

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 17. Juni 2015

537.

Schriftliche Anfrage von Karin Rykart Sutter betreffend Verlegung der Turbinenstrasse zur Erschliessung des Maag-Areals, Haltung zu einer möglichen alternativen Strassenführung und zum öffentlichen Interesse an der Durchsetzung der Sonderbauvorschriften

Am 18. März 2015 reichte Gemeinderätin Karin Rykart Sutter (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/85, ein:

Am 11. Februar 2015 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich die Anfrage von Angelo Barrile, Cyrill von Planta und Markus Bischoff zur Erhaltung der Nagelhäuser in Züri-West beantwortet. Es geht um die beiden Häuser an der Turbinenstrasse 12 und 14, welche gemäss Bundesgerichtsentscheid enteignet und abgerissen werden sollen, damit eine Strasse erstellt werden kann.

Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, dass mit dem Projekt für die Verlegung der Turbinenstrasse der Kanton und die Stadt Zürich öffentliche Interessen verfolgen. Er sieht im Maag-Areal Plus ein Zentrumsgebiet mit erheblichem Entwicklungspotential, welches sich durch eine besonders intensive Nutzung auszeichnet. Und schreibt weiter, dass mit den Sonderbauvorschriften eine umfassende städtebauliche Erneuerung eingeleitet wurde. Die Turbinenstrasse als Haupterschliessung des Areals soll eine sichere und störungsfreie Verkehrsentwicklung für alle Benutzerinnen und Benutzer der Strasse gewährleisten.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Stadtrat grundsätzlich die Haltung des Regierungsrates?
2. Wurde die von den AnwohnerInnen erarbeitete alternative Strassenführung im Rahmen der gemeinsamen Projektorganisation mit dem Kanton diskutiert bzw. angeschaut? Welche Haltung haben die städtischen PlanerInnen vertreten? Sind sie auch der Ansicht, dass die alternative Strassenführung die Aufenthaltsqualität in den beiden Gebäuden beeinträchtigt bzw. mit den Vorschriften des Lärmschutzes nicht vereinbar ist?
3. Sieht der Stadtrat die Verkehrssicherheit durch die alternative Strassenführung gefährdet, obwohl das Verkehrsaufkommen einzig als Zubringerdienst in eine Sackgasse zu klassieren ist? Wenn ja, inwiefern?
4. Teilt der Stadtrat die Ansicht des Regierungsrates, dass ein erhebliches öffentliches Interesse an der Durchsetzung der Sonderbauvorschriften und an der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes besteht und eine Enteignung gerechtfertigt ist?
5. Welche Institutionen bzw. Personen stehen hinter den Sonderbauvorschriften? Bestehen bereits über die Strassenführung hinaus weitere Bauvorhaben auf den zu enteignenden Grundstücken? Wer sind die Interessenvertreter, die dahinter stehen? Bestehen bereits vertragliche Verpflichtungen? Wenn ja, in welcher Form?
6. Wer entscheidet über die Nutzung oder den Verkauf der nicht für den Strassenbau benötigten Grundstücksteile?
7. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass die beiden Nagelhäuser die städtebauliche Entwicklung bzw. das städtebauliche Bild des Quartiers beeinträchtigen und dieses nicht als bekannte Zeitzeugen eher bereichern? Wenn ja, inwiefern?
8. Besteht für den Stadtrat kein schützenswertes Interesse, diese beiden letzten Zeugen des ehemaligen Arbeiterhausensembles im Industriequartier zu erhalten und ins Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte aufzunehmen? Wenn nicht, weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung

Das Maag-Areal Plus liegt in einem Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung. Es stellt gemäss kantonalem Richtplan einen Entwicklungsschwerpunkt dar und zeichnet sich durch besonders intensive Nutzung aus. Bereits 1995 wurde das ehemalige Maag-Areal (Gebiet zwischen der Hardbrücke, der Pfingstweidstrasse, dem SBB-Gleis-Areal und der städtischen Freihaltezone) von der Baudirektion des Kantons Zürich umgezont und der siebengeschossigen Zentrumszone zugeteilt. Nach § 51 Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) sind

Zentrumszonen für eine dichte Überbauung zur Entwicklung von Stadt-, Orts- und Quartierzentren bestimmt. Sie dienen – ausser dem Wohnen – vorab der Ansiedlung von Handels- und Dienstleistungsbetrieben, Verwaltungen sowie mässig störenden Gewerbebetrieben.

Im Jahr 1998 wurden die vorhandenen Baulinien der Pfingstweidstrasse im Bereich Turbinenstrasse für den Ausbau der Pfingstweidstrasse zu einer Nationalstrasse III. Klasse sowie für ein auf einem Eigentrassee geführtes öffentliches Verkehrsmittel durch die Baudirektion des Kantons Zürich abgeändert und rechtskräftig festgesetzt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hielt in seinem Entscheid betreffend Rekurs gegen diese Baulinienabänderung fest, dass die vorhandenen Altbauten in diesem Areal der planerischen Zweckbestimmung für dieses Gebiet entgegenstehen würden. Weiter hielt der Regierungsrat fest, dass dem Interesse an der Erhaltung von günstigem Wohnraum im Bereich der Turbinenstrasse kein erhebliches Gewicht eingeräumt werden könne. Der Regierungsrat erachtete die neu vorgesehenen Verkehrsbaulinien (entlang der geplanten Turbinenstrasse) durch ein hinreichendes öffentliches Interesse gerechtfertigt, weil dadurch eine wesentlich verbesserte Verkehrsführung sowohl für den Nationalstrassenverkehr zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Hardturmstadion als auch im Bereich der Einmündung der Technopark- und der Turbinenstrasse in die Pfingstweidstrasse ermöglicht werde. Die privaten Interessen an einer ungeschmälerter Eigentumsausübung hätten demgegenüber zurückzutreten (vgl. Beilage 1: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrats des Kantons Zürich vom 17. Februar 1999, RRB Nr. 300/1999, Seite 9).

Der Grundsatzentscheid, dass die Baulinien durch die Altbauten an der Turbinenstrasse führen, wurde bereits im Jahr 1999 rechtskräftig festgelegt. Auf diesem Grundsatzentscheid basierten in der Folge sowohl die Gesamtplanung für das Gebiet Maag-Areal Plus sowie die Projektierung der Linienführung zur neuen Turbinenstrasse im Rahmen des Nationalstrassenprojekts «Umbau Pfingstweidstrasse / SN1.4.1».

Um die Rahmenbedingungen für eine städtebauliche Umstrukturierung und Umnutzung des ehemaligen Industriegebiets Maag-Areal zu schaffen, wurden vom Gemeinderat der Stadt Zürich mit Beschluss vom 15. Dezember 2005 Sonderbauvorschriften für das Gebiet Maag-Areal Plus (nachfolgend Sonderbauvorschriften) festgesetzt. Die Sonderbauvorschriften enthalten Bau- und Nutzungsvorschriften, Regelungen zur Verkehrserschliessung sowie zur Parkierung, Versorgung und Entsorgung. Insbesondere legen die Sonderbauvorschriften verbindliche Teilgebiete und Baubegrenzungslinien fest, die ein Bebauungs- und Verkehrskonzept – auch in Bezug auf den Verlauf der neuen Turbinenstrasse – vorgeben.

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

Zu Frage 1 («Teilt der Stadtrat grundsätzlich die Haltung des Regierungsrates?»):

Ja. Die Verlegung der Turbinenstrasse basiert auf den vom Gemeinderat erlassenen Sonderbauvorschriften für das Maag-Areal Plus sowie auf rechtskräftigen Baulinien (Urteil Bundesgericht vom 10. Juni 2008, 1C_50/2008 sowie Urteil Bundesgericht vom 25. September 2014, 1C_582/2013).

Zu Frage 2 («Wurde die von den AnwohnerInnen erarbeitete alternative Strassenführung im Rahmen der gemeinsamen Projektorganisation mit dem Kanton diskutiert bzw. angeschaut? Welche Haltung haben die städtischen PlanerInnen vertreten? Sind sie auch der Ansicht, dass die alternative Strassenführung die Aufenthaltsqualität in den beiden Gebäuden beeinträchtigt bzw. mit den Vorschriften des Lärmschutzes nicht vereinbar ist?»):

Die von Anwohnerinnen und Anwohnern vorgeschlagene alternative Strassenführung wurde intensiv geprüft und beurteilt. Massgebende Faktoren für diese Beurteilung waren zur Hauptsache die Verkehrssicherheit, städtebauliche Aspekte, Rechts- und Planungssicherheit sowie Lärmbelastung.

Bei der alternativen Strassenführung würde sich die Aufenthaltsqualität in den Gebäuden Turbinenstrasse 12 und 14 durch die geschaffene Engstelle zwischen diesen Liegenschaften einerseits und dem Gebäude «Fifty One» andererseits verschlechtern. Währenddem das nun vom Bundesgericht rechtskräftig bestätigte Projekt eine Breite von 26 m zwischen den Gebäudefassaden vorsieht (Urteil Bundesgericht vom 25. September 2014, 1C_582/2013), würde der Abstand bei der alternativen Strassenführung zwischen dem Gebäude «Fifty One» und den Liegenschaften Turbinenstrasse 12 und 14 lediglich 16 m betragen. An der engsten Stelle würde die alternative Strasse mit einem Abstand von weniger als 2 m am Gebäude Turbinenstrasse 14 vorbeiführen. Bei einem Verkehrsaufkommen von täglich rund 5000 Fahrten – davon unter anderem Grossraumfahrzeuge wie Cars, Lastwagen, Anhängerzüge usw. – und entsprechender Lärmbelastung würde die Aufenthaltsqualität der betreffenden Häuser beeinträchtigt.

