

Sitzung vom 22. November 1995

3444. Anfrage (HB-Südwest und dessen verkehrs- und siedlungspolitische Folgen)

Kantonsrat Daniel Vischer und Kantonsrätin Gabriele Petri, beide Zürich, haben am 11. September 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Mit der Planung und Projektierung des Komplexes HB-Südwest, der kurz vor der Baueingabe steht, wird nicht nur eine selbst für zürcherische Verhältnisse der neuesten Zeit Riesenbaustelle eröffnet, sondern es wird damit auch eine Grossüberbauung realisiert, deren wirtschafts-, verkehrs- und siedlungspolitische Folgen für die Stadt Zürich und die Agglomeration von horrender Bedeutung sein werden.

Dem Regierungsrat seien deshalb folgende Fragen unterbreitet:

- Ist der Regierungsrat bereit, sein ganzes Gewicht unter Anwendung und/oder allenfalls Änderung geltender Bestimmungen dafür einzusetzen, dass die Pflichtparkplätze wie auch die freiwilligen Autoparkplätze auf das gleiche Minimum gesetzt werden, wie es bereits heute in der Zürcher Altstadt besteht?
- Geht der Regierungsrat auch davon aus, mit dem HB-Südwest werde ein Grossprojekt des öffentlichen Verkehrs erstellt, von dem eine Signalwirkung zugunsten des öffentlichen Verkehrs ausgehen muss, weshalb bei künftigen Siedlungsverdichtungen die OeV-Erschliessung zu optimieren und gleichzeitig die Autoerschliessung weniger attraktiv zu gestalten sei?
- Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um die Vorgaben und Grenzwerte des Massnahmenplans Luftreinhalteverordnung auch nach Erstellung des HB-Südwest einzuhalten?
- Ist der Regierungsrat bereit, Massnahmen einzuleiten und/oder zu unterstützen, damit die mit dem Bau von HB-Südwest verbundene Verdichtung positive Folgen für die Raumplanung zeitigt (genügend Freiräume in nächster Umgebung, Ersatzfreiflächen am Stadtrand wegen nicht mehr benötigten Baulandes und Büronutzflächen, Aufhebung von Bauzonen ausserhalb der Stadt im Umfang jener von HB-Südwest u.a.)?
- Wird der Regierungsrat Büros der Verwaltung in den HB-Südwest verlegen und damit jetzige Büroflächen für die Wohnnutzung freigeben?
- Geht der Regierungsrat auch davon aus, der HB-Südwest begünstige die kulturelle Nutzung des Kasernenareals? Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine entsprechende Nutzung des Kasernenareals einzusetzen und diesbezüglich auch private Initiativen zu unterstützen?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Daniel Vischer und Gabriele Petri, beide Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Am 6. Juli 1988 stimmte der Gemeinderat der Stadt Zürich dem privaten Gestaltungsplan für die Gleisüberbauung HB-Südwest zu. Gegen diesen Beschluss wurde das Referendum ergriffen. Mit Urnenabstimmung vom 25. September 1988 haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich die Vorlage angenommen. Die gegen den Gestaltungsplan eingelegten Rechtsmittel sind am 5. Dezember 1990 rechtskräftig erledigt worden. Auf Gesuch des Stadtrates von Zürich genehmigte der Regierungsrat am 15. Dezember 1993 den Gestaltungsplan. Eine kleine Ergänzung der Vorschriften ist soeben genehmigt worden.

Gestaltungspläne nach zürcherischem Recht fallen unter den Begriff der Sondernutzungspläne. Sie legen die kubische Gestaltung der Überbauung bestimmt umgrenzter Gebiete samt Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten fest und regeln - falls dies nicht bereits durch Quartierplan erfolgt ist - die Erschliessung sowie die gemeinschaftlichen Ausstattungen und Ausrüstungen. Dabei ist für die Projektierung ein angemessener Spielraum zu belassen. Daraus ergibt sich, dass ein Gestaltungsplan noch kein Bauprojekt ist. Mit der

Festsetzung und der Genehmigung eines Gestaltungsplans ist noch keine Baubewilligung erteilt. Der Gestaltungsplan bildet aber die - in bezug auf das kommunale Baurecht in aller Regel abschliessende - Grundlage für die Beurteilung des Bauprojekts. Handelt es sich um Bauten oder Anlagen, die nach dem Umweltschutzrecht des Bundes einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen, erfolgt diese Prüfung nur dann bei der Festsetzung des Gestaltungsplans, wenn dieser eine umfassende Beurteilung der Auswirkungen erlaubt. Dies wurde für den Gestaltungsplan HB-Südwest verneint. Demzufolge wird die Frage, ob und inwieweit eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist und zu welchen Bedingungen und Auflagen diese führt, in den Baubewilligungsverfahren zu beurteilen sein. In bezug auf die Luftbelastung ist davon auszugehen, dass die Schadstoffimmissionen im Zentrum der Stadt Zürich nach wie vor übermässig sind. Im nahe gelegenen Kasernenhof lag der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert 1994 bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit über dem Grenzwert der Luftreinhalteverordnung (LRV) von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Es sind daher weiterhin Anstrengungen zur Reduktion der Emissionen erforderlich. Das Massnahmenpaket «Umsteigen» des Luft-Programms hat deshalb unter anderem zum Ziel, das künftige Wachstum des Verkehrsvolumens von und nach Zürich mit den stark erhöhten Kapazitäten der S-Bahn und der Betriebe des Zürcher Verkehrsverbundes aufzufangen. Zurzeit ist eine Überarbeitung des Luft-Programms im Gange. Sie wird aufzeigen, welcher Handlungsbedarf im Luftreinhaltebereich noch verbleibt und mit welchen Massnahmen die angestrebten Ziele erreicht werden sollen. Weil sich die Bereitstellung von Unterlagen durch den Bund verzögert hat, verschiebt sich die Festsetzung des überarbeiteten Luft-Programms auf Anfang 1996. Inhaltliche Angaben können derzeit noch nicht gemacht werden.

Der Gestaltungsplan HB-Südwest verweist bezüglich der Fahrzeugabstellplätze auf die jeweils geltenden Vorschriften der Stadt Zürich. Gegenwärtig gilt die vom Gemeinderat am 20. Dezember 1989 revidierte Verordnung, die nach Erledigung der dagegen erhobenen Rekurse vom Regierungsrat 1993 genehmigt worden ist. Diese Verordnung sieht für den Bereich Altstadt und für den Bereich City, zu dem das Gestaltungsplangebiet HB-Südwest gehört, zwar unterschiedliche, in Berücksichtigung der guten Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln jeweils aber sehr restriktive Regelungen vor. So werden sowohl die Zahl der Pflichtparkplätze als auch die Zahl der zulässigen Plätze begrenzt. Eine Revision der Verordnung ist momentan im Gang; Massnahmen des Kantons drängen sich in diesem Zusammenhang zurzeit nicht auf.

Die im Gestaltungsplan selbst festgelegte Begrenzung der Parkplätze im Dienstleistungszentrum käme dann zum Zuge, wenn nach der Verordnung mehr Parkplätze erstellt werden müssten oder dürften. Ob bundesrechtliche Festlegungen dazu führen, dass weniger Abstellplätze erstellt werden dürfen, als Verordnung und Gestaltungsplan zulassen, kann beim heutigen Verfahrensstand vom Regierungsrat noch nicht beurteilt werden.

Mit der Konzentration von Dienstleistungen und Wohnungen an mit öffentlichen Verkehrsmitteln besterschlossener Lage erfüllt das Projekt HB-Südwest die siedlungs- und verkehrspolitischen Anforderungen nicht nur in lufthygienischer, sondern auch in allgemeiner raumplanerischer Hinsicht in hohem Masse. Die Realisierung von HB-Südwest dürfte Vorbildfunktion haben und dazu führen, dass die Attraktivität anderer zentraler, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossener Gebiete weiter zunimmt. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass in den mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erschlossenen Gebieten der Siedlungsdruck eher abnehmen wird. Damit entspricht die Planung HB-Südwest allen drei Leitlinien des kantonalen Richtplans (Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen sicherstellen und verbessern/Entwicklung der Siedlungsstrukturen schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr ausrichten/Zusammenhängende naturnahe Räume schonen und aktiv fördern).

Es kann angenommen werden, dass sich die Realisierung von HB-Südwest in Randbereichen der Stadt Zürich und ausserhalb ihres Gebietes zugunsten der Erhaltung von Freiflächen zur Erholung und im Interesse des Natur- und Landschaftsschutzes auswirken wird. Hierzu bedarf es keiner zusätzlichen Anordnungen des Staates. In ihrem eigenen Gebiet bringt die Gleisüberbauung erhebliche Vorteile, indem sie die Trennung der Stadtkreise 4 und 5 durch das Gleisfeld zwischen den Bahnsteigen und der Langstrasse durch Fussgän-

gerübergänge aufhebt. Ausserdem schafft der Gestaltungsplan, vor allem im Bereich Wohnen, neue öffentliche Grünflächen. Selbstverständlich stehen den Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. den Benützerinnen und Benützern von HB-Südwest auch die Freiflächen des Kasernen-areals zu Verfügung. Für dieses Areal ist in allen Konzepten schon immer ein grosser Anteil an kultureller Nutzung vorgesehen worden. Es ist zu hoffen und zu erwarten, dass die Realisierung von HB-Südwest diese kulturelle Nutzung begünstigen wird. Das Theaterhaus und die Schauspiel-Akademie an der Gessnerallee sind im Bau und teilweise bereits im Betrieb; der multifunktionelle Saal im Zeughaus 5 steht einstweilen dem Quartier und weiteren Interessenten für verschiedenste Nutzungen zur Verfügung.

Zurzeit ist es nicht vorgesehen, in der Überbauung HB-Südwest Büros der kantonalen Verwaltung unterzubringen. Einerseits belegt der Kanton wenig Büroflächen in Wohnbautrukturen, andererseits wäre das Kosten-Nutzen-Verhältnis solcher Büroverlegungen eher ungünstig.

I I. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi