

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 21. Juni 2017

Amt für Städtebau, Privater Gestaltungsplan «Haus zum Falken», Zürich-Hottingen, Zustimmung

1. Zweck der Vorlage

Der private Gestaltungsplan «Haus zum Falken» schafft die planungs- und baurechtliche Grundlage für die Erstellung einer städtebaulich besonders guten und nachhaltigen Überbauung mit integrierter, öffentlicher Velostation, publikumsorientierter Nutzung im Erdgeschoss sowie Gewerbe- und Dienstleistungsflächen in den Obergeschossen.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat mit dieser Weisung, dem privaten Gestaltungsplan «Haus zum Falken» zuzustimmen.

2. Lage und planungsrechtliche Situation

Der private Gestaltungsplan «Haus zum Falken» umfasst das östlich an den Bahnhof Stadelhofen angrenzende Grundstück HO2, Kreuzbühlstrasse 1, 1a und 3, zwischen SBB-Bahnlinie und Kreuzbühlstrasse in Zürich-Hottingen. Eigentümerin ist die AXA Leben AG. Das Grundstück liegt am südwestlichen Rand der Kernzone Hohe Promenade im Übergang zur Kernzone Utoquai und zur Quartiererhaltungszone im Seefeld. Das Hauptgebäude «Zum Falken» ist gemäss Kernzone mit einer Profilerhaltung belegt. Der südöstliche Anbau liegt in einem eingeschossigen Baubereich.

Für das Grundstück im vorliegenden privaten Gestaltungsplan «Haus zum Falken» sollen neu die Vorschriften des Gestaltungsplanes gelten. Solange der Gestaltungsplan in Kraft ist, finden die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich im Geltungsbereich des Gestaltungsplans keine Anwendung.

3. Ausgangslage

Der Bahnhof Stadelhofen ist einer der wichtigen städtischen S-Bahnhöfe. Er ist geprägt durch eine hohe Personenfrequenz. Auf dem angrenzenden Stadelhoferplatz halten ausserdem die Forchbahn und zwei städtische Tramlinien. Er ist damit ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Neben seiner zentralen Funktion als Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr ist der Raum Stadelhofen geprägt von regem Veloverkehr. Aufgrund seiner auch für den Veloverkehr verkehrsstrategisch wichtigen Lage besteht heute ein grosser Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen. Die bestehenden Anlagen, insbesondere die Veloabstellplätze auf dem Stadelhoferplatz, sind überfüllt. Im Rahmen der Motion «Velostation Stadelhofen» von Daniel Leupi und André Odermatt (GR Nr. 2006/393) hatten die damaligen Gemeinderäte bereits 2006 auf die Dringlichkeit einer Velostation hingewiesen und verlangten deshalb die Erarbeitung eines entsprechend umsetzbaren Projekts. Gemäss Motion ist zusammen mit den weiteren, dezentral angeordneten Abstellflächen eine Anzahl von rund 1000 Veloabstellplätzen anzustreben.

Im revidierten regionalen Richtplan Verkehr, der derzeit dem Regierungsrat zur Genehmigung vorliegt, wurde das Anliegen einer Veloabstellanlage im Bereich Bahnhof Stadelhofen mit einem entsprechenden Eintrag aufgenommen (Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Antrag des Gemeinderats vom 6. April 2016, Kap. 4.5, Nr. 48, Veloabstellanlage geplant, Realisierungshorizont kurz-/mittelfristig).

Das Gestaltungsplanareal liegt für eine Velostation an strategisch günstiger Lage. Dies hat die Eigentümerin der Liegenschaft Kreuzbühlstrasse 1, 1a und 3 dazu bewogen, gemeinsam mit der Stadt Zürich ein Neubauprojekt mit integrierter, unterirdischer Velostation zu entwickeln. Die Velostation soll in den drei Untergeschossen und im östlichen Bereich des Erdgeschosses

angeordnet werden, wo auch der oberirdische Hauptzugang zur Velostation erfolgt. Im zweiten Untergeschoss ist zudem eine zusätzliche, direkte Fussgängererschliessung zur bestehenden Einkaufspassage Stadelhofen vorgesehen.

Die Velostation ermöglicht die ganze oder teilweise Aufhebung von oberirdischen Veloparkierungsanlagen, z. B. auf dem Stadelhoferplatz und im Bereich Mühlebach-/Kreuzbühlstrasse («Mühlebachpärkli»). Die freigespielten Flächen können dadurch aufgewertet werden.

Das heute bestehende Hauptgebäude («Zum Falken») wurde 1819 mit zeittypischem Walm-dach im Gebiet der Stadelhofer Mühle erstellt. Das Objekt hat die verschiedenen Phasen der Veränderungen im Gebiet Stadelhofen überdauert (Verstädterung im 19. Jahrhundert, Bahnausbauten Ende des 19. und des 20. Jahrhunderts) und befand sich deshalb als kulturhistorischer Zeuge im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung.

Das heutige Erscheinungsbild des Gebäudes ist geprägt von vielen Umbauten. Diejenigen aus den Jahren 1945 und 1970 brachten besonders augenfällige Veränderungen mit sich. Mit Beschluss Nr. 457 vom 21. Mai 2014 entschied der Stadtrat, aufgrund der herabgesetzten historischen Zeugenschaft des Gebäudes auf eine Unterschutzstellung zu verzichten. Gemäss Beschluss überwiegt das öffentliche Interesse an einer gut integrierten Velostation in unmittelbarer Bahnhofsnähe sowie das Interesse an einer, dem sehr hohen Personenaufkommen gerechter werdenden, grosszügigeren Bahnhofszugänglichkeit und zusätzlich an einer architektonisch überzeugenden Lösung an dieser prominenten Lage, das Interesse an einer Unterschutzstellung des bestehenden Gebäudes. Voraussetzung für die Entlassung ist, dass eine rechtskräftige Baubewilligung für ein Vorhaben mit einer Velostation vorliegt und die Baubehörde die Baufreigabe erteilt hat. Der Beschluss des Stadtrats zum Verzicht auf Unterschutzstellung ist rechtskräftig.

Die Grundeigentümerin AXA Leben AG hat das Architekturbüro Santiago Calatrava mit der Projektierung des Ersatzneubaus mit Veloabstellanlage beauftragt. Das Architekturbüro Santiago Calatrava hatte bereits den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen in den 1980er-Jahren geplant und baulich umgesetzt.

Die Konzeption des Architekten für den Ersatzneubau «Zum Falken» beruht auf folgenden Hauptpunkten:

- Erstellung einer öffentlichen Veloabstellanlage von etwa 1625 m², die Platz bieten wird für etwa 1000 Veloabstellplätze, mit direktem Zugang zum Bahnareal und ebenerdigen Zugang ab Kreuzbühlstrasse.
- Verbesserung des Bahnhofszuganges und die Aufwertung des Platzbereichs vor dem Bahnhof, indem der Neubau im Erdgeschoss gegenüber dem Bestand zurückweicht.
- Klärung der städtebaulichen Situation durch einen Neubau, der den Übergang vom Bahnhof zum bestehenden Stadtgefüge schafft (der Neubau orientiert sich architektonisch an der Bahnhofserweiterung und nimmt volumetrisch Bezug zur südlichen Blockrandbebauung).
- Festlegen einer publikumsorientierten Nutzung im Erdgeschoss.

Das Richtprojekt wurde am 18. Dezember 2015 dem Baukollegium vorgestellt. Dieses begrüsst das Vorhaben und hält fest, dass der Neubau auf die städtebauliche Situation angemessen reagiert, architektonisch die Handschrift des Autors erkennen lässt und somit als Teil des Gesamtkonzepts Bahnhof Stadelhofen gelesen wird.

Bezugnehmend auf die südliche Blockrandbebauung weicht der Neubau von den bestehenden Kernzonenvorschriften «Hohe Promenade» ab. Oberirdisch wird der Neubau als vier- bis

fünfgeschossiges Geschäftshaus wahrgenommen und integriert sich damit in die unmittelbar umliegende städtische Bebauung, welche dieselben Geschosshöhen aufweist.

4. Vertrag

Ausgleich des planungsbedingten Vorteils in Form eines Beitrags an eine öffentliche Infrastrukturmassnahme (Velostation Stadelhofen)

Die Vorschriften des Gestaltungsplans ermöglichen eine höhere Ausnutzung gegenüber den heute gültigen Vorschriften der Bau- und Zonenordnung. Zwischen der AXA Leben AG und der Stadt Zürich wurde deshalb gestützt auf Art. 5 des Raumplanungsgesetzes (SR 700) für die entstandene Mehrausnutzung eine Vereinbarung zum Ausgleich der planungsbedingten Vorteile getroffen. Der finanzielle Beitrag im Umfang von rund 1,5 Millionen Franken, den die AXA Leben AG für den mit dem Gestaltungsplan bewirkten Bodenmehrwert leistet, wird für den Bau der Velostation verwendet und an die entsprechenden Baukosten angerechnet.

Der Stadtrat strebt an, für den Bau der öffentlichen Velostation finanzielle Mittel aus dem städtischen Rahmenkredit Velo (STRB Nr. 193/2016) sowie aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes zu beanspruchen. Der Antrag zum Kostenanteil aus dem städtischen Rahmenkredit Velo erfolgt mit separaten Weisung.

5. Wichtigste Festlegungen im Gestaltungsplan

Der private Gestaltungsplan besteht gemäss § 85 ff. des Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) aus dem Plan Mst. 1:500 vom 17. März 2017 mit Situation, Längs- und Querschnitt sowie den Gestaltungsplanvorschriften vom 17. März 2017. Zur Erläuterung des Gestaltungsplans dient der Planungsbericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1) vom 17. März 2017. In der ergänzenden Beilage ist das Richtprojekt des Architekturbüros Santiago Calatrava dargestellt (Dokumentation Richtprojekt vom 18. Dezember 2015). Weiter liegt den Unterlagen zum privaten Gestaltungsplan der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen vom 30. April 2017 bei.

Gestaltungsplanvorschriften

A. Allgemeine Bestimmungen (Art. 1 bis 4)

Der private Gestaltungsplan «Haus zum Falken» bezweckt eine städtebaulich besonders gute, wirtschaftlich tragfähige und nachhaltige Überbauung mit integrierter öffentlicher Velostation mit Anbindung an den Bahnhof Stadelhofen und den ihn umgebenden öffentlichen Raum (Art. 1).

B. Bau- und Nutzungsvorschriften (Art. 5 bis 10)

Unterirdisch wird das Gebäude grundsätzlich durch die Velostation genutzt. Vorbehalten bleiben Nebenräume für den Hochbau sowie die Verbindung zur Ladenpassage des Bahnhofs Stadelhofen. Im Erdgeschoss sind neben dem Zugang zur Velostation nur publikumsorientierte, gewerbliche Nutzungen (z. B. Gastronomie, Verkaufsgeschäfte) zulässig. Im Bereich der publikumsorientierten Nutzungen ist eine minimale Geschosshöhe von 4,0 m vorgeschrieben. In den Obergeschossen sind höchstens mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe erlaubt (Art. 5). In den Geschossen 0 bis 4 gilt eine maximale Geschossfläche von 3400 m² (Art. 6). Oberirdisch sind maximal fünf Geschosse zulässig, wobei das Geschoss 0 aufgrund der bestehenden Topografie teilweise im Erdreich liegen kann (Art. 7). Im Geschoss 0 ist ein mindestens 2,5 m breiter Zugang zur Velostation entlang der Kreuzbühlstrasse vorzusehen. Der entsprechende Bereich ist im Plan bezeichnet (Art. 8). Das Hauptgebäude darf eine Kote von 430,50 m. ü. M nicht überschreiten. Ausgenommen sind technisch bedingte Aufbauten (Art. 9). Die Bauten und Anlagen sowie deren bauliche und landschaftliche Umgebung sind besonders gut zu gestalten. Das nicht begehbare Flachdach ist ökologisch wertvoll zu begrünen (Art. 10).

C. Erschliessung und Parkierung (Art. 11 bis 13)

Die Erschliessung erfolgt grundsätzlich von der Kreuzbühlstrasse her (Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und Anlieferung). Unterirdisch wird für Fussgängerinnen und Fussgänger zur Verkaufspassage Stadelhofen ein direkter Zugang geschaffen (Art. 11 und Art. 12). Die Anzahl der notwendigen Abstellplätze für die Parkierung wird grundsätzlich durch die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich bestimmt mit der Abweichung, dass bei autoarmen Nutzungen von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden kann. Hierfür erforderlich ist der Nachweis eines reduzierten Bedarfs über ein Mobilitätskonzept, das durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die für die Nutzenden des Gebäudes gemäss Parkplatzverordnung erforderlichen Veloabstellplätze sind in der Velostation vorzusehen (Art. 13). Dabei ist geplant, dass die Grundeigentümerin die für ihre Nutzungen erforderlichen Veloabstellplätze in der Velostation mietet.

D. Freiraum, Ökologie und Energie (Art. 14 bis 18)

Der westliche Aussenbereich (Aussenbereich 1) ist mit einem Hartbelag zu versehen und ohne Niveauversatz zur öffentlichen Zirkulationsfläche des Bahnhofs Stadelhofen auszubilden. Damit kann ein grosszügigerer Zugang zum Perron 1 geschaffen werden. Der östliche Aussenbereich (Aussenbereich 2) dient dem Aufenthalt und der Erschliessung der Geschosse 1–4. Dieser ist unter Einbezug von standortgerechten Pflanzen zu gestalten (Art. 14). Neubauten müssen mindestens den Energiewerten des Minergie-P-Standards entsprechen oder die Anforderungen der Wärmedämmvorschriften Ausgabe 2009 der Baudirektion des Kantons Zürich um mindestens 30 Prozent unterschreiten (Art. 18).

Situationsplan inklusive Schnittpläne

Im Plan sind die Baubegrenzungslinien für das Geschoss 0 und die Geschosse 1–4 bindend festgelegt. Die Bereiche der Zugänge zur ober- und unterirdischen Erschliessung der Veloabstellanlage, die Anlieferung sowie die Flächen der Aussenbereiche 1 und 2 sind im Plan entsprechend gekennzeichnet.

6. Öffentliches Mitwirkungsverfahren

Das nach § 7 PBG vorgeschriebene Mitwirkungsverfahren wurde vom 28. September bis zum 28. November 2016 durchgeführt. Während der öffentlichen Auflage gingen insgesamt vier Einwendungen ein. Im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird zu den Einwendungen Stellung genommen.

7. Vorprüfung durch die kantonalen Behörden

Gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage erfolgte die kantonale Vorprüfung gemäss § 87 a PBG. Mit Schreiben vom 15. November 2016 haben die zuständigen kantonalen Amtsstellen zum Gestaltungsplan Stellung genommen. Gemäss Vorprüfung schafft der Gestaltungsplan die notwendigen Rahmenbedingungen, um eine städtebaulich überzeugende Bebauung mit einer integrierten Velostation zu gewährleisten. Der vorgesehene Neubau stelle eine gelungene Ergänzung zum Bahnhof Stadelhofen dar. Die bestehende Platzsituation werde durch die im Vergleich zum heutigen Gebäude leicht nach Osten verschobenen Lage des Neubaus aufgewertet und die Zugänglichkeit zu den Gleisen verbessert. Die Solitärstellung und der individuelle Ausdruck des geplanten Gebäudes setze einen neuen städtebaulichen Akzent. Die Wahrnehmung der Schutzobjekte (Erscheinungsbild) werde nicht negativ beeinträchtigt. Aufgrund der Lage des Grundstücks zwischen Bahnanlage und Kreuzbühlstrasse und der damit verbundenen hohen Lärmbelastung wird jedoch von einer Wohnnutzung abgeraten. Die Gestaltungsplanvorschriften wurden in der Folge bereinigt, die Wohnnutzung wurde gestrichen. Die weiteren Hinweise wurden geprüft und entsprechend berücksichtigt.

Der Gestaltungsplan wird aufgrund seiner Planungsziele und Festlegungen begrüsst und als genehmigungsfähig beurteilt.

8. Regulierungsfolgenabschätzung

Gemäss Verordnung über die Verbesserung der Rahmenbedingungen für KMU vom 9. März 2011 (AS 930.100) soll bei städtischen Erlassen auf die Verträglichkeit für KMU geachtet werden. Die Regulierungsfolgenabschätzung im Hinblick auf KMU ergibt Folgendes:

Der vorliegende private Gestaltungsplan löst zulasten der KMU weder neue Handlungspflichten noch Tätigkeiten mit administrativem oder finanziellem Mehraufwand aus. Die Verfahren, etwa bezüglich Baugesuche, bleiben unverändert. Es werden weder zusätzliche Prozessregulierungen geschaffen, noch werden solche reduziert. Der Erlass betrifft die KMU weder branchenübergreifend noch hat er für einzelne Branchen bedeutende Auswirkungen.

9. Schlussbemerkung

Gesamthaft kann festgehalten werden, dass der vorliegende private Gestaltungsplan «Haus zum Falken» in planerischer Hinsicht den übergeordneten Stadtentwicklungszielen entspricht. Mit dem Gestaltungsplan kann insbesondere die im regionalen Richtplan Verkehr vorgesehene Veloabstellanlage an zentraler, sehr gut erschlossener Lage zeitnah realisiert werden.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Dem privaten Gestaltungsplan «Haus zum Falken», bestehend aus Gestaltungsplanvorschriften und Plan inklusive Schnittplänen Mst. 1:500 gemäss Beilagen wird zugestimmt.**
- 2. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen am privaten Gestaltungsplan «Haus zum Falken» in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich diese als Folge von Rechtsmittelentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im Städtischen Amtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Zürich sowie in der Amtlichen Sammlung zu veröffentlichen.**
- 3. Der Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV vom 17. März 2017 wird zur Kenntnis genommen.**
- 4. Vom Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird zustimmend Kenntnis genommen.**
- 5. Der Stadtrat setzt den privaten Gestaltungsplan «Haus zum Falken» nach rechtskräftiger Genehmigung durch die kantonale Instanz in Kraft.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Hochbaudepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti

Privater Gestaltungsplan «Haus zum Falken»

Zürich – Hottingen

Vorschriften

<p>Die Grundeigentümerin Axa Leben AG General Guisan-Strasse 40 8400 Winterthur</p>	<p>Zürich,</p>
<p>Vom Gemeinderates zugestimmt mit GRB Nr. vom</p> <p>Im Namen des Gemeinderates Die Präsidentin / Der Präsident:</p> <p>Die Sekretärin / Der Sekretär:</p>	
<p>Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. vom</p> <p>Für die Baudirektion</p>	
<p>In Kraft gesetzt mit STRB Nr. vom auf den</p>	

Vorschriften zum privaten Gestaltungsplan «Haus zum Falken», Zürich-Hottingen

vom [...]

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 41 lit. k GO vom 26. April 1970¹ und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 21. Juni 2017²,

beschliesst:

A. Allgemeine Bestimmungen

Zweck	<p>Art. 1 ¹ Der private Gestaltungsplan «Haus zum Falken» bezweckt eine städtebaulich besonders gute, wirtschaftlich tragfähige und nachhaltige Überbauung mit integrierter öffentlicher Velostation von etwa 1625 m² in den Geschossen 0 bis -3 sowie Anbindung an den Bahnhof Stadelhofen und den ihn umgebenden öffentlichen Raum.</p> <p>² Der Gestaltungsplan orientiert sich am Richtprojekt (Stand Dezember 2015).</p>
Bestandteile	<p>Art. 2 ¹ Für das Grundstück «Haus zum Falken» wird ein privater Gestaltungsplan im Sinne von §§ 85 ff. des Planungs- und Baugesetzes (PBG)³ festgesetzt.</p> <p>² Der Gestaltungsplan setzt sich aus den nachfolgenden Vorschriften und dem dazugehörigen Situationsplan im Massstab 1:500 zusammen.</p>
Geltungsbereich	<p>Art. 3 Der Geltungsbereich ist im zugehörigen Situationsplan dargestellt. Er umfasst das Grundstück Kat.-Nr. HO2 mit einer Fläche von 911 m².</p>
Anwendbares Recht	<p>Art. 4 ¹ Im Gestaltungsplangebiet gelten die nachfolgenden Vorschriften. Vorgehendes kantonales und eidgenössisches Recht bleibt vorbehalten.</p> <p>² Solange der Gestaltungsplan in Kraft ist, finden die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich (BZO)⁴ im Gestaltungsplangebiet keine Anwendung.</p>

B. Bau- und Nutzungsvorschriften

Nutzweise	<p>Art. 5 ¹ In den vollständig unterirdischen Geschossen ist grundsätzlich nur die Velostation zulässig, vorbehalten bleiben Nebenräume für den Hochbau und die Verbindung zur Ladenpassage des Bahnhofs Stadelhofen.</p>
-----------	--

¹ AS 101.100.

² STRB Nr. 492 vom 21. Juni 2017.

³ vom 7. September 1975, LS 700.1.

⁴ vom 23. Oktober 1991 mit Änderungen bis August 2014, AS 700.100.

² Im Geschoss 0 sind nebst der Velostation nur publikumsorientierte, gewerbliche Nutzungen (z.B. Gastronomie, Verkaufsgeschäfte) zulässig. Im Bereich dieser publikumsorientierten Nutzungen hat die Geschosshöhe mindestens 4,0 m zu betragen.

³ Im Übrigen sind höchstens mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe erlaubt.

Ausnützung	Art. 6 Die zulässige Geschossfläche gemäss Norm SIA 416 in den Geschossen 0 bis 4 beträgt 3400 m ² .
Geschosszahl	Art. 7 Folgende Geschosse sind zulässig: a. Geschoss 0 (teilweise ober-, teilweise unterirdisch); b. vier vollständig oberirdische Geschosse (Geschosse 1 bis 4); c. drei unterirdische, nicht anrechenbare Geschosse (Geschosse -1 bis -3); d. keine zusätzlichen Dachgeschosse (anrechenbar oder nicht anrechenbar).
Äussere Abmessungen	Art. 8 ¹ Es darf auf die Baubegrenzungslinien gebaut werden. ² Das Geschoss 0 ist innerhalb der im Situationsplan hierfür angegebenen Baubegrenzungslinie anzuordnen. Es ist ein mindestens 2,5 m breiter Zugang zur Velostation im Bereich entlang der Kreuzbühlstrasse (im Situationsplan bezeichnet) vorzusehen. ³ Die vollständig oberirdischen Geschosse 1 bis 4 sind innerhalb der im Situationsplan hierfür angegebenen Baubegrenzungslinie erlaubt. ⁴ Die vollständig unterirdischen Geschosse dürfen innerhalb des ganzen Geltungsbereichs des Gestaltungsplans erstellt werden.
Höhenkoten	Art. 9 ¹ Im Aussenbereich 2 darf OK Decke des Geschosses 0 höchstens auf eine Kote von 415,50 m ü. M. zu liegen kommen. ² Die Kote 430,50 m ü. M. darf, ausgenommen durch technisch bedingte Aufbauten, nicht überschritten werden. Dabei beträgt das zulässige Höchstmass für Liftaufbauten, Anlagen zur Fassadenreinigung, Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie und dergleichen 1,20 m; jenes für Absturzsicherungen sowie Zu- und Abluftrohre richtet sich nach den dafür geltenden gesetzlichen Bestimmungen bzw. Normen.
Gestaltung	Art. 10 ¹ Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird. Diese Anforderung gilt auch für Materialien, Farben und Beleuchtung. ² Mit dem Baugesuch ist ein Reklame- und Werbekonzept, das den Anforderungen von Abs. 1 Rechnung trägt, einzureichen. Die Bewilligungen der Anlagen werden auf Basis des Konzeptes erteilt. ³ Das nicht begehbare Flachdach ist ökologisch wertvoll zu begrünen, auch dort, wo Solaranlagen installiert sind, aber nur soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

C. Erschliessung und Parkierung

- Erschliessung Art. 11 ¹ Die Erschliessung für Fussgänger erfolgt ab Kreuzbühlstrasse / Stadelhoferstrasse, ab Perron 1 und unterirdisch ab öffentlicher Zirkulationsfläche des Bahnhofs Stadelhofen.
- ² Die Erschliessung der Velostation ist innerhalb der im Situationsplan bezeichneten Bereiche anzuordnen.
- Anlieferung Art. 12 Die Anlieferung sowie die Ver- und Entsorgung sind in dem im Situationsplan bezeichneten Bereich zulässig.
- Parkierung Art. 13 ¹ Die Anzahl der Abstellplätze bestimmt sich nach der geltenden Parkplatzverordnung der Stadt Zürich⁵ mit folgender Abweichung: Autoarme Nutzungen werden von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die minimal erforderlichen Abstellplätze durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung real nachzuweisen oder falls dies nachweislich nicht möglich ist, durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.
- ² Für die Nutzenden des Gebäudes ist die gemäss Parkplatzverordnung der Stadt Zürich massgebende Anzahl Veloabstellplätze in der Velostation vorzusehen.

D. Freiraum, Ökologie und Energie

- Aussenbereiche Art. 14 ¹ Der westliche Aussenbereich (im Situationsplan als Aussenbereich 1 gekennzeichnet) ist mit einem Hartbelag zu versehen und ohne Niveauversatz zur westlich angrenzenden, öffentlichen Zirkulationsfläche des Bahnhofs Stadelhofen auszubilden.
- ² Der im östlichen Teil des Grundstücks liegende Aussenbereich (im Situationsplan als Aussenbereich 2 gekennzeichnet) dient dem Aufenthalt sowie der Erschliessung der Geschosse 1 bis 4. Elemente der Umgebungsgestaltung wie z. B. Pflanztröge, Beleuchtungskandelaber, Absturzsicherungen etc. dürfen die Kote gem. Art. 9 Abs. 1 überschreiten.
- ³ Der Aussenbereich 2 ist unter Einbezug von standortgerechten Pflanzen zu gestalten. Für eine raumbildende Bepflanzung ist eine genügende Überdeckung mit vegetationsfähigem Material über den unterirdischen Bauteilen sicherzustellen.

⁵ vom 11. Dezember 1996, AS 741.500.

Abfallentsorgung	Art. 15 Für die Bewirtschaftung der im Gestaltungsplan anfallenden Abfälle sind die nötigen Flächen auszuscheiden und die erforderlichen Einrichtungen zu schaffen. Die dafür benötigten Flächen sind innerhalb des Gebäudes anzuordnen.
Lärmschutz	Art. 16 Das Gestaltungsplangebiet ist der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der Lärmschutz-Verordnung ⁶ zugeordnet.
Ökologischer Ausgleich	Art. 17 Bauten, Anlagen und Umschwung sind im Hinblick auf den ökologischen Ausgleich im Sinne von Art. 15 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz ⁷ zu optimieren.
Energie	Art. 18 Neubauten müssen mindestens den Energiewerten des Minergie-P-Standards ⁸ entsprechen oder die Anforderungen der Wärmedämmvorschriften Ausgabe 2009 der Baudirektion des Kantons Zürich an den winterlichen Wärmeschutz um mindestens 30 Prozent unterschreiten. Alternative Nachweise der energetischen Massnahmen sind zulässig, wenn mit einer fachgerechten Wärmehaushaltberechnung nachgewiesen wird, dass kein erhöhter Gesamtenergiebedarf (Wärme und Kälte) gegenüber dem Minergie-P-Standard auftritt.

E. Schlussbestimmungen

Inkrafttreten	Art. 19 Der Stadtrat setzt diesen Gestaltungsplan in Kraft nach rechtskräftiger Genehmigung durch die zuständige Direktion ⁹ .
---------------	---

⁶ vom 15. Dezember 1986, SR 814.41.

⁷ vom 16. Januar 1991, SR 451.1.

⁸ Bezugsquelle: Geschäftsstelle Minergie, Steinerstrasse 37, 3006 Bern. Einsehbar beim Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft AWEL, Abteilung Energie, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich.

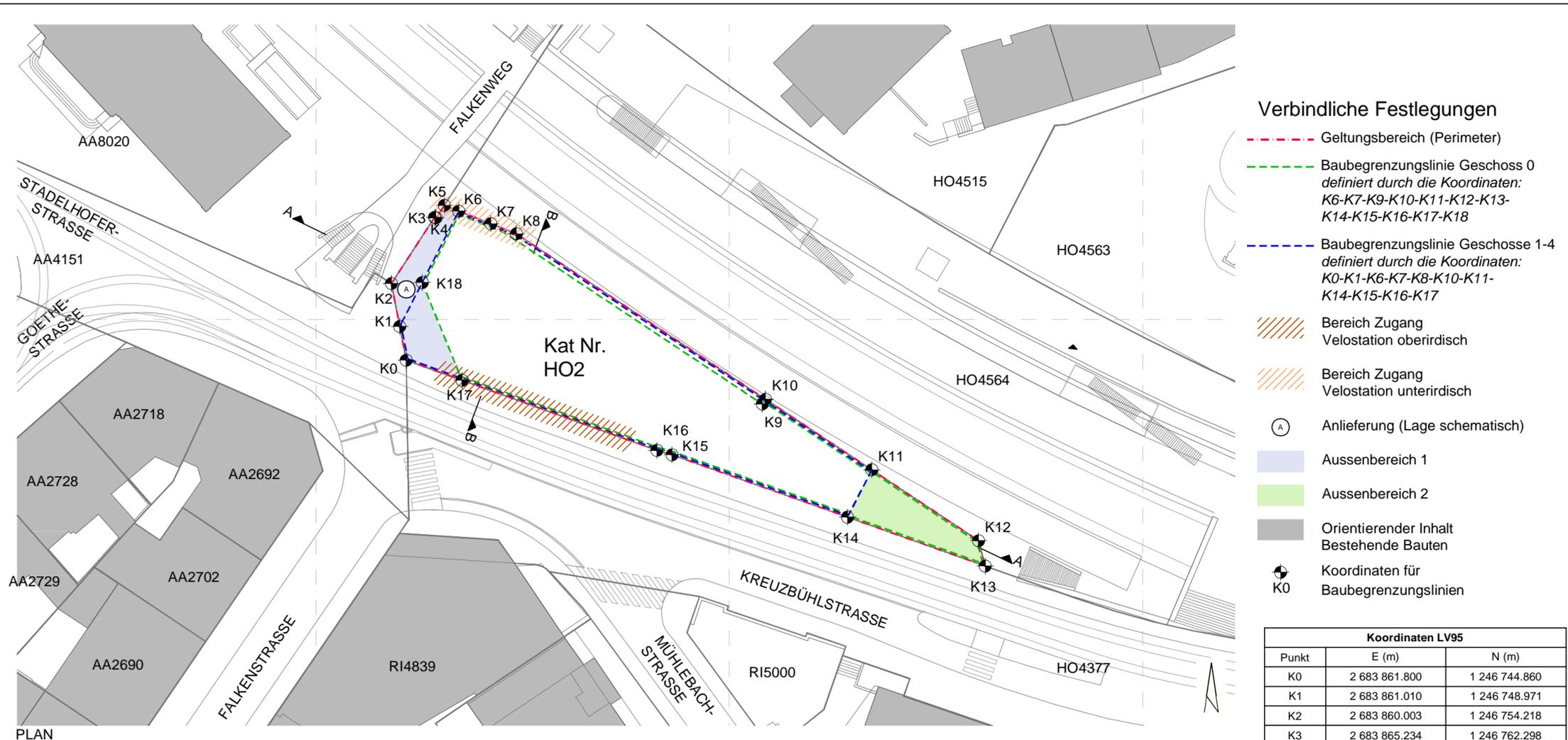
⁹ Genehmigt durch die Baudirektion des Kantons Zürich am ...; Inkraftsetzung auf den ... (STRB Nr. ...).

Privater Gestaltungsplan "Haus zum Falken"

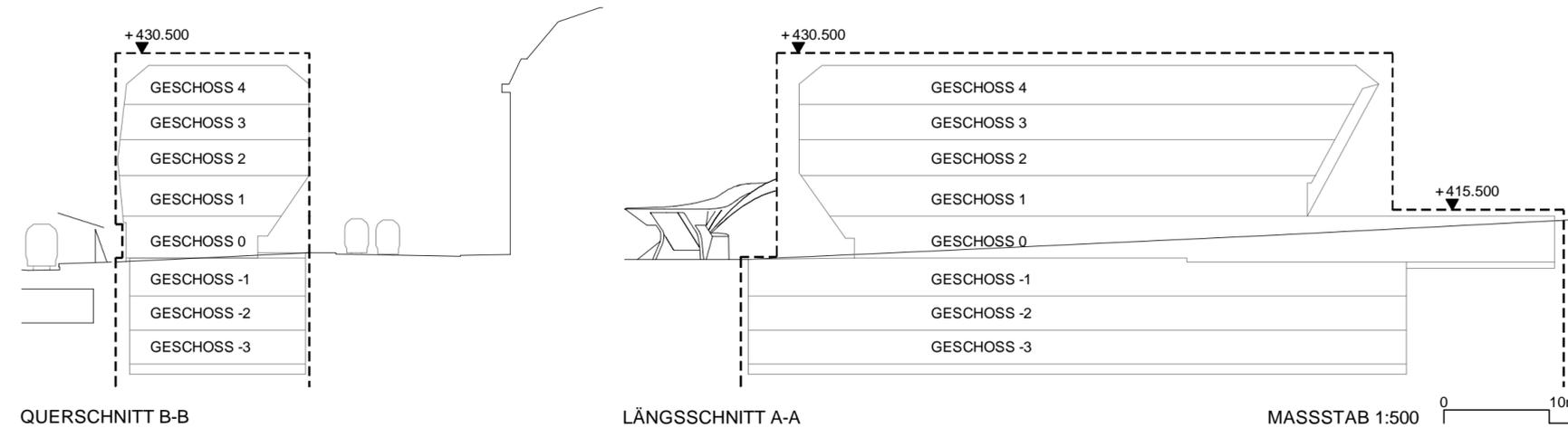
Zürich - Hottingen

Plan

17. März 2017



PLAN



Die Grundeigentümerin

AXA Leben AG
General Guisan-Strasse 40
8400 Winterthur

Zürich, den.....

Vom Gemeinderat zugestimmt mit GRB Nr. vom

Im Namen des Gemeinderats
Die Präsidentin / Der Präsident:

.....

Die Sekretärin / Der Sekretär:

.....

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. vom

Für die Baudirektion

.....

In Kraft gesetzt mit STRB Nr. vom auf den

Privater Gestaltungsplan „Haus zum Falken“

Zürich - Hottingen

Planungsbericht gemäss RPV Art. 47

Impressum

Bauherrschaft AXA Leben AG, vertreten durch AXA Investment Managers Schweiz AG
Bearbeitung ProjektBeweger GmbH, Gartenhofstrasse 15, 8004 Zürich:
Delia Landtwing, Felix Manz, Anais Carpentier
Beiträge von Calatrava Valls SA
Zitiervorschlag Planungsbericht gem. RPV Art. 47 zum Gestaltungsplan «Haus zum Falken»
Version 4.0
Datum 17.03.2017
Dateiname 170317_GP_Haus_zum_Falken_Planungsbericht

Versionenübersicht

Version	Datum	Kommentar / Mutation	Status
1.0	22.10.2015	z.H. AXA	Entwurf
1.1	03.12.2015	z.H. Ämtervorvernehmlassung	Entwurf
1.2	24.02.2016	z.H. AXA / Einarbeitung Ämter- Vorvernehmlassung	Entwurf
2.0	04.03.2016	Vorbereitung	Bericht, unveröffentlicht
3.0	25.08.2016	z.H. öffentliche Auflage, kantonale Vorprü- fung und Ämtervernehmlassung	Bericht
4.0	20.02.2017	z.H. AXA und AFS	Entwurf
4.1	17.03.2017	z.H. Zustimmung und Genehmigung	Bericht

Inhaltsverzeichnis

1	Planungsgegenstand, Zweck und Ziele	6
1.1	Planungsgegenstand	6
1.2	Zweck und Ziele	9
2	Ausgangslage.....	10
3	Rahmenbedingungen	13
3.1	Übergeordnete Rahmenbedingungen	13
3.1.1	Raumplanungsverordnung.....	13
3.1.2	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)	13
3.1.3	Kantonaler Richtplan.....	15
3.1.4	Regionaler Richtplan	15
3.1.5	Archäologischer Zonenplan und kantonale Denkmalschutzobjekte	17
3.1.6	SBB	18
3.2	Kommunale Rahmenbedingungen	18
3.2.1	Bau- und Zonenordnung	18
3.2.2	Grundbucheinträge	20
3.2.3	Kommunale Denkmalschutzobjekte	20
3.2.4	Forderungen Motion.....	20
3.2.5	Abstimmung zur Förderung des Veloverkehrs	21
3.2.6	Ausgleich planungsbedingter Vorteile	21
4	Zentrale Sachthemen	22
4.1	Siedlungsqualität	22
4.1.1	Städtebauliches und architektonisches Konzept	22
4.1.2	Baukollegium	25
4.2	Natur und Landschaft	25
4.3	Siedlung und Verkehr	25
4.3.1	Erschliessung motorisierter Verkehr	25
4.3.2	Erschliessung öffentlicher Verkehr	28
4.3.3	Erschliessung Fussverkehr	28
4.3.4	Veloverkehr und Velostation	29
4.4	Umwelt und Naturgefahren.....	33
4.4.1	Abklärung UVP-Pflicht.....	33
4.4.2	Lärm	33
4.4.3	Luft	34
4.4.4	Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)	36
4.4.5	Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall	37

4.4.6	Abfälle, Altlasten	38
4.4.7	Boden	38
4.4.8	Störfallvorsorge.....	39
4.4.9	Grundwasser	39
4.4.10	Regenwasser / Entwässerung	41
4.4.11	Energie	41
4.4.12	Flora und Fauna	41
4.4.13	Ökologischer Ausgleich	42
4.4.14	Lichtemissionen	42
4.4.15	Stadtklima	43
4.4.16	Nicht betroffene Umweltbereiche.....	43
5	Erläuterungen zu den Planungsinhalten	44
6	Interessensabwägung	50
7	Planungsablauf und Mitwirkung	51
7.1	Bisherige Schritte	51
7.2	Bevorstehende Schritte	51

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Literatur- und Quellenverzeichnis	53
Anhang 2	Beteiligte am Gestaltungsplan	54
Anhang 3	Velostation (Stand Richtprojekt).....	55
Anhang 4	Geschossfläche Geschosse 0 bis 4 (Stand Richtprojekt)	56
Anhang 5	Lärmgutachten	57

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Luftbild Zürich von 2015 (Quelle: Maps Stadt Zürich, Zugriff: Februar 2017)	6
Abbildung 2	Bestandesaufnahme (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.10.15).....	7
Abbildung 3	Modellfoto des Richtprojekts zum privaten Gestaltungsplan „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Stand Dezember 2015)	8
Abbildung 4	Bestandesgebäude – Haus zum Falken (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)	11
Abbildung 5	bestehende Situation (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)	11
Abbildung 6	Auszug amtliche Vermessung, rot = Gestaltungsplanperimeter (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff: 06.10.2015).....	12
Abbildung 7	Links: Auszug ISOS – Innenstadt (IS), Ausschnitt Süd Rechts: Auszug ISOS – Riesbach (RB), Ausschnitt Nordwest.....	14
Abbildung 8	Auszug aus dem kantonalen Richtplan, festgesetzt am 29.04.2014	15
Abbildung 9	Auszug der Richtplankarte Siedlung, Landschaft des regionalen Richtplans, Antrag des Stadtrates vom 29.10.2014	16
Abbildung 10	Auszug Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans, Antrag des Stadtrates vom 29.10.2014.....	16
Abbildung 11	Ausschnitt archäologischer Zonenplan und Denkmalschutzobjekte, rot = Gestaltungsplanperimeter (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 08.10.15)	17
Abbildung 12	Ausschnitt Zonenplan Stadt Zürich, rot = Gestaltungsplanperimeter (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff: 08.10. 2015)	19
Abbildung 13	Ausschnitt Kernzonenplan Hohe Promenade, Kreis 1 Stadt Zürich, rot = Gestaltungsplanperimeter (Quelle: Amt für Städtebau, 7.10.2014)	19
Abbildung 14	Rendering Haus zum Falken, Vogelperspektive (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)	23
Abbildung 15:	Rendering Haus zum Falken – Perron 1 (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)	24
Abbildung 16	Anlieferung.....	28
Abbildung 17	Fussgängerverbindungen.....	29
Abbildung 18	Veloverkehr und Zugang Velostation.....	30
Abbildung 19	Zugang Velostation ebenerdig – Situationsplan (Geschoss 0) Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015).....	30
Abbildung 20	Zugang Velostation unterirdisch – Situationsplan (Geschoss -2) Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015).....	31
Abbildung 21	Erschliessung Velostation – Querschnitt Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015)	31
Abbildung 22	Erschliessung Velostation – Längsschnitt Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015)	32
Abbildung 23	NO ₂ -Immissionen im Jahresmittel (2015).....	35

Abbildung 24	Lage der Mobilfunkanlagen; Dreiecke: UMTS, Kreise: GSM (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff: 15.10.2015).....	37
Abbildung 25	Ausschnitt Prüfperimeter für Bodenverschiebungen, rot = Gestaltungsplangebiet (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 13.10.15)	38
Abbildung 26	Auszug aus dem Chemie-Risikokataster Kt. Zürich (blau: Durchgangsstrasse)	39
Abbildung 27	Ausschnitt Grundwasserkarte Mittelwasserstand, rote Fläche = Gestaltungsplangebiet (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 13.10.15)	40
Abbildung 28	Querschnitt des Richtprojektes „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Dez. 2015)	45
Abbildung 29	Überlagerung Dachaufsicht Richtprojekt und Situationsplan zum privaten Gestaltungsplan „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, 28.02.2017)	46
Abbildung 30	Grundriss Geschoss 0 mit Aussenbereich 1 im westlichen Teil des Grundstücks gemäss Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Dezember 2015).....	48
Abbildung 31	Grundriss Geschoss 1 mit dem Aussenbereich 2 im östlichen Teil des Grundstücks gemäss Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Dezember 2015).....	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Richtwerte für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2014)	25
Tabelle 2	Nutzungsangaben für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs	26
Tabelle 3	Grenzbedarf für die Ermittlung der Stellplätze nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2014).....	26
Tabelle 4	Massgeblicher Bedarf des Grenzbedarfs in % nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2014).....	26
Tabelle 5	Minimal erforderliche Anzahl Stellplätze.....	26
Tabelle 6	Maximal zulässige Anzahl Stellplätze.....	26
Tabelle 7	Velopflichtplätze für die Neuüberbauung	32
Tabelle 8	Schwellenwerte gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)	33
Tabelle 9	Immissionen Strassenverkehrslärm.....	33
Tabelle 10	Immissionen Eisenbahnlärm (inkl. Tram)	34
Tabelle 11	Zulässige Nutzungen	34

1 Planungsgegenstand, Zweck und Ziele

1.1 Planungsgegenstand

Entwicklung

Das Haus zum Falken aus dem Jahr 1819 lag einst vor den barocken Befestigungsanlagen im Gebiet der Stadelhofer Mühle. Nach Abbruch der Schanzen in den 1830er-Jahren, kamen vielzählige Umbaumassnahmen und Umnutzungen hinzu. Das heutige Erscheinungsbild des Gebäudes hat durch die umfassenden baulichen Veränderungen, insbesondere des Haupthauses, an Zeitzeugenwert verloren und erweckt dadurch vielmehr den Eindruck eines architektonischen Patchworks.



Abbildung 1 Luftbild Zürich von 2015 (Quelle: Maps Stadt Zürich, Zugriff: Februar 2017)

Zwischen SBB- und Tramgleisen müssen sich heute Velofahrer und Fussgänger den knappen Raum teilen, der sich zwischen dem Haus zum Falken, der Fussgängerbrücke Falkensteg und dem gegenüberliegenden Restaurant (Weisses Kreuz) befindet. Mit der künftigen Entwicklung im öffentlichen Verkehr und der damit verbundenen Zunahme des Pendlerverkehrs, besteht dringender Handlungsbedarf für eine verbesserte Zugänglichkeit im Umfeld des Bahnhof Stadelhofens.

Vorhaben

Die AXA Leben AG beabsichtigt daher, ihr Grundstück Kat. Nr. HO2 an der Kreuzbühlstrasse 1 – 3 (Haus „Zum Falken“) beim Bahnhof Stadelhofen mit einem der Umgebung des Bahnhofs Stadelhofen angepassten Gebäude mit der Kernzone entsprechende Nutzungen in den Obergeschossen, publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sowie einer mehrgeschossigen, unterirdischen Velostation zu überbauen.

Der heutige Gebäudebestand, ein Wohngebäude sowie ein Anbau, werden vollständig rückgebaut.



Abbildung 2 Bestandesaufnahme (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 06.10.15)

Planungsprozess

Eine Machbarkeitsstudie wurde durch das renommierte Architekturbüro Calatrava Valls SA (Zürich) verfasst, zu dessen Werken auch der unmittelbar benachbarte Bahnhof Stadelhofen zählt. Die Studie wurde Ende 2012 bei der Stadt Zürich vorgestellt.

Die AXA hat das Architekturbüro Calatrava Valls SA (Zürich) beauftragt, auf Basis der vorliegenden Studie ein Vorprojekt ausarbeiten zu lassen. Dieses stellt die Grundlage für das Richtprojekt des privaten Gestaltungsplans dar.



Abbildung 3 Modellfoto des Richtprojekts zum privaten Gestaltungsplan „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Stand Dezember 2015)

Planungsrechtliche
Voraussetzungen

Das Areal liegt gemäss Zonenplan in der Kernzone „Hohe Promenade“.

Weil das Projekt die bestehende Profillinie gemäss Kernzonenplan „Hohe Promenade“ überschreitet, ist ein privater Gestaltungsplan erforderlich. Angesichts des grossen öffentlichen Interesses an einer öffentlichen Velostation ist die situative Abweichung von der Grundordnung gerechtfertigt.

Bestandteile des
Gestaltungsplans

Der Gestaltungsplan umfasst folgende Bestandteile:

a) verbindliche Bestandteile

- Situationsplan im Massstab 1:500
- Vorschriften

b) erläuternde Bestandteile:

- Planungsbericht nach RPV Art. 47
- Richtprojekt (Stand Dezember 2015)
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen.

1.2 Zweck und Ziele

Zweck

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan soll ein Planungsinstrument geschaffen werden, welches die notwendigen Rahmenbedingungen schafft, um eine städtebauliche wertvolle und überzeugende Bebauung mit einer integrierten öffentlichen Velostation zu gewährleisten.

Ziele

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Eine städtebaulich und architektonisch wertvolle Bebauung als Ergänzung zum Bahnhof Stadelhofen
- Die Sicherung der im regionalen Richtplan festgesetzten Velostation mit mindestens 1'000 Abstellplätzen. Diese wird direkt an die unterirdische Verkaufsebene des Bahnhofs Stadelhofen angebunden und umfasst eine Fläche von etwa 1'625 m² auf den Geschossen 0 bis -3.
- Die Verbesserung der Zugänglichkeit und Aufwertung der Platzsituation am Bahnhof Stadelhofen
- Die Schaffung von Flächen für Handels- und Dienstleistungsbetriebe, publikumsorientierten Nutzungen wie Gastronomie und Verkauf oder andere der Kernzone entsprechende Nutzungen

2 Ausgangslage

Umgebung	Der Bahnhof Stadelhofen ist ein wichtiger öffentlicher Verkehrsknoten in der Stadt Zürich. Die heutige Zugangssituation des Bahnhofs ist durch die stetig wachsende Anzahl Reisender in den letzten Jahren immer enger geworden und bietet vor allem in dem Bereich, der direkt an das beplante Grundstück grenzt, nur sehr wenig Durchgangsbreite.
Planungsgebiet	Der vorliegende Gestaltungsplan betrifft die Parzelle Kat.-Nr. HO2. Es liegt im Quartier Zürich-Hottingen direkt neben dem Bahnhof Stadelhofen am Beginn der Kreuzbühlstrasse, wo gegenüber die Mühlebach- und die Falkenstrasse einmünden. Das Gebiet ist durch eine baulich durchmischte fünfgeschossige Blockrandbebauung geprägt. Das Grundstück selbst befindet sich an der Schnittstelle von Bahninfrastruktur mit Sichtbezügen zur Hohen Promenade und dem Stadelhoferplatz.
Bestandesgebäude	Der heutige Gebäudebestand mit zeittypischen Mansarden-Walmdach besteht aus einem Wohngebäude aus dem Jahr 1819, welches das Café Mandarin beherbergt, sowie einem ostseitigen Anbau aus dem Jahr 1884. Das Gebäude hat im Laufe der Zeit mehrere Umnutzungen und Umbauten erfahren, die nicht nur das ursprüngliche Erscheinungsbild veränderten, sondern auch im Gebäudeinneren nur noch Primärstrukturen des ursprünglichen Baus bestehen liessen.
Städtebauliche Herausforderung	Zwischen dem Fussgängersteg und dem alten Bahnhofgebäude verbaut heute ein Imbissstand einen Teil des Zugangs zum Perron 1. Auf der anderen Seite des Fussgängerstegs reicht das bestehende Haus zum Falken bis an die Grundstücksgrenze. Durch die Veränderungen der angrenzenden Umgebung, sind äussert unattraktive Restflächen entstanden. Hinzu kommt, dass wichtige öffentliche Räume und Plätze als reine Abstellflächen für Velos verstellt werden. Insbesondere der Stadelhoferplatz kann dadurch sein Potential als wichtiger Platz des öffentlichen Lebens mit seinem sozialen, kulturellen und kommerziellen Austausch nur bedingt erfüllen.
Herausforderung Veloparkierung Stadelhofen	Im Hinblick auf die Entwicklung hin zu einer 2000 Watt Gesellschaft, wird die Anzahl der Velos deutlich zunehmen. Die Studie des Tiefbauamts aus dem Jahr 2009 kommt zu dem Schluss, dass auf dem zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum keine zukunftstaugliche Lösung zu finden ist. Einzig das Grundstück an der Kreuzbühlstrasse 1-3 bietet gemäss der «Standortüberlegung zur Umsetzung der Motion Velostation Stadelhofen» die Möglichkeit einer grösseren Abstellanlage.



Abbildung 4 Bestandesgebäude – Haus zum Falken (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)



Abbildung 5 bestehende Situation (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)

Eigentumsverhältnisse

Die Fläche des Gestaltungsplanperimeters umfasst 911 m². Das Grundstück ist im Eigentum der AXA Leben AG. Das Immobilienportfolio der AXA Leben AG dient der Anlage der ihr anvertrauten Vorsorgegelder.

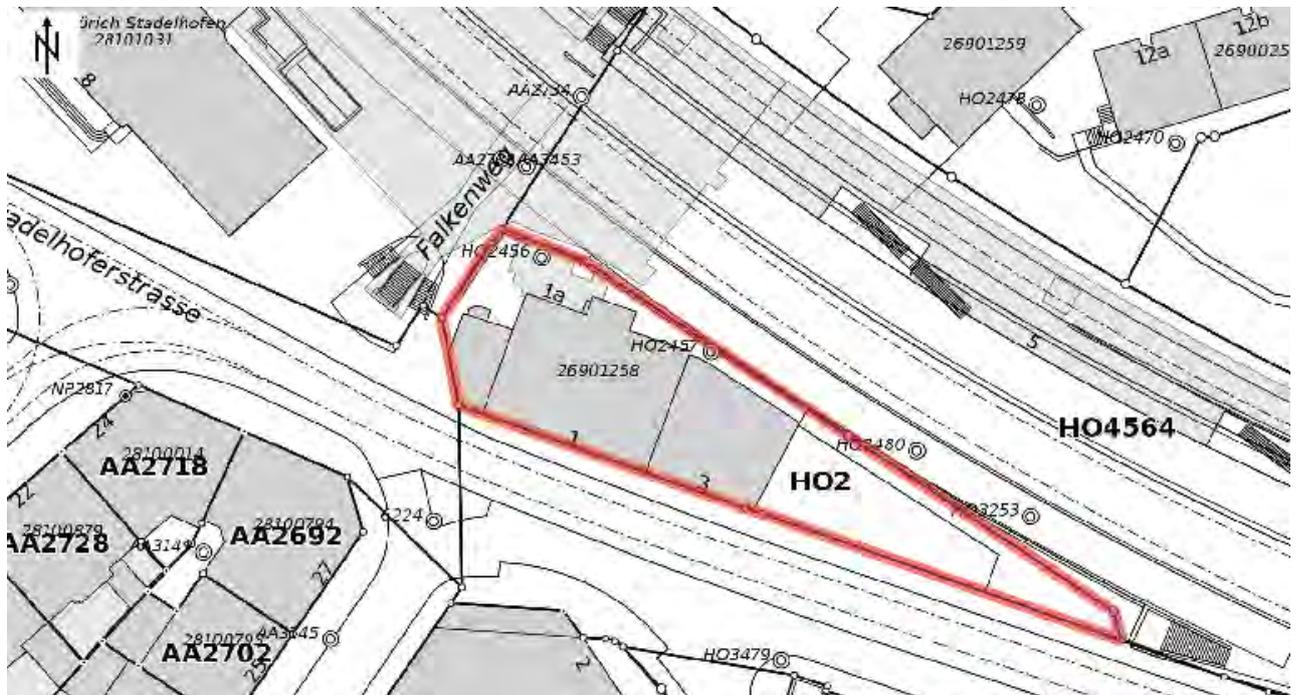


Abbildung 6

Auszug amtliche Vermessung, rot = Gestaltungsplanperimeter (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff: 06.10.2015)

3 Rahmenbedingungen

3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen

3.1.1 Raumplanungsverordnung

Raumplanungsverordnung
(RPV)

Gestaltungspläne sind Instrumente der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung des Bundes (RPV) hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die Planung zu erstatten. Es ist auszuführen, wie der Gestaltungsplan die raumplanerischen Ziele und Grundsätze, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen, sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechtes (insbesondere Umweltschutzgesetzgebung) Rechnung trägt.

3.1.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Ausgangslage

Gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR. 451) erstellt der Bundesrat nach Anhörung der Kantone Inventare von Objekten von nationaler Bedeutung. Dazu gehört auch das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS). Für die nationale Bedeutung des Ortsbilds sind topografische, räumliche und architekturhistorische Qualitäten ausschlaggebend. Das ISOS beurteilt die Ortsbilder in ihrer Gesamtheit bzw. es berücksichtigt sowohl den Eigenwert der Ortsbildteile als auch die Qualität ihres Zusammenhangs. Durch die Aufnahme eines Ortsbilds ins ISOS wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerete Erhaltung verdient (Art. 6 NHG).

Das seit 1. Oktober 2016 festgesetzte ISOS für die Stadt Zürich geht vom heutigen Baubestand aus und sieht entsprechend der ISOS-Methodik vor, dass nahezu das ganze Stadtgebiet vom Inventar erfasst wird. Das Inventar gliedert den Ort bzw. die Stadt in «Gebiete», «Baugruppen», «Umgebungszonen» und «Umgebungsrichtungen» und bezeichnet innerhalb und ausserhalb dieser Festlegungen zusätzlich Einzelelemente. Die einzelnen Festlegungen werden sodann mit Erhaltungszielen versehen.

Das ISOS ist vorab bei der Erfüllung von Bundesaufgaben zu beachten. Im Zusammenhang mit der Erfüllung von Bundesaufgaben hat das ISOS unmittelbare Wirkung. Das bedeutet, dass von der ungeschmälereten Erhaltung des Ortsbildes nur abgewichen werden darf, wenn gleich oder höherwertige Interessen von nationaler Bedeutung entgegenstehen oder wenn es sich bloss um einen geringfügigen Eingriff handelt (Art. 6 NHG).

In der jüngeren Rechtsprechung wurde das ISOS zusätzlich in seiner Wirkung den Sachplänen und Konzepten des Bundes gleichgestellt und muss deshalb mittelbar auch in der Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigt werden, obschon diese Tätigkeiten den kantonalen bzw. kommunalen Aufgaben zuzuordnen sind (Art. 4a VISOS). «Berücksichtigen» heisst, die Interessen an der Erhaltung und Schonung der im ISOS bezeichneten Objekte in die Planung einzubeziehen und gegen andere mit der Planungstätigkeit verfolgte Interessen abzuwägen. Bei der

Erfüllung von kantonalen oder kommunalen Aufgaben rechtfertigen dabei nicht nur höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung einen Eingriff in die Schutzobjekte, sondern es genügen auch erhebliche Interessen von kantonaler oder kommunaler Bedeutung (z.B. Verdichtungsinteressen, nachhaltige Stadtentwicklung, preisgünstiger oder gemeinnütziger Wohnungsbau, Verkehrs- und Versorgungsinteressen).

Vorgaben für Gestaltungsplan-
gebiet

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich im Bereich Erhaltungsziel C «Erhalt des Charakters». Für die bestehenden Gebäude im Gestaltungsplanperimeter oder dessen bauliche Struktur gibt es keine spezifische Festlegung. Lediglich der Bahnhof Stadelhofen (altes Bahnhofsgebäude sowie Bahnhof-Erweiterung von Santiago Calatrava) ist mit einem Hinweis gekennzeichnet, womit gerechtfertigt ist, auch diesen in die Betrachtung einer Neuüberbauung des Grundstücks mit einzubeziehen. Der vorliegende Gestaltungsplan ist demnach mit dem ISOS kompatibel, insbesondere auch weil das geplante Bauvorhaben architektonisch vorzüglich mit der bestehenden Erweiterung des Bahnhof Stadelhofens harmonisiert.

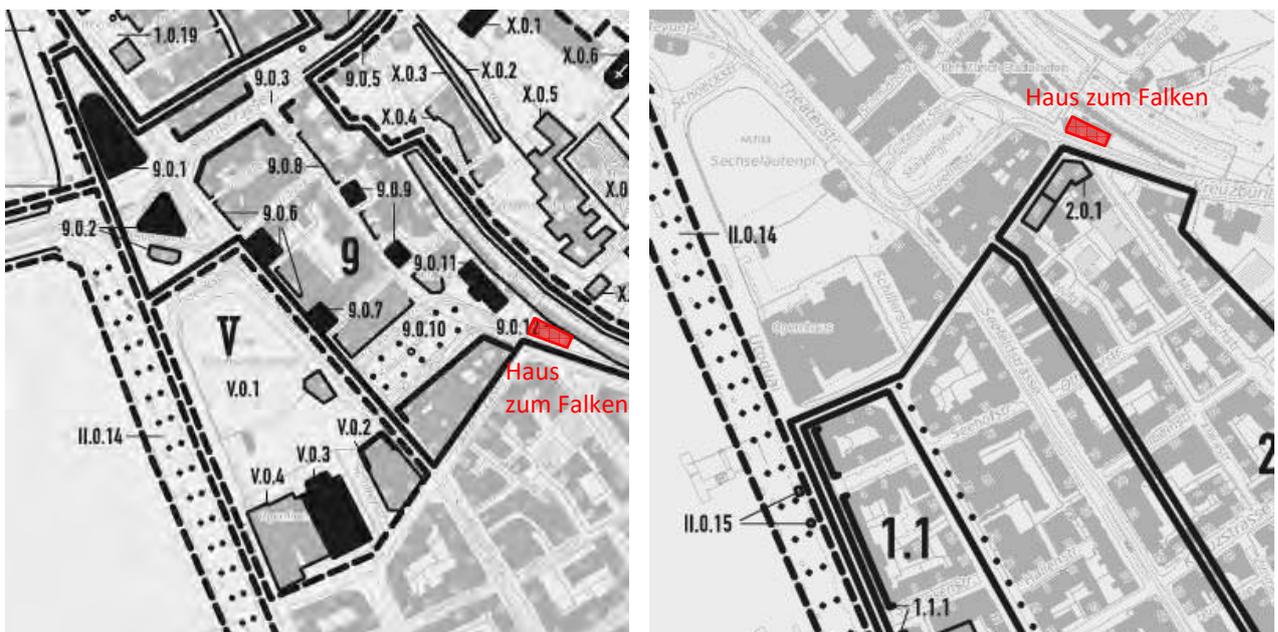


Abbildung 7

Links: Auszug ISOS – Innenstadt (IS), Ausschnitt Süd
Rechts: Auszug ISOS – Riesbach (RB), Ausschnitt Nordwest

3.1.3 Kantonaler Richtplan

Kantonaler Richtplan

Gemäss geltendem kantonalen Richtplan liegt das Gestaltungsplangebiet im Siedlungsgebiet und ist Bestandteil des Zentrumsgebiets sowie des schutzwürdigen Ortsbildes.

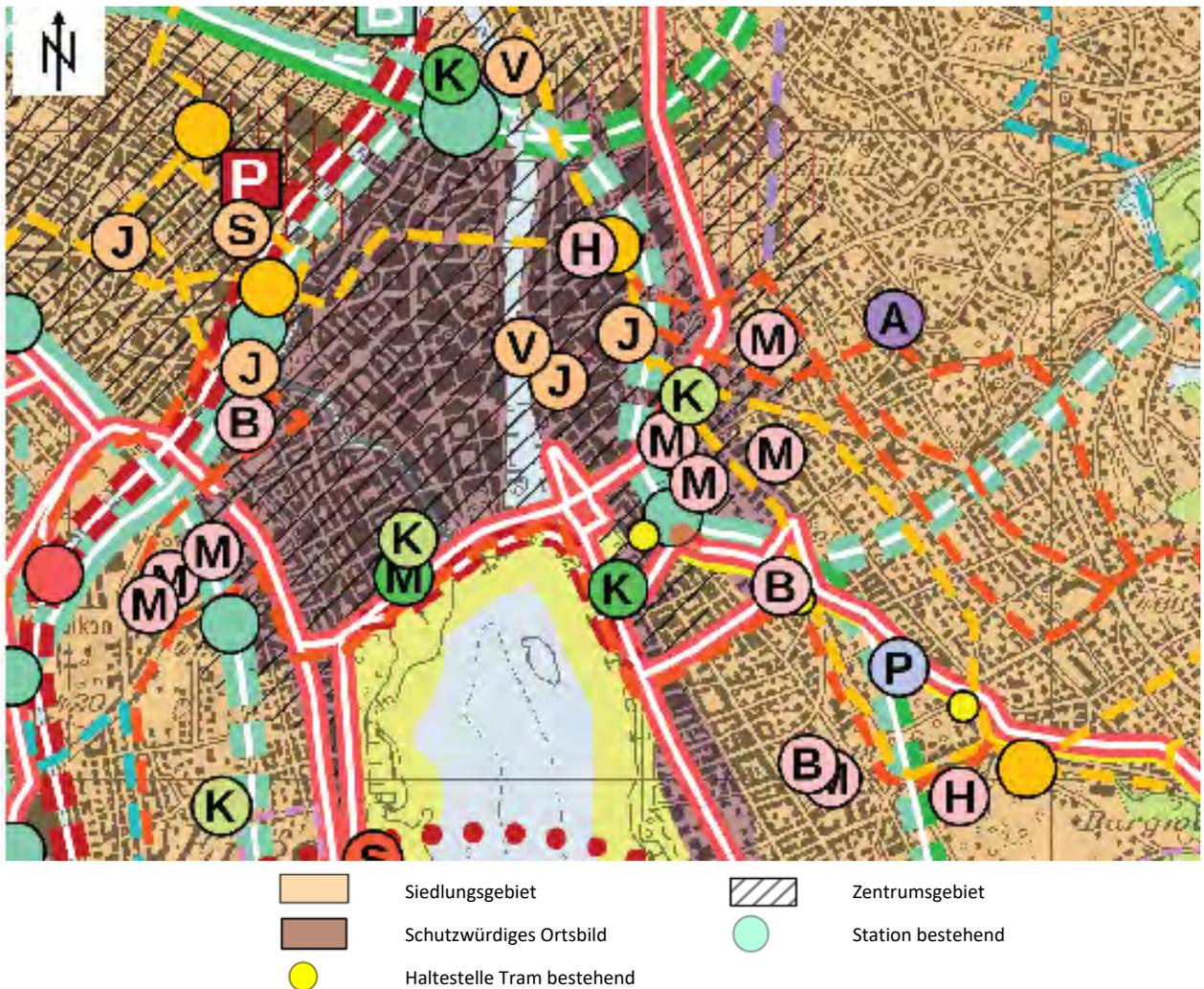
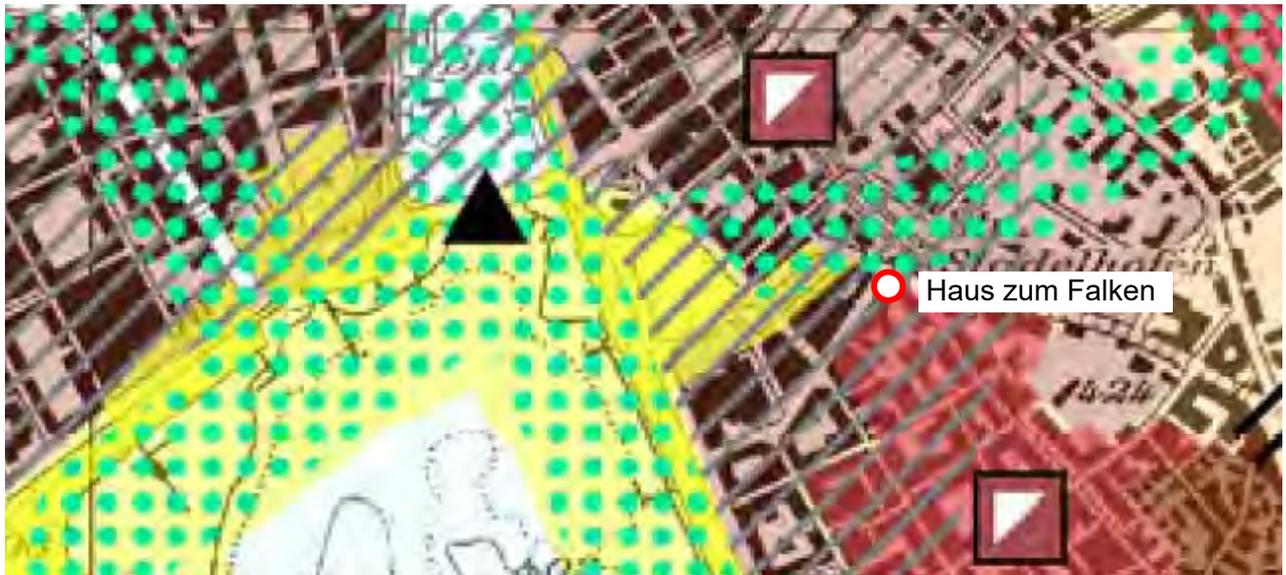


Abbildung 8 Auszug aus dem kantonalen Richtplan, festgesetzt am 29.04.2014

3.1.4 Regionaler Richtplan

Regionaler Richtplan

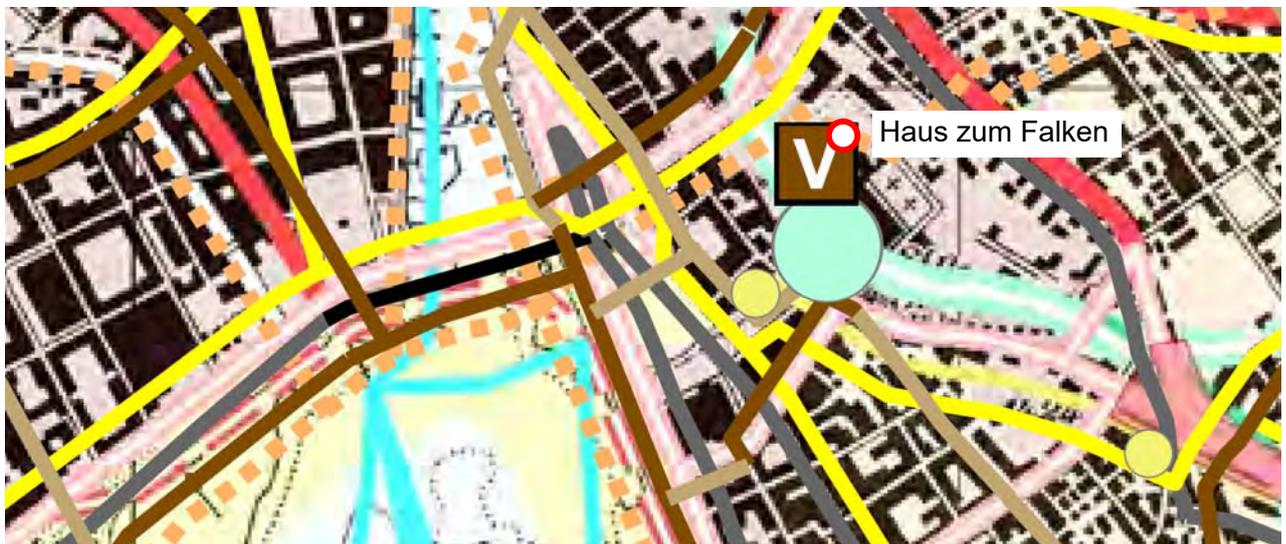
Im regionalen Richtplan (überarbeitete Fassung, noch nicht festgesetzt) ist ergänzend zum kantonalen Richtplan festgehalten, dass das Gestaltungsplangebiet im Bereich des Vernetzungskorridors von der Hohen Promenade Richtung See liegt und beim Bahnhof Stadelhofen eine Veloparkierungsanlage vorgesehen ist.



- | | | | |
|---|-----------------|---|--|
|  | Siedlungsgebiet |  | Schutzwürdiges Ortsbild |
|  | Zentrumsgebiet |  | Gebiet zur Erhaltung der Siedlungsstruktur |
|  | Erholungsgebiet |  | Vernetzungskorridor |
|  | Aussichtspunkt |  | Hochwasserrückhaltebecken |

Abbildung 9

Auszug der Richtplankarte Siedlung, Landschaft des regionalen Richtplans, Antrag des Stadtrates vom 29.10.2014



- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Veloparkierungsanlage geplant |  | Station bestehend |
|  | Radweg bestehend |  | Bahnlinie doppel- oder mehrspurig |
|  | Radweg geplant |  | Haltestelle Tram bestehend |
|  | Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag |  | Tramlinie bestehend |
|  | Hauptverkehrsstrasse |  | Busstrasse |
|  | Tunnel Hauptverkehrsstrasse geplant |  | Verbindungsstrasse |
|  | Schiffahrtslinie | | |

Abbildung 10

Auszug Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans, Antrag des Stadtrates vom 29.10.2014

Im Gestaltungsplan ist festgehalten, dass eine Velostation in die Überbauung integriert wird. Der Freiraum im östlichen Bereich des Grundstücks schafft einen landschaftlichen Bezug zu den wertvollen Grünflächen der Hohen Promenade rund um die bestehenden Villen.

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird den Festlegungen im kantonalen sowie regionalen Richtplan entsprochen.

3.1.5 Archäologischer Zonenplan und kantonale Denkmalschutzobjekte

Archäologischer Zonenplan

Ein Teil des Gestaltungsplanperimeters befindet sich gemäss archäologischem Zonenplan des Kantons Zürich in der archäologischen Zone Nr. 1.0. Die archäologischen Zonenpläne stellen einen Verdachtsflächen-Kataster dar. Bauliche Bodeneingriffe innerhalb der Verdachtsflächen sind der Kantonsarchäologie vorgängig zu melden. Der geplante Neubau ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens der Kantonsarchäologie zur Stellungnahme vorzulegen.

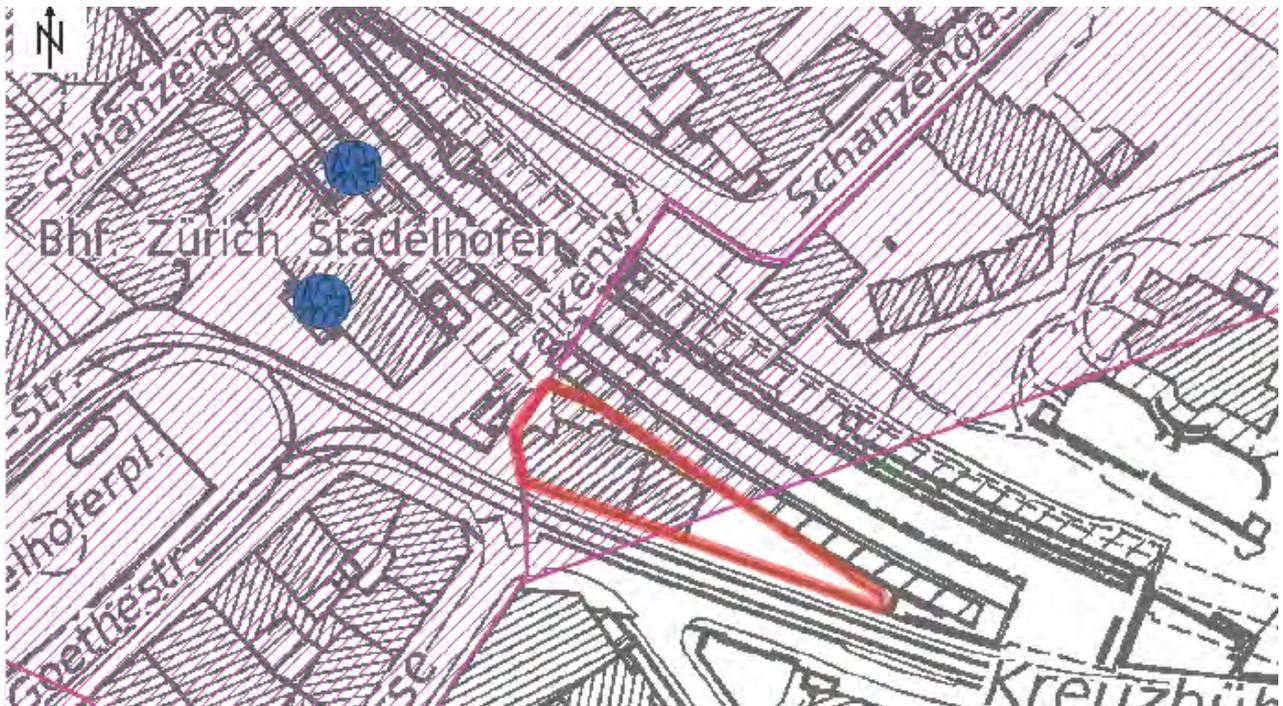


Abbildung 11 Ausschnitt archäologischer Zonenplan und Denkmalschutzobjekte, rot = Gestaltungsplanperimeter (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 08.10.15)

Kantonale Denkmalschutzobjekte

Das Bahnhofsgebäude sowie die Erweiterung des Bahnhofes von Santiago Calatrava sind im kantonalen Inventar schützenswerter Gebäude eingetragen (vgl. Abbildung 11).

Mit der kantonalen Denkmalpflege (Lukas Knörr) haben Kontakte stattgefunden. Die geplante Entwicklung des Gestaltungsplanperimeters als Erweiterung des Gesamtkonzepts des Bahnhofes Stadelhofen wird begrüsst. Die offizielle Stellungnahme der kantonalen Denkmalpflege folgt im Rahmen der kantonalen Vorprüfung.

3.1.6 SBB

Stellungnahme SBB

Die SBB AG hat im Rahmen der Voranfrage der AXA Leben AG (als Grundeigentümerin des Grundstücks Kat Nr. H02) im Sinne der Vernehmlassung gemäss Art. 18m EBG vom 12. Februar 2016 das Projekt geprüft und steht dem Bauvorhaben positiv gegenüber. Die SBB ist bereit, Hand zu bieten, um eine Entwicklung auf dem Areal zu unterstützen.

Für die SBB ist zentral, dass der Bahnbetrieb und die Publikumsströme am Bahnhof Stadelhofen durch das Vorhaben „Haus zum Falken“ weder während der Bau- noch der Betriebsphase beeinträchtigt werden. Entsprechend ist das Projekt so zu planen, dass keine Gleissperrungen nötig sind. Das Perron Gleis 1 steht nicht zur Verfügung und muss in der heutigen Länge und Breite jederzeit uneingeschränkt betriebsbereit sein. Diese zwingenden Anforderungen der SBB können vom Projekt allesamt erfüllt werden.

Weiter verlangt die SBB, dass das Projekt auf das Bahnhofs-Erweiterungsprojekt (4. Gleis und zweiter Riesbachtunnel) abgestimmt ist. Diese Forderung kann durch das Bauvorhaben ebenfalls erfüllt werden.

Baugrubenumschliessung

SBB AG hat in ihrer ausführlichen Stellungnahme zudem diverse technische Auflagen formuliert. Von besonderer Bedeutung für einen sicheren Bahnbetrieb ist die Baugrube. Gemäss SBB AG ist - wie im Projekt vorgesehen - ein in Planung und Ausführung verformungsarmer Baugrubenabschluss zu wählen, der die besonderen Anforderungen des bestehenden Ladengeschosses, der Passerelle Falkensteg, der Gleise und der Perronanlagen des Bahnhofs Stadelhofen in jeder Bauphase berücksichtigt.

In der nordwestlichen Ecke schliesst die Baugrube direkt an das bestehende Untergeschoss des Bahnhofs Stadelhofen an. Eine Spriessung der neuen Baugrube auf das Untergeschoss ist grundsätzlich denkbar. Die neue Baugrube ist tiefer ausgebildet als das bestehende Untergeschoss gegründet ist. Eine Unterfangung des bestehenden Untergeschosses ist grundsätzlich denkbar. Die Prüfung des Ausführungsprojektes der Baugrubenumschliessung hat durch einen unabhängigen Prüfingenieur zu erfolgen.

3.2 Kommunale Rahmenbedingungen

3.2.1 Bau- und Zonenordnung

Bau- und Zonenordnung (BZO)

Gemäss geltender Bau- und Zonenordnung (BZO) liegt das Gestaltungsplangebiet in der Kernzone „Hohe Promenade“.

Gestaltungsplanpflicht Für den Gestaltungsplanperimeter besteht keine Gestaltungsplanpflicht gemäss Art. 4 der BZO.

Teilrevision BZO 2013/2014 Die vom 24. Oktober bis 24. Dezember 2013 öffentlich aufgelegte und am 29. Oktober 2014 vom Stadtrat beschlossene Teilrevision der Bau- und Zonenordnung sieht für das Gestaltungsplangebiet keine massgeblichen oder hemmenden Änderungen vor.

Die Debatte im Gemeinderat zur überarbeiteten Revisionsvorlage fand am 22. und 29. Juni 2016 statt. Die dabei vom Gemeinderat vorgenommenen Änderungen an der BZO-Revisionsvorlage werden bei der Beurteilung der Baugesuche berücksichtigt. Die Genehmigung der BZO-Revisionsvorlage durch die kantonale Baudirektion erfolgt voraussichtlich bis Frühjahr/Sommer 2017.

3.2.2 Grundbucheinträge

Grundbucheinträge Die Grundbucheinträge stehen nicht im Widerspruch zum Gestaltungsplan.

3.2.3 Kommunale Denkmalschutzobjekte

Kommunale Denkmalschutzobjekte Die Gebäude Kreuzbühlstrasse 1, 1a und 3 sind im Inventar der schützenswerten Bauten von kommunaler Bedeutung eingetragen. Nach einem Abwägungsprozess durch den Stadtrat Zürich im Mai 2014 werden diese aus dem Inventar der schützenswerten Bauten entlassen, sobald aufgrund einer rechtskräftigen Baubewilligung für ein Vorhaben mit einer Velostation die Baubehörde die Baufrei-gabe erteilt hat. Dieser Entscheid ist rechtskräftig.

3.2.4 Forderungen Motion

Motion Realisierung Velostation beim Bahnhof Stadelhofen Mit der Motion GR Nr. 2006/393 vom 20. September 2006 forderten die Gemeinderäte Daniel Leupi (Grüne) und Dr. André Odermatt (SP) den Stadtrat auf, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die zur Realisierung einer Velostation beim Bahnhof Stadelhofen führt. Die Station soll diebstahlsichere Abstellplätze, sichere und direkte Zufahrten, sehr gute Zugänglichkeit von / zu den Geleisen und möglichst unter Einbezug von velobezogenen Dienstleistungen (Reparaturen, Verkauf von Zubehör, Velovermietung, Veloverleih etc.) aufweisen. Zusammen mit den weiteren, dezentral angeordneten Abstellflächen ist eine Anzahl von rund 1'000 Veloabstellplätzen anzustreben. Denkbar ist eine Aufteilung in kostenpflichtige (nahe bei den Gleisen) und kostenfreie (weiter entfernte) Abstellplätze.

Begründet wurde die Motion u.a. mit dem in den letzten Jahren stark zugenommenen Veloverkehr in der Stadt Zürich und den daher überlasteten Veloabstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr. Eine Velostation verbessert einerseits die Situation für die Velofahrenden und erlaubt andererseits eine Verbesserung der städtebaulichen Situation am Stadelhoferplatz. Im regionalen Richtplan ist die Schaffung einer Veloabstellanlage am Bahnhof Stadelhofen eingetragen.

Der Motionstext wurde im Februar 2009 dahingehend geändert, dass die Benützung der Abstellplätze in der Velostation kostenpflichtig ist.

Für den Stadtrat ist der Bedarf nach zusätzlichen Veloabstellplätzen am Bahnhof Stadelhofen unbestritten.

Eine Überprüfung der heutigen Situation um den Bahnhof Stadelhofen hat ergeben, dass der einzige Standort mit dem notwendigen Potenzial für eine Velostation das private Grundstück an der Kreuzbühlstrasse 1 – 3 ist. Die Grundeigentümerschaft hat eine Machbarkeitsstudie ausarbeiten lassen und gestützt darauf der Stadt die Bereitschaft signalisiert, eine Velostation in ihren Planungen für eine Neubebauung zu berücksichtigen.

Die Behandlungsfrist des Stadtrates wurde vom Gemeinderat mehrmals verlängert. Mit Beschluss des Gemeinderates vom 21.01.2015 wurde die Motion abgeschrieben, weil zum einen die Motion nicht verlängert werden konnte und mit dem Neubau an der Kreuzbühlstrasse 1-3 ein Projekt in Planung ist, welches den Forderungen der Motion entspricht.

3.2.5 Abstimmung zur Förderung des Veloverkehrs

Abstimmung zur Förderung
des Veloverkehrs

Am 14. Juni 2015 hat sich die Stadtzürcher Stimmbevölkerung für die weitere Förderung des Veloverkehrs auf städtischem Grund ausgesprochen. Sie gab in der Stichfrage dem stadträtlichen Gegenvorschlag den Vorzug vor der sogenannten Veloinitiative.

Die Stadtzürcher Stimmbevölkerung hat den Gegenvorschlag zur Veloinitiative angenommen. Der im Gegenvorschlag enthaltene Rahmenkredit sieht den Bau von Veloabstellplätzen und -stationen explizit vor. Die Zürcherinnen und Zürcher haben damit die Verbesserung der Veloinfrastruktur demokratisch legitimiert.

3.2.6 Ausgleich planungsbedingter Vorteile

Ausgleich planungsbedingter
Vorteile

Mit der Stadt wurde eine Vereinbarung zum Ausgleich planungsbedingter Vorteile getroffen (gem. Art. 5 Abs. 1 RPG). Die Vereinbarung namens «Ausgleich planungsbedingter Vorteile in Form eines Beitrages an eine öffentliche Infrastrukturmassnahme (Velostation Stadelhofen)» wurde am 07.09.2016 von der AXA unterzeichnet und am 21.09.2016 vom Stadtrat genehmigt.

4 Zentrale Sachthemen

4.1 Siedlungsqualität

4.1.1 Städtebauliches und architektonisches Konzept

Städtebauliches Konzept

Mit den diversen Anbauten am Bestand und dem Ausbau des Bahnhofs in den 1980er Jahren entstand eine beengte Situation. Heute müssen sich Tram, Velofahrer und Fussgänger den knappen Freiraum teilen, der sich zwischen Café Mandarin, der Fussgängerbrücke Falkensteg und dem gegenüberliegenden Restaurant (Weisses Kreuz) erstreckt. (vgl. Kap. 2).

Die Konzeption des Büros Calatrava beruht deshalb im Wesentlichen auf den folgenden Hauptpunkten:

- Eine Verbesserung der Nutzung und Qualität des öffentlichen Raumes durch einen Neubau, der gegenüber der heutigen Profillinie deutlich zurücktritt und einen grosszügigeren und angemessenen Freiraum sowohl zum Gebäude selbst als auch zum bestehenden Bahnhof kreiert. Die heutige Engstelle wird wesentlich entschärft und der Öffentlichkeit nutzbar gemacht. Der verbesserte Zugang zu den Gleisen trägt den heutigen und zukünftigen Pendlerströmen Rechnung.
- Das Ziel ist, eine integrale und zentrale Lösung für das Unterbringen der Velos zu erreichen, wie dies durch die Motion 2006/393 Leupi / Odermatt gefordert wird. Aus diesem Grund integriert der Konzeptentwurf eine mehrgeschossige unterirdische Velostation, die auf verschiedene Arten bewirtschaftet werden kann. Diese ist sowohl auf dem Geschoss 0, als auch auf dem Niveau der unterirdischen Bahnhofspassage an den Bahnhof Stadelhofen angeschlossen. Mit diesen direkten Anbindungen soll der Umstieg von der Bahn auf das Velo oder vom Velo auf die Bahn begünstigt werden. Die zusätzliche Zugänglichkeit für die Velobenutzer entlastet die anderen Auf- und Abgänge zu den Perrons.
- Aufwertung der Platzsituationen mit einer gestalterisch hochwertigen Platzfassade und einer publikumsorientierten Nutzung im Erdgeschoss.



Abbildung 14 Rendering Haus zum Falken, Vogelperspektive (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)

Architektonisches Konzept

Das Richtprojekt zeigt eine Reaktion auf die städtebauliche Situation, sowohl in der Fassadengestaltung wie auch in der Volumetrie. Das Volumen orientiert sich dabei an der gegenüberliegenden Blockrandbebauung, übernimmt die Höhe der Traufkante und greift Stilelemente wie die mansardenähnliche Dachform auf. Die schmale, auf die Grundstückform reagierende Ostfassade weist hierbei einen ausgeprägten Eingangscharakter für die Nutzung der oberen Geschosse auf. Im Westen hingegen weiten sich die Obergeschosse entlang dem, ebenfalls von Santiago Calatrava entworfenen, Bahnhof auf und bilden zum Platz einen prägenden Gebäudeabschluss.

Durch das substantielle Zurückweichen der westlichen Erdgeschossfassade wird der Platzcharakter im Bereich des bestehenden Falkenstegs zwischen dem geplanten Neubau und dem bestehenden Bahnhofsgebäude gestärkt und aufge-

wertet. Die verbindende Schräge zwischen der zurückliegenden Erdgeschossfassade und der Dachtraufe erzeugt eine skulpturale Gebäudeform, die vom Platz in die aufsteigende Kreuzbühlstrasse überleitet. Der Platzraum weitet sich und es entstehen spannende Sichtbeziehungen.

Im Erdgeschoss sind publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen. Insbesondere wird hierfür eine Gastronomienutzung angestrebt, um das öffentliche Leben mit seinem sozialen, kulturellen und kommerziellen Austausch bis ins Gebäudeinnere hineinzubringen.

Fassade

Die charakteristische Fassade weist ein sehr gleichmässiges und feingliedriges Raster auf, das für eine flexible Büronutzung geeignet ist, während es durchaus auch andere Nutzungen erlaubt. Die Architektursprache lehnt sich an die des Bahnhofs Stadelhofen an und nimmt deren Gliederung, geometrische Prägung sowie Materialität auf.

Das transparente Sockelgeschoss, nimmt dabei den Höhenunterschied des Grundstückes auf und erweitert dadurch den Aussenraum optisch bis ins Innere des Gebäudes.



Abbildung 15: Rendering Haus zum Falken – Perron 1 (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich)

SBB

Das Projekt wurde mit der SBB insbesondere auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen abgestimmt (vgl. Kapitel 3.1.6). Indem die Zugänge zu den Gleisen aufgewertet werden, wird den heutigen und zukünftigen Pendlerströmen Rechnung getragen. Auch die direkte Anbindung der Velo-Station an die Bahnhofspassage verbessert die Situation für die Pendler. Entsprechend unterstützt die SBB das Projekt.

Freiraum

Das Ostende der Parzelle wird als ebenerdiger Vorbereich zu den Obergeschossen gestaltet. Mit der Neugestaltung und einer raumbildenden Begrünung dieser Freifläche, die derzeit als PKW- und Abstellplatz für Müllcontainer genutzt wird, wird die Aussenraumqualität entscheidend aufgewertet. Zusammen mit dem als fünfte Fassade ausgebildeten Gründach wird ein Bezug zum durchgrünten Moränenrücken der oberen Promenade, mit seinen grosszügigen, parkartigen Gärten mit üppigem Baumbestand hergestellt. Der künftig von abgestellten Velos befreite Pocket Park zwischen Kreuzbühlstrasse und Mühlebachstrasse könnte wieder als Grün Raum gestaltet werden und der dort bereits stark veränderten Stadtstruktur einen markanten Auftakt ins Seefeld bieten.

4.1.2 Baukollegium

Baukollegium

Das Richtprojekt wurde am 18. Dezember 2015 dem Baukollegium vorgestellt. Dieses begrüsst das Vorhaben und hält fest, dass der Neubau auf die städtebauliche Situation reagiert und als Teil des Gesamtkonzepts Bahnhof gelesen wird. Die Fussgängerebene wird grosszügiger und die Zugänglichkeit zum Bahnhof verbessert. Das Projekt wird eindeutig als Entwurf „Calatrava“ erkennbar.

4.2 Natur und Landschaft

Aussichtspunkt

Der bepflanzte Aussenbereich im östlichen Bereich des Gestaltungsplangebiets schafft einen Aussichtspunkt auf die alten Baumbestände aus dem 19. Jahrhundert der Hohen Promenade auf der Anhöhe über dem Bahnhof Stadelhofen und einen adäquaten, repräsentativen Vorbereich / Eingangsbereich mit einer Aufenthaltsqualität.

4.3 Siedlung und Verkehr

4.3.1 Erschliessung motorisierter Verkehr

Parkplatzberechnung

Der Stellplatzbedarf für das Richtprojekt wird nach der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich ermittelt. Nachfolgende Tabellen geben einen Überblick zu den Berechnungsgrundlagen.

Nutzung	Bezugsgrösse [m ²]	Stellplatz für	
		Beschäftigte	Besucher Kunden
Verkaufsgeschäfte			
erste 2'000 m ² je Betriebseinheit	100	0.25	0.75
über 2'000 m ² je Betriebseinheit	160	0.25	0.75
Gastbetriebe			
Restaurant	40	0.25	0.75
Dienstleistungsbetriebe (Büro, Kleingewerbe usw.)			
erste 500 m ² je Betriebseinheit	120	0.5	0.5
über 500 m ² je Betriebseinheit	210	0.5	0.5

Tabelle 1 Richtwerte für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2014)

Nutzung	Fläche [m ²]
Büro / Laden	3'124.3
Dienstleistungsbetrieb	2'307.0
Verkaufsgeschäft	503.3
Restaurant	314.0

Tabelle 2 Nutzungsangaben für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs

Es ergibt sich ein Grenzbedarf von 26 Stellplätzen für Personenwagen (vgl. Tabelle 3). Unter Berücksichtigung der Abminderungsfaktoren aus der Parkplatzverordnung (vgl. Tabelle 4) ergibt sich ein minimal erforderlicher Bedarf von 6 und ein maximal zulässiger Bedarf von 7 Stellplätzen für Personenwagen (vgl. Tabelle 5 und Tabelle 6).

Nutzung	Anzahl Stellplätze für Personenwagen		
	Beschäftigte	Besucher / Kunden	
Büro / Laden			
Büro	6.4	6.4	
Laden	1.3	3.8	
Restaurant	2.0	5.9	
Total	9.6	16.0	25.7

Tabelle 3 Grenzbedarf für die Ermittlung der Stellplätze nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2014)

	Minimum	Maximum
Gebiet B (City)	25%	45%

Tabelle 4 Massgeblicher Bedarf des Grenzbedarfs in % nach Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2014)

Nutzung	Anzahl Stellplätze für Personenwagen		
	Beschäftigte	Besucher / Kunden	
Büro / Laden			
Büro	2	2	
Laden	1	1	
Restaurant			
Total	3	3	6

Tabelle 5 Minimal erforderliche Anzahl Stellplätze

Nutzung	Anzahl Stellplätze für Personenwagen		
	Beschäftigte	Besucher / Kunden	
Büro / Laden			
Büro	3	2	
Laden	1	1	
Restaurant			
Total	4	3	7

Tabelle 6 Maximal zulässige Anzahl Stellplätze

Parkplatzangebot

Die Zu- und Wegfahrt zu den Stellplätzen kann nur über die Tramgleisanlagen erfolgen. Diese verlaufen ab Höhe Falkenstrasse in einem Eigentrassee parallel zur Kreuzbühlstrasse. Die Gleisanlagen unterstehen hier dem Eisenbahngesetz. Demnach muss die Erschliessung der Parkierungsanlage den Anforderungen ei-

ner Kreuzung zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen entsprechen. Im konkreten Fall bedeutet das, dass die Zu- und Wegfahrt nur mit einem gesicherten Bahnübergang realisiert werden kann. Dies ist aufgrund der engen Platzverhältnisse und der eingeschränkten Zugangsmöglichkeiten des Grundstücks zwischen dem Bahnhof Stadelhofen und dem Tramtrasse nicht möglich.

Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof Stadelhofen mit direktem Zugang zu den Perrons ist der Perimeter hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft. Es verkehren neun S-Bahn-Linien jeweils im Halb-Stunden-Takt. Zusätzlich werden während der Hauptverkehrszeiten Sonderzüge mit Direktverbindungen zu verschiedenen Zielen im Umland eingesetzt. Weiter ist die Tram- und S-Bahn-Haltestelle Stadelhoferplatz weniger als 1 Minute zu Fuss zu erreichen. Hier verkehren die beiden Tramlinien 11 und 15 im 7-Minuten-Takt sowie die S18 (Forchbahn). Letztere fährt tagsüber im 15-Minuten-Takt. Während der Hauptverkehrszeiten wird die Taktung auf 5 bis 10 Minuten verdichtet.

In weniger als 5 Minuten zu Fuss entfernt liegt zudem die Tram- und Bushaltestelle Bellevue. Hier verkehren die Tramlinien 2, 4, 5, 8, 9, 11 und 15 sowie die Buslinien 912 und 916.

Neben der hervorragenden ÖV-Erschliessung ist auch auf die gute Erreichbarkeit des Gestaltungsplangebiets für den Veloverkehr hinzuweisen. Durch die unmittelbare Lage an einer städtisch-regionalen Veloverbindung ist der Perimeter gut an das vorhandene Velonetz angeschlossen.

Aufgrund der hervorragenden Erschliessungsgüte des ÖV, der sehr guten Erreichbarkeit durch den Veloverkehr und der unzureichenden Platzverhältnisse für die Erschliessung durch den MIV werden im Projekt keine Stellplätze für Personenwagen vorgesehen. Vorgesehen wird eine Reduktion der Abstellplätze zusammen mit einem Mobilitätskonzept, das mit der Baueingabe eingereicht wird.

Anlieferung und Entsorgung

Gemäss Abstimmung mit dem Tiefbauamt, der Dienstabteilung Verkehr und der VBZ ist die Anlieferung nur im westlichen Bereich des Gestaltungsplangebiets möglich. Die Anfahrt erfolgt von der Stadelhoferstrasse über den Stadelhoferplatz in das Gestaltungsplangebiet. Die Wegfahrt erfolgt über die Falkenstrasse. Die Entsorgung wird analog der Anlieferung organisiert.

Eine Anlieferung in Kombination mit der Anlieferung für die Stadelhofen-Passage wurde geprüft. Da jene Anlieferung jedoch bereits heute zu wenig Kapazitäten aufweist, hat die SBB einen Anschluss abgelehnt.

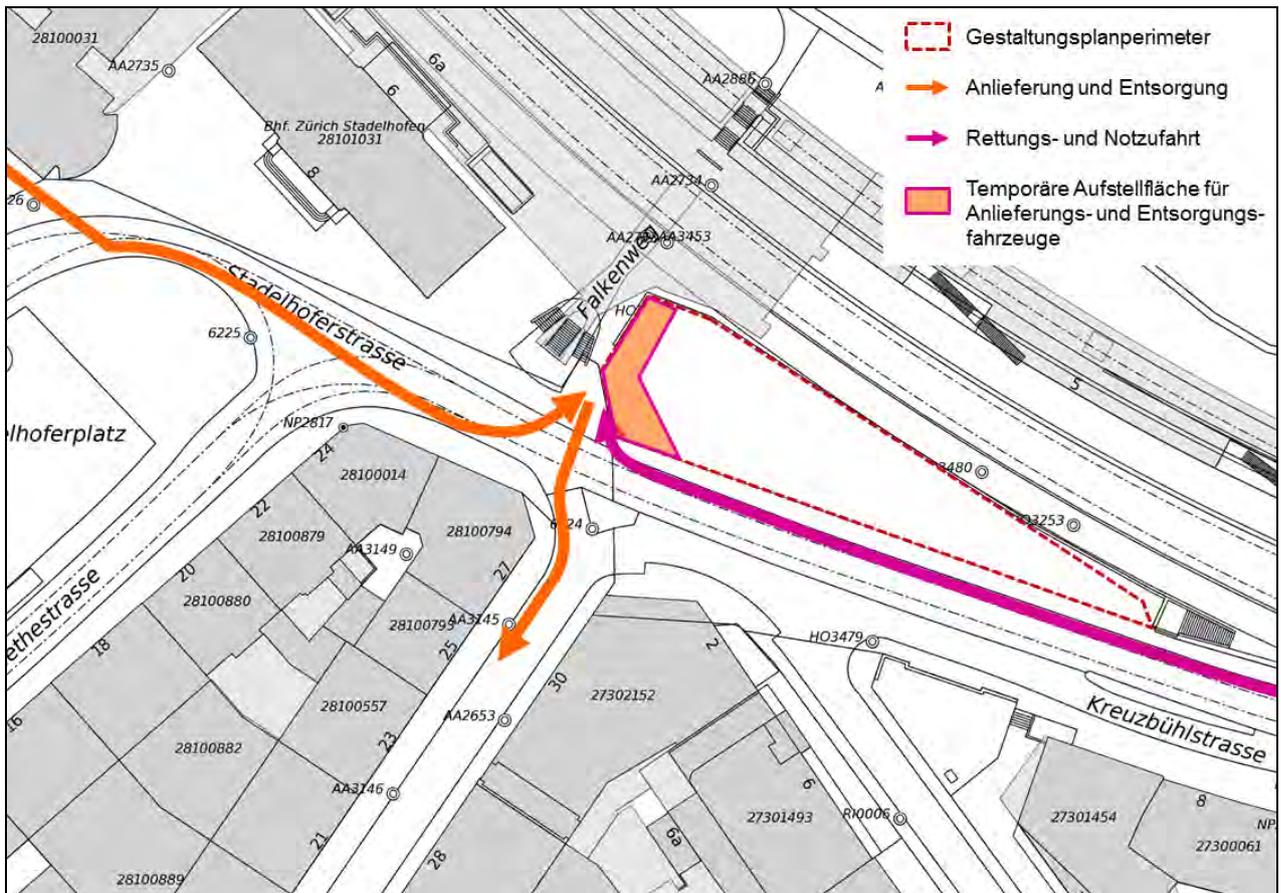


Abbildung 16 Anlieferung

Notzufahrt

Die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen erfolgt entweder identisch zur Anlieferung via Stadelhoferplatz oder von der Kreuzbühlstrasse her. Die Wegfahrt erfolgt über die Falkenstrasse.

4.3.2 Erschliessung öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Das Gestaltungsplangebiet ist aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Stadelhofen sowie zu den Tramhaltestellen am Stadelhoferplatz bereits heute sehr gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen. Durch die Neuüberbauung des Grundstücks wird der öffentliche Verkehr nicht tangiert.

4.3.3 Erschliessung Fussverkehr

Fussgänger

Das Gestaltungsplangebiet ist bereits heute sehr gut zu Fuss erreichbar. Die Neuüberbauung ist von der Kreuzbühlstrasse / Stadelhoferstrasse, Perron 1 und unterirdisch ab der öffentlichen Zirkulationsfläche des Bahnhofs Stadelhofen für Fussgänger erreichbar. Durch die Aufweitung des Platzes im westlichen Bereich des Gestaltungsplangebiets zum Bahnhof Stadelhofen wird die öffentliche Zirkulationsfläche vergrössert und der Zugang zum Bahnhof Stadelhofen deutlich verbessert. Auch das Trottoir zwischen Neubebauung und Tramtrasse (parallel zur Kreuzbühlstrasse) wird im Vergleich zum Bestand verbreitert.

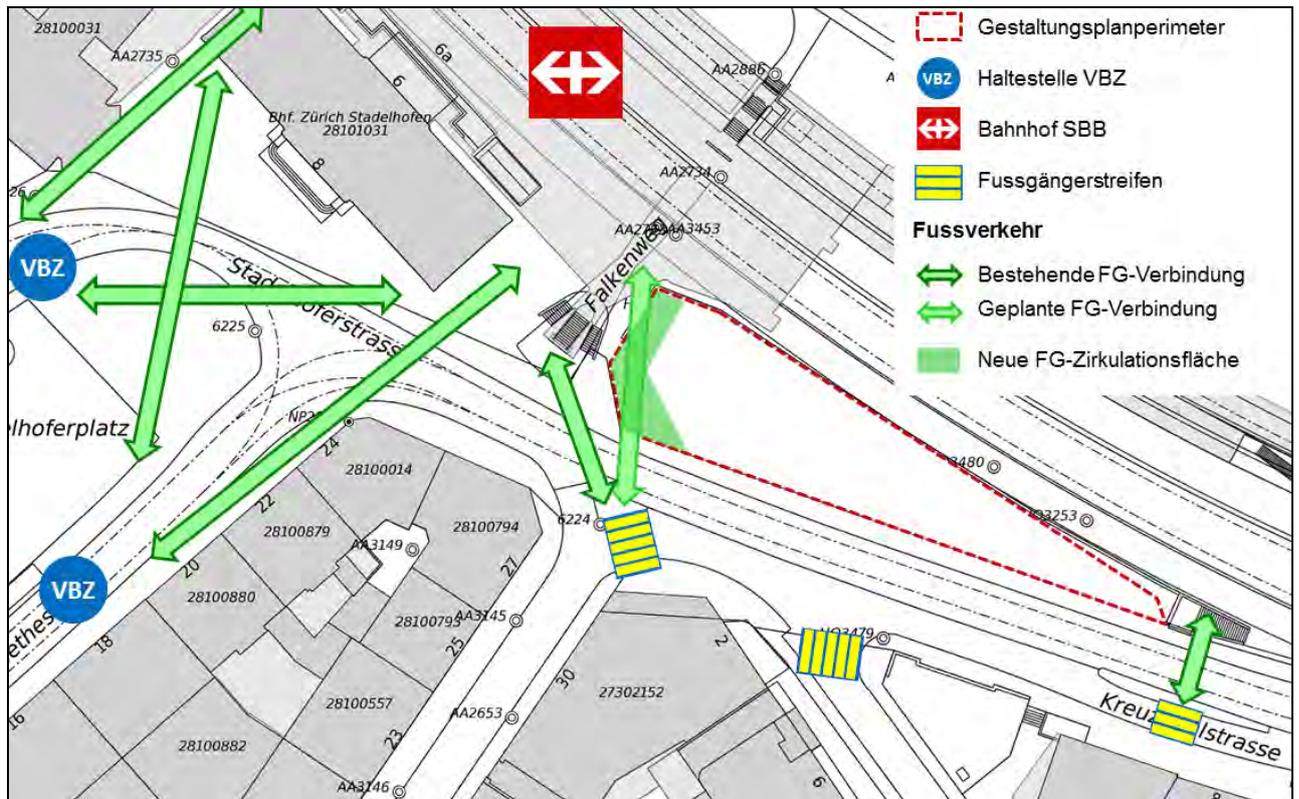


Abbildung 17 Fussgängerverbindungen

4.3.4 Veloverkehr und Velostation

Veloverkehr

Das Gestaltungsplan-Areal ist bereits heute für den Veloverkehr gut erschlossen. Die regionale Veloroute führt von der Mühlebachstrasse via Stadelhoferstrasse Richtung Bellevue und von dort ins Stadtzentrum. Von der Kreuzbühlstrasse über die Falkenstrasse zum See führt zudem eine städtische Veloverbindung.

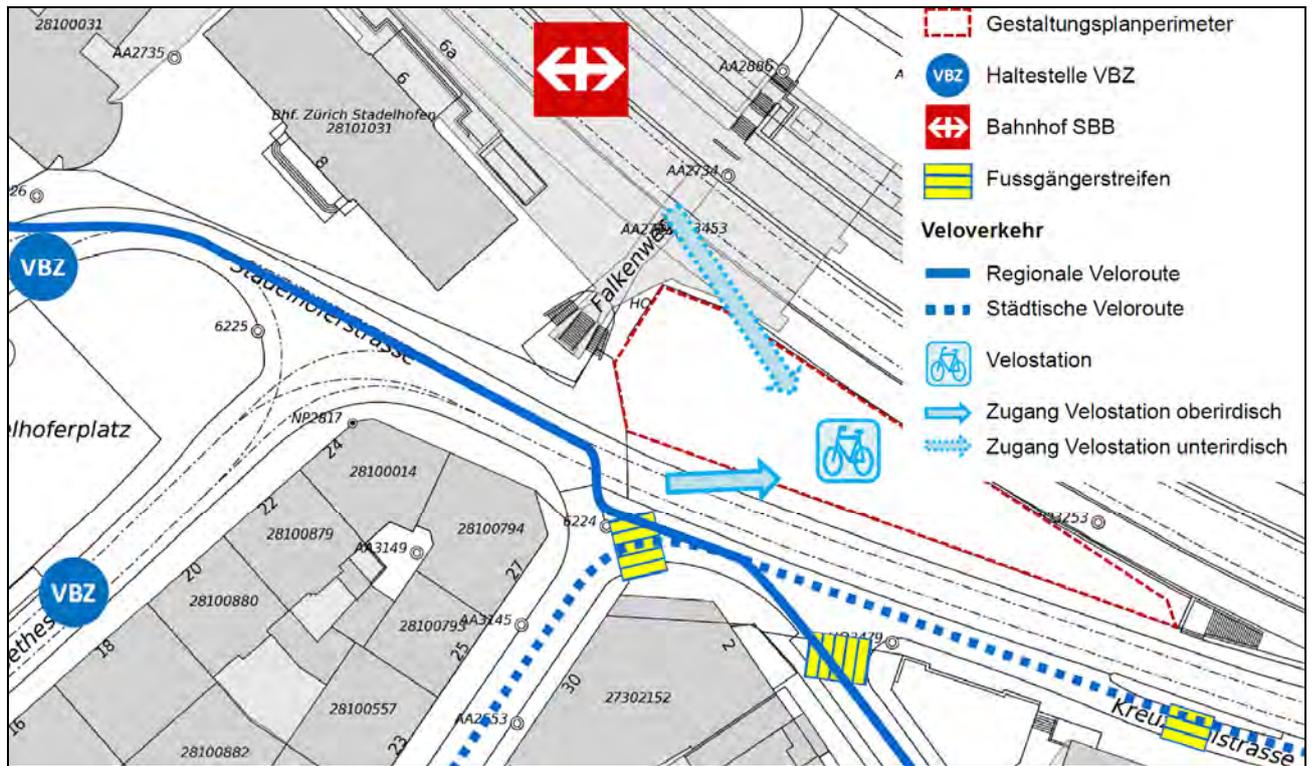


Abbildung 18 Veloverkehr und Zugang Velostation

Erschliessung Velostation

Die Velostation ist ebenerdig erschlossen und bietet eine direkte Anbindung an den Bahnhof Stadelhofen (vgl. Abbildung 13) sowohl auf Erdgeschossniveau als auch auf dem Niveau der unterirdischen Bahnhofspassage (vgl. Abbildung 14). Die verschiedenen Ebenen der Velostation werden über eine Treppe mit Schieberinne sowie zwei Liftanlagen für Velos erschlossen (vgl. Abbildungen 15 u. 16).

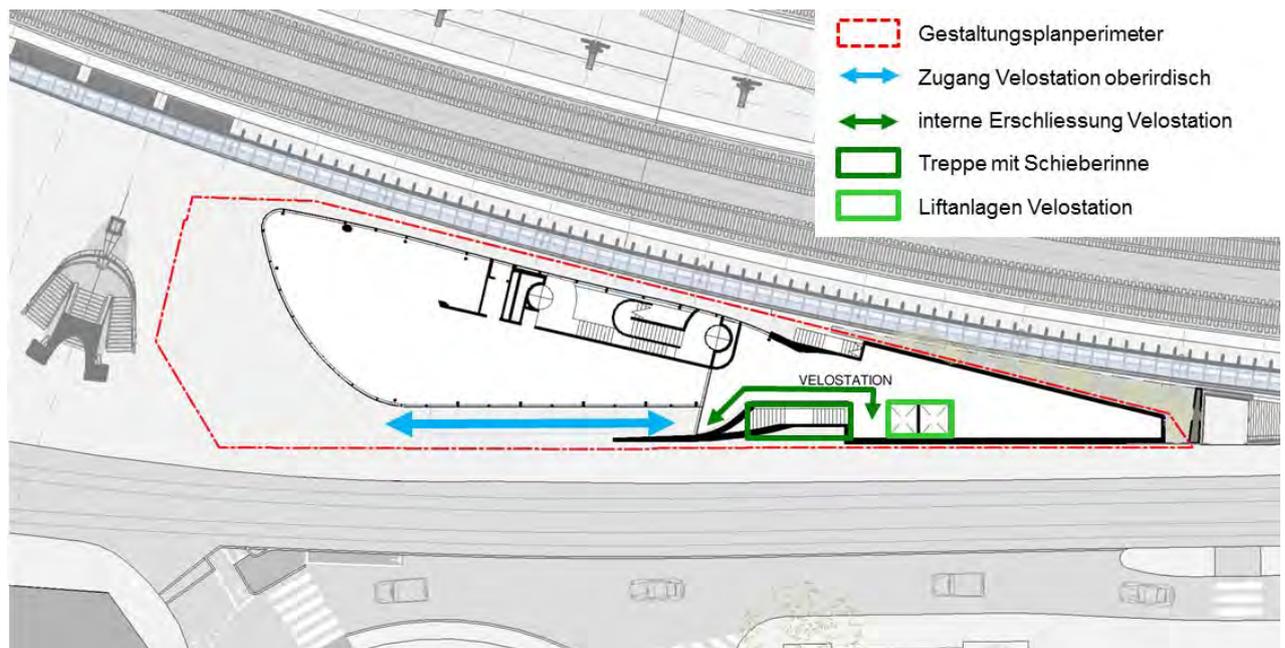


Abbildung 19 Zugang Velostation ebenerdig – Situationsplan (Geschoss 0) Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015)

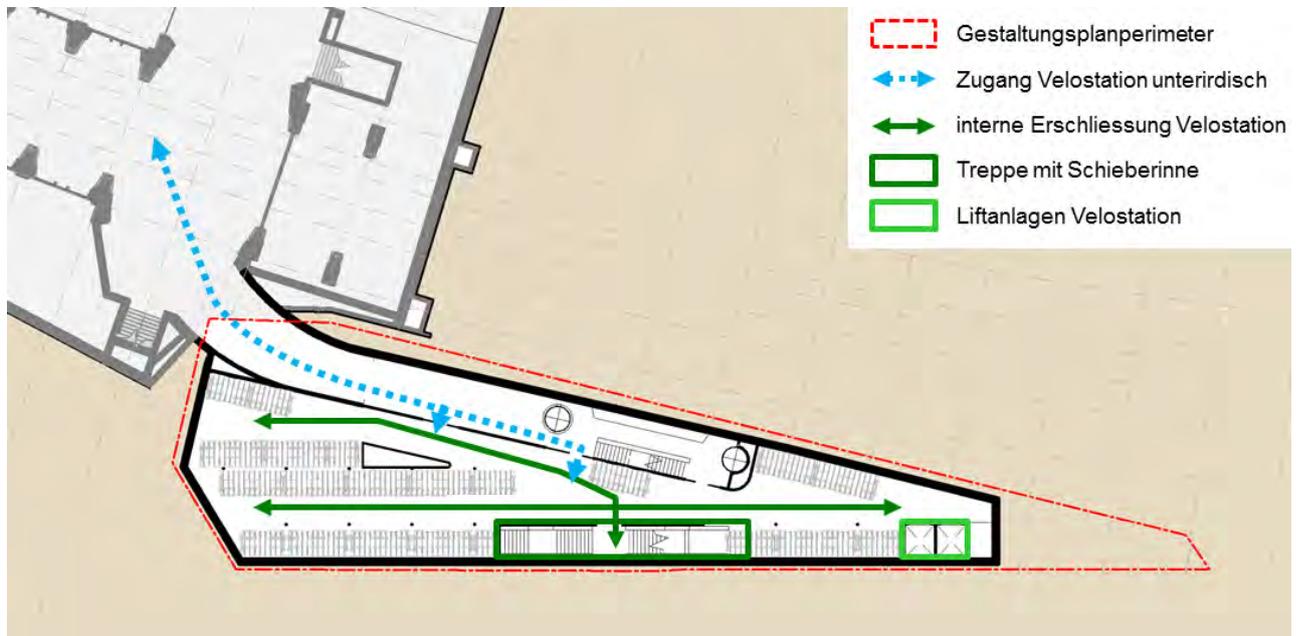


Abbildung 20 Zugang Velostation unterirdisch – Situationsplan (Geschoss -2) Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015)

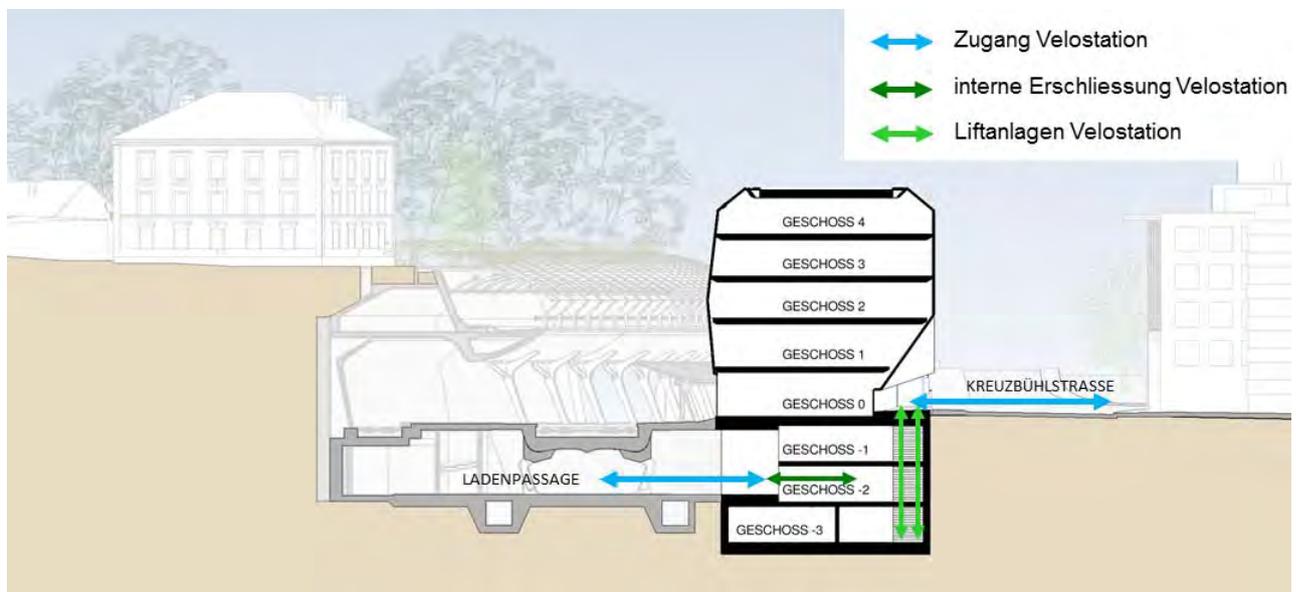


Abbildung 21 Erschliessung Velostation – Querschnitt Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015)

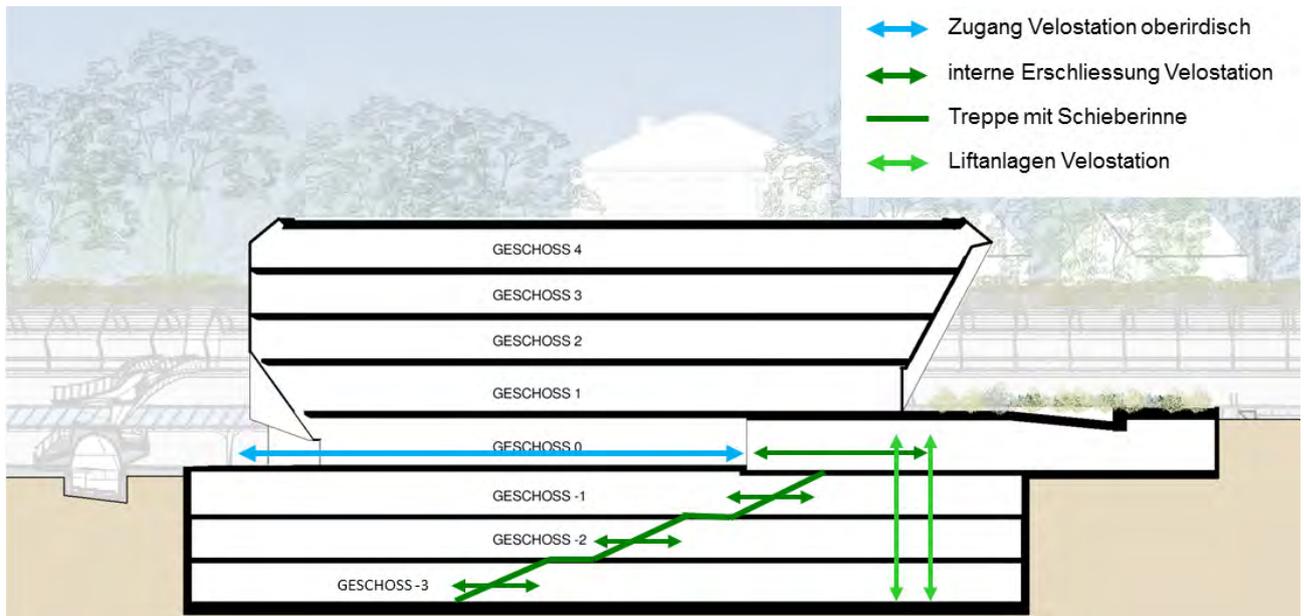


Abbildung 22 Erschliessung Velostation – Längsschnitt Richtprojekt „Haus zum Falken“
 (Quelle: Calatrava Valls SA, Zürich, Dezember 2015)

Der Zugang zur Velostation ist an das städtische Velonetz angebunden. Es sind keine Anpassungen der bestehenden Querungsstelle Kreuzbühlstrasse nötig.

Anzahl Veloabstellplätze in der Velostation

Das Richtprojekt sieht drei Untergeschosse für die Velostation vor. Das Richtprojekt bietet ein Potenzial für rund 1'200 Veloabstellplätze verteilt auf die drei Untergeschosse. Damit können jene 1'000 Veloabstellplätze geschaffen werden, die die Motion aus dem Jahr 2006 forderte und die der Stadtrat in seiner Analyse als angemessen beurteilte.

Betrieb und Bewirtschaftung Velostation

Den Betrieb und die Bewirtschaftung der Velostation übernimmt die Stadt Zürich.

Veloabstellplätze für Nutzende der Neuüberbauung

Für die Nutzenden der Neuüberbauung ist die massgebende Anzahl Veloabstellplätze in der Velostation zur Verfügung zu stellen. Diese Anzahl wird nach der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2014) ermittelt. Es ergibt sich ein Bedarf von insgesamt 33 Veloabstellplätzen (vgl. Tabelle 7).

Nutzung	Anzahl Veloabstellplätze		
	Beschäftigte	Besucher / Kunden	
Büro / Laden			
Büro	8	4	
Laden	4	3	
Restaurant	8	6	
Total	20	13	33

Tabelle 7 Velopflichtplätze für die Neuüberbauung

Angebot Veloabstellplätze in Umgebung

Die Stadt Zürich plant im Zusammenhang mit der Eröffnung der Velostation die Überprüfung der bestehenden Abstellanlagen im näheren Umfeld. Mit der neuen Velostation besteht die Möglichkeit, heute für Veloabstellplätze genutzte Bereiche umzunutzen.

4.4 Umwelt und Naturgefahren

4.4.1 Abklärung UVP-Pflicht

Die Anzahl Parkplätze liegt weit unter dem Schwellenwert zur UVP-Pflicht (500 Parkplätze). Verkaufsflächen sind im Umfang von ca. 1'150 m² möglich und damit klar unterhalb des Schwellenwerts zur UVP-Pflicht (7'500 m²) liegen.

Anlagentyp gemäss Anhang UVPV	Schwellenwert gemäss UVPV	Vorhaben
Ziffer 11.4: Anzahl Parkplätze	500 PP	0 PP
Ziffer 80.4: Verkaufsfläche (total)	7'500 m ²	ca. 1'150 m ²

Tabelle 8 Schwellenwerte gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)

Keine UVP-Pflicht

Das Vorhaben ist nicht UVP-pflichtig.

4.4.2 Lärm

Empfindlichkeitsstufe

Dem Gestaltungsplangebiet ist heute die Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Diese Zuordnung wird durch den Gestaltungsplan nicht geändert.

Das Grundstück ist durch den Lärm von mehreren Verkehrsträgern belastet: vom Strassenverkehr auf der Kreuzbühlstrasse, vom Schienenverkehr (Tram) entlang der Kreuzbühlstrasse und vom Schienenverkehr des Bahnhofs Stadelhofen. Der Verkehrslärm ist detailliert mittels spezialisierten Lärmberechnungsprogrammen berechnet worden. Hierzu besteht ein separates Lärmgutachten (vgl. Anhang 5). Nachfolgend sind nur die zusammengefassten Ergebnisse dieser Lärmuntersuchung dargestellt.

Strassenverkehrslärm

Strassenverkehrslärm

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Betriebsräume können problemlos eingehalten werden, da nur der Tag massgebend ist (siehe Tabelle 9).

Fassade	Beurteilungspegel Lr [dB]	Immissionsgrenzwerte (IGW) Betriebe [dB]
	Tag	Tag
Südwest (Seite Kreuzbühlstrasse)	64 bis 66	70
Nordwest	54 bis 58	70
Südost	61	70

Tabelle 9 Immissionen Strassenverkehrslärm

Eisenbahnlärm

Eisenbahnlärm

Da die Tramlinie entlang der Kreuzbühlstrasse ein eigenes Trasse aufweist, gilt der Tramlärm als Eisenbahnlärm. Die Immissionen aus dem Tram- und S-Bahnverkehr werden somit addiert. Die Immissionsgrenzwerte (IGW) für lärmempfindliche Betriebsräume werden überall ausser im EG an der Nordostfassade eingehalten (siehe Tabelle 10).

Fassade	Beurteilungspegel Lr [dB]	Immissionsgrenzwerte (IGW) Betriebe [dB]
	Tag	Tag
Nordost EG (Seite SBB-Linie)	77	70
Nordost 1. bis 4. OG (Seite SBB-Linie)	67 bis 69	70
Südwest (Seite Kreuzbühlstrasse)	59 bis 65	70
Nordwest	67	70
Südost	67	70

Tabelle 10 Immissionen Eisenbahnlärm (inkl. Tram)

Zulässige Nutzungen

Zulässige Nutzungen

In der Tabelle 11 ist angegeben, wo welche lärmempfindlichen Nutzungen auf dem Grundstück möglich sind.

Nutzung	Geschoss	Ausrichtung	Massnahmen
Betriebsräume	EG	Bahnhof Stadelhofen	Lüftungsanlage
Betriebsräume	EG	Kreuzbühlstrasse	-
Betriebsräume	1. – 4. OG	alle	-
Hotel	EG – 4. OG	alle	Lüftungsanlage

Tabelle 11 Zulässige Nutzungen

Betriebe und Hotels mit einer kontrollierten Komfortlüftung sind uneingeschränkt in allen Bereichen möglich. Wohnnutzungen sind gemäss den Gestaltungsplanvorschriften nicht zulässig.

4.4.3 Luft

Ist-Situation

Die Feinstaub-Immissionen (PM10) betragen im Jahresmittel gemäss der Belastungskarte des Kantons Zürich¹ heute ca. 20 – 22 µg/m³. Der Immissionsgrenzwert von 20 µg/m³ wird somit vermutlich leicht überschritten.

In der Belastungskarte des Kantons Zürich¹ sind für das Gestaltungsplangebiet NO₂-Immissionen von 25 bis 30 µg/m³ ausgewiesen. Da die Belastungskarte nur ein sehr grobes Raster aufweist und in unmittelbarer Umgebung des Grundstücks Belastungen von 33 bis 36 µg/m³ angegeben werden (siehe Abbildung 23), ist unklar, ob der Immissionsgrenzwert für den Jahresmittelwert von 30 µg/m³ effektiv eingehalten ist.

¹ GIS-Browser, Feinstaub (PM10)-Immissionen 2015, abgerufen am 17.02.2016

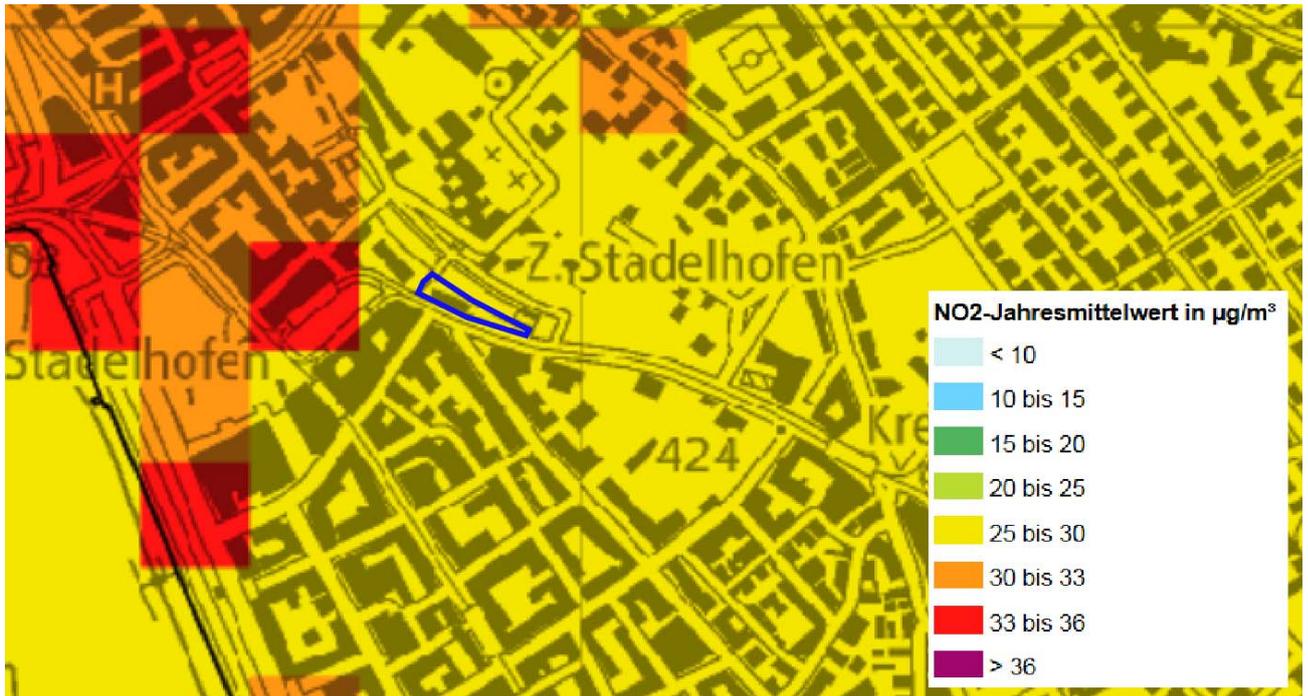


Abbildung 23 NO₂-Immissionen im Jahresmittel (2015)

Gemäss der Belastungskarte des Kantons Zürich¹ werden für das Jahr 2020 deutlich niedrigere NO₂-Immissionen von ca. 20 bis 30 µg/m³ prognostiziert. Der Immissionsgrenzwert für den Jahresmittelwert von 30 µg/m³ wird dann vermutlich eingehalten sein.

Strassenverkehr

Das Vorhaben generiert - mit Ausnahme der Anlieferung - keine relevanten Schadstoffemissionen aus dem Strassenverkehr. Aufgrund der kleinen Verkaufs-/Gastronomieflächen beschränken sich die Anlieferungen auf wenige Fahrten pro Tag.

Nutzungen

Die vorgesehenen Nutzungen (Velostation, Verkauf, Gastronomie, Büro und weitere der Kernzone entsprechende Nutzungen) sind bezüglich Schadstoffemissionen unkritisch.

Wärmeerzeugung

Aufgrund der vermuteten Überschreitung der NO₂- und Feinstaub (PM10)-Immissionen empfiehlt das AWEL des Kantons Zürich², die thermische Energieversorgung ohne Feuerung vorzunehmen (z.B. durch Anschluss an ewz-Energieverbund Falkenstrasse). Im Falle der Nutzung von Holz als erneuerbarem und CO₂-neutralem Brennstoff soll der Luftreinhaltung gebührend Rechnung getragen werden (möglichst zentrale Feuerungsanlage, möglichst Verzicht auf dezentrale Kleinfeuerungsanlagen).

Gemäss dem Wärmenutzungsatlas des Kantons Zürich³ sind Erdwärmesonden zulässig. Im Bauprojekt wird ein Anschluss an den Energieverbund Falkenstrasse geprüft.

² Stellungnahme zu Vorvernehmlassung Gestaltungsplan „Haus Falken“ [10]

³ GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff: 19.02.2016

Bauphase	<p>Das unterirdisch umbaute Volumen beträgt ca. 8'200 m³. In einer ersten Grob-schätzung kann davon ausgegangen werden, dass das gesamte Strassentransportvolumen weniger als 20'000 m³ beträgt. Dies wird in einer späteren Projektphase detailliert untersucht. Liegt das gesamte Strassentransportvolumen über 20'000 m³, so gelten spezielle Anforderungen bezüglich der EURO-Norm der Lastwagen für die Bautransporte. Im Übrigen gelten die Luftreinhalte-Verordnung (LRV), die Baurichtlinie Luft sowie das Reglement zum Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich.</p>
	<h4>4.4.4 Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)</h4>
Eisenbahnlinien	<p>Die 15 kV-Fahrleitungen (16.7 Hz) der nördlich angrenzenden Eisenbahnlinien (Bahnhof Stadelhofen) emittieren NIS. Zu unterscheiden sind Emissionen der elektrischen Felder und der magnetischen Felder. Der Abstand von der nächstgelegenen Fahrleitung des Bahnhofs Stadelhofen zu Orten mit empfindlicher Nutzung (OMEN) beträgt ca. 7 m.</p>
Elektrische Felder	<p>Der in der Schweiz geltende Immissionsgrenzwert für elektrische 16.7-Hz-Felder von 10'000 V/m wird an allen Bahnlinien – unabhängig vom Fahrbetrieb – eingehalten.</p>
Magnetische Felder	<p>Der Immissionsgrenzwert für magnetische Felder bezüglich Fahrleitungen mit einer Frequenz von 16.7 Hz beträgt 300 µT an Orten mit empfindlicher Nutzung (OMEN). Dieser Immissionsgrenzwert wird in der Schweiz auf den Baubereichen entlang von Bahnlinien mit Erdseilen deutlich unterschritten.</p>
Tramlinien	<p>Die mittels Gleichstrom betriebenen Tramlinien erzeugen nur statische elektrische und magnetische Felder, für die keinerlei Hinweise auf potenzielle Gesundheitsrisiken bestehen. Die NISV sieht daher für Gleichstrombahnen keinen Anlagengrenzwert vor.</p>
Mobilfunkanlagen	<p>In einem Abstand von 60 m befinden sich zwei UMTS- sowie eine LTE-Mobilfunkanlage mittlerer Leistung. Zudem liegen innerhalb dieses Bereichs eine UMTS- und eine GSM-Mobilfunkanlage mit sehr kleiner Leistung (siehe Abbildung 24). Die übrigen Mobilfunkanlagen liegen über 100 m und darüber entfernt. Die Einhaltung der Anlagengrenzwerte ist Sache der Betreiber der Anlagen.</p>



Abbildung 24 Lage der Mobilfunkanlagen; Dreiecke: UMTS, Kreise: GSM (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Zugriff: 15.10.2015)

4.4.5 Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall

Baugrubensicherung

Die zur Anwendung kommenden Baumethoden sind noch nicht im Detail bestimmt. Für die Baugrubensicherung ist von rückverankerten Rühlwänden auszugehen (siehe auch die Ausführungen zum Grundwasser im Kap. 4.4.9). Diese Methode der Baugrubensicherung ist sehr erschütterungsarm.

Der Betrieb des Vorhabens verursacht keine Erschütterungen.

Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall

Da das Vorhaben direkt neben Bahn- und Tramstrecken liegt, ist den von aussen auf das Gebäude einwirkenden Erschütterungen und dem dadurch im Gebäudeinnern abgestrahlten Körperschall Rechnung zu tragen. Bisher wurden hierzu noch keine Grenzwerte festgelegt. Im Einzelfall richtet man sich nach dem jeweiligen Stand des Wissens über die Schädlichkeit oder Lästigkeit der Erschütterungen und nach dem Stand der Technik bei den Begrenzungsmaßnahmen. Bei Eisenbahnen kann die Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen (Beks) aus dem Jahr 1999 herangezogen werden. Aufgrund der vorgesehenen Nutzungen wird empfohlen, die Gebäudekonstruktion eines konkreten Bauvorhabens bezüglich Erschütterungen soweit zu optimieren, dass der Planungsrichtwert für Mischzonen von 40 dB (16 Std. Leq, Innenraumpegel) am Tag eingehalten werden kann.

4.4.6 Abfälle, Altlasten

Kataster belasteter Standorte
 Belastete Gebäudesubstanz

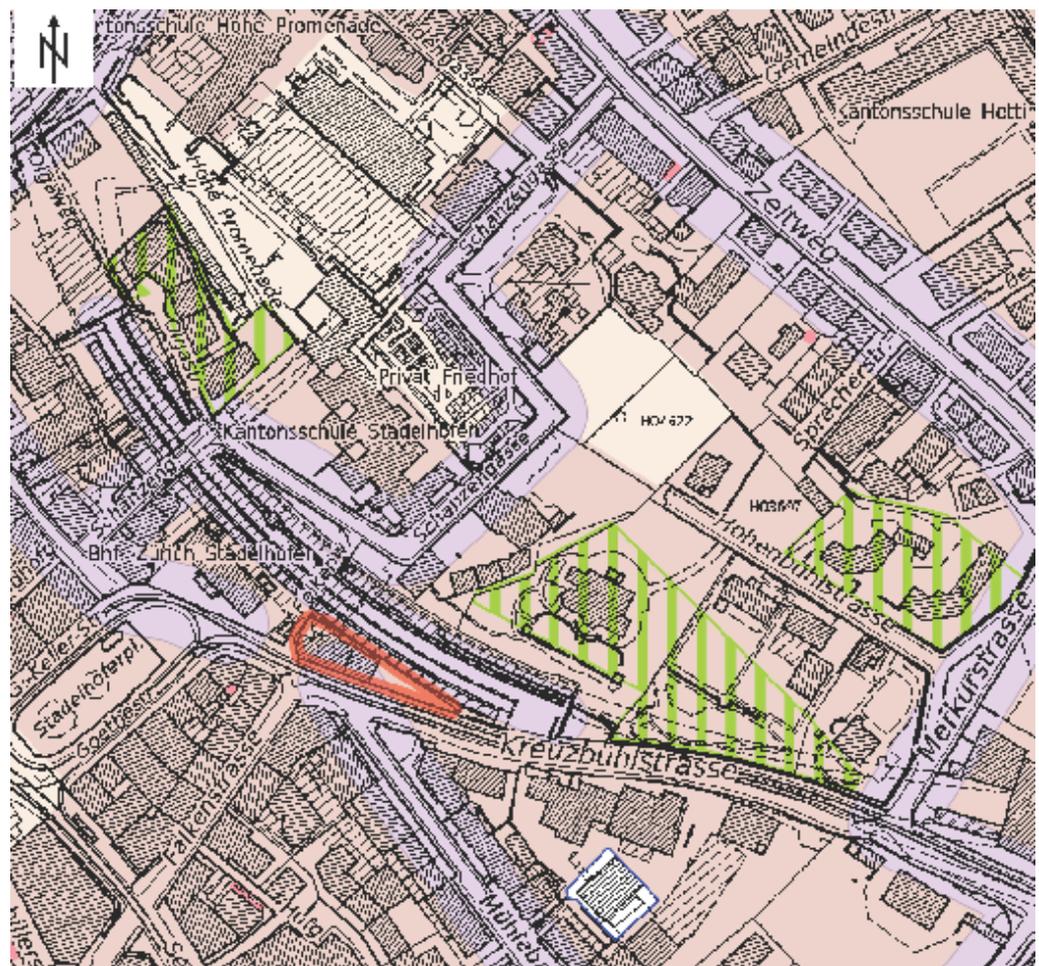
Es ist kein Eintrag im Kataster für belastete Standorte vorhanden.

Aufgrund des Alters der bestehenden Gebäude ist grundsätzlich mit belasteter Gebäudesubstanz (insbesondere Asbest, PCB/CP) zu rechnen. Diese sind vorwiegend in Lackierungen, Kittungen, Fugendichtungen und Kabelummantelungen zu erwarten. Allenfalls ist mit PAK-haltigen Dachpappen zu rechnen, sofern diese eingesetzt wurden.

4.4.7 Boden

Prüfperimeter für Bodenverschiebungen

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich innerhalb des Prüfperimeters für Bodenverschiebungen (Verkehrsträger, siehe Abbildung 25). Wenn das Gesamtvolumen des auszuhebenden Bodenmaterials den Wert von 50 m³ übersteigt, ist das Vorhaben bewilligungspflichtig. Eine Fachperson hat das Bodenmaterial vorgehend auf den Schadstoffgehalt hin zu untersuchen. Falls belastetes Bodenmaterial vorliegt, ist dieses fachgerecht auszuheben und zu entsorgen. Die Ausführung ist durch eine Fachperson zu überwachen.



Verkehrsträger
 Altbaugelände (nur in Stadtkernen)

Abbildung 25 Ausschnitt Prüfperimeter für Bodenverschiebungen, rot = Gestaltungsplangebiet (Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 13.10.15)

4.4.8 Störfallvorsorge

Bahntransport von gefährlichen Gütern

Die beiden Bahnlinien Zürich HB - Tiefenbrunnen und Zürich HB - Stettbach sind aus Sicht Störfallvorsorge gemäss dem Bericht „Personenrisiken beim Transport gefährlicher Güter auf der Bahn, Aktualisierte netzweite Abschätzung der Personenrisiken (Screening 2011)“⁴ nicht relevant.

Ausnahmetransportroute

Im Chemie-Risikokataster des Kantons Zürich ist die Kreuzbühl- / Falkenstrasse als „Durchgangsstrasse“ aufgeführt (siehe Abbildung 26). Gemäss Auskunft des AWEL / Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge⁵ weist die einspurig befahrene Strasse so wenig Verkehr (insbesondere auch Schwerverkehr) auf, dass kein erhöhtes Störfallrisiko von dieser Strasse ausgeht. Es sind keine speziellen Massnahmen für das Vorhaben erforderlich.

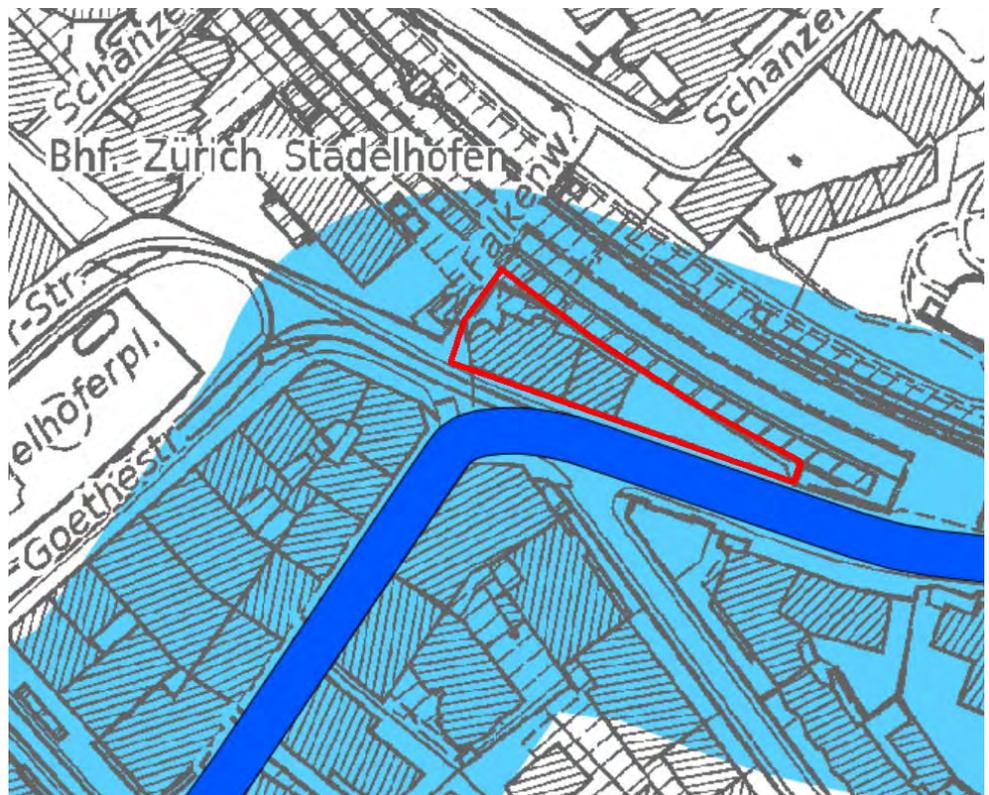


Abbildung 26 Auszug aus dem Chemie-Risikokataster Kt. Zürich (blau: Durchgangsstrasse)

4.4.9 Grundwasser

Gewässerschutzkarte

Der gesamte Gestaltungsplanperimeter liegt gemäss kantonaler Gewässerschutzkarte (siehe Abbildung 27) im übrigen Gewässerschutzbereich üB, d. h. in einem Gebiet ausserhalb eines nutzbaren Grundwasservorkommens.

Baugrund

Der Baugrund besteht unter einer ca. 1 bis 4 m mächtigen Schicht aus künstlicher Auffüllung örtlich eine dünne Moräneschicht und hauptsächlich eiszeitliche Seeablagerungen. Unterhalb der Kote 397 m ü. M. dominieren Moränenschichten

⁴ Ernst Basler + Partner, 2011

⁵ Telefon mit Jesper Hansen, 03.02.2016

verzahnt mit eiszeitlichen Seeablagerungen. Unter diesem Lockergesteinskomplex folgt der Molassefels (Obere Süsswassermolasse). Die Felsoberfläche liegt vermutlich in 50 bis 60 m Tiefe.

Es liegen keine für die Grundwassergewinnung geeigneten Grundwasserträger vor.

Die mit den Sondierbohrungen erkundeten natürlichen Lockergesteine (Moräne und eiszeitliche Seeablagerungen) weisen wegen dem beträchtlichen Siltanteil geringe Wasserdurchlässigkeitsbeiwerte auf. Nur die vereinzelt auftretenden Siltlinsen weisen eine etwas erhöhte Durchlässigkeit auf. Im Baugrund herrscht eine nur sehr schwache Grundwasserzirkulation. Der Schwankungsbereich des Grundwasserspiegels liegt zwischen 407.16 bis 407.59m ü. M (Messungen März und April 2015).

Einbauten ins Grundwasser

Aufgrund des fehlenden nutzbaren Grundwasservorkommens sind drei Untergeschosse zulässig und aufgrund der Lage im üB ist dazu auch keine wasserrechtliche Bewilligung für Bauten im Grundwasser erforderlich (Quelle: Email vom 13.10.2015 von Thomas Hänggli, Abteilung Gewässerschutz, Sektion Grundwasser und Wasserversorgung des AWEL).

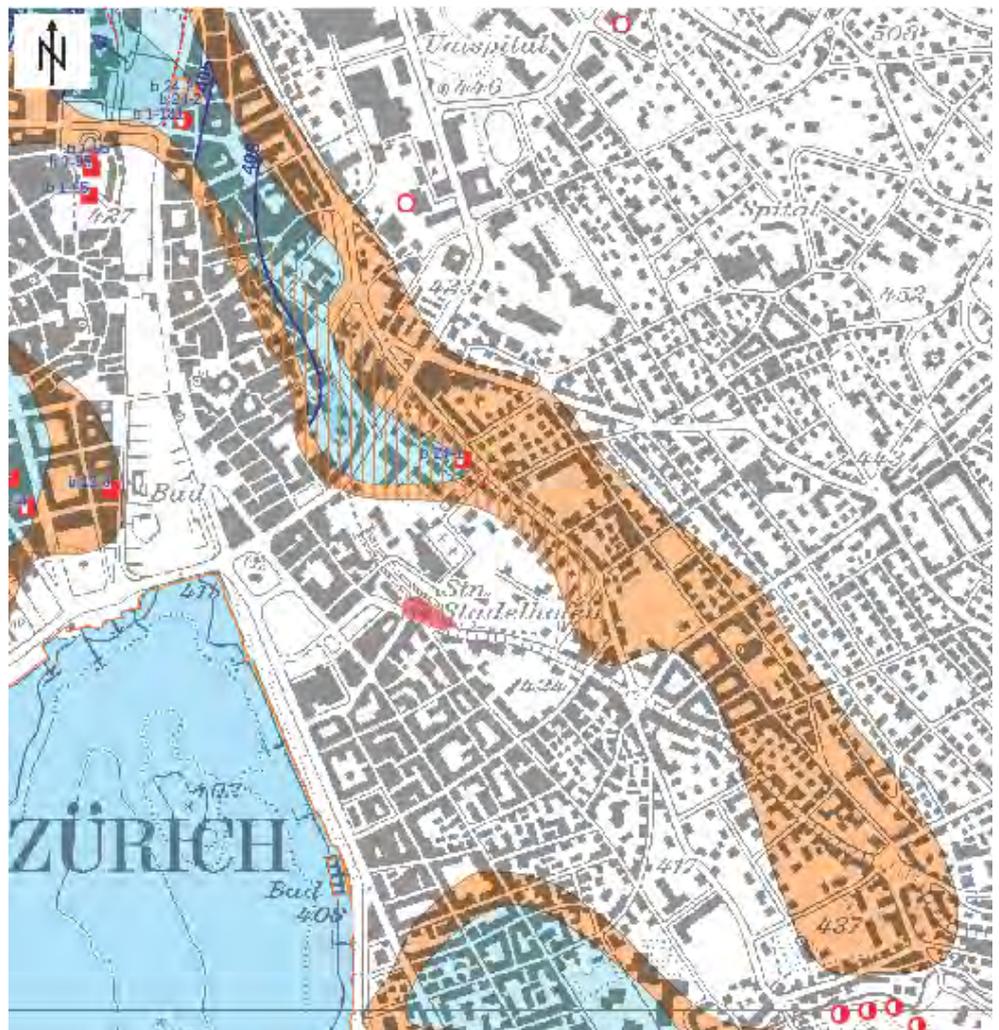


Abbildung 27

Ausschnitt Grundwasserkarte Mittelwasserstand, rote Fläche = Gestaltungsplangebiet
(Quelle: GIS-Browser Kt. Zürich, Zugriff: 13.10.15)

Baugrube	<p>Wegen den engen Platzverhältnissen wird als vertikaler Baugrubenabschluss eine Rühlwand zur Anwendung kommen. Dies bedingt eine Grundwasserabsenkung, welche mit einer Wellpoint-Anlage (für die eigentliche Grundwasserabsenkung) und einzelnen Kleinfiterbrunnen (Entspannung des Grundwassers unter der Aushubsohle) erfolgt. Die Aussteifung der Baugrube erfolgt mit Spiessen. Der Geländesprung zwischen der in Richtung Kreuzplatz ansteigenden Kreuzbühlstrasse und dem Perronniveau des Bahnhofs wird mit einer temporären Nagelwand überbrückt. Für die Unterfangung des Fundaments des bestehenden Bahnhofs ist ein Jetting-Körper vorgesehen.</p>
	<h4>4.4.10 Regenwasser / Entwässerung</h4>
Versickerung	<p>Gemäss Geologisch-Geotechnischem Bericht der Firma Dr. Vollenweider AG vom 10. April 2015 (Bericht Nr. 2855/1) ist die Versickerung von Meteorwasser / Dachwasser wegen der sehr geringen Wasserdurchlässigkeit des Baugrundes nicht möglich.</p>
Retention	<p>Die Begrünung des Flachdaches und Teilbegrünung des Aussenbereichs 2 dienen als Retentionsfläche, halten einen Teil des Regenwassers zurück, lassen es verzögert abfliessen und geben einen Teil über Verdunstung ab.</p> <p>Das restliche Regenwasser ist im Sinne von Art. 7 des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 und nach Massgabe des Generellen Kanalisationsprojektes abzuleiten und der Mischwasserkanalisation zuzuführen.</p>
	<h4>4.4.11 Energie</h4>
Energie	<p>Der Neubau hat eine effiziente und ökologisch ausgerichtete Energieversorgung aufzuweisen. Das Gebäude ist so zu erstellen, dass dieses mindestens den Energiewerten des Minergie-P-Standards entspricht oder die Anforderungen der Wärmedämmvorschriften des Kantons Zürich (Ausgabe 2009 der Baudirektion) um mindestens 30% unterschreiten. Damit leistet das Gebäude einen Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft. Im Bauprojekt wird ein Anschluss an den Seewasser-Energieverbund Falkenstrasse geprüft und die solare Energieerzeugung bestimmt.</p>
	<h4>4.4.12 Flora und Fauna</h4>
Versiegelung	<p>Das Gestaltungsplangebiet ist heute grösstenteils versiegelt und weist aufgrund der geringen Grundstücksgrösse und der Lage direkt beim Bahnhof Stadelhofen eine kleine Grünfläche und Bepflanzung auf.</p>
Habitat	<p>Es sind keine besonders erhaltenswerte Lebensräume vorhanden.</p>
Inventare	<p>Das Areal weist keine Eintragungen bzgl. Natur- und Landschaftsschutz auf.</p>
Zukünftige Situation	<p>Die im östlichen Bereich des Gestaltungsplangebiets heute als Autoabstellplatz genutzte, wenig repräsentative Fläche wird mit raumbildender Bepflanzung aufgewertet.</p>

4.4.13 Ökologischer Ausgleich

Dachbegrünung

Massnahmen für den ökologischen Ausgleich konzentrieren sich auf das Dach und orientieren sich an der Checkliste für Dachbegrünungen vom Amt für Hochbauten der Stadt Zürich (Oktober 2013) [1]. Insbesondere ist eine qualitativ hochwertige extensive Dachbegrünung vorgesehen. Zudem soll aufgrund der Exponiertheit des Gebäudes und der bereits bestehenden Alpenseglervorkommen in der nahen Umgebung die Schaffung von Nistmöglichkeiten geprüft werden.

4.4.14 Lichtemissionen

Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen

Gemäss der "Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen" des BAFU sind betreffend Lichtemissionen im Wesentlichen folgende Grundsätze zu beachten (Auszug):

- Notwendigkeit der Beleuchtung abklären: In vielen Fällen kann die Notwendigkeit einer Aussenleuchte hinterfragt werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie zu einer Doppelbeleuchtung führt.
- Technische Massnahmen: Leuchtkörper sollten so abgeschirmt werden, dass Licht nur dorthin gelangt, wo es einem Beleuchtungszweck dient.
- Ausrichtung und Platzierung der Leuchten: Jede Leuchte sollte grundsätzlich zum Boden gerichtet sein. Vor allem Strassenleuchten sollten so platziert werden, dass sie nicht in die Umgebung oder in ökologisch sensible Räume strahlen.
- Zeitliche Begrenzung: Beim umweltgerechten Betrieb von Beleuchtungen sind Zeitschaltungen gefragt. Mit ihrer Hilfe kann zu bestimmten Nachtzeiten die Beleuchtungsstärke zumindest gedrosselt werden.
- Zusätzliche Massnahmen: Es sollen nur Leuchten zum Einsatz gelangen, die eine Abdichtung gegen das Eindringen von Insekten und Spinnen aufweisen. Falls der Boden stark beleuchtet wird, soll darauf geachtet werden, dass dieser keinen hellen oder gar reflektierenden Farbton hat.

Die Umgebungslichtplanung ist noch nicht erfolgt. Die oben genannten Grundsätze sollen in die Planung eines konkreten Bauvorhabens einfließen. Zudem sind die Sicherheitsanforderungen betreffend den Bahnverkehr zu berücksichtigen (Die Streckenbeobachtung der Lokführer darf nicht durch Blendeffekte, Aussenbeleuchtung, Lichtreklamen etc. beeinträchtigt werden).

Bei den Nutzungen ist davon auszugehen, dass keine übermässigen Lichtemissionen entstehen werden und diese sich nicht wesentlich von den an das Gestaltungsplan-Areal angrenzenden Gebieten unterscheiden. Derzeit sind keine Anstrahlungen des Gebäudes geplant.

Merkblatt «Lichtverschmutzung vermeiden»

Das Merkblatt «Lichtverschmutzung vermeiden» des Kantons Zürich stellt eine 5-Punkte-Checkliste zur Beurteilung einer Beleuchtungseinrichtung zur Verfügung:

- Notwendigkeit
- Ausrichtung
- Lichtlenkung
- Helligkeit
- Lichtsteuerung

Diese Checkliste ist im Baubewilligungsverfahren zu berücksichtigen.

Plan Lumière

Zusätzlich zur Berücksichtigung der oben aufgeführten Grundsätze ist das Vorhaben in der weiteren Planung auf das Leitbild des Plan Lumière der Stadt Zürich abzustimmen. Der Stadelhoferplatz (inkl. Bahnhof) ist im Lichtplan der Stadt Zürich als „Quartierplatz“ eingetragen. Das Vorhaben grenzt nicht direkt an den Stadelhoferplatz an, sondern ist davon deutlich abgesetzt. Es ist mit den zuständigen Fachstellen der Stadt Zürich zu klären, ob das Vorhaben im Sinne des Plan Lumière zur Inszenierung des Stadelhoferplatzes beitragen soll oder ob sich das Vorhaben beleuchtungstechnisch soweit zurücknehmen soll, dass die Lichtwirkung des Stadelhoferplatzes möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Werden die obenstehenden Grundsätze beachtet, kann davon ausgegangen werden, dass das Gestaltungsplan-Areal nach Realisierung der geplanten Vorhaben keine auffälligen Lichtemissionen produzieren wird und sich diesbezüglich unauffällig in die umgebende (Nacht-)Landschaft eingliedern wird.

4.4.15 Stadtklima

Stadtklima

Der Gestaltungsplan-Perimeter liegt gemäss Klimaanalyse Stadt Zürich (2011) im Massnahmegebiet 1, in welchem durch Verdichtung entstehende Defizite mit kompensatorischen Massnahmen bestmöglich auszugleichen sind.

Ein grosser Teil des Grundstücks wird mit dem Neubau besetzt. Im östlichen Bereich des Grundstücks ist ein Aussenbereich der einerseits der Erschliessung und andererseits dem Aufenthalt dient. Der hier zur Verfügung stehende Raum wird soweit möglich begrünt.

Das nicht begehbare Flachdach wird ebenfalls begrünt. Vorgesehen ist eine qualitativ hochwertige Begrünung. Der quantitative Beitrag zum Stadtklima ist relativ zur begrünt Fläche.

Das Richtprojekt sieht eine Fassade vor, die bezüglich Auswirkung auf das Stadtklima insgesamt als vorteilhaft zu bewerten ist (hohe Albedo, geringe Wärmespeicherkapazität):

- Fassade der Obergeschosse: feine Aluminiumprofile pulverbeschichtet in Reinweiss im Raster von 48 cm
- Fassade im EG: Granit wie im Bahnhof Stadelhofen (geschlossene Fassade im Osten), Glasfassade (Verkaufsflächen)

4.4.16 Nicht betroffene Umweltbereiche

Die nachfolgend aufgeführten Umweltbereiche sind überprüft worden, jedoch haben diese für das Gestaltungsplangebiet keine oder vernachlässigbare Relevanz.

Wald

Weder ist im Gestaltungsplangebiet Wald vorhanden noch grenzt es an Wald an.

Fliessgewässer

Das Gestaltungsplangebiet wird weder von offenen noch von eingedolten Fliessgewässern durchflossen oder benachbart.

Naturgefahren

Gemäss der Gefahrenkarte des Kantons Zürich weist das Gestaltungsplangebiet keine spezielle Gefährdung durch Naturgefahren (z.B. Hochwasser) auf.

5 Erläuterungen zu den Planungsinhalten

Die wichtigsten Festlegungen im Gestaltungsplan sind wie folgt zu erläutern:

Zweck (Art. 1)	Der Gestaltungsplan «Haus zum Falken» bezweckt eine städtebaulich besonders gute, wirtschaftlich tragfähige und nachhaltige Überbauung mit integrierter öffentlicher Velostation von ca. 1'625 m ² in den Geschossen 0 bis -3 mit mindestens 1'000 Abstellplätzen und Anbindung an den Bahnhof Stadelhofen und den ihn umgebenden öffentlichen Raum. Der Gestaltungsplan orientiert sich am Richtprojekt (Stand Dezember 2015).
Bestandteile und Geltungsbereich (Art. 2 und 3)	Der vorliegende Gestaltungsplan setzt sich aus den Vorschriften und dem dazugehörigen Situationsplan zusammen. Der Geltungsbereich umfasst die Parzelle Kat.-Nr. HO2 in Zürich-Hottingen mit einer Fläche von 911 m ² .
Anwendbares Recht (Art. 4)	Solange der private Gestaltungsplan in Kraft ist, finden die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung (BZO) im Gestaltungsplangebiet keine Anwendung.
Nutzweise (Art. 5)	<p>In den vollständig unterirdischen Geschossen ist grundsätzlich nur die öffentliche Velostation zulässig, vorbehalten bleiben Nebenräume für den Hochbau und die Verbindung zur Ladenpassage des Bahnhofs Stadelhofen.</p> <p>Im Geschoss 0 ist neben der Velostation nur publikumsorientierte, gewerbliche Nutzungen (z.B. Gastronomie, Verkaufsgeschäfte) zulässig. Die Geschosshöhe hat im Bereich der publikumsorientierten Nutzungen mindestens 4.0 m zu betragen.</p> <p>Im Übrigen sind höchstens mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe erlaubt.</p> <p>Die öffentliche Velostation in den Geschossen -3 bis 0 basiert auf einem Vertrag zwischen der Stadt Zürich und der AXA. Der Planungsstand Richtprojekt ist im Anhang 3 dargestellt.</p>
Ausnützung (Art. 6)	Die zulässige Geschossfläche gemäss Norm SIA 416 wird in den Geschossen 0 bis 4 auf 3'400 m ² beschränkt, was die Umsetzung des Richtprojektes mit einen kleinen, stufengerechten Projektierungsspielraum erlaubt (vgl. Plan Geschossfläche Geschosse 0 bis 4 im Anhang 4).
Geschosszahl (Art. 7)	Auf dem Grundstück ist eine Überbauung mit einem Geschoss 0, das im westlichen Bereich oberirdisch und gegen den östlichen Bereich aufgrund der ansteigenden Kreuzbühlstrasse teilweise unterirdisch liegt, sowie maximal 4 darüberliegenden Geschossen (Geschosse 1 bis 4) zulässig. Die Anzahl nicht anrechenbarer unterirdischer Geschosse ist auf maximal drei beschränkt, ebenso sind zusätzliche Dachgeschosse nicht zulässig.

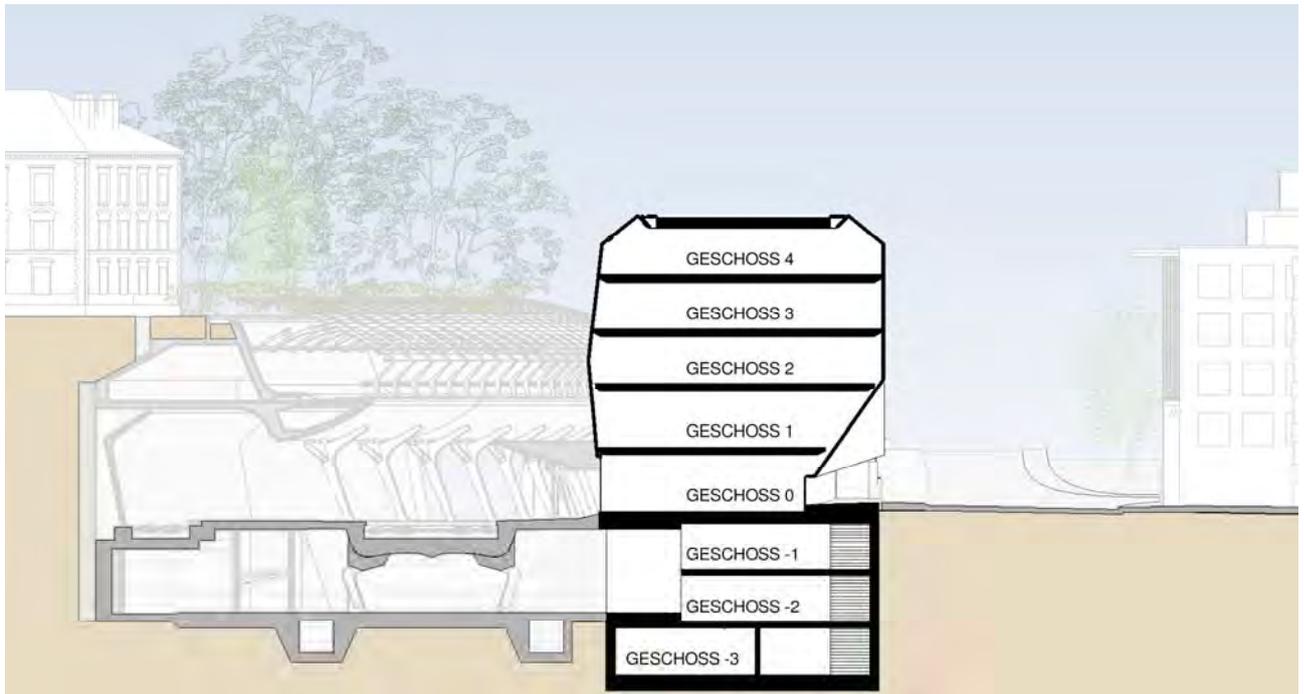


Abbildung 28 Querschnitt des Richtprojektes „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Dez. 2015)

Äussere Abmessung (Art. 8)

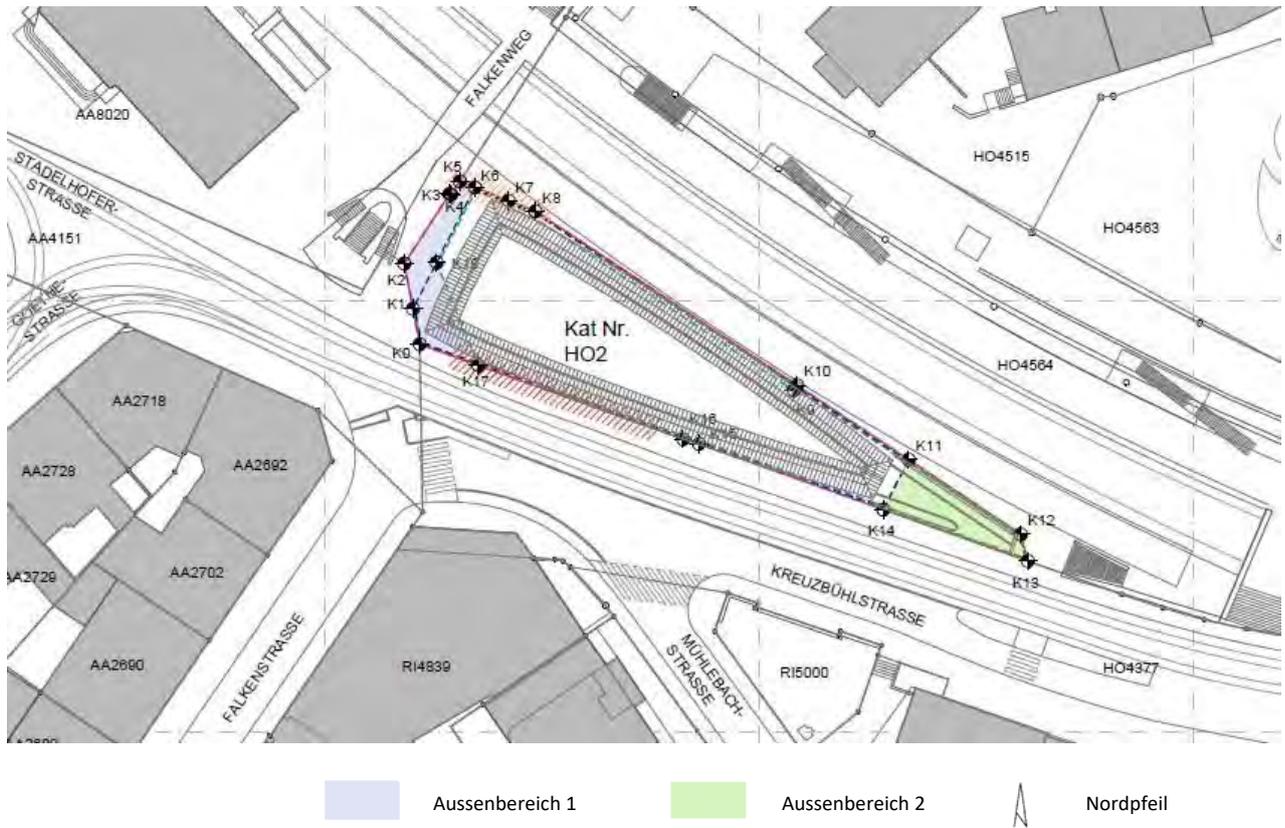
Das Gestaltungsplangebiet wird in einen Baubereich für das Geschoss 0 und einen Baubereich für die oberirdischen Geschosse 1 bis 4 eingeteilt.

Das Geschoss 0 ist innerhalb der entsprechenden Baubegrenzungslinie anzuordnen. Der Zugang zur Velostation ist im Bereich entlang der Kreuzbühlstrasse mindestens 2.5 m breit.

Die oberirdischen Geschosse 1 bis 4 sind innerhalb der im Situationsplan hierfür angegebenen Baubegrenzungslinie erlaubt.

Die vollständig unterirdischen Geschosse dürfen innerhalb des gesamten Geltungsbereiches des Gestaltungsplans erstellt werden.

Es darf auf die Baubegrenzungslinien gebaut werden.



Aussenbereich 1
 Aussenbereich 2
 Nordpfeil

Abbildung 29 Überlagerung Dachaufsicht Richtprojekt und Situationsplan zum privaten Gestaltungsplan „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, 28.02.2017)

Höhenkoten (Art. 9)

Im Aussenbereich 2 darf OK Decke des Geschosses 0 höchstens auf eine Kote von 415.50 m ü. M. zu liegen kommen.

Die Kote 430.50 m ü. M. darf, ausgenommen durch technisch bedingten Aufbauten, nicht überschritten werden.

Dabei beträgt das zulässige Höchstmass für Liftaufbauten, Anlagen zur Fassadenreinigung, Anlagen zur Gewinnung von erneuerbaren Energien und dergleichen 1.20 m. Das zulässige Höchstmass für Absturzsicherungen sowie Zu- und Abluftrohre richtet sich nach den dafür geltenden gesetzlichen Bestimmungen bzw. Normen.

Gestaltung (Art. 10)

Angesichts der städtebaulichen Bedeutung wird von Bauten, Anlagen und Um-schwung eine besonders gute gestalterische Gesamtwirkung verlangt.

Mit dem Baugesuch ist eine Reklame- und Werbekonzept einzureichen.

Das nicht begehbare Flachdach ist ökologisch wertvoll zu begrünen, auch dort, wo Solaranlagen installiert sind, aber nur soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Erschliessung (Art. 11)

Das Areal ist für Fussgänger von der Kreuzbühlstrasse / Stadelhoferstrasse, ab Perron 1 und unterirdisch ab der öffentlichen Zirkulationsfläche des Bahnhofs Stadelhofen erschlossen.

Die Erschliessung der Velostation erfolgt von der Kreuzbühlstrasse her auf dem Geschoss 0 sowie unterirdisch von der Ladenpassage des Bahnhofs Stadelhofen her via Geschoss -2.

Anlieferung (Art. 12)

Die Anlieferung sowie die Ver- und Entsorgung des Gestaltungsplangebiets sind ausschliesslich im westlichen Bereich des Grundstücks (im Aussenbereich 1) möglich. Die Zufahrt erfolgt vom Stadelhoferplatz her und die Wegfahrt über die Falkenstrasse.

Parkierung (Art. 13)

Die Anzahl der Abstellplätze bestimmt sich nach der geltenden Parkplatzverordnung der Stadt Zürich mit folgender Abweichung: Autoarme Nutzungen werden von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die minimal erforderlichen Abstellplätze durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung real nachzuweisen oder falls dies nachweislich nicht möglich ist, durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Das Mobilitätskonzept wird mit der Baueingabe eingereicht.

Auf dem Grundstück ist die Erstellung von Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr und Motorräder aufgrund der Erschliessung über das Tramtrasse und die engen Platzverhältnisse nicht möglich. Aufgrund der Lage des Grundstücks direkt beim Bahnhof Stadelhofen ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie an das Fuss- und Velonetz hervorragend. Im unmittelbaren Umfeld sind zudem öffentliche Parkhäuser vorhanden.

Durch die in den unterirdischen Geschossen der Überbauung integrierte Velostation wird das Angebot an Veloabstellplätzen beim Bahnhof Stadelhofen verbessert. Für die Nutzenden der neuen Überbauung ist die gemäss Parkplatzverordnung der Stadt Zürich massgebende Anzahl Veloabstellplätze in der Velostation vorzusehen.

Aussenbereiche (Art. 14)

Der Aussenbereich im westlichen Teil des Gestaltungsplangebiets (Aussenbereich 1) ist mit einem Hartbelag zu versehen und ohne Niveauversatz zur westlich angrenzenden öffentlichen Zirkulationsfläche des Bahnhofs Stadelhofen auszubilden. Dadurch wird die heutige Engstelle wesentlich entschärft.

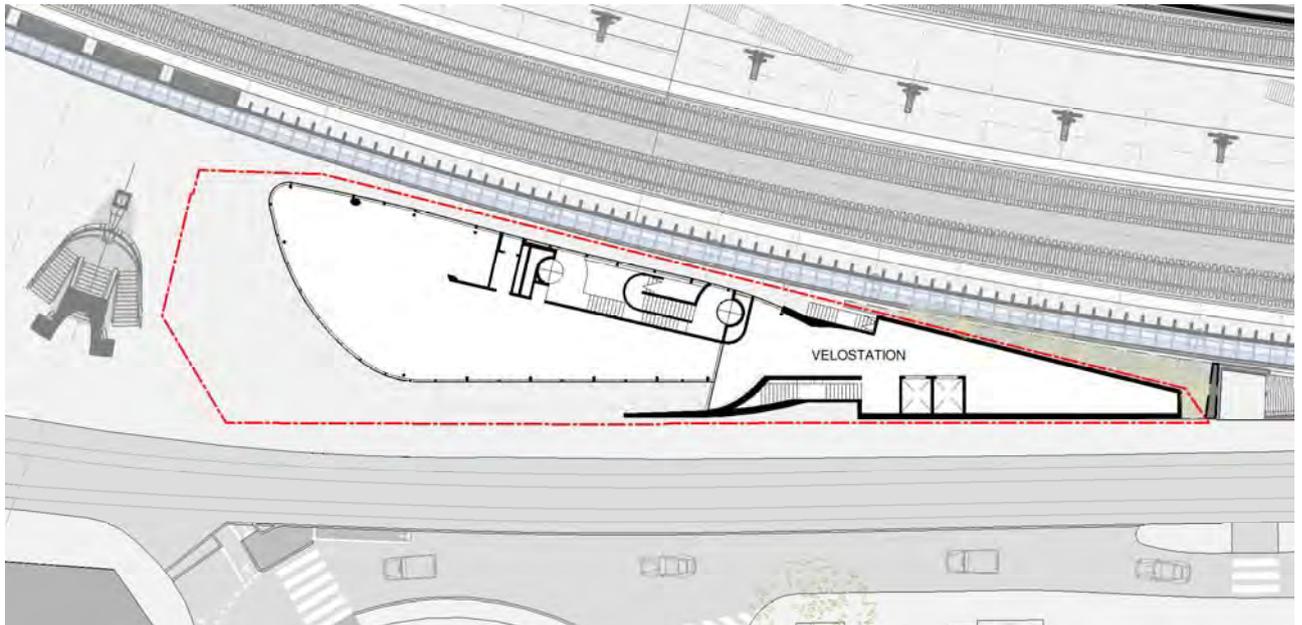


Abbildung 30 Grundriss Geschoss 0 mit Aussenbereich 1 im westlichen Teil des Grundstücks gemäss Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Dezember 2015)

Der im östlichen Teil des Grundstücks, über dem Geschoss 0 liegende Aussenbereich (Aussenbereich 2), dient dem Aufenthalt und der Erschliessung der Geschosse 1 bis 4. Absturzsicherungen, Beleuchtungskandelaber, Pflanztröge und andere umgebungsgestaltende Elemente dürfen die Kote gem. Art. 9 Abs. 1 überschreiten. Der Aussenbereich 2 ist unter Einbezug von standortgerechten Pflanzen zu gestalten. Für eine raumbildende Bepflanzung ist eine genügende Überdeckung mit vegetationsfähigem Material über den unterirdischen Bauteilen sicherzustellen.

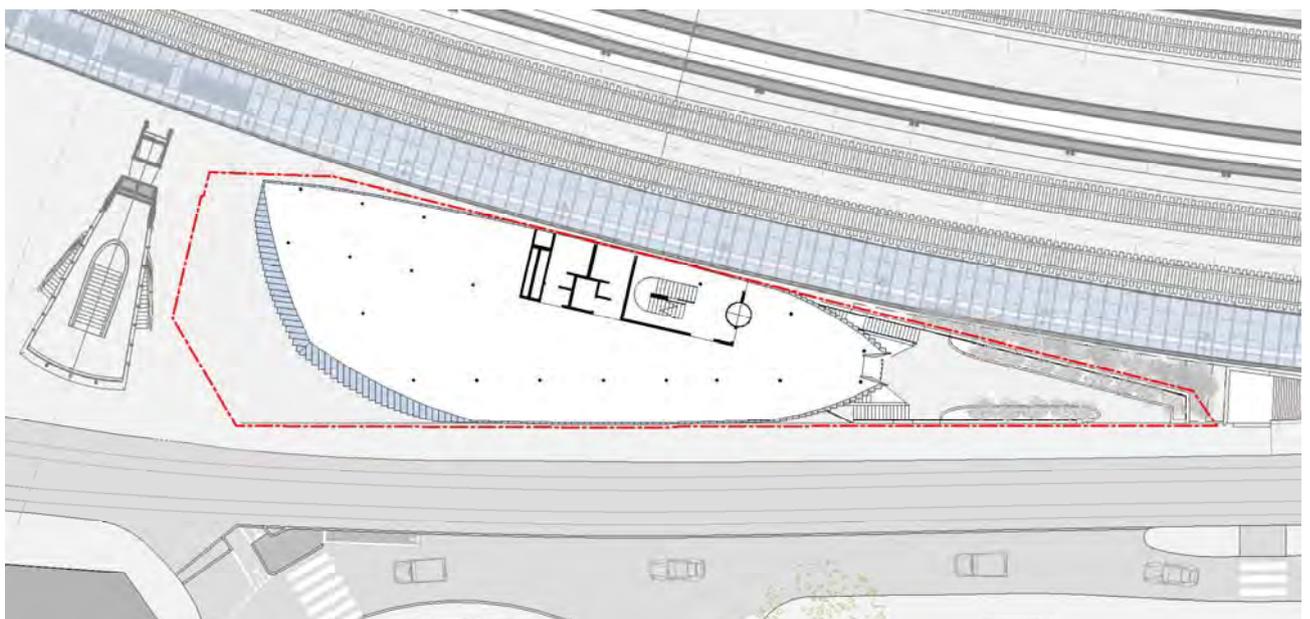


Abbildung 31 Grundriss Geschoss 1 mit dem Aussenbereich 2 im östlichen Teil des Grundstücks gemäss Richtprojekt „Haus zum Falken“ (Quelle: Calatrava Valls SA, Dezember 2015)

Abfallentsorgung (Art. 15)	Für die Abfallentsorgung sind die erforderlichen Flächen bereit zu stellen. Die Beurteilung erfolgt im Baubewilligungsverfahren. Die dafür benötigten Flächen sind innerhalb des Gebäudes anzuordnen.
Lärmschutz (Art. 16)	Dem Gestaltungsplangebiet ist gemäss Bau- und Zonenordnung die Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Diese Zuordnung wird durch den Gestaltungsplan nicht geändert.
Ökologischer Ausgleich (Art. 17)	Bauten, Anlagen und Umschwung sind im Hinblick auf den ökologischen Ausgleich im Sinne von Art. 15 der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzverordnung zu optimieren. Konkrete Festlegungen folgen im Baubewilligungsverfahren.
Energie (Art. 18)	Für den Neubau muss mindestens dem Energiewert des Minergie-P-Standards entsprechen oder den Anforderungen der Wärmedämmvorschrift (Ausgabe 2009 der Baudirektion des Kantons Zürich) um mindestens 30% unterschreiten. Andere alternative Nachweise der energetischen Massnahmen sind zulässig, wenn mit einer fachgerechten Wärmehaushaltberechnung nachgewiesen wird, dass kein erhöhter Gesamtenergiebedarf (Wärme und Kälte) gegenüber dem Minergie-P-Standard auftritt. Massgeblich sind die Standards des Vereins Minergie im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gestaltungsplans.

6 Interessensabwägung

Raumplanung	Die Beiträge des privaten Gestaltungsplans „Haus zum Falken“ zu den Zielen und Grundsätzen der übergeordneten Raumplanung des Bundes, des Kantons Zürich und der Stadt Zürich liegen vorab und grundsätzlich darin, dass der Gestaltungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die verdichtete Nutzung von Bauland schafft bzw. verbessert.
Städtebauliche Aufwertung	Mit dem Gestaltungsplan wird eine städtebauliche wertvolle und überzeugende Neuüberbauung mit einer integrierten öffentlichen Velostation, wie im regionalen Richtplan vorgesehen, ermöglicht. Die Bebauung wird als Ergänzung zum Bahnhof Stadelhofen verstanden. Die Zugänglichkeit wird verbessert und die Platzsituation am Bahnhof Stadelhofen verbessert. Die Neuüberbauung ist direkt an die unterirdische Verkaufsebene des Bahnhofs angebunden. Neben der Velostation werden publikumsorientierte Nutzungen wie Gastronomie und Verkauf sowie Flächen für Handels- und Dienstleistungsnutzung angeboten.
Verkehr	Mit dem direkten Anschluss an das öffentliche Bahn- und Tramnetz sowie der guten Erschliessung für Fussgänger und Velofahrende ist das Grundstück bereits heute sehr gut erschlossen.
Öffentliche Velostation	Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird eine Velostation ermöglicht. Damit wird das seit langer Zeit monierte und sich in Zukunft ansonsten massiv verschärfende Defizit an Veloabstellplätzen am Bahnhof Stadelhofen städtebaulich elegant gelöst.
Umwelt	Der private Gestaltungsplan „Haus zum Falken“ ist mit der Umweltgesetzgebung vereinbar.
Schlussfolgerung	Die Grundeigentümerin ist überzeugt, mit dem vorliegenden Gestaltungsplan ein qualitativ hohes und langfristig orientiertes Planungsinstrument zu schaffen, welches eine qualitätsvolle Entwicklung des Areals ermöglicht.

7 Planungsablauf und Mitwirkung

7.1 Bisherige Schritte

Der private Gestaltungsplan hat bereits folgende Ablaufschritte erledigt:

Öffentliche Auflage	Der Gestaltungsplan wurde öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt. Während dieser Zeit konnten schriftliche Einwendungen eingereicht werden. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen gibt der entsprechende Bericht Auskunft.
Kantonale Vorprüfung	Die kantonale Vorprüfung erfolgte zeitgleich mit der öffentlichen Auflage.
Ämtervernehmlassung	Die Ämtervernehmlassung innerhalb der Stadt Zürich erfolgte zeitgleich mit der öffentlichen Auflage.
Überarbeitung	<p>Aufgrund der Rückmeldungen aus der öffentlichen Auflage, der kantonalen Vorprüfung und der städtischen Ämtervernehmlassung wurden der Gestaltungsplan (Plan und Vorschriften) und der vorliegende Planungsbericht überarbeitet. Die wesentlichsten Überarbeitungen betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gestaltungsplan:<ul style="list-style-type: none">o Plan: Signatur Zugang Velostationo Art. 1: Mindestgrösse Velostationo Art. 5: Verzicht auf Wohnnutzungo Art. 7: Beschränkung der Anzahl Untergeschosseo Art. 9: Formulierung Dachaufbauteno Art. 14: Elemente der Umgebungsgestaltung, raumbildende Bepflanzungo Art. 18: Formulierung Energiestandard- Planungsbericht (zusätzlich):<ul style="list-style-type: none">o Kap. 3.1.2 ISOSo Kap. 4.1.1 Städtebauliches und architektonisches Konzepto Kap. 4.4.2 Lärm (und Anhang 5)o Kap. 4.4.13 Ökologischer Ausgleich

7.2 Bevorstehende Schritte

Für den privaten Gestaltungsplan ist folgender, weiterer Ablauf vorgesehen:

Zustimmung Gemeinderat	Der Gestaltungsplan ersetzt in seinem Perimeter die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich und ist deshalb dem Gemeinderat zur Zustimmung zu unterbreiten.
Referendums- und Stimmrechtsbeschwerdefrist	Nach der Zustimmung des Gemeinderats zum Gestaltungsplan erfolgt die Referendums- und Stimmrechtsbeschwerdefrist.
Genehmigung Kanton	Sind diese Fristen ungenutzt verstrichen, erfolgt die Genehmigung des Gestaltungsplans durch die kantonale Baudirektion.
Rekursfrist	Nach der Genehmigung des Gestaltungsplans wird die Rekursfrist angesetzt.
Inkraftsetzung	Nach ungenutzt verstrichener Rekursfrist oder nach Abschluss allfälliger Rechtsmittelverfahren setzt der Stadtrat den Gestaltungsplan in Kraft.

Anhang

Anhang 1 Literatur- und Quellenverzeichnis

- [1] Amt für Hochbauten, Oktober 2013: Checkliste für Dachbegrünungen
- [2] Bakus, 14.01.2016: Lärmgutachten Verkehr, Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 - 3.
- [3] ProjektBeweger GmbH, 17.03.2017: Privater Gestaltungsplan „Haus zum Falken“, Vorschriften, Fassung für die Ämtervernehmlassung, öffentliche Mitwirkung und kantonale Vorprüfung
- [4] Calatrava Valls SA, 17.03.2017: Privater Gestaltungsplan „Haus zum Falken“, Situationsplan zum Gestaltungsplan, Fassung für die Ämtervernehmlassung, öffentliche Mitwirkung und kantonale Vorprüfung
- [5] Calatrava Valls SA, Dezember 2015: Richtprojekt „Haus zum Falken“
- [6] Gemeinderat Stadt Zürich, 20.09.2006: Motion von Daniel Leupi (Grüne) und Dr. André Odermatt (SP), GR Nr. 2006/393
- [7] Gemeinderat Stadt Zürich, 21.01.2015: Auszug aus dem substanziellen Protokoll, 40. Ratssitzung, 2014/172, Weisung vom 04.06.2014: Geänderte Motion von Daniel Leupi und Dr. André Odermatt betreffend Velostation, Realisierung am Bahnhof Stadelhofen, Bericht und Abschreibung, GR Nr. 2015/651
- [8] Kanton Zürich, 29.04.2015: Kantonaler Richtplan
- [9] Stadt Zürich, 01.09.2013: Teilrevision Bau- und Zonenordnung
- [10] Stadt Zürich, 29.01.2016: Privater Gestaltungsplan „Haus Falken“, Stellungnahme Vorvernehmlassung. Amt für Städtebau, Stadtgebiete.
- [11] Stadtrat Stadt Zürich, 21.11.2012: GR Nr. 2006/393, Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat – geänderte Motion von Daniel Leupi und Dr. André Odermatt betreffend Velostation, Realisierung am Bahnhof Stadelhofen, Antrag auf Fristerstreckung
- [12] Stadtrat Stadt Zürich, 04.06.2014: GR Nr. 2014/172, Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat – Geänderte Motion von Daniel Leupi und Dr. André Odermatt betreffend Velostation, Realisierung am Bahnhof Stadelhofen, Bericht und Abschreibung
- [13] Stadtrat Stadt Zürich, 21.05.2014: Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich, Nr. 457, Amt für Städtebau, Denkmalschutz, Zum Falken, Kreuzbühlstrasse 1, 1a, 3, Zürich 7-Hottingen, Verzicht auf Unterschutzstellung und Entlassung aus dem Inventar

Anhang 2 Beteiligte am Gestaltungsplan

Projekt

Grundeigentümerin / Bauherrschaft	AXA Leben AG, vertreten durch AXA Investment Managers Schweiz AG, Zürich
Richtprojekt und Situationsplan	Calatrava Valls SA, Zürich
Gestaltungsplan-Vorschriften und Planungsbericht	Buchhofer AG, Zürich (bis März 2016) ProjektBeweger GmbH, Zürich (seit Juli 2016)
Juristische Beratung	Gfeller Budliger Kunz Rechtsanwälte, Zürich Dr. Jürg Sigrist

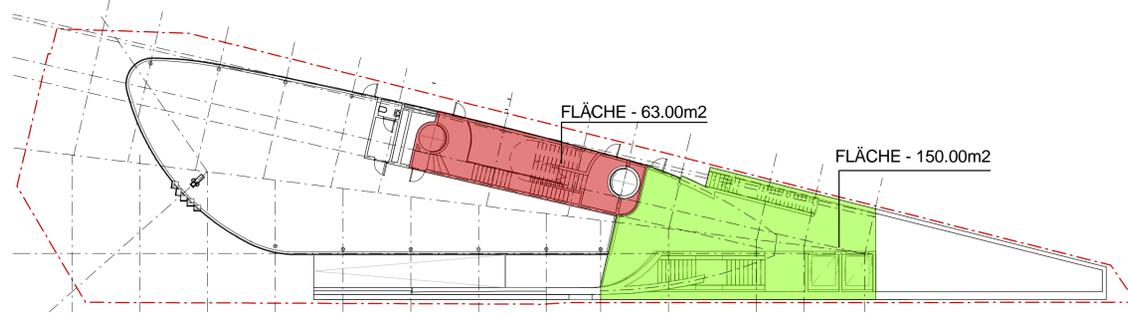
Ämter der Stadt Zürich

Amt für Städtebau (AfS)	Christine Enzmann, Hanspeter Leuppi
Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ)	Barbara Burger
Amt für Baubewilligungen (AfB)	Urs Gantner
Dienstabteilung für Verkehr (DAV)	Antonius Sutter
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)	Silvan Weber

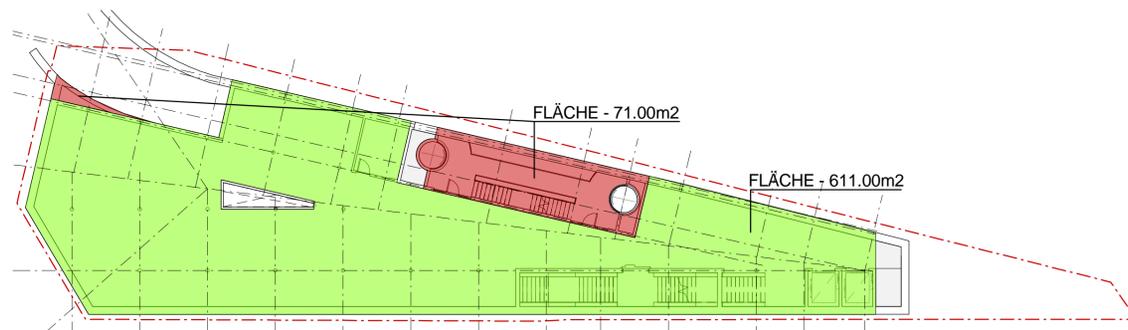
Anhang 3 Velostation (Stand Richtprojekt)

HAUS ZUM FALKEN

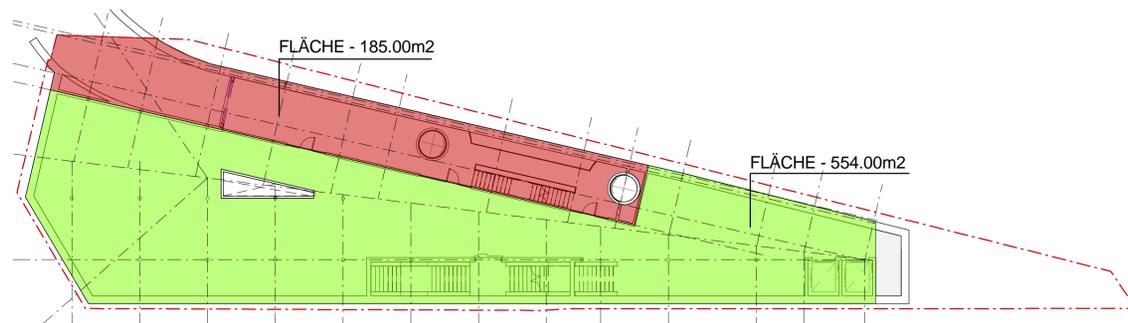
ZÜRICH - SCHWEIZ



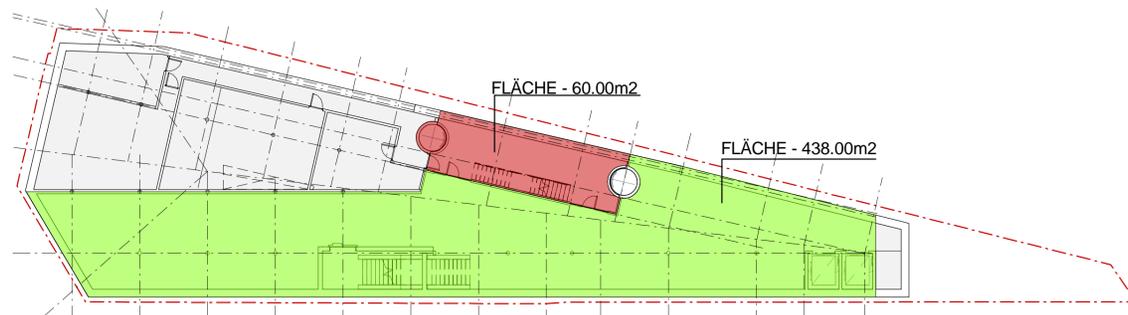
GESCHOSS 0



GESCHOSS -1



GESCHOSS -2



GESCHOSS -3

GESCHOSSFLÄCHEN VELOSTATION



LEGENDE

- GESCHOSSFLÄCHE VELOSTATION
- GESCHOSSFLÄCHE GEMEINSAM GENUTZT

ALLGEMEINER HINWEIS

DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.

CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.

+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS

PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:



Projekt:

HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:

RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:

GESCHOSSFLÄCHEN VELOSTATION

Plannummer:

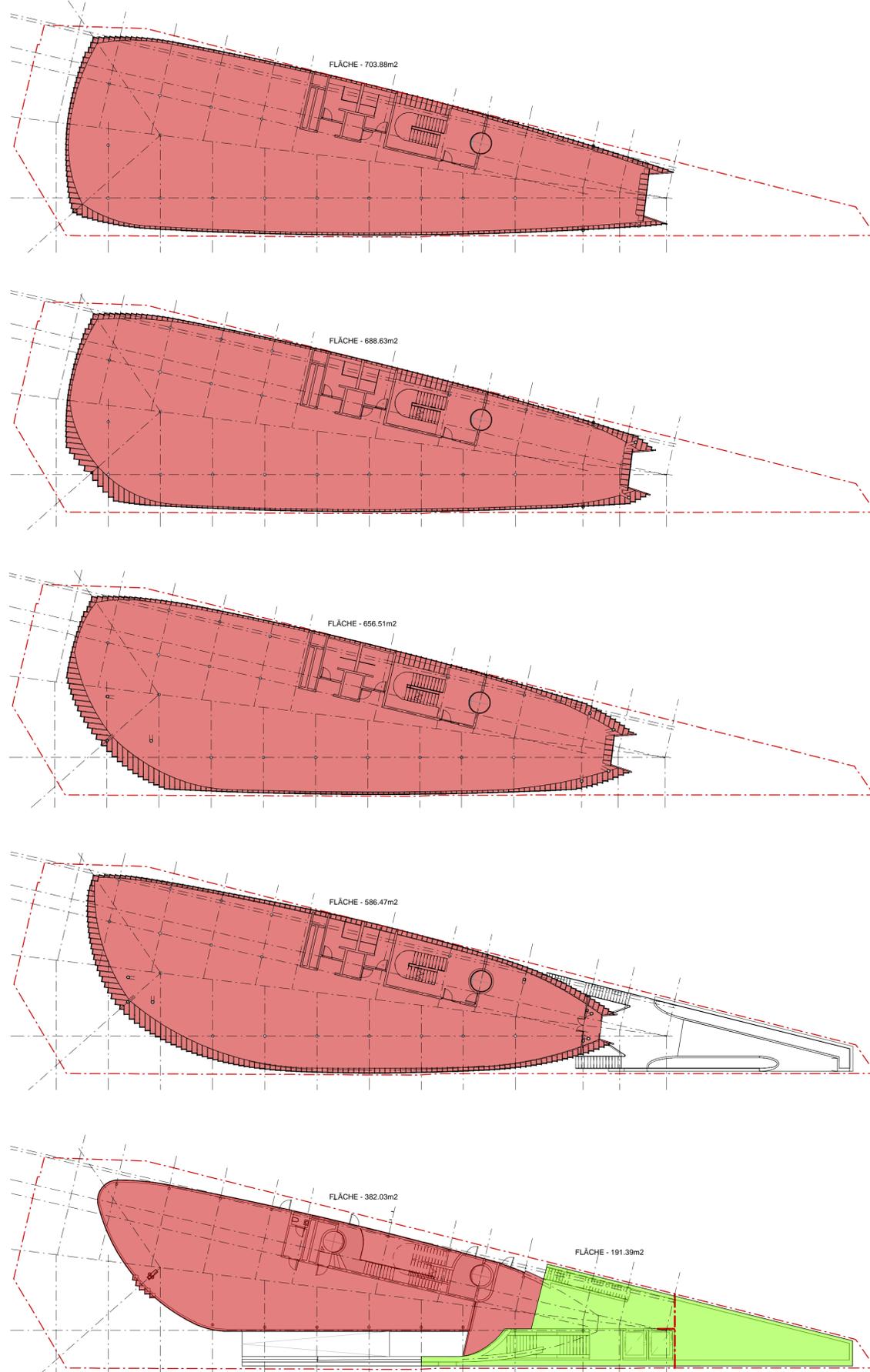
KB00_SC_RP_01815

Datum:	Projektphase:	Index:	Revision:
22/08/16	RICHTPROJEKT		
Maßstab:	Plangröße:		
1 : 250	594x841mm		
Gezeichnet:	Geprüft:	Freigegeben:	
S.D.S	G.TEUFEL	M.PFISTERER	
Dateiname:			
Kreuzbuehist_Central.rvt			

Anhang 4 Geschossfläche Geschosse 0 bis 4 (Stand Richtprojekt)

HAUS ZUM FALKEN

ZÜRICH - SCHWEIZ



BERECHNUNG GEBÄUDEVOLUMEN:

GESCHOSS 0 - 4

ERDGESCHOSS (ROT)	382.03m ²	x	4.40m	=	1680.93m ³
ERDGESCHOSS (GRÜN)	191.39m ²	x	4.40m	=	842.12m ³
1. OBERGESCHOSS	586.47m ²	x	3.90m	=	2287.23m ³
2. OBERGESCHOSS	656.51m ²	x	3.40m	=	2232.13m ³
3. OBERGESCHOSS	688.63m ²	x	3.40m	=	2341.34m ³
4. OBERGESCHOSS	703.88m ²	x	3.65m	=	2569.16m ³
TOTAL	3209.03m²				11952.91m³

GESCHOSS FLÄCHE/VOLUMEN 0 BIS 4

MASSSTAB 1:250

0 5m 10m 25m

ALLGEMEINER HINWEIS

DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.

CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.

+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS

PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:



Projekt:

HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:

RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:

GESCHOSS FLÄCHE/VOLUMEN 0 BIS 4

Plannummer:

KB00_SC_RP_01821

Datum:

24/08/16

Projektphase:

RICHTPROJEKT

Index:

-

Revision:

0

Massstab:

1 : 250

Plangröße:

594x841mm

Gezeichnet:

S.D.S

Geprüft:

G.TEUFEL

Freigegeben:

M.PFISTERER

Dateiname:

Kreuzbuehist_Central.rvt

Anhang 5 Lärmgutachten

Lärmgutachten Verkehr

gemäss Lärmschutzverordnung

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 - 3

Lärmgutachten_Verkehr_2017_01_24_RA_5860



Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 - 3

Ort / Datum

Zürich, 24.01.2017

Projekt5860
Privater Gestaltungsplan
Kreuzbühlstrasse 1 - 3
Zürich**Bauherrschaft**AXA Real Estate
Affolternstrasse 42
Postfach 6949
8050 Zürich**Architekt**Santiago Calatrava LLC
Santiago Calatrava
Parkring 11
8002 Zürich**Beilagen**

- 1 Auszug Tramlärmkataster
 - 2 Berechnung der Beurteilungspegel für den Schienenverkehr: Bahnhof Stadelhofen
 - 3 - 4 Beurteilungspegel Strassenlärm Tag
 - 5 - 6 Beurteilungspegel Strassenlärm Nacht
 - 7 - 8 Beurteilungspegel Tramlärm Tag
 - 9 - 10 Beurteilungspegel Tramlärm Nacht
 - 11 Wellentheoretische