

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 28. Februar 2001

**333. Interpellation von Niklaus Scherr betreffend Eurogate, Situation.** Am 30. August 2000 reichte Gemeinderat Niklaus Scherr (AL) folgende Interpellation GR Nr. 2000/419 ein:

Gestützt auf eine Eingabe der Bauherrschaft vom 9. Juni 2000 hat die Bau-sektion des Zürcher Stadtrates am 26. Juli 2000 eine Bereinigungsbewilligung für die Überbauung Eurogate erteilt. Mit Inkrafttreten dieser Bewilligung verpflichten sich Stadt und Bauherrschaft, ihre zurzeit beim Verwaltungsgericht hängigen Beschwerden gegen den regierungsrätlichen Rekursentscheid in Sachen Eurogate zurückzuziehen. Basis der Baubewilligung bildet offenbar eine Vereinbarung, die zwischen der Stadt und der Eurogate-Bauherrschaft abgeschlossen worden ist.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Beim Entscheid vom 26. Juli und offenbar auch bei den Verhandlungen um die Vereinbarung wirkte u.a. Stadtrat Elmar Ledergerber mit. Ist dem Stadtrat bekannt, dass die Firmen INFRAS und econcept seit 1987 bis heute sämtliche Umweltverträglichkeitsberichte zu Eurogate verfasst haben und deren Hauptaktionär Ledergerber jeweils als Mitverfasser aufgeführt ist? Erachtet es der Stadtrat nicht für geboten, dass der Vorsteher des Hochbaudepartements bei dieser Ausgangslage in den Ausstand tritt? Wurde diese Frage im Stadtrat oder in der Bausektion erörtert?
2. Der Gestaltungsplan HB-Südwest schreibt einen Wohnanteil von mindestens 58 000 m<sup>2</sup> BGF vor. Auf Ersuchen der Stadt erklärt die Bauherrschaft in ihrer Eingabe vom 9. Juni 2000, dass sie auf die Baubewilligung für den Wohntrakt Lagerstrasse verzichte. Es dürfte auch dem Stadtrat bekannt sein, dass für die äusserst knappe Annahme des Gestaltungsplans HB-Südwest (50,3 Prozent Ja) die Einheit von Dienstleistungsbauten und Wohnen ausschlaggebend war. Wird mit dem Verzicht auf die Wohnüberbauung nicht der Volkswille missachtet? Werden damit nicht auch die allgemeinen Wohnanteilverordnungen der BZO verletzt, wonach bei einer Etappierung jeweils der vorgeschriebene Wohnanteil eingehalten werden muss?
3. Im ursprünglichen Bauentscheid hatte die Bausektion des Stadtrates 643 Parkplätze zugelassen, der Regierungsrat im Rekursentscheid dagegen 1064. Mit Eingabe vom 9. Juni 2000 erklärt sich die Bauherrschaft zwar bereit, sich vollumfänglich an die ursprünglichen Auflagen der Bausektion zu halten. Gleichzeitig behält sie sich jedoch vor, in späteren Eingaben zusätzliche Parkplätze bzw. andere Nutzungszuweisungen zu verlangen. Sieht der Stadtrat keine Gefahr, dass mit dieser Salomitaaktik die ursprüngliche Parkplatzreduktion unterlaufen wird? Hat der Stadtrat der Bauherrschaft in der Vereinbarung irgendwelche Erhöhungen der Parkplatzzahl bzw. Änderungen bei der Nutzungszuweisung in Aussicht gestellt oder rechtsverbindlich zugesichert?
4. Was für eine Zahl an Parkplätzen kann im Bereich der Gleisplatten (Platte DLZ1 und Platte W6 im Bereich Lagerstrasse, ohne Plätze im Untergeschoss der Wohnüberbauung Lagerstrasse) bautechnisch insgesamt realisiert werden? Wie kann der Stadtrat in der Betriebsphase sicherstellen, dass faktisch erstellte Parkplätze nicht bezogen bzw. nicht für andere Nutzungszwecke (z.B. Parkplätze Wohnen als Parkplätze Büro usw.) umgenutzt werden?
5. Hat der Stadtrat der Bauherrschaft in der Vereinbarung weitere rechtsverbindliche Zusicherungen gemacht, namentlich bezüglich Änderungen am Gestaltungsplan und der Baufreigabe?
6. Gemäss Bausektionsbeschluss vom 26. Juli muss die Bauherrschaft Kosten in Höhe von etwa 8,1 Mio. Franken für erschliessungsbedingte Ausbauarbeiten an Zoll-, Lager- und Kasernenstrasse übernehmen. Ursprünglich hatte die Stadt die Übernahme sämtlicher erschliessungsbedingten Ausbaukosten am umliegenden Strassennetz verlangt. Wie hoch sind die euro-

gatebedingten Anpassungskosten am Strassennetz, die die Stadt tragen muss? Wie hoch sind namentlich die Anpassungskosten für den Knoten Sihlquai/Zollbrücke/Zollstrasse? Weshalb hat der Stadtrat in dieser Frage nachgegeben? Erachtet er es als unangemessen, der Bauherrschaft einer Milliarden-Überbauung die Kosten sämtlicher projektbedingten Anpassungen zu überbinden?

7. Was für eine Linienführung ist im Detail für die neue Tramlinie zwischen Hauptbahnhof und Güterbahnhof vorgesehen? Mit welchen Kosten ist zu rechnen? Sieht die Vereinbarung irgendeine Kostenbeteiligung der Eurogate AG vor? Wenn nein: warum nicht?
8. Enthält die Vereinbarung Auflagen an die Bauherrschaft, jegliche negative Präjudizierung des geplanten unterirdischen Durchgangsbahnhofs zu vermeiden? Was hat der Stadtrat sonst unternommen, um zu verhindern, dass mit dem Bau von Eurogate die Realisierung des Durchgangsbahnhofs erschwert oder verunmöglicht wird? Wird vor Eurogate-Baubeginn ein ergänzendes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag des Vorstehers des Hochbaudepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Im Juni 1987 wurde bei der städtischen Baubehörde das Gesuch um einen Vorentscheid betreffend Prüfung der Umweltverträglichkeit der Gleisüberbauung HB-Südwest eingereicht. Dem Stadtrat ist bekannt, dass die Infras AG Verfasserin des damaligen Umweltverträglichkeitsberichts war und dass der gegenwärtige Vorsteher des Hochbaudepartements, Stadtrat Dr. Elmar Ledergerber, an dieser Firma beteiligt war. Ebenso hat der Stadtrat Kenntnis davon, dass die Firma Econcept AG den Umweltverträglichkeitsbericht ausgearbeitet hat, welcher unter anderem der am 23. Mai 1997 unter diversen Bedingungen und Auflagen erteilten Baubewilligung für die Gleisüberbauung Eurogate (BSB 448/97) zu Grunde lag. Auch über die damalige Beteiligung von Dr. Elmar Ledergerber an der letztgenannten Firma ist der Stadtrat im Bilde.

Aus der Infras AG ist Dr. Elmar Ledergerber bereits im Jahre 1992 ausgeschieden. Mit dem Eintritt in den Stadtrat im Frühling 1998 hat er die Firma Econcept AG seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern übergeben und ist seither in keiner Art und Weise mehr daran beteiligt. Ergänzend ist zu bemerken, dass die neuesten Umweltverträglichkeitsberichte im Zusammenhang mit der Überbauung Eurogate weder von der Infras AG noch von der Econcept AG stammen.

Ende April 1998 ging der Entscheid des Regierungsrats betreffend den Rekurs der Eurogate Zürich AG gegen diverse Bedingungen und Auflagen der Baubewilligung (RRB 874/98) bei der Bausektion der Stadt Zürich ein. Im regierungsrätlichen Entscheid wurde der Rekurs in verschiedenen Punkten gutgeheissen. Die Bausektion sah sich daher veranlasst, den Beschluss des Regierungsrats ihrerseits in mehreren Bereichen beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich anzufechten. Mit Einreichung der Beschwerde ersuchte sie gleichzeitig um Sistierung des Verfahrens. Dies deshalb, weil der Stadtrat bereits kurz nach Eingang des Regierungsratsentscheids zur Auffassung gelangte, dass die strittigen Punkte nach Möglichkeit nicht auf dem Rechtsmittelweg gelöst werden sollten. Vielmehr sollten die Stadt und die Eurogate Zürich AG auf dem Verhandlungsweg eine für beide Seiten akzeptable Lösung finden. Erklärtes Ziel des Stadt-

rats war dabei und ist es auch heute noch, dass die Überbauung Eurogate den Anforderungen der Umweltverträglichkeit Rechnung trägt. Ausserdem war und ist es das Bestreben des Stadtrats, dass die Überbauung in architektonischer Hinsicht überarbeitet und eine gegenüber dem bewilligten Projekt entscheidend verbesserte Lösung realisiert wird.

Als Vorsteher des Hochbaudepartements, zu welchem sowohl das die Bauentscheide der Bausektion vorbereitende Amt für Baubewilligungen als auch das für die städtebauliche und architektonische Beurteilung der Bauvorhaben zuständige Amt für Städtebau gehören, war Stadtrat Dr. Elmar Ledergerber prädestiniert, auf städtischer Seite die Oberleitung bei den Verhandlungen mit der Eurogate Zürich AG innezuhaben. Er war sich allerdings auch der vom Interpellanten angesprochenen Problematik als ehemaliger Mitverfasser der Umweltverträglichkeitsberichte bewusst. Entsprechend informierte er den Stadtrat über diese Sachlage und ersuchte um dessen Meinung, ob er in Sachen Eurogate in den Ausstand treten solle, obwohl er sich nicht befangen fühle. Der Stadtrat gelangte zur Auffassung, dass dies nicht notwendig sei.

Zur Frage, ob Stadtrat Dr. Elmar Ledergerber beim Entscheid der Bausektion vom 26. Juli 2000 hätte in den Ausstand treten müssen, ist einerseits noch eine vom Interpellanten eingereichte Aufsichtsbeschwerde bei der Baudirektion Zürich hängig. Andererseits hat der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) gegen den Bausektionsentscheid Rekurs beim Regierungsrat des Kantons Zürich eingereicht. Darin rügt er unter anderem die Verletzung der Ausstandspflicht durch den Vorsteher des Hochbaudepartements. Auf diesen Rekurs ist der Regierungsrat nicht eingetreten. Eine dagegen erhobene Beschwerde des VCS ist zurzeit beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich pendent. Mit der Bewilligung vom 26. Juli 2000 (BE 807/00) wurden – auf entsprechenden Antrag der Eurogate Zürich AG hin und als Ergebnis der geführten Verhandlungen – im Wesentlichen wieder Auflagen zu Lasten der Bauherrschaft festgesetzt, welche schon im ursprünglichen Bausektionsbeschluss 448/97 enthalten, vom Regierungsrat jedoch in seinem Entscheid 874/98 aufgehoben worden waren. Insbesondere mit Blick auf die Fragen der Umweltverträglichkeit entspricht der Bereinigungsentscheid dem ursprünglichen Bauentscheid. So wurde die Parkplatzzahl wiederum auf maximal 643 festgesetzt, währenddem der Regierungsrat der Bauherrschaft 1193 Autoabstellplätze zugestand und betreffend weiterer 59 Abstellplätze die Bausektion zu einem Neuentscheid aufforderte. Stadtrat Dr. Elmar Ledergerber hat mit seiner Beteiligung am Entscheid BE 807/00 somit gerade den Tatbeweis erbracht, dass er die Sachlage objektiv und unvoreingenommen beurteilt hat.

**Zu Frage 2:** Dem Stadtrat ist sehr wohl bekannt, dass der Gestaltungsplan HB-Südwest von den Städtzürcher Stimmberechtigten nur sehr knapp angenommen wurde und dabei die geplante Erstellung der Wohnsiedlung an der Lagerstrasse eine wesentliche Rolle gespielt haben dürfte.

Der Stadtrat teilt die Auffassung nicht, dass mit dem vom Interpellanten angesprochenen Verzicht auf die Wohnüberbauung der Volkswille missachtet wird. Zum einen betrifft der Verzicht nicht die gesamte Wohnsiedlung Lagerstrasse, sondern bloss die drei im westlichen Teil des Gestaltungsplangebiets ursprünglich projektierten,

quer zur Lagerstrasse verlaufenden Wohnbauten sowie die zugehörigen, parallel zu dieser Strasse geplanten Blöcke. Zum andern betrifft dieser Verzicht nur das bisherige konkrete Projekt und nicht die Realisierung der Wohnüberbauung als solche. In der Vereinbarung zwischen der Stadt Zürich, der Eurogate Zürich AG, der ARGE Eurogate und der Ralph Baenziger Architekten AG vom 10. April 2000 ist festgehalten, dass unter Beachtung der Anforderungen einer besonders guten städtebaulichen und architektonischen Gestaltung, der Funktionalität und Wirtschaftlichkeit Stadt und Bauherrschaft einen Studienauftrag für eine geänderte Wohnüberbauung entlang der Lagerstrasse durchführen. Im Dezember wurde entschieden, dass zwei der eingereichten Projekte überarbeitet werden sollen. Deren Jurierung erfolgt voraussichtlich Mitte Februar. Es entspricht somit durchaus dem Willen der Bauherrschaft, die Wohnsiedlung zu realisieren. Dazu besteht nicht zuletzt auch ein wirtschaftlicher Druck. Die Bauherrschaft sieht vor, in Koordination mit den von der SBB AG im Zusammenhang mit dem Konzept Bahn 2000 geplanten Änderungen der Gleisanlagen als Erstes die Platte im Bereich Lagerstrasse (Podium Süd) zu erstellen. Der hohe Kostenaufwand für die Erstellung des Podiums lässt sich nur dann rechtfertigen, wenn die Fläche inskünftig auch wirtschaftlich sinnvoll – und nicht bloss als Lager und allenfalls zu Parkierzwecken – genutzt werden kann, d.h., entsprechende Hochbauten zu Wohnzwecken realisiert werden.

Die Vorschriften zum privaten Gestaltungsplan auf dem Areal Vorbahnhof zwischen Zoll- und Lagerstrasse (HB-Südwest) treten an die Stelle der Bestimmungen der allgemeinen Bau- und Zonenordnung mit Einschluss der Vorschriften über den Wohnflächenanteil (Art. 2 Abs. 2 GP HB-Südwest). In den Gestaltungsplanvorschriften ist nicht geregelt, zu welchem Zeitpunkt die Wohnflächen realisiert werden müssen. Demnach werden mit dem vorläufigen Verzicht auf einen Teil der Wohnsiedlung die allgemeinen Wohnanteilsvorschriften der BZO nicht verletzt, wonach bei einer Etappierung der vorgeschriebene Wohnanteil bei jedem Zwischenstand einzuhalten ist (Art. 6 Abs. 5 und Art. 40 Abs. 7 BZO<sup>1999</sup>, Art. 14 Abs. 5 BD-BZO).

**Zu Frage 3:** Die Eurogate Zürich AG ersuchte ursprünglich um Bewilligung von 1252 Autoabstellplätzen. Die Bausektion gestand ihr im Entscheid 448/97 lediglich 598 Abstellplätze zuzüglich 45 Taxiabstellplätze, insgesamt also 643 Parkplätze zu. Begründet wurde diese Reduktion damit, dass nur so die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens gewährleistet werden könne.

In den Verhandlungen über die Parkplatzzahl wurden den im BSB 448/97 bewilligten 643 Parkplätzen auf der Grundlage des Umweltverträglichkeitsberichts spezifische Verkehrspotentiale (SVP) zugeordnet. Mit der Zuordnung von SVP wird dem Umstand Rechnung getragen, dass beispielsweise ein der Wohnnutzung zugeordneter Autoabstellplatz weniger Fahrten auslöst als ein Parkplatz, welcher der Kundschaft eines Restaurants oder eines Verkaufsladens zur Verfügung gestellt wird. Bezüglich Lärm- oder Luftschadstoffmissionen umweltmässig ins Gewicht fällt nicht der Autoabstellplatz an sich, sondern die Anzahl Fahrten, die mit ihm verbunden sind. Verschiebungen zwischen Parkplätzen mit hohem und solchen mit niedrigem SVP führen deshalb nicht zu einer Mehrbelastung der Umwelt, solange die Gesamtfahrtzahl nicht erhöht wird. In der Vereinbarung vom 10. April 2000 wird auf diesem Modell basierend festgehalten,

dass – wiederum aufgeschlüsselt nach diversen Nutzungskategorien – bei gleich bleibender Fahrtenzahl maximal 891 Parkplätze realisiert werden können.

Diese Vereinbarung genügt selbstverständlich nicht als Grundlage zur Realisierung der gegenüber dem BSB 448/97 erhöhten Anzahl Abstellplätze. Dies deshalb, weil die Rechte allfällig von der Überbauung Eurogate betroffener Dritter (Private, Natur- und Heimatschutzvereinigungen, Umweltschutzverbände) nicht durch eine solche Übereinkunft geschmälert werden dürfen. Vielmehr ist für derartige Änderungen eine Bewilligung der städtischen Baubehörde notwendig. In der Vereinbarung ist denn auch ausdrücklich festgehalten, dass der Vertrag keinerlei baurechtlichen Bewilligungen oder Vorentscheide umfasst.

Der Stadtrat sieht daher keine Gefahr, dass die ursprüngliche Parkplatzreduktion unterlaufen wird, bleibt das Ergebnis in Bezug auf die Umweltbelastung doch dasselbe.

**Zu Frage 4:** Die Zahl der Parkplätze, welche im Bereich der Gleisplatten bautechnisch realisiert werden könnte, kann vom Stadtrat nicht beziffert werden. Entscheidend ist jedoch, dass nur so viele Abstellplätze realisiert werden dürfen, wie baurechtlich bewilligt worden sind bzw. – unter Berücksichtigung von Projektänderungen – bewilligt werden. Können auf den zur Verfügung stehenden Flächen der Gleisplatten mehr Parkplätze erstellt werden als bewilligt sind, so sind die überschüssigen Flächen mittels baulicher Massnahmen so abzutrennen, dass sie nicht zu Parkierzwecken verwendet werden können.

Im BSB 448/97 wurde verlangt, dass die Parkplätze so zu bezeichnen und einzurichten sind, dass nutzungs fremde Belegungen ausgeschlossen werden. Dies ist durch bauliche Massnahmen oder ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept sicherzustellen, wofür vorgängig ein Gesuch zur Bewilligung einzureichen ist. Sollten in der Betriebsphase Missbräuche festgestellt werden, werden dannzumal die erforderlichen Massnahmen zu treffen sein.

**Zu Frage 5:** Wie bereits erwähnt, ist in der Vereinbarung ausdrücklich festgehalten, dass der Vertrag keinerlei baurechtlichen Bewilligungen oder Vorentscheide umfasst. Soweit die Übereinkunft Abmachungen enthält, welche den Bereich des öffentlichen Bau- und Planungsrechts (einschliesslich Umweltschutzrecht) tangieren, konnte die Stadt der Bauherrschaft gegenüber keine rechtsverbindlichen Zusicherungen machen. Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften – welche insbesondere auch den Einbezug Dritter ins Verfahren regeln – gehen der lediglich zwischen den beteiligten Parteien getroffenen Vereinbarung vor.

**Zu Frage 6:** Im BSB 448/97 überband die Bausektion der Bauherrschaft sämtliche Kosten für die im Zusammenhang mit der Erschliessung der Überbauung Eurogate notwendigen Anpassungen im Bereich des öffentlichen Grundes in den Bereichen Sihlquai/Zollstrasse/Zollbrücke sowie Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke.

Bezüglich des erstgenannten Bereichs hielt der Regierungsrat in seinem Entscheid 874/98 fest, dass zwar gestützt auf § 240 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG) im Zusammenhang mit Bauten und Anlagen, die ungewöhnlich starken Verkehr auslösten, auf Kosten

der Bauherrschaft besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit angeordnet werden könnten, dass der Kostentragung aber räumliche Grenzen gesetzt seien. Der Bauherr solle zwar Kosten tragen, wenn sein Vorhaben im Verhältnis zum Durchgangsverkehr einen ungewöhnlichen Umfang annehme, was aber nicht heisse, dass er für die Kosten aller Massnahmen aufzukommen hätte, die (im näheren Umkreis) schlechthin auf sein Vorhaben zurückgingen. Sei eine Zufahrtsstrecke, die über öffentliche Strassen führe, erschliessungsmässig ungenügend, dürfe die Baubewilligung verweigert, nicht aber statuiert werden, dass der Bauherr die Kosten für den Ausbau eines Teils des öffentlichen Strassennetzes zu tragen habe. Da die Eurogate Zürich AG in ihrem Rekurs lediglich den Antrag gestellt hatte, so weit von der Kostenpflicht entbunden zu werden, als die Massnahmen nicht nur der Feinerschliessung der Überbauung Eurogate, sondern der Allgemeinheit dienen, hiess der Regierungsrat den Antrag der Bauherrschaft in diesem Sinne gut.

Bezüglich des Bereichs Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke entschied der Regierungsrat, dass sich die Verhältnisse nach den gleichen Grundsätzen beurteilen würden. Eine Besonderheit bestehe darin, dass der Knoten von Linien des öffentlichen Verkehrs stark berührt werde und dies besondere zusätzliche Massnahmen zu erfordern scheine. Es sei fraglich, ob und in welchem Umfang § 240 Abs. 2 PBG eine Kostenauflegung für Massnahmen erlaube, die dazu bestimmt seien, dass Strassen neue Linien des öffentlichen Verkehrs aufnehmen. Die tatsächlichen Verhältnisse seien aber schon in grundsätzlicher Hinsicht nicht liquid, so dass nicht einmal ein Entscheid möglich sei, der sich auf Massnahmen ohne Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs beziehen würde. Die Sache wurde daher zur ergänzenden Beschlussfassung an die Bausektion zurückgewiesen.

Bezüglich Bereich Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke verzichtete die Bausektion auf einen Weiterzug des regierungsrätlichen Entscheids ans Verwaltungsgericht. Hingegen focht sie diesen bezüglich des Bereichs Sihlquai/Zollstrasse/Zollbrücke an.

Sowohl Kasernen-, Lagerstrasse und Gessnerbrücke als auch Sihlquai und Zollbrücke sind im regionalen Verkehrsplan als Strassen von überkommunaler Bedeutung bezeichnet und gehören demnach zur Groberschliessung. Unter dem Vorbehalt von Baupflichten gemäss Planungs- und Baugesetz sind Strassen von überkommunaler Bedeutung vom Gemeinwesen zu erstellen oder auszubauen (§ 6 Strassengesetz, StrassG). Vorbehältlich von Mehrwertsbeiträgen der vom Strassen(aus)bau profitierenden Grundeigentümerinnen bzw. Grundeigentümern hat das baupflichtige Gemeinwesen die Kosten zu tragen (§§ 8ff. und § 62 lit. bff. StrassG). Zu den in § 6 Abs. 2 StrassG vorbehaltenen Baupflichten gemäss PBG gehört § 240 Abs. 2 PBG.

Wie bereits erwähnt, vertrat der Regierungsrat in seinem Entscheid 874/98 die Auffassung, dass die Bausektion mit der vollständigen Kostenüberbindung der Strassenanpassungen auf die Bauherrschaft zu weit gegangen sei. Die Baubehörde vermag zwar diese Auffassung nicht zu teilen und hat deshalb den regierungsrätlichen Entscheid angefochten. Trotzdem besteht die Gefahr eines für die Stadt Zürich abschlägigen Urteils des Verwaltungsgerichts, zumal dieses den Entscheid des Regierungsrats lediglich auf Rechtsverletzungen hin

überprüft, nicht aber auf blosser Unangemessenheit (§ 50 Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG). Unter diesen Umständen erscheint dem Stadtrat die in der Vereinbarung ausgehandelte Lösung durchaus vorteilhaft und angemessen. Gestützt auf eine auf der Basis eines generellen Projekts Ende August/Anfang September 1998 erstellte Grobkostenschätzung des städtischen Tiefbauamts verpflichtet sich die Bauherrschaft zur Übernahme der geschätzten Verkehrserschliessungskosten von 8,1 Mio. Franken für die Bereiche Sihlquai/Zollstrasse/Zollbrücke sowie Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke. Dieser Betrag betrifft die Verkehrserschliessung an sich und die dadurch bedingten Werkleitungsumlegungen. Nicht enthalten sind Mehrkosten, die durch allfällige Auflagen kantonaler Instanzen entstehen können und welche zu übernehmen die Bauherrschaft sich ebenfalls verpflichtet hat. Der als Kostendach (Stand Ende 1998) geltende Betrag von 8,1 Mio. Franken erhöht sich um die bis zur Bauausführung ausgewiesene Teuerung.

Im gegenwärtigen Zeitpunkt kann nicht gesagt werden, ob von der Stadt Zürich überhaupt eurogatebedingte Anpassungskosten am Strassennetz zu tragen sind und falls ja, wie hoch diese sind.

**Zu Frage 7:** Das Trasse für die vorgesehene Tramstrecke Sihlpost–Lagerstrasse–Hohlstrasse ist im regionalen Verkehrsplan festgelegt. Für den Abschnitt Lagerstrasse–Hardplatz sind dabei optional zwei Linienführungen vorgesehen. Die eine verläuft via Lagerstrasse–Langstrasse–Stauffacherstrasse–Hohlstrasse, die andere via Lagerstrasse–Neufrankengasse–Hohlstrasse. Die Machbarkeit muss erst noch abgeklärt werden. Voraussichtlich wird diese Strecke zusammen mit der anschliessenden, ebenfalls im Richtplan festgesetzten Neubaustrecke Hardplatz–Hohlstrasse–Bahnhof Altstetten als wieder eingeführte Tramlinie 1 Hauptbahnhof–Löwenplatz–Lagerstrasse–Hardplatz–Bahnhof Altstetten(-Farbhof) geführt.

Die Evaluation und damit auch die Kostenschätzungen der genauen und endgültigen Linienführung werden im Rahmen des Vorprojektes durchgeführt. Dieses wird voraussichtlich Anfang 2002 eingeleitet. Zurzeit können deshalb noch keine verbindlichen Kosten angegeben werden.

Die geplante Tramlinie dient der Erschliessung des ganzen Siedlungsbandes vom Bahnhof Altstetten bis zur Sihlpost mit dem öffentlichen Verkehr. Die Überbauung Eurogate ist nicht der eigentliche Verursacher dieser neuen Linie. Die Vereinbarung sieht deshalb keine Kostenbeteiligung der Eurogate Zürich AG vor.

**Zu Frage 8:** Bezüglich des unterirdischen Durchgangsbahnhofs enthält die Vereinbarung keinerlei Auflagen.

Die gegenüber der ursprünglichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung vom 23. Mai 1997 geänderte Gleisgeometrie im Zusammenhang mit dem S-Bahnhof Sihlpost und den übrigen oberirdischen Gleis- und Perronanlagen im Hauptbahnhof für das Projekt Bahn 2000 verlangt auch eine Anpassung des Stützensystems für die Überbauung Eurogate. Diese Änderungen bilden Gegenstand eines entsprechenden, beim Bundesamt für Verkehr inzwischen eingeleiteten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens. Von den Schweizerischen Bundesbahnen wurde in der Zwischenzeit das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren betreffend Vorinvestitionen für den Durchgangsbahnhof eingeleitet. Diese um-

fassen im Wesentlichen das Erstellen von Schlitzwänden. Dadurch wird die Lage des Durchgangsbahnhofs definiert. Das geänderte Stützsystem für die Überbauung Eurogate berücksichtigt diese Schlitzwände. Der Realisierung des Durchgangsbahnhofs sollten demnach keine Hindernisse im Wege stehen, deren Gründe in der Überbauung Eurogate liegen könnten.

Mitteilung an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt, das Amt für Baubewilligungen, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber