

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 2. März 2011

---

**207. Schriftliche Anfrage der AL-Fraktion betreffend Umnutzungsplanung der SBB-Areale entlang der Zollstrasse.** Am 8. Dezember 2010 reichte die AL-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2010/523, ein:

Die SBB plant die Umnutzung des Areals zwischen Bahngleisen, Zollstrasse, Langstrasse und Hauptbahnhof. Für den Kreis 5 ist die Zukunft dieses Streifens äusserst relevant. Im schlechteren Falle wird der "Aufwertungs"-Druck auf das Quartier massiv erhöht werden, im für die Anwohnenden positiven Fall realisiert die SBB eine vergleichbar strukturierte Ausdehnung des heutigen Quartiers mit günstigen Mietwohnungen und Gewerbenutzungen. An der Informationsveranstaltung der SBB von Ende November war von den anwesenden Quartierbewohnenden überdeutlich die Forderung gestellt worden, dass sie keine spiegelbildliche Kopie der Europaallee vor die Haustüre geklotzt haben wollen.

Wir bitten den Stadtrat in dieser Sache um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie gross ist das gesamte Areal für die geplante Überbauung Zollstrasse?
2. Was für eine maximale Ausnützung ist gemäss geltender Bauordnung, mit und ohne Arealbonus, möglich?
3. Was für Ausnutzungsparameter sollen für den Wettbewerb vorgegeben werden?
4. Ist der Stadtrat der Meinung, die Veranstaltung eines Architekturwettbewerbs garantiere automatisch die besonders gute bauliche Gestaltung, wie sie für die höhere Ausnützung im Rahmen einer Arealüberbauung erforderlich ist?
5. Wie viel Land besitzt die Stadt im Perimeter der geplanten Überbauung? Wie viel davon ist baulich ausnützbar? Wie hoch ist der aktuelle Buchwert der städtische(n) Parzelle(n)? Wie viel ist im Eigentum der SBB?
6. Wie soll das geplante Landgeschäft Stadt-SBB-Baugenossenschaft für den Baubereich A (der westlichste, angrenzend an die Langstrasse) konkret abgewickelt werden? Wer soll als Verkäufer resp. Baurechtsgeber auftreten? Haben dazu bereits Vorgespräche stattgefunden? Von was für Quadratmeterpreisen ist in etwa auszugehen? Wer muss einen allfälligen Abschreiber auf dem Landwert für die Abtretung an die Genossenschaft tragen: die Stadt oder die SBB?
7. Kann sich der Stadtrat vorstellen, das Areal oder einen Teil davon selbst zu übernehmen, z.B. zu Eigentum oder im Baurecht?
8. Wie viel Land muss die SBB für die Realisierung der Baulinie an der Zollstrasse abtreten? Mit was für einem Quadratmeterpreis ist zu rechnen?
9. Seit wann ist die SBB resp. ihre Vorgängerin die NOB, Besitzerin des Landstreifens an der Zollstrasse? Zu welchem Preis und zu welchen Konditionen wurde das Land seinerzeit erworben resp. enteignet?
10. An der Informationsveranstaltung der SBB hat die Vertreterin des Amtes für Städtebau ausdrücklich erklärt, die bauliche Dichte und Konzeption der Europaallee sei ein Kind des damaligen Zeitgeistes und heute würde man anders planen. Teilt der Vorsteher des Hochbaudepartements resp. der Gesamtstadtrat diese Ansicht? Welche Möglichkeiten innerhalb des Planungs- und Bewilligungsprozesses dieses Areals stehen der Stadt zu, um auf dessen Entwicklung zugunsten der heutigen BewohnerInnen des Kreis 5 einzuwirken? Welche davon ist der Stadtrat bereit auszuschöpfen, welche weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Vorbemerkungen**

Das Areal Zollstrasse ist aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses vom 1. Februar 2006 einer Gestaltungsplanpflicht unterworfen. Mit dem Gestaltungsplan sollen eine zweckmässige Erschliessung sowie eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete und nachhaltige Überbauung sichergestellt werden.

Das zur Überbauung vorgesehene Areal wird durch den geplanten Negrellisteg (Fuss- und Veloverbindung zwischen Zollstrasse und Europaallee) in die zwei Bereiche Zollstrasse Ost und Zollstrasse West (in der Anfrage Baubereich A genannt) geteilt. Der Bereich Zollstrasse Ost steht vollständig, der Bereich Zollstrasse West grösstenteils im Eigentum der SBB. Diese beabsichtigen, das Areal in enger Zusammenarbeit mit der Stadt sowie unter Einbezug der Quartierbevölkerung und weiterer Interessengruppen zu entwickeln. Zu diesem Zweck haben die SBB das «Forum Zollstrasse» eingerichtet, in welchem die Quartierbevölkerung ihre Anliegen direkt einbringen kann.

Die SBB haben aufgrund dieser Inputs und in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich die Aufgabenstellung für eine städtebauliche Studie erarbeitet, welche die Vorgaben für eine besonders gut gestaltete und nachhaltige Überbauung aufzeigen soll.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu den Fragen 1 und 5:** Die Grösse des gesamten zur Überbauung vorgesehenen Areals, einschliesslich des Landes vor der Baulinie, beträgt 14 169 m<sup>2</sup>. Auf den Teil zwischen Negrellisteg und Langstrasse (Areal West) entfallen 4866 m<sup>2</sup>, auf jenen gegen den Bahnhof (Areal Ost) 9303 m<sup>2</sup>. Zusätzlich können vom Gleisfeld entlang beider Teil-Areale 879 m<sup>2</sup> als anrechenbare Fläche einbezogen werden, so dass insgesamt 15 048 m<sup>2</sup> für die baurechtliche Ausnützung relevant sind.

Der Stadt gehören die Grundstücke Kat.-Nr. AU2236 und AU2237 im Bereich der Zoll-/Langstrasse (Areal West). Diese weisen eine baulich ausnützbare Fläche von 1285 m<sup>2</sup> auf. Das Land liegt jedoch fast ausschliesslich vor der Baulinie und ist nicht selbständig überbaubar. Es ist mit Fr. 386 000.– bilanziert.

**Zu Frage 2:** Das Areal West (4866 m<sup>2</sup>) liegt mit der vom Gleisfeld anrechenbaren Fläche von 447 m<sup>2</sup> in der Zentrumszone Z5. Für dieses gilt gemäss geltender Bau- und Zonenordnung eine Ausnützungsziffer von 200 Prozent. Mit dem Ausnützungsbonus aufgrund der Arealüberbauungsbestimmungen würde die Ausnützungsziffer 250 Prozent betragen, sofern diese Bestimmungen im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens überhaupt von Bedeutung sind.

Von den 9303 m<sup>2</sup> des Areals Ost sind 8545 m<sup>2</sup> der Zentrumszone Z6 zugeteilt. Für diese Fläche gilt eine Ausnützungsziffer von 230 Prozent. Mit dem Arealüberbauungsbonus würde diese auf 278 Prozent erhöht. Für eine kleine der Zentrumszone Z7 zugeteilte Fläche (758 m<sup>2</sup>) des Areals Ost beträgt die Ausnützungsziffer 260 Prozent. Mit dem Arealüberbauungsbonus würde sich die Ausnützungsziffer auf 307 Prozent erhöhen. Vom Gleisfeld ist in der Z6 eine Fläche von 96 m<sup>2</sup> und in der Z7 eine Fläche von 336 m<sup>2</sup> anrechenbar.

**Zu Frage 3:** Im Rahmen eines Studienauftrags, welcher im Jahr 2011 durchgeführt wird, wollen die SBB die städtebaulich sinnvolle Ausnützung klären. Das Ergebnis bildet die Grundlage für die anschliessende Projektentwicklung über Wettbewerbsverfahren.

Der Studienauftrag basiert grundsätzlich auf der gemäss Bau- und Zonenordnung möglichen Ausnützung:

- Areal West: 200 Prozent (Z5, Regelbauweise)
- Areal Ost: 278 Prozent (Z6) bzw. 307 Prozent (Z7) im Sinne von Maximalwerten mit dem Arealüberbauungsbonus

Ziel des Studienauftrags ist es, die verträgliche Ausnützung für die beiden Areale im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Quartiers zu ermitteln. Die Vorgaben im Studienauftrag halten deshalb ausdrücklich fest, dass Qualität vor maximaler Ausnützung geht.

**Zu Frage 4:** Der Stadtrat ist nicht der Meinung, dass ein Architekturwettbewerb automatisch die besonders gute bauliche Gestaltung garantiert, wie sie für eine Arealüberbauung erforderlich ist bzw. wie sie aufgrund der vorliegenden Gestaltungsplanpflicht für das gesamte Gebiet gilt. Darum werden in einem Studienauftrag die kritischen Parameter wie Dichte (Ausnützung), Höhe, Volumetrien, Körnigkeit, Erschliessung, Nutzungsverteilung und Freiräume erarbeitet. Diese Erkenntnisse werden im Gestaltungsplan als planerische Rahmenbedingungen festgesetzt und bilden die Basis für die Architekturwettbewerbe.

**Zu den Fragen 6 und 7:** Die SBB haben in Aussicht genommen, ihr Land auf dem Areal West zu den Ansätzen der kantonalen Wohnbauförderung an einen noch zu bestimmenden gemeinnützigen Bauträger zu verkaufen. Das selbständig nicht überbaubare städtische Land soll mitveräussert werden. Es haben bereits Vorgespräche mit dem Schweizerischen Verband für Wohnungswesen, Sektion Zürich, stattgefunden. Die geplanten Wohnungen eignen sich lagebedingt nur für urbanes Wohnen und nicht für klassischen Familienwohnungsbau.

Der Landpreis ergibt sich gemäss Wohnbauförderungsverordnung in Abhängigkeit vom konkreten Projekt, das heisst, gestützt auf Anzahl und Grösse der Wohnungen. Da sich das städtische Land hauptsächlich vor der Baulinie befindet, weist es einen tiefen Buchwert auf, so dass bei der Veräussderung aller Voraussicht nach kein Abschreibungsbedarf entsteht.

**Zu Frage 8:** Der Bereich vor der Baulinie beträgt 1596 m<sup>2</sup>. Wie viel von dieser Fläche für die Gestaltung des Strassenraums benötigt wird, gehört zu den Fragestellungen des Studienauftrags. Ein Quadratmeterpreis für die Landabtretung zum öffentlichen Grund lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht nennen. Der Landerwerbspreis wird von der städtischen Schätzungskommission erst aufgrund eines konkreten Landerwerbsplans bestimmt.

**Zu Frage 9:** Die SBB haben dieses Gebiet um die Mitte des vorletzten Jahrhunderts erworben. Die historischen Dokumente zu diesem Landerwerbsgeschäft konnten innert der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht geprüft werden, weshalb der Stadtrat hierzu im Moment keine weiteren Angaben machen kann. Die Stadt wird der Frage gemeinsam mit den SBB weiter nachgehen und hierzu so bald als möglich an geeigneter Stelle, z.B. im Rahmen des geplanten «Forums Zollstrasse», im Sommer informieren.

**Zu Frage 10:** Es handelt sich hierbei um eine unvollständig wiedergegebene, persönliche Aussage der Vertreterin des Amtes für Städtebau im Rahmen des «Forums Zollstrasse», einer Veranstaltung, an der sehr offen diskutiert wurde. Es ist nicht Sache des Stadtrates, über das mögliche Ergebnis einer heutigen Planung zu spekulieren. Der Stadtrat steht nach wie vor hinter der Planung Europaallee. Er ist der Ansicht, dass eine hohe Dichte für das erstklassig an den öffentlichen Verkehr angeschlossene Quartier im Sinne einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Raum- und Städteplanung und eines sorgfältigen Umgangs mit dem Bauland erwünscht ist. Auch ist es naheliegend, dass an einer zentralen Lage wie der Europaallee kein Wohnquartier, sondern ein durchmischtes Quartier entstehen soll, mit Nutzungen, welche hohe Besucherzahlen ausweisen. Bewusst wurde ein städtisch dichtes Quartier gefördert, welches sich jedoch über seine Strassenstruktur mit dem bestehenden Quartier verbindet. Ebenso bewusst, wie in der Europaallee ein urban dichtes Quartier geplant wird, soll das viel kleinere Gebiet der Zollstrasse, welches kein eigenständiges Quartier ist, die Massstäblichkeit, Körnung und Nutzung des Kreises 5 aufnehmen. Die Bebauung soll als Gegenüber zur Europaallee bestehen, ohne dabei in die gleiche Formensprache zu verfallen. Sie soll sich im bestehenden Quartier integrieren und explizit keine zweite Europaallee werden.

Die Entwicklung der Areale an der Zollstrasse untersteht der Gestaltungsplanpflicht. Diese verlangt, wie eingangs erwähnt, eine zweckmässige Erschliessung sowie eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete und nachhaltige Überbauung. Der

Gestaltungsplan wird auf den Erkenntnissen des Studienauftrags basieren. Er bietet als Planungsinstrument der Stadt eine wirkungsvolle Möglichkeit, um zugunsten der heutigen Bewohnerinnen und Bewohner auf die Entwicklung des Kreises 5 einzuwirken.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**