



Privater Gestaltungsplan
"Tramdepot Hard"
Zürich-West

Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 RPV
Zürich, 3. Juni 2005



Hochbaudepartement der Stadt Zürich
Amt für Hochbauten

Ausgangslage

Die Verkehrsbetriebe verfügen derzeit noch über 5 Tramdepots. Im Zuge von Rationalisierungsmassnahmen wurde das Depot Burgwies 1997 stillgelegt. Als weitere Produktivitätssteigerung wird das Depot Wollishofen seit dem Fahrplanwechsel 1998 lediglich als reines Abstelldepot verwendet. Durch die Konzentration der Wartung auf nur noch vier Standorte gewinnen die Depots Kalkbreite, Oerlikon, Irchel und Hard für die Verkehrsbetriebe an strategischer Bedeutung, insbesondere das Depot Hard wegen seines zentralen Standortes. Dieser ist im regionalen Verkehrsplan als Standort von regionaler Bedeutung aufgeführt.

Die erste Ausbauetappe, welche die Instandsetzung des inventarisierten östlichen Depothallenteils sowie der dazu gehörigen fünf Wohnhäuser umfasste, wurde Ende 1999 abgeschlossen. Einerseits aufgrund eines neuen Betriebskonzeptes für das Tramdepot Hard, andererseits wegen des sehr schlechten Bauzustandes der hinteren Depothalle (die statische Tragfähigkeit ist in Frage gestellt) hat der Ausbau der zweiten Etappe für die VBZ heute eine sehr grosse Dringlichkeit.

Gleichzeitig liegt das Depot Hard an einer städtebaulich äusserst attraktiven Lage. Der Escher-Wyss-Platz bildet sozusagen das Eingangstor zum Gebiet Zürich-West. Allein mit einer Depoterweiterung kann der Ort nicht adäquat besetzt werden. Zudem wäre es eine verpasste Chance, hier nicht eine attraktive Nutzung zu realisieren, welche die Ziele der Entwicklungsplanung Zürich-West massgeblich unterstützen kann.

Über der geplanten neuen Depothalle und den Abstellgleisen sollen eine Wohnüberbauung sowie – als Immissionsschutz für den vorgelagerten Freiraum über der Depothalle – Quartierinfrastruktur und Verwaltungsnutzungen realisiert werden. Mit der weiteren Nutzung können etwa 200 Wohnungen erstellt werden. Das Wohnumfeld des Quartiers lässt sich dadurch erheblich stärken, was einerseits einem grossen Quartieranliegen entspricht und andererseits mit den Entwicklungsperspektiven der Entwicklungsplanung Zürich-West vollständig übereinstimmt. Die gesamten Baukosten (inkl. Betriebseinrichtungen der VBZ) betragen etwa total 175 bis 185 Mio. Franken.

Tramdepot

Die heutige Depotanlage verfügt über keine geeignete Infrastruktur, welche die Instandhaltung der Cobra- und Sänfteflotte künftig ermöglicht. Mit den laufenden Tram-Neubeschaffungen müssen Waschanlage und Wartungsstände zwingend modernisiert sowie Besandungs- und Hebeanlagen neu beschafft und in den Neubau integriert werden. Zudem sollten die heute aufwändigen Manöverfahrten im Depot und über den Escher-Wyss-Platz dringend eliminiert werden können. Dies wird erst mit dem neuen Betriebskonzept mit Durchlaufbetrieb möglich, welches jedoch eine Umgestaltung der Gleisanlage, insbesondere der Erschliessung, verlangt. Nicht nur das Depot kann damit rationell und sicherer betrieben werden, auch das Verkehrsregime auf dem Escher-Wyss-Platz wird dadurch massgeblich entlastet. Im Depot Hard ist die Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Tragkonstruktion des westlichen Depothallenteils ungenügend. Eine Zustandsanalyse verweist auf teilweise erhebliche Schäden an der Trag- und Deckenstruktur. Um den Trambetrieb durch herunterfallende Betonteile nicht zu gefährden, mussten zahlreiche Bausicherungsmassnahmen getroffen werden. Die provisorische, offene Abstellanlage auf dem westlichen Grundstück wurde 1993 für eine Übergangszeit von etwa 6-8 Jahren erstellt. Die Weichenanlagen für den Anschluss an das Betriebsnetz sind damals im Hinblick auf den anstehenden Neubau nicht erneuert worden und inzwischen ebenfalls in einem schlechten Zustand. Um die Betriebssicherheit aufrecht zu erhalten, ist dringend ein Ersatz erforderlich. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Nutzungszyklus der Depotanlage zu Ende geht und sich die Gesamterneuerung auch des zweiten Depotteils aus betrieblicher und finanzieller Sicht aufdrängt.

Mit der zweiten Ausbaustufe wird erst ein Betriebskonzept möglich, das einen rationalen und sichereren Betrieb zulässt. Dabei erfolgen die Depoteinfahrten im westlichen Arealbereich von der Hardturmstrasse her und die Ausfahrten im östlichen Bereich gegen den Escher-Wyss-Platz. Dies bedingt Gleis- und Strassenanpassungen in der Hardturmstrasse, Gleisanpassungen auf dem Depotgelände, eine neue Ausfahrtsbeziehung aus dem Depot in Richtung Höngg und eine Dienstgleisverbindung am Escher-Wyss-Platz für Trameinfahrten aus Richtung Höngg.

Mit diesem Konzept wird das lange, schmale Grundstück bezüglich der Abstelllängen optimal genutzt. Der Einrichtungsbetrieb begünstigt einen einfachen, geordneten Betriebsablauf, und die Manövrierfahrten über den Escher-Wyss-Platz entfallen.

Die Gebäude im westlichen Arealbereich werden durch eine komplette, zukunftsgerichtete Anlage ersetzt. Dieser Teil steht nicht unter Denkmalschutz. Im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Unterhalt des Rollmaterials wird eine möglichst stützenfreie Halle angestrebt. Für periodische Unterhaltsarbeiten sind separate Wartungsstandplätze einschliesslich der betrieblich notwendigen technischen Infrastrukturen und Räumlichkeiten eingeplant.

Städtebau und Nutzung

Das Tramdepot Hard liegt am Escher-Wyss-Platz an einem einmaligen, äusserst attraktiven Ort, direkt am Limmatufer. Es bildet zusammen mit dem Hochhaus Escher Wyss sozusagen das Tor zum Gebiet Zürich-West, das sich zur Zeit in einem dynamischen Wandel befindet. Das Areal weist daher ein grosses Potenzial auf, sowohl für ein Merkzeichen im Stadtgefüge, als Beispiel für attraktives städtisches Wohnen in einem Hochhaus aber auch als Aufwertungsbeitrag für Zürich-West.

Zur Klärung der aktuellen städtebaulichen Rahmenbedingungen und des Nutzungspotentials, hat das Amt für Hochbauten eine Projektstudie durch den Architekten Theo Hotz sowie eine Standort- und Marktanalyse als Grundlage für ein Nutzungskonzept durch Wüest & Partner AG, Zürich, ausarbeiten lassen.

Mit der Projektstudie der Architekten wurden folgende zwei zentrale Fragen ausgelotet:

- Was ist aus städtebaulicher Sicht möglich bzw. erwünscht, um diesen wichtigen Ort prägnant zu besetzen?
- Können die Betriebsanforderungen der VBZ, die Erschliessung der Bauten und die öffentliche Anbindung des Quartiers ans Limmatufer für alle Teile befriedigend gelöst werden?

Die früheren und die neue Projektstudie zeigen auf, dass mit einer Überbauung auf der Grundlage der Zentrumszone (Z6) und der Arealbebauungsvorschriften städtebaulich gute Lösungen möglich sind. Ein gewisser Nutzungskonflikt zeigte sich zwischen den Betriebsanforderungen der VBZ, welche das Areal auf der Erdgeschossenebene vollumfänglich beanspruchen (das Areal ist heute abgesperrt), den Erschliessungsanforderungen für die Zusatznutzungen, der Zu- und Wegfahrt in die Tiefgarage sowie den Anforderungen eines öffentlichen Durchgangsbereiches zum Limmatufer oder eines grösseren Platzbereiches. Dazu wurden in der weiteren Projektentwicklung Lösungen ausgearbeitet, die zwar für alle Nutzungsansprüche Kompromisse erfordern, jedoch von allen beteiligten Stellen als tragfähiger Konsens betrachtet werden. Das Areal kann dadurch in Zukunft grösstmöglich öffentlich zugänglich gemacht werden.

Als zentrale Erkenntnis wurde in einem Prozess mit dem Baukollegium ausgearbeitet, dass mit einem Hochhaus insgesamt eine überzeugende Lösung möglich ist. Insbesondere stehen mit dem Hochhaus auf der Ebene Strassen- und Flussraum sowie über dem Depotgebäude wesentlich grössere und attraktivere Flächen zur Verfügung, um den vielschichtigen Nutzungsansprüchen wie Fussgänger und Veloverkehr, Arealerschliessung und Depotbetrieb auf gute Art zu genügen. Zudem wird die Wohnsituation mit zunehmender Höhe immer attraktiver, einerseits durch die zunehmende Stadtsicht und andererseits durch die abnehmenden Lärmimmissionen. Die überhohe Depotnutzung auf der Erdgeschossenebene erweist sich hier insofern als positiv, als in den zum Wohnen weniger attraktiven, unteren Geschossen auch keine Wohnungen sind. Die ersten Wohnungen befinden sich auf einer Höhe, welche in der Regel dem sechsten Stock entspricht.

Bei der Standort- und Marktanalyse von Wüest & Partner AG ging es um folgende Fragen:

- Ist der Standort zum Wohnen grundsätzlich geeignet und wenn ja, für welches Wohnen ist er besonders geeignet? Welche Wohnangebote sollten eher vermieden werden?
- Wie ist das Eignungsprofil für Büros und Dienstleistungen an dieser Lage und wie präsentiert sich die Marktsituation für kommerzielle Nutzungen generell?

Aufgrund dieser Untersuchungen kann gesagt werden, dass sich der Ort für eine Wohnnutzung ausserordentlich gut eignet. Das Areal ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestens erschlossen, die Flusslage und die Fernsicht sind attraktiv, das Quartier hat ein gutes Image, die Infrastruktur entwickelt sich gut. Einschränkend ist die nicht direkte Verfügbarkeit von siedlungszugehörigen Aussenflächen zu nennen. Es geht nicht um „Wohnen im Grünen“, sondern um „Wohnen in der Stadt“. Qualitatives Wohnen setzt hier voraus, dass die Wohnungen in sich grosszügig und attraktiv sind und dass die Bewohnerinnen und Bewohner eine urbane, städtische Wohnsituation nachsuchen, dafür aber bereit sind, auf den direkten Grünbereich in der Siedlung zu verzichten.

Für die Büro- und Dienstleistungsnutzung gibt es zur Zeit in diesem Gebiet eher einen Angebotsüberhang. Gewisse Nichtwohnnutzungen sind jedoch als Massnahme zur Minderung der Immissionen gegenüber dem vorgelagerten öffentlichen Freibereich über der Abstellanlage und gegen die Limmat notwendig und – insbesondere für quartieröffentliche Nutzungen – auch erwünscht.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Überbauung Tramdepot Hard sowohl aus architektonisch/städtebaulicher Sicht als auch auf Grund des attraktiven städtischen Wohnungsangebots, der quartieröffentlichen Nutzung und der Öffnung des Areals gegenüber dem Quartier ein äusserst interessanter Auftakt zu Zürich-West bilden wird.

Ziele

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden folgende Ziele angestrebt:

- a) Schaffen einer klaren rechtlichen Regelung für das Mass der Zusatznutzungen neben der eigentlichen Depotnutzung, welche als eisenbahntechnische Anlage nach Eisenbahngesetz bewilligt wird.
- b) Festlegen des Hochhausgebietes gemäss § 68 PBG.
- c) Regelung der Verkehrserschliessung des Areals, der öffentlichen Verbindungen für Fussgänger und Velos durch das Areal sowie der öffentlich zugänglichen Ausserfläche.
- d) Festlegen eines erhöhten Wohnanteils gegenüber der rechtskräftigen BZO, im Sinne der Zielsetzung der Entwicklungsplanung Zürich-West.

Der Gestaltungsplan

Nach § 83 PBG können in einem Gestaltungsplan, der sich auf ein bestimmtes umgrenztes Gebiet bezieht, Zahl, Lage und Abmessungen sowie die Nutzweise der Bauten bindend festgelegt werden. Ein Gestaltungsplan kann von einer privaten Grundeigentümerschaft erstellt werden. Wenn ein privater Gestaltungsplan von der Bau- und Zonenordnung abweicht, ist für dessen Erlass die Zustimmung desjenigen Organs notwendig, das nach der jeweiligen Gemeindeordnung für die Beschlussfassung über die Bau- und Zonenordnung zuständig ist (§ 86 PBG). Nach Art. 41 lit. k der Gemeindeordnung ist dies der Gemeinderat.

Der vorliegende Gestaltungsplanentwurf betrifft die Parzellen des heutigen Tramdepots Hard, Kat.-Nr. AU6089 und AU6090 in Zürich-Aussersihl zwischen Limmat, Escher-Wyss-Platz und Hardturmstrasse und umfasst ein Gebiet von rund 15'477 m². Das gesamte Areal befindet sich im Eigentum der Stadt Zürich. Der Perimeter folgt weitgehend

den bestehenden Parzellen- und Bewirtschaftungsgrenzen.

Der Gestaltungsplan setzt sich aus den Vorschriften und dem dazugehörigen Plan im Massstab 1: 1000 zusammen.

Der Gestaltungsplan ist wie folgt gegliedert:

- A. Allgemeine Bestimmungen (Art. 1 - 4): Hier wird auch das Hochhausgebiet im Sinne von § 68 PBG festgelegt (Art 4).
- B. Bau- und Nutzungsvorschriften (Art 5 - 11): In diesem Abschnitt wird u.a. das Verhältnis zwischen dem Tramdepot als Eisenbahnanlage im Sinne des Eisenbahngesetzes (EBG) und den weiteren Nutzungen festgelegt.
- C. Aussenbereich / Erschliessung und Parkierung (Art 12 - 14): In diesem Abschnitt werden u.a. die öffentlichen Fuss- und Velowegverbindungen (Art. 14) sowie die Verkehrsanbindung ans übergeordnete Strassennetz (Art. 12) geregelt.
- D. Ökologie und Energie
- E. Schlussbestimmung

Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungsfestlegungen

Gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung des Bundes vom 28. Juni 2000 (RPV) ist der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht zu erstatten, wie mit dem Planungsmittel den übergeordneten Planungsfestlegungen sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts Rechnung getragen wird.

Das Gestaltungsplangebiet liegt gemäss am 14. April 2003 in Kraft gesetzter BZO in einer Zentrumszone Z6 mit einem Wohnanteil von 16 % auf der Parzelle Kat.-Nr. AU6089 und 33 % auf der Parzelle Kat.-Nr. AU6090. Mit der zugeordneten Gesamtnutzfläche von 43'000 m² wird die zonengemässe Ausnutzung zu 100 % ausgeschöpft. Der Wohnanteil wird für die weitere Nutzung von 16 % bzw. 33 % auf 60 % erhöht.

Im *Kantonalen Richtplan* ist das Gestaltungsplangebiet als Zentrumsgebiet bezeichnet. Damit wird die kantonale Bedeutung und das übergeordnete Interesse an Entwicklung dieses Gebietes im Sinne von § 22 Abs. 1 PBG dokumentiert.

Im *Regionalen Richtplan Verkehr* ist einerseits das Tramdepot als regionale Anlage für den öffentlichen Verkehr und andererseits entlang der Limmat ein geplanter regionaler Rad- und Fussweg festgelegt. Im Weiteren ist die Hardturmstrasse, welches die einzige Erschliessungsmöglichkeit für das Areal ist, eine übergeordnete Autostrasse. Diese unterschiedlichen regionalen Festlegungen stehen teilweise in Konkurrenz zueinander. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan können diese übergeordneten Ansprüche differenziert geregelt werden, wodurch eine für alle Ansprüche verträgliche Nutzungszuordnung möglich wird.

Der Baubereich A; "Hochhaus" ist im Sinne von § 68 PBG ein Gebiet in dem Hochhäuser gestattet sind. Die Stadt Zürich hat für die Planung und Beurteilung von Hochhäusern Richtlinien erlassen ("Hochhäuser in Zürich", November 2001), welche erst im Baubewilligungsverfahren zur Beurteilung beigezogen werden. Da im Gestaltungsplan jedoch generelle Festlegungen gemacht werden (Lage und Höhe des Hochhauses) werden dazu einige Ausführungen gemacht.

Städtebauliche Einordnung: Die städtebauliche Einordnung und die Höhe wurden in einem iterativen Prozess mit dem Baukollegium ausgelotet und im Gesamtzusammenhang mit den weiteren Hochhäusern im Gebiet Zürich-West beurteilt, so dass die grundlegenden Anforderungen im Bauprojekt erfüllt sein werden.

Bezug zum öffentlichen Raum: Dieser Bezug hat für das Areal eine ganz spezielle Bedeutung. Das Areal ist heute durch die Depotnutzung - welche einer regionalen Festlegung entspricht - vollständig abgeschlossen. Einen öffentlichen Durchgang für Fussgänger und Velos gibt es nicht. In den Vergleichsprojekten nach Regelüberbauung hat sich gezeigt, dass eine minimale Öffnung im Sinne einer Quartierverbindung erreicht werden kann. Erst mit dem Hochhaus hat sich die Möglichkeit eröffnet, sowohl eine etwas grössere und attraktivere Erdgeschossverbindung als auch eine attraktive, öffentlich zugängliche Freifläche von 3300 m² auch über dem Tramdepot, sozusagen als "Promenadendeck", anzubieten. Das Promenadendeck wird auf der Südseite durch einen Gebäudekorper abgeschlossen, der gleichzeitig als Lärmschutz gegen die Hardturmstrasse dient und attraktive, quartieröffentliche Nutzungen wie Kindergarten, Hort und Sozialzentrum aufnehmen kann. Mit der vorgesehenen Hochhausüberbauung wird daher gegenüber heute oder gegenüber einer Regelüberbauung ein wesentlich umfassenderer und attraktiverer öffentlicher Bezug im Sinne der Hochhausrichtlinien geschaffen.

ist hanggegr. 22.

22.

DG?

Nutzungskonzept: Im Sinne der Zielsetzung des Leitbildes Zürich-West und den Vorstellungen des Baukollegiums ist darauf geachtet worden, das Hochhaus als eigentliches "Wohnhochhaus" zu konzipieren. Es wurde also bewusst darauf verzichtet, in einem Teil der Geschosse Büro- und Dienstleistungsflächen anzubieten. Es zeigte sich, dass dieser Entscheid äusserst hohe Anforderungen an die Entwicklung eines Hochhausgrundrisses stellte, indem durchwegs attraktive Wohnungen entstehen, die sich gleichzeitig in einem für die angestrebte Mieterschaft angemessenen Preis-/Leistungsverhältnis bewegen. Erschwerend kommt dazu, dass die Erdgeschosebene aufgrund der übergeordneten Nutzungsansprüche (öffentliche Fuss- und Velowegverbindung und Tramdepot) eigentlich nicht wie erwünscht mit einem hohen Anteil an öffentlichen Nutzungen (Läden, Restaurants usw.) versehen werden kann. Mit dem Angebot eines öffentlichen Promenadendeck über dem Depot, auf dem ein grosser Anteil öffentlicher Nutzungen angeboten werden kann, wird diesem Anliegen auf andere Weise entsprochen. Ob und auf welche Weise in einem der obersten Geschosse eine mindestens halb-öffentliche Nutzung angeboten werden kann, wird bei der weiteren Projektentwicklung zu entscheiden sein.

//

..

Umweltschutzrecht: Die auf Grund des Gestaltungsplanes möglichen Bauvorhaben befinden sich bezüglich der Auswirkungen auf die Umwelt innerhalb des Rahmens der rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung. Es handelt sich auch nicht um Anlagen, welche gemäss Umweltschutzgesetz eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern. Auf dem Areal befinden sich Altlasten, deren Beseitigung im üblichen Verfahren, im Rahmen der Baubewilligung festgelegt wird. Gemäss einer im Rahmen des Vorprojektes durchgeführten Standortrecherche handelt es sich beim Tramdepot um einen belasteten, nicht aber um einen überwachungs- oder sanierungsbedürftigen Standort. Somit kommt es im Zuge der Aushubarbeiten lediglich zu einer Bauabfallentsorgung, d.h. es muss nur dasjenige Material entsorgt werden, welches ausgehoben wird. Wo Belastungen zurückbleiben, müssen diese aber versiegelt werden.

Bezüglich des Lärms wurde auf Grund des Vorprojektes ein Lärmgutachten erstellt und der Baudirektion des Kantons zur Vorprüfung eingereicht. Für die Beurteilung kommen die Immissionsgrenzwerte (IGW) zur Anwendung. Gemäss Beurteilung der Kantonalen Fachstelle Lärmschutz (Brief vom 6.12.04) ist eine Überschreitung des IGW in der Nacht von 1.3 dB zu erwarten, welche sich auf Fenster in den unteren Wohnebenen konzentriert und sich mit geeigneten gestalterischen Massnahmen beheben lässt. Generell ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ebenfalls im Rahmen der Baubewilligung nachzuweisen. Generell kann daher festgehalten werden, dass den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung, mit dem Bauvorhaben, das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegt, Rechnung getragen wird.

Zur Erfüllung des Transportauftrages gemäss Eisenbahngesetz (EBG) ist für die Tramdepotnutzung aufgrund der Schichtpläne ein Mindestbedarf von 70 Betriebsparkplätzen notwendig. Da um eine zuverlässige Betriebsaufnahme zwischen 04:00 und 06:30 Uhr sowie für die Zeit bis zum Betriebsschluss um 02:15 Uhr zu gewährleisten, ist es notwendig, dem Schicht arbeitenden Personal sichere Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Die Mitarbeitenden treffen morgens 20-30 Minuten vor Dienstbetrieb im Depot Hard ein, um sich auf den Dienst vorzubereiten und die erforderlichen Informationen entgegenzunehmen.

Üblicherweise finden Schichtwechsel und Dienstantritte in der Industrie, in Spitälern etc. zu Tageszeiten statt, an denen der ÖV praktisch uneingeschränkt benutzt werden kann. Für diese Betriebe darf man davon ausgehen, dass bei entsprechender Erschliessung ein grosser Teil der Mitarbeitenden durch den öffentlichen Verkehr transportiert werden kann und damit nur eine sehr beschränkte Anzahl PP zur Verfügung gestellt werden muss. Dies ist bei der Betriebsaufnahme der VBZ grundsätzlich nicht der Fall, da der ÖV zu diesem Zeitpunkt eingestellt ist. Die Mitarbeitenden im Frühdienst bzw. Nachtdienst sind auf eine unabhängige Fortbewegung angewiesen, da sich keinerlei alternative Möglichkeiten anbieten.

Im Depot Hard wird die VBZ nur die minimal notwendigen 70 Dienstparkplätze zur Verfügung stellen. Diese bemessen sich an den massgebenden Frühdiensten zur Betriebsaufnahme, welcher nicht mit dem ÖV abgedeckt werden kann. Den übrigen Büromitarbeitern sowie den Tagesdienste werden nur frei werdende Parkplätze zur Verfügung gestellt, was faktisch erst am späten Morgen der Fall ist.

Eine Reduktion PP würde die Bildung von Fahrgemeinschaften darstellen. Da die Frühdienste jedoch durch stetig wechselnde Rotationspläne besetzt werden und die Mitarbeitenden weit über das Kantonsgebiet hinaus verstreut wohnen, stellt dieses Modell weder ein effizientes noch zumutbares Mittel dar.

Einer Auslagerung von Parkplätzen in umliegende Liegenschaften stehen unter anderen ernsthafte Sicherheitsbedenken entgegen. Einerseits tragen die Kundenberaterinnen und -berater Gebühreneinnahmen und Billettbestände auf sich, andererseits sind die täglich mit Aggressivität konfrontiert und damit einer latenten Bedrohung ausgesetzt. Das individuelle Aufsuchen des Depots zu Nachtzeiten stellt ein Sicher-

heitsrisiko für das Personal dar und ist zu vermeiden. Da heute im nahen Depotumfeld keine grösseren verfügbaren PP-Kontingente für 2009 zuverlässig gesichert werden können, ist eine definitive Auslagerung mit zu grossen Risiken behaftet.

Ausgehend von der maximalen Ausnutzung von 43'000 m²-BGF und einem Wohnanteil von 60 % beträgt die Anzahl der minimal erforderlichen Parkplätze ca. 150, die der maximal zulässigen ca. 220; dies gemäss städtischer Parkplatzverordnung bei einer Reduktion auf 55 % des Normalbedarfs. Die Anzahl der erforderlichen Besucherparkplätze beträgt ca. 20.

Die im Rahmen des Vorprojektes "Tramdepoterweiterung Hard mit Zusatznutzung" durchgeführte Untersuchung ergab, dass sich innerhalb des Gestaltungsplanperimeters maximal ca. 200 Parkplätze unterirdisch und maximal ca. 20 Parkplätze oberirdisch anordnen lassen. Alternative Garagenlösungen zu einer eingeschossigen unterirdischen Tiefgarage sind infolge des Platzbedarfs der Tramdepotnutzung im Erdgeschoss und der Höhe der Grundwasserkote aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen auszuschliessen. Der Bedarf an 70 Parkplätzen für den Depotbetrieb ist darin unterzubringen, so dass für die Zusatznutzung maximal 150 Parkplätze zur Verfügung stehen. Dies entspricht bei der maximal zulässigen Ausnutzung der minimal erforderlichen Anzahl an Pflichtparkplätzen.

Generell kann festgehalten werden, dass den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung, mit diesem Bauvorhaben, das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegt, Rechnung getragen wird.

Übereinstimmung mit dem übergeordneten Planungen: Der Gestaltungsplan bewegt sich gesamthaft innerhalb des Rahmens der Bau- und Zonenordnung und berücksichtigt die Festlegungen des regionalen Richtplanes. Die Vorstellungen des Leitbildes Zürich-West werden umgesetzt, und der städtebaulichen Situation wird in hohem Masse Rechnung getragen.

Der vorliegende Gestaltungsplan stimmt somit mit dem Planungs- und Baugesetz (PBG) als auch mit den kantonalen und regionalen Richtplänen und den Anforderungen des Bundesrechts überein.

Zürich, 3. Juni 2005

Amt für Hochbauten der Stadt Zürich

Peter Ess, Direktor