesucherInnen und Kundschaft bezogen auf das ganze Parkplatzangebot, d.h. auf die beantragte Anzahl Abstellplätze. Da Abstellplätze für BesucherInnen und Kundschaft mehr Fahrten erzeugen, wird damit mehr Sicherheit über das generierte Fahrtenaufkommen gegeben (Art. 22 Abs. 2).
6. Die Zuweisung der Parkplätze erfolgt nutzungsspezifisch. Um einen Missbrauch der Bewohner- und Beschäftigtenparkplätze als Besucher- und Kundenparkplätze und damit eine Erhöhung des MIV-Aufkommens zu verhindern, wird eine bauliche Trennung derselben vorgeschrieben. Zusätzlich sollen in Parkhäusern, die für mehrere Baufelder ge-

meinsam erstellt werden, die Besucherparkplätze verschiedener Nutzungsarten baulich oder betrieblich voneinander abgegrenzt werden (Art. 22 Abs. 5 und 6).

7. Falls die Abstellplätze mehrerer Baufelder für BesucherInnen und Kundschaft in einer Parkierungsanlage angeordnet werden, sind sie zu bewirtschaften. Damit wird dämpfend auf das MIV-Aufkommen hingewirkt. Ausgenommen davon sind die insgesamt rund 20 Abstellplätze für BesucherInnen der Wohnnutzung. - Eine Bewirtschaftungspflicht gilt ohnehin für allenfalls zu erstellende öffentliche Parkplätze im Gestaltungsplanperimeter (vgl. Art. 22 Abs. 7).

#### 5.2.4. Induziertes Verkehrsaufkommen

Der Gestaltungsplan geht von einer verkehrsrelevanten maximalen Nutzfläche von 320'000 m<sup>2</sup> aus (bei maximaler Ausschöpfung der Ausnützung für ausserordentliche städtebauliche Qualität und Sondernutzungen gemäss Art. 11 Abs. 4; vgl. Kapitel 5.1.1). Aus zahlreichen untersuchten Nutzungsszenarien ist das folgende das realistische:

Kommerz (Läden, Gastronomie, Freizeit)	45'000 m <sup>2</sup>
Dienstleistung (Büro, Praxen, Werkstätten)	202'000 m <sup>2</sup>
Wohnen	38'000 m <sup>2</sup>
Sondernutzungen <sup>1)</sup>	35'000 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>320'000 m<sup>2</sup></b>

<sup>1)</sup> Die Flächen für Sondernutzungen weisen eine hohe Orientierung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr auf (vgl. Kapitel 5.1.1).

Für dieses Nutzungsszenario ergibt sich nach der im Kapitel 5.2.3 dargestellten Gestaltungsplanvorschrift folgendes maximales Parkplatzangebot:

Nutzweise	Max. Parkplatzangebot im Gestaltungsplanperimeter
Kommerz (Läden, Gastronomie und Freizeit)	102 PP
Dienstleistung (Büro, Praxen, Werkstätten)	368 PP
Wohnen	206 PP
Sondernutzungen (öffentliche Bildungs-, Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen)	14 PP
<b>Total Parkplätze</b>	<b>690 PP</b>
Anzahl Besucherparkplätze	288 PP
Durchschnittliche Anzahl Besucherparkplätze je Baufeld	32 PP

Mit diesem Nutzungsszenario erzeugt das Gestaltungsplanareal pro Tag 3'045 Fahrten. Alternative Nutzungsszenarien mit weniger Kommerzflächen oder grösseren Wohnflächen ergeben niedrigere Fahrtenzahlen. Hingegen ergeben sich geringfügig mehr Parkplätze und Fahrten, wenn von lediglich 20'000 m<sup>2</sup> Sondernutzung ausgegangen wird, nämlich 710

Parkplätze und 3'127 Fahrten pro Tag. Dieses Nutzungsszenario wird, obwohl es unrealistisch ist, den Betrachtungen im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) als massgeblicher Fall zu Grunde gelegt, weil es verkehrsintensiver wäre und damit für den UVB auf der sicheren Seite liegt.

Zusätzlich dürfen Parkplätze erstellt werden, welche für den Bahnbetrieb und für den Betrieb des Hauptbahnhofs nachgewiesenermassen erforderlich sind. Es wird abgeschätzt, dass es sich für das Gesamtareal (Gestaltungsplangebiet und Bereich Zollstrasse) um die folgenden Parkplätze handelt:

SBB-Dienste Betriebsfahrzeuge	36 PP	
SBB-Dienste Personalparkplätze	156 PP	für externen Dienst im Schichtbetrieb
Mobility	23 PP	
Objektschutz	} Anzahl offen (ca. 70 PP)	
Service-Monteurs		
Nutzungen Hauptbahnhof		nur Schichtbetrieb
Kunden-PP Events Haupthalle		bei Events mit Parkberechtigung
<b>Total</b>		<b>ca. 290 PP</b>

Es ist offen, welcher Anteil dieser Parkplätze innerhalb des Gestaltungsplanperimeters erstellt wird. Für die Berechnungen im Umweltverträglichkeitsbericht und für die verkehrliche Leistungsfähigkeit wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der Parkplätze, also ca. 145, innerhalb des Gestaltungsplanperimeters ersetzt werden und die andere Hälfte im Bereich Zollstrasse. Die Parkplätze müssen zusätzlich beantragt werden und werden nur bei Nachweis ihrer Notwendigkeit genehmigt.

Insgesamt ergibt sich folgende Fahrtenbilanz (vgl. Abbildung 16): Den heute durch die Nutzungen innerhalb des Gestaltungsplanperimeters erzeugten rund 2'000 Fahrten pro Tag stehen im künftigen Zustand rund 3'400 Fahrten pro Tag gegenüber, welche rund 360 Fahrten der SBB-Parkplätze einschliessen. Positiv fällt bei den Auswirkungen auf Strassennetz und Umwelt ins Gewicht, dass die heutigen rund 500 Lastwagenfahrten der Sihlpostnutzung entfallen, während für die künftige Nutzung lediglich rund 90 Lastwagenfahrten pro Tag zu erwarten sind.

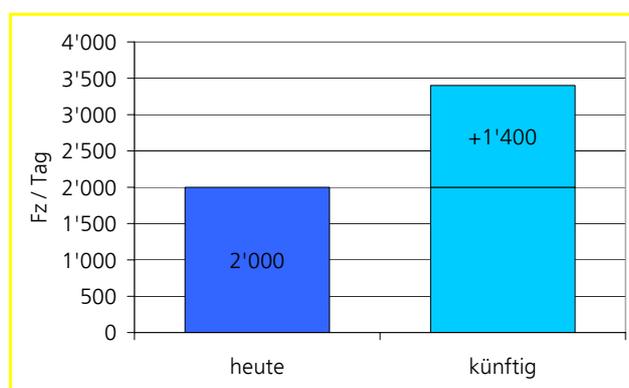


Abbildung 16: Vergleich des heutigen mit dem künftigen motorisierten Fahrtenaufkommen (Durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV)

## Öffentliche Parkplätze

Falls im Strassenraum ausserhalb des Perimeters öffentliche Parkplätze aufgehoben werden, können diese im Gestaltungsplanperimeter bis zu einer Anzahl von 120 ersetzt werden. Dies erfolgt aufgrund des Richtplaneintrags betreffend öffentlicher Parkierung.

## Modalsplit

Die aus den Gestaltungsplanvorschriften mit dem zu Grunde gelegten Nutzungsszenario hervorgehende Parkplatzzahl lässt ein Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu, welches einem Anteil von 9% am Gesamtverkehr des Gestaltungsplanperimeters entspricht.

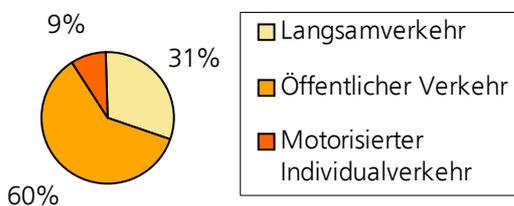


Abbildung 17: Modalsplit

Dieser Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist als vergleichsweise sehr niedrig zu beurteilen. Als Vergleichswerte werden herangezogen:

- Das an den Gestaltungsplanperimeter angrenzende Quartier weist gemäss Berechnungen des Tiefbauamtes einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs von ca. 33% auf. Hier ist zu berücksichtigen, dass der Grossteil der darin enthaltenen Nutzungen noch nicht nach der Parkplatzverordnung bewilligt wurde.
- Für das Gebiet Zürich West wird von einem mittleren Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 30 – 35% an allen Wegen ausgegangen. Bei Sihlcity wird mit einem Anteil von 40% bei der Einkaufs- und Freizeitnutzung und von 20% bei den übrigen Nutzungen gerechnet.

### 5.2.5. Künftige Belastung des Strassennetzes

Zur Verteilung des Arealverkehrs auf das Strassennetz wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells Zürich West<sup>5)</sup> Annahmen getroffen.

Bezüglich Tramführung müssen verschiedene Varianten berücksichtigt werden. An den betroffenen Knoten wird der Leistungsberechnung das voraussichtlich ungünstigste Tram-Layout zu Grunde gelegt.

5) Verkehrsmodell basierend auf KVM-ZH und städtischem Verkehrsmodell, das im Rahmen der Studie „Verkehr Zürich West: Evaluation von Varianten“ in städtischen Bereichen verfeinert wurde und die Gebietsentwicklungen Zürich West und Letzi enthält.

Die Situation mit zusätzlichem Arealverkehr wird wie in Abbildung 18 beschrieben eingeschätzt. Die Verkehrsströme im Zufluss auf die umliegenden kritischen Knoten (Löwenplatz, Limmatplatz und Hohlstrasse / Seebahnstrasse) nehmen um 3 bis 5% zu. Dies wird als tolerierbar beurteilt. Damit das innerstädtische Strassenverkehrssystem als Ganzes nicht übermässig beeinträchtigt wird, muss infolge der Mehrbelastung der Zufluss auf diese umliegenden kritischen Knoten tendenziell stärker dosiert werden. So kann bei den direkt ans Areal angrenzenden Knoten etwas mehr Rückstau entstehen.

Der kritische Zufluss des Knotens Bahnhofquai wird durch den Arealverkehr des Gestaltungsplanperimeters nicht zusätzlich belastet.

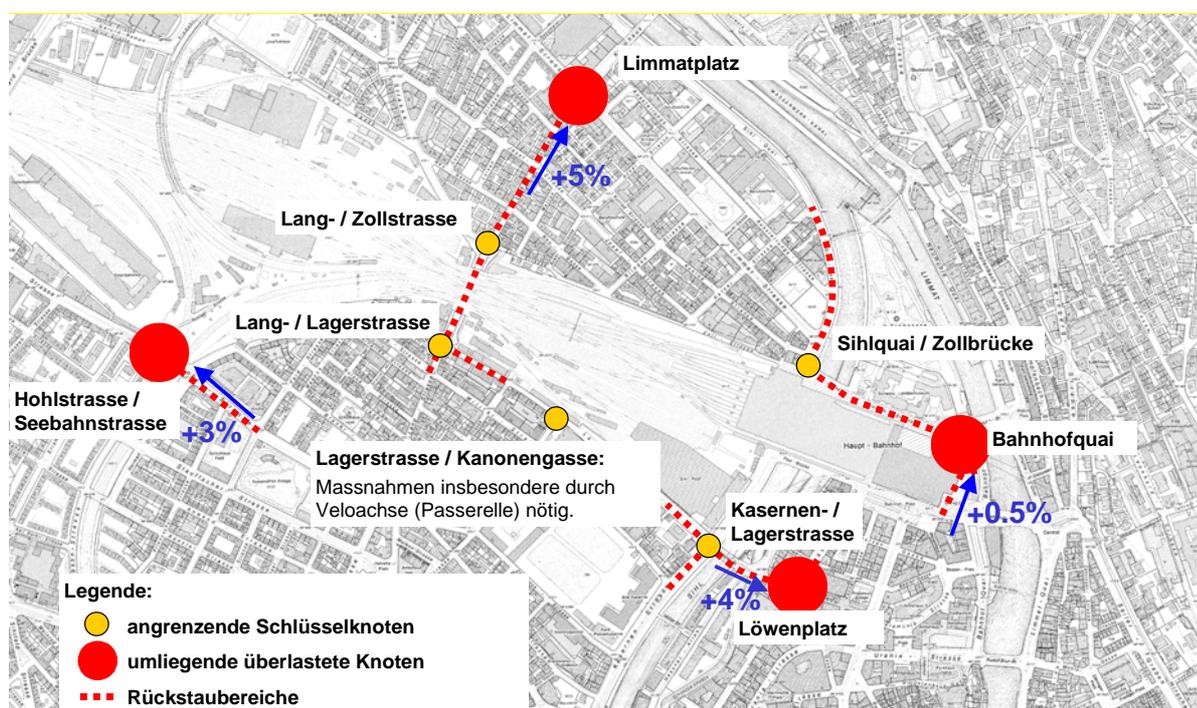


Abbildung 18: Verkehrssituation im künftigen Zustand (Abendspitzenstunde)

## Massnahmen

Von allen untersuchten Knoten werden lediglich am Knoten Lagerstrasse / Kanonengasse Massnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit notwendig, um eine ausreichende Verkehrsqualität sicherstellen zu können. Verschiedene Veränderungen stehen hier in Aussicht: Verkehrsverlagerung auf die Achse Kanonengasse – Lagerstrasse infolge Beruhigung der Langstrasse, Tramführung durch die Lagerstrasse, Veloquerung über den Knoten in Richtung einer neuen Passerelle über die Gleise. Der Mehrverkehr des Areals ist nur zu einem Teil Mitverursacher der zusätzlichen Beanspruchung. Es ist hauptsächlich die Veloquerung über den Knoten, welche die Leistungsfähigkeit schmälert. Als Massnahmen werden separate Links- und Rechtsabbiegestreifen aus der Lagerstrasse in Richtung Kanonengasse vorgesehen.

### 5.2.6. Anpassung des kommunalen Richtplans Verkehr

Im Areal bestehen die folgenden Einträge im kantonalen und im kommunalen Richtplan Verkehr:

- zwei Gleisquerungen zur Verbindung der angrenzenden Quartiere für Fuss- und Veloverkehr
- eine zentrale Parkierungsanlage über dem Gleisfeld (kantonaler Richtplan)
- eine zentrale Veloparkierungsanlage im westlichen Teil der Perronanlagen des Hauptbahnhofs.

Mit der Inkraftsetzung des vorliegenden Gestaltungsplans werden Richtplananpassungen notwendig. Dies betrifft hauptsächlich Festlegungen, die für den Gestaltungsplan HB Südwest getätigt wurden:

- Streichung der zweiten Gleisquerung
- Verschiebung der öffentlichen Parkplätze vom Gleisfeld in den Gestaltungsplanperimeter. Hier ist auch eine Anpassung des kantonalen Richtplans notwendig
- Aufnahme der Fuss- und Radwege in der Diagonale.

Die Stadt Zürich veranlasst diese Anpassungen im Rahmen der nächsten Richtplanänderungen.

Für die im kommunalen Richtplan vom 1. Oktober 2003 festgesetzte Fuss- und Radverbindung über die SBB-Gleise wird mit der Realisierung der Passerelle Genüge geleistet. Der Gestaltungsplan für den Südteil (zwischen den Baufeldern f und i; siehe auch die Vorschriften für das Baufeld i um das Stellwerk), resp. das städtebauliche Konzept für den Nordteil, sichern dazu den Raum für die notwendigen Rampenbauwerke (Brückenkopf und Zugänge).

### 5.3. Freiraum

#### Vernetzung

Die wichtigsten Grünräume und Bereiche von ökologischer Bedeutung liegen ausserhalb des Planungsperrimeters (Kasernenwiese, Aussersihlanlage, Platzspitz, Museum für Gestaltung), wobei der Sihlraum unmittelbar angrenzt. Über Baumreihen soll eine Vernetzung des Areales mit dem Sihlraum hergestellt werden. Die Aufgabe des Areals liegt insbesondere in der Vernetzung dieser Räume mit Fuss- und Velowegen.

Die Abgrenzung bzw. der verbleibende Abstand zwischen dem Gleisfeld und der Bebauung bildet, wo es die Verhältnisse zulassen, eine für die ökologischen Leitarten des Gebietes nutzbare Linie aus örtlichen Kleinmassnahmen. Sie soll vernetzt werden mit allfälligen, unmittelbar angrenzenden Kies- oder Grünflächen.

#### Leitarten

Leitarten: Wildbienen, Sandschrecken, Mauereidechsen; Möhren-Steinklee-Gesellschaften

#### Leitmassnahmen

Steinkörbe, Holzstapel, Kies- und Sandlinsen, Rankhilfen, grober Putz, Mauerhohlräume, offene Kiesflächen

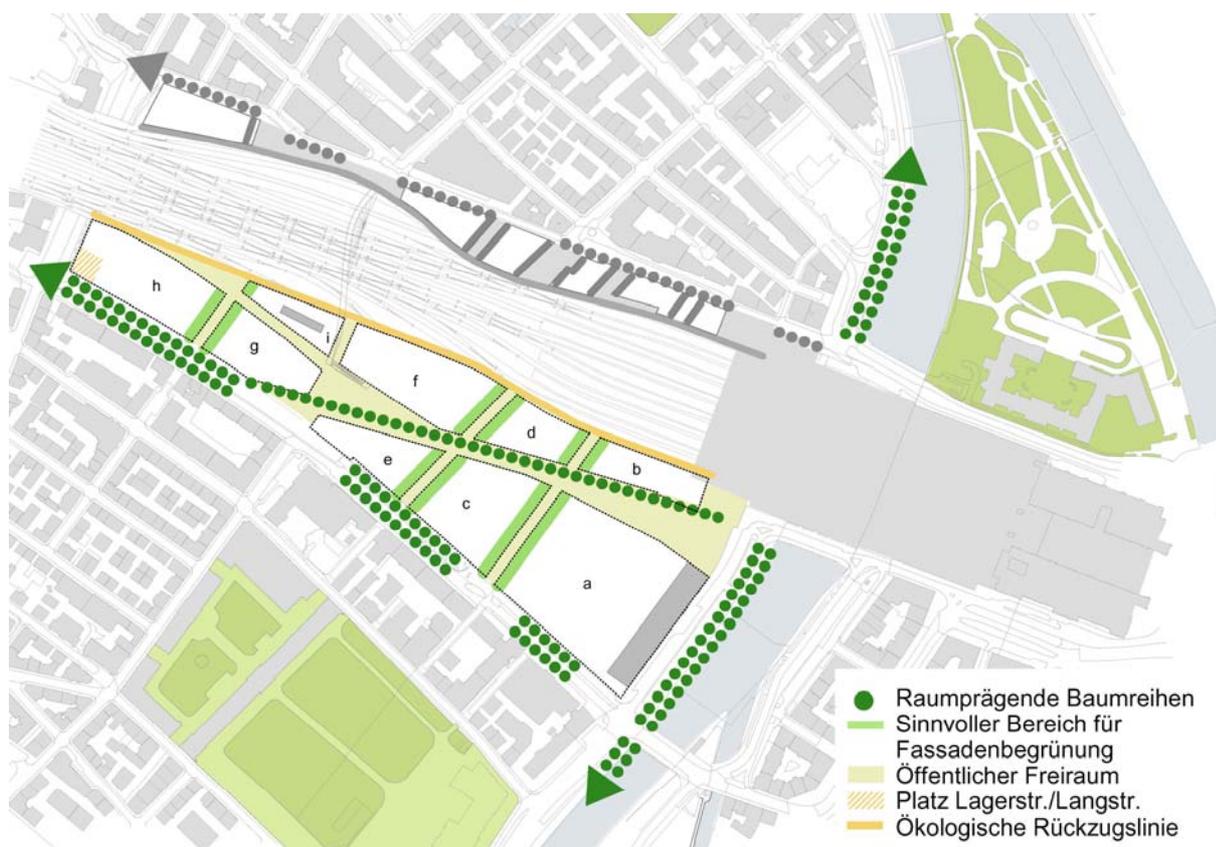


Abbildung 19: Freiraum / Vernetzung

## Plätze

Der Stadtraum HB weist drei ‚Plätze‘ auf. Zur Identifikation werden sie hier wie folgt genannt: „Neuer Bahnhofplatz“, „Zentrumsplatz“, „Platz Lager- / Langstrasse“.



Abbildung 20: Plätze

Die Plätze sind urban gestaltet, knapp möbliert, mit harten Flächen, wo möglich sickerfähig, und mit einzelnen Baumclustern versehen. Kleine Wiesen- und Heckenbereiche sind fallweise möglich.

<b>Anlage</b>	<b>Leitfunktion</b>	<b>Leitbaumtyp</b>
Neuer Bahnhofplatz	Ankommen, sich besammeln, sich verabschieden, umsteigen Bahn-Tram	Ortstypisch, ausladend, erhaben, vertraut, Schatten spendend, pflegeleicht, z.B. E-schen, Linden
Zentrumsplatz	Sehen und gesehen werden, sich treffen, pausieren, ausruhen	Elegant, fein zeichnend, farbig, etwas exotisch, z.B. Paulownia
Platz Lager- / Langstrasse	Pausieren, aufhalten im Freien, spielen	Schön blühend, Herbstfärbung, Bienen- und Vogelweide, Früchte tragend, robust, z.B. Kirschen

## Seitengassen

Im Einzelfall können die Seitengassen mit Fassadenbegrünungen versehen werden.

### *Leitpflanzentypen*

Rasch wachsend, Blüten und Herbstfärbung bildend, Bienen- und Vogelweide, schneidbar, pflegeleicht, z.B. Freischützgasse Trompetenblume, Eisgasse Glyzinen, Tellstrasse wilder Wein, Hafnerstrasse Pfeifenwinde

## Baubereiche

Die Baufelder c, f und h weisen eine Freiflächenziffer von 10% auf.

### *Leitmotiv Freiflächen in den Baubereiche*

Baum bestandene Vorplätze, begrünte und nutzbare Dächer und Terrassen, durchgängige Innenhöfe  
Grössere Terrassen und offene Innenhöfe sind soweit wirtschaftlich und technisch sinnvoll begrünt und werden zumindest den Gebäudebenutzern der jeweiligen Baufelder verfügbar gemacht. Freiflächen sind hart. Weder über- noch unterbaute, nicht dem rollenden Verkehr vorbehaltene Flächen sind sickerfähig gebildet.

### *Leitmotiv Terrassen*

Holzroste, mit Wassergräsern (z.B. Binsen) bewachsene Wasserbecken, fein gliedrig (z.B. mit Clematis) bewachsene Drahtpergolas

### *Leitmotiv Vorplätze*

Natursteinstreifen

## Freiraumversorgung

Betreffend Ausmass der Freiflächen für das Gestaltungsplangebiet wird mit den öffentlichen Platzbereichen (abzüglich der Erschliessungsflächen) und der Freiflächenziffer von 10% in den Baufeldern c, f und h gemessen am allgemein anerkannten Richtwert eine Freiraumversorgung von rund 67 % erreicht.

Eine ausreichende Freiraumversorgung des Gestaltungsplangebietes ist angestrebt. Sie kann gegebenenfalls mit der Realisierung von zusätzlichen Freiflächen in den übrigen Baufeldern bzw. generell mit einer höheren Nutzungsqualität der privaten Aussenflächen in den obliegenden Geschossen erreicht werden.

Es ist vorgesehen, für die weitere Ausgestaltung der öffentlichen Räume ein Studienverfahren durchzuführen.

## 5.4. Ver- und Entsorgung inkl. Energieversorgung

### 5.4.1. Versorgung / Grobkonzept Werkleitungen

Das dem Gestaltungsplangebiet zugrundeliegende städtebauliche Konzept ermöglicht eine gute Erschliessung der Baufelder mit allen Medien, auch in der Etappierung.

Für die Versorgung bzw. das Grobkonzept der Werkleitungen standen folgende Varianten zur Diskussion:

- Diagonale (neue öffentliche Strasse)
- Stichleitungen in die Querstrassen ab Lagerstrasse

Dabei hat man sich für die Variante Stichleitungen in die Querstrassen entschieden. Sie bietet bessere Voraussetzungen für die Etappierung. Die Variante Stichleitungen in die Querstrassen ist vorteilhaft und sinnvoll, wenn die Baufelder der Etappe 2008 nicht vollständig und über mehrere Einzelvorhaben bebaut werden und die Diagonale erst zu einem späteren Zeitpunkt (2015+) definitiv verwirklicht werden soll. Die Versorgung ist über die vorhandenen Leitungen in der Lagerstrasse oder neue Stichleitungen entlang der Quergassen möglich und ausreichend. Wo notwendig können für einzelne Versorgungsleitungen zu einem späteren Zeitpunkt Ringleitungen erstellt werden.

Die Variante Diagonale hätte bereits heute Vorinvestitionen erfordert. Mit der Variante Stichleitungen in die Querstrassen entfallen diese und grosse Teile der notwendigen Investitionen werden zeitlich verschoben.

### 5.4.2. Wasserversorgung

#### Heutige Situation

Die SBB ist im Besitz eines eigenen autonomen Wasserversorgungsnetzes. An mehreren Stellen des SBB-Geländes gibt es Einspeisungen. Ab diesen Übergabestellen obliegt die Zuständigkeit des Leitungsnetzes der SBB. Seitens der WVZ wird ein Netzausbau mit Hilfe der Wasserleitungen des SBB-Netzes aus haftungsrechtlichen und gesundheitsrechtlichen Gründen ausgeschlossen. Das SBB eigene Netz muss daher im Zuge der etappierten Baufeldfreigabe teils angepasst, teils abgebrochen werden.

#### Kapazität

Auf Basis der Kennwerte zu Arbeitsplätzen und Wohnanteil kann gemäss Wasserversorgung Zürich eine ausreichende Trinkwasserversorgung gewährleistet werden. Ein Ausbau der übergeordneten Versorgungseinrichtungen kann ausgeschlossen werden.

#### Spezielle Massnahmen

Die Baufelder e, c und a könnten sowohl an die Versorgungsleitung Lagerstrasse als auch an eine mögliche neue Versorgungsleitung - z.B. in der Diagonalen - angeschlossen werden.

Vorhandene Anschlüsse sollten wo möglich genutzt bzw. den entsprechenden Bedürfnissen angepasst werden (Sihlpost).

Die Wasserversorgung Zürich empfiehlt mit der 2. Etappe ab dem Jahre 2015 einen Ringchluss zu verwirklichen und rechtzeitig in den weiteren Planungen, z.B. bei der Platzgestaltung, zu berücksichtigen. Nur so kann bei notwendigen Unterhaltsarbeiten oder möglichen Leitungsstörungen ein kontinuierliche Wasserversorgung gewährleistet werden. Mögliche öffentliche Toiletten oder Brunnenanlagen im Platzbereich würden eine Wasserleitung ohnehin benötigen.

Im Rahmen der Projektentwicklung Sihlpost ist die derzeit vorhandene Ringleitung mit den beiden separaten Übergabestellen zu überprüfen (Notwendigkeit Sprinkleranlage) und gegebenenfalls anzupassen. Der westliche Anschluss - Höhe Jägerstrasse - kann dabei evtl. als Zuleitung für das Baufeld c genutzt werden.

### 5.4.3. Entwässerung

#### Heutige Entwässerung des Planungsgebiets

Im Planungsgebiet findet die derzeitige Entwässerung von Mischwasser hauptsächlich entlang der Lagerstrasse und über den Hauptsammelkanal Langstrasse statt ( $\varnothing = 2500$  mm). Auch die an der Kasernenstrasse liegenden östlichen Einleitungen der Sihlpost werden über diesen Hauptsammelkanal entwässert.

#### Möglichkeiten für die künftige Entwässerung

- **Sammelkanal Langstrasse:**  
Die Gefällsverhältnisse im Planungsgebiet lassen eine einseitige Entwässerung der Abwässer über die bestehenden Kanäle Kasernenstrasse und Lagerstrasse in den Sammelkanal Langstrasse zu.
- **Sammelkanal Richtung Zollbrücke:**  
In der Nähe des Planungsgebietes Höhe Gessnerallee Ecke Postbrücke existiert zudem ein den Hauptbahnhof durchquerender Sammelkanal ( $\varnothing = 710$  mm), welcher in Richtung Zollbrücke (Landesmuseum) entwässert. Dieser wesentlich kleinere Abwasserkanal kommt aber aufgrund der geringeren Kapazität und der ungünstigen Lage (Postbrücke ist Verkehrsknotenpunkt und Kunstbaute) für die Entwässerung des Areals nicht in Frage.
- **Entwässerungsleitungen Sihlquai:**  
Zur Zeit werden Entwässerungsleitungen entlang der umgestalteten Passage Sihlquai projektiert bzw. ausgeführt (Vorinvestitionen Bahnhof Löwenstrasse), welche in die Entwässerung des bereits bestehenden Bahnhof Museumsstrasse mündet. Diese ist bei den weiteren Planungen zwar zu berücksichtigen (Anpassung/Umverlegung) kann aber aufgrund der begrenzten Kapazität ( $\varnothing = 125$  mm) für eine Entwässerung nicht in Betracht gezogen werden.
- **Regenwasserleitungen Lagerstrasse und Kasernenstrasse:**  
Entlang der strassenseitigen Gebäudeteile der Sihlpost bestehen zudem zwei Regenwasserleitungen (Lagerstrasse:  $\varnothing = 1000$  mm, Kasernenstrasse:  $\varnothing = 300$  mm), welche in die Sihl münden. Eine Erweiterung der beiden Regenwasserkanäle entlang der Lagerstrasse und der zukünftigen Quergassen wäre möglich.

## Kapazitäten

Ausgehend vom Städtebaulichen Konzept bzw. dem vorliegenden Gestaltungsplan, d.h auf Grundlage der dort festgelegten Nutzflächen wurden die zusätzlich anfallenden Mengen an Abwasser (WAS) und unverschmutztem Regenwasser (WAR) abgeschätzt.

Für das Gestaltungsplangebiet ergibt sich ein Schmutzwasseranfall (WAS) von ca. 148 l/s. Unter der Annahme, dass sämtliche Dächer weder intensiv noch extensiv begrünt werden (der Spitzenabflussbeiwert C ist damit = 1.0), wurden alleine für das Gestaltungsplangebiet insgesamt ca. 690 l/s + 580 l/s = 1'270 l/s massgebender Regenwasserabfluss ( $Q_R$ ) prognostiziert.

Diesem Anfall an Abwasser bzw. unverschmutztem Regenwasser (WAR) steht in der Lagerstrasse eine Leitungskapazität von 150 l/s gegenüber.

Aus diesem Vergleich ergeben sich folgende Schlüsse:

- **Abwasser (WAS)**  
Die Kapazitäten reichen für die Nutzungen gemäss Gestaltungsplan knapp aus. Das gesamte aus dem Gestaltungsplan anfallende Abwasser kann über die Abwasserleitung Lager-/Langstrasse der ARA zugeführt werden.
- **Regenwasser (WAR) / System der Abwasserführung**  
Für die Langstrasse ist ein klassisches Trennsystem zwingend notwendig. Die erheblichen Dach-, Platz- und Strassenflächen bewirken einen hohen Regenwasseranfall. Gemäss Art. 7 GschG muss dieses unverschmutzte Meteorwasser in 1. Priorität versickert und erst in 2. Priorität dem Vorfluter zugeleitet, das heisst z. B. in die Shil eingeleitet werden.

## Spezielle Massnahmen

- Das gestalterische Mittel der Diagonalen, welche aus übergeordneten städtebaulichen und erschliessungstechnischen Überlegungen nur für den Anlieferungsverkehr bzw. Taxi freigegeben werden soll (Einstufung: "schwach befahren") sollte zwingend beibehalten werden. Eine Überprüfung der Einstufung gemäss der VSA-Richtlinien hinsichtlich der Nutzung und des Umschlages von Gütern hat stufengerecht zu erfolgen. Nur in diesem Fall gilt das Wasser als unverschmutzt bzw. leicht verschmutzt und darf versickert werden.
- Die Diagonale ist im Gestaltungsplan festgelegt. Im Rahmen der weiteren Erschliessungsplanung ist eine Sickerleitung entlang der Diagonalen für die gemeinsame Versickerung der Platz- und Strassenabwasser im Rahmen des Entwässerungskonzeptes zu prüfen.
- Aufgrund der erheblichen Regenwassermengen wird eine Reduzierung des Spitzenabflusses durch eine möglichst flächendeckende intensive bzw. mindestens extensive Begrünung der Dachflächen angestrebt (vgl. „Freiraumkonzept und ökologische Massnahmen“, Leitbild Ökologie).
- Im Gestaltungsplan ist eine übergeordnete Versickerung von unverschmutzten Dachwasser auf oberirdischen Flächen berücksichtigt.

#### 5.4.4. Energieversorgung

##### Energiebedarf

Der Energiebedarf für Heizung und Warmwasser hängt nicht nur von den künftigen Nutzern und deren Flächenbedarf, sondern auch vom Standard der eingesetzten Wärmedämmung der Gebäude ab. Die Anforderungen an den Wärmeschutz der Gebäudehülle sind in der Besonderen Bauverordnung (BBV) I und in den Wärmedämmvorschriften der Baudirektion festgehalten. Gemäss Praxis in der Stadt Zürich darf dabei der Heizenergiebedarf für Neubauten die um 10% reduzierten Werte gemäss den Wärmedämmvorschriften der Baudirektion (Ausgabe 2002) nicht überschreiten. Der zulässige Energiebedarf für Heizung und Warmwasser ergibt sich aus dem Grenzwert für den Heizenergiebedarf gemäss Wärmedämmvorschriften zuzüglich Energiebedarf für Warmwasser gemäss Standardnutzung SIA 380/1 und beträgt knapp 20'000 MWh/a.

Energiebedarf	
Heizung und Warmwasser	~ 17'000 MWh/a
Elektrizität	21'600 MWh/a

##### Varianten künftige Energieversorgung

Das Entwicklungsgebiet Stadtraum HB ist im kantonalen Energieplan als Gebiet bezeichnet, in dem sich die Teilbereiche mit hoher Wärmedichte zur Versorgung mit leitungsgebundenen Energieträgern (Erdgas/Fernwärme) eignen. Im Vordergrund steht dabei die Fernwärmenutzung ab dem Kehrlichtheizkraftwerk (KHKW) Josefstrasse. Ab Ende 2010 wird aber an der Josefstrasse voraussichtlich kein Kehrlich mehr verbrannt. Ob und wie für das Areal Stadtraum HB eine zentrale Energieversorgung mit Fernwärmelieferung realisiert wird, ist offen. Für die künftige Versorgung sollen zur Zeit alle Optionen, inkl. Fernwärmeanschluss offen gehalten werden. Fernwärme wird jedoch nur verwendet, wenn sicher gestellt ist, dass mindestens 20% der Fernwärme aus erneuerbaren Energien oder Abwärme stammt. Entsprechende Absprachen sind mit der Fernwärme Stadt Zürich (FWZ) getroffen worden.

#### 5.5. Umwelt

Die Aspekte des Umweltschutzes sind im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) dargelegt. Dieser zeigt die konkreten Details der Umweltaspekte und Umweltschutzmassnahmen ausführlich auf. Die Untersuchungen kommen zum Schluss, dass bezüglich denjenigen Umweltbereichen, welche bereits auf Stufe Gestaltungsplan abschliessend beurteilt werden können, die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden. Bei Aspekten, welche erst auf Stufe Bauprojekt oder noch später beurteilt werden können, zeichnen sich beim jetzigen Stand des Wissens keine unlösbaren Konflikte ab.

## 6. Beurteilung

Aufgrund der vorgängigen Ausführungen lassen sich für die Entwicklung des Areals die folgenden Schlüsse ziehen:

### **Raumplanung**

Der Gestaltungsplan entspricht den Zielen übergeordneter Gesetzgebungen und dem kantonalen und regionalen Richtplan. Mit der dichten Überbauung an zentralster Lage wird dem Ziel der inneren Verdichtung und der haushälterischen Bodennutzung in hohem Masse Rechnung getragen. Zudem ist die Entwicklung stark auf einen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet und stimmt damit hervorragend mit den raumplanerischen Zielen überein.

### **Verkehr**

Aus verkehrlicher Sicht wurde eine Lösung mit geringem Parkplatzbedarf für den motorisierten Individualverkehr gefunden, welche die Lagegunst berücksichtigt. Es ist zu erwarten, dass mehr als 90% der Bewegungen nicht mit dem Auto erfolgen (siehe Ausführung zum Modalsplit in Kapitel 5.2). Den Bedürfnissen des Veloverkehrs und der FussgängerInnen ist durch die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Kreis 4 (Diagonale) und der Verbindung der Kreise 4 und 5 (Passerelle) besonders Rechnung getragen.

### **Freiraum**

Mit dem vorliegenden Konzept für die Freiräume wird ein urbaner Raum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen, welcher auch die umliegenden Quartiere aufwertet. Das Konzept führt zu einem vergleichsweise hohen Anteil an öffentlichen Flächen von rund 27%.

### **Ver- und Entsorgung**

Das Areal befindet sich an gut erschlossener Lage. Der Aufwand für die Feinerschliessung betreffend die Ver- und Entsorgung kann gering gehalten werden.

## 7. Anhang

### Baufeldkoordinaten im Gestaltungsplan

Es werden jeweils vier Koordinatenpunkte pro Baufeld angegeben. Dabei ist der Koordinatenpunkt 1 immer der südöstlichste Punkt des Baufeldes. Die anderen Punkte liegen im Uhrzeigersinn an den Ecken der Baufelder.

Baufeld	Koordinaten	
	x 682...	y 248...
a	1	782.60 247897.34
	2	669.72 000.10
	3	730.00 084.48
	4	861.73 006.68
b	1	851.15 065.68
	2	744.54 104.39
	3	764.44 132.59
	4	861.24 095.62
c	1	662.26 006.86
	2	592.40 070.39
	3	636.91 116.83
	4	720.79 088.79
d	1	734.28 107.48
	2	650.84 131.51
	3	689.84 171.74
	4	755.09 136.53
e	1	585.02 077.14
	2	505.04 141.52
	3	513.04 152.85
	4	626.08 119.98
f	1	639.99 134.67
	2	531.55 199.16
	3	547.41 236.38
	4	680.99 177.27
g	1	502.73 171.06
	2	408.22 214.06
	3	438.01 256.11
	4	515.88 193.68
h	1	399.74 219.37
	2	290.32 283.38
	3	310.60 329.44
	4	430.01 262.11
i	1	521.36 205.88
	2	443.83 264.33
	3	450.74 274.08
	4	536.24 240.80