Zu Frage 3 («Sieht der Stadtrat die Verkehrssicherheit durch die alternative Strassenführung gefährdet, obwohl das Verkehrsaufkommen einzig als Zubringerdienst in eine Sackgasse zu klassieren ist? Wenn ja, inwiefern?»):

Das Maag-Areal Plus stellt gemäss kantonalem Richtplan einen Entwicklungsschwerpunkt dar und zeichnet sich durch eine intensive Nutzung aus. Die neue Turbinenstrasse ist die Haupterschliessungsstrasse zu diesem Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung. Bei abgeschlossener Überbauung werden im Maag-Areal Plus rund 2000 Menschen leben und rund 4000 Arbeitsplätze bestehen. Pro Tag ist mit rund 5000 Fahrten und damit mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Eine Erschliessung von diesem Ausmass kann daher nicht als «Zubringerdienst in eine Sackgasse» bezeichnet werden. Angesichts dieses Verkehrsaufkommens und dem Umstand, dass die Erschliessungsstrasse von Grossraumfahrzeugen wie Cars, Lastwagen, Anhängerzügen usw. befahren wird, ist eine Strassenführung mit schlechten Sichtweiten nicht ideal. Hinzu kommt, dass eine alternative enge Strassenführung auch zu Problemen mit den Schleppkurven für Grossraumfahrzeuge führen würde. Eine Strasse mit einem solchen Verkehrsaufkommen hat daher hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen und muss sowohl verkehrssicher als auch störungsfrei funktionieren.

Gemäss Art. 19 Abs. 5 Sonderbauvorschriften ist im gesamten Maag-Areal Plus eine Begegnungszone vorzusehen. Gerade in einer Begegnungszone sind gute Sichtweiten und überschaubare Verhältnisse Voraussetzung, damit sämtliche Verkehrsteilnehmenden – insbesondere der Fuss- und Veloverkehr – keiner Gefahr ausgesetzt werden. Zudem wären sichere Aufenthaltsbereiche bei den Gebäudevorzonen bei einer alternativen Strassenführung weniger garantiert.

Deshalb kam man zum Schluss, dass die alternative Strassenführung hinsichtlich Verkehrssicherheit ungenügend ist.

Zu Frage 4 («Teilt der Stadtrat die Ansicht des Regierungsrates, dass ein erhebliches öffentliches Interesse an der Durchsetzung der Sonderbauvorschriften und an der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes besteht und eine Enteignung gerechtfertigt ist?»):

Wie bereits erwähnt, liegt das Maag-Areal Plus in einem Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung, das ein Entwicklungspotenzial aufweist. Es stellt gemäss kantonalem Richtplan einen Entwicklungsschwerpunkt dar und zeichnet sich durch eine intensive Nutzung aus. Mit den im Jahr 2004 vom Gemeinderat erlassenen Sonderbauvorschriften wurden diese richtplanerischen Vorgaben auf der Stufe der Nutzungsplanung umgesetzt und die Grundlage für eine umfassende städtebauliche Erneuerung geschaffen, die noch im Gang ist.

Sowohl die Pfingstweidstrasse als auch die Turbinenstrasse als Zubringer sind Nationalstrassen. Die Turbinenstrasse bildet die Haupterschliessung des gesamten Maag-Areals Plus und hat daher eine sichere und störungsfreie Verkehrsabwicklung für alle Benutzerinnen und Benutzer der Strasse zu gewährleisten. Ferner hat sie sich entsprechend den Son-

derbauvorschriften ins städtebauliche Umfeld und Konzept einzufügen, um die vorgesehene Entwicklung auch mit ihrer Ausgestaltung zu unterstützen.

Zu Frage 5 («Welche Institutionen bzw. Personen stehen hinter den Sonderbauvorschriften? Bestehen bereits über die Strassenführung hinaus weitere Bauvorhaben auf den zu enteignenden Grundstücken? Wer sind die Interessenvertreter, die dahinter stehen? Bestehen bereits vertragliche Verpflichtungen? Wenn ja, in welcher Form?»):

Die Sonderbauvorschriften für das Gebiet Maag-Areal Plus wurden am 15. Dezember 2004 vom Gemeinderat der Stadt Zürich beschlossen (GRB Nr. 3796, GR Nr. 2003/375) und am 25. August 2005 sowie am 21. April 2008 von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt (RRB Nr. 1245/2005 und BDV-Nr. 1245/2005).

Diese Sonderbauvorschriften sind der rechtsverbindliche planungsrechtliche Abschluss eines langen kooperativen und demokratischen Planungsprozesses, bei dem die Bevölkerung bzw. die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie weitere Interessengruppen durch die Stadt einbezogen wurden. Dieser Prozess begann 1996 mit dem «Stadtforum» für Zürich-West, führte über die kooperative Entwicklungsplanung Zürich-West (1998–2000) zum «Entwicklungskonzept Zürich-West», in dem verschiedene städtebauliche Prinzipien für die Entwicklung der einzelnen Areale definiert wurden und mündete für das Maag-Areal in ein städtebauliches Konzept, welches über ein Studienauftragsverfahren ermittelt wurde. Dieses städtebauliche Konzept war Grundlage für die Sonderbauvorschriften und die ergänzenden Gestaltungsrichtlinien. Im Rahmen der Erarbeitung der Sonderbauvorschriften standen allen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern die im Planungs- und Baugesetz geregelten Mitwirkungs- und Rechtsmittelmöglichkeiten zur Verfügung.

Die heutige provisorische Strassenführung durchschneidet ein der Stadt gehörendes Baulandareal. Mit der definitiven Strassenführung entsteht zusammen mit den angrenzenden privaten Parzellen ein Baufeld, das gemäss den Sonderbauvorschriften überbaut werden kann. Der Stadt sind jedoch noch keine konkreten Bauabsichten oder vertraglichen Verpflichtungen in diesem Zusammenhang bekannt.

Zu Frage 6 («Wer entscheidet über die Nutzung oder den Verkauf der nicht für den Strassenbau benötigten Grundstückteile?»):

Der Entscheid über die Nutzung oder den Verkauf der nicht für den Strassenbau benötigten Grundstücksteile obliegt den jeweiligen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern. Für eine Überbauung oder Abgabe des der Stadt gehörenden Baulandes ist der Gemeinderat zuständig.

Zu Frage 7 («Ist der Stadtrat der Ansicht, dass die beiden Nagelhäuser die städtebauliche Entwicklung bzw. das städtebauliche Bild des Quartiers beeinträchtigen und dieses nicht als bekannte Zeitzeugen eher bereichern? Wenn ja, inwiefern?»):

Ein Erhalt der Gebäude Turbinenstrasse 12 und 14 steht im Widerspruch zu den rechtskräftigen Sonderbauvorschriften. Wie in der Antwort zu Frage 4 erläutert, setzen die Sonderbauvorschriften übergeordnete Planungsvorgaben des kantonalen Richtplans um. An der Umsetzung der Sonderbauvorschriften besteht deshalb ein erhebliches öffentliches Interesse. Das Bundesgericht bestätigte die Auffassung des Kantons, dass die Erschliessung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Aspekte und aus Gründen der Verkehrssicherheit einzig mit der Linienführung gemäss Ausführungsprojekt sinnvoll realisiert werden könne.

Zu Frage 8 («Besteht für den Stadtrat kein schützenswertes Interesse, diese beiden letzten Zeugen des ehemaligen Arbeiterhausensembles im Industriequartier zu erhalten und ins Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte aufzunehmen? Wenn nicht, weshalb nicht?»):

Die Gebäude Turbinenstrasse 12 und 14 sind Relikte der Escher-Wyss-Siedlung, welche die Baugesellschaft Untere Hard 1893/94 erstellen liess. Die ursprünglich neun historistischen Mehrfamilienhäuser bildeten teils in offener Bebauung, teils im Blockrand ein geschlossenes

Ensemble inmitten des Industriegebiets zwischen Maschinen-, Pfingstweid- und Turbinenstrasse. In den 1980er-Jahren wurden die Häuser im Hinblick auf die Festsetzung des kommunalen Inventars der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte, die 1986 erfolgte, von der Denkmalpflege geprüft. Bei der Evaluierung im gesamtstädtischen Vergleich kamen die Häuser jedoch nicht in die definitive Auswahl für das Inventar. Im Hinblick auf einen möglichen Abbruch bestätigte damals die Denkmalpflege, dass es sich nicht um potenzielle Schutzobjekte handle. Darauf wurden die Häuser sukzessive abgebrochen. Heute liegen die verbliebenen Häuser isoliert inmitten einer Neuüberbauung in der Industriezone. Aus diesen Gründen wurde eine Unterschutzstellung nicht in Betracht gezogen.

Sollten sich jedoch wesentliche neue Erkenntnisse ergeben, würde der Stadtrat weitere Vorgehensmöglichkeiten prüfen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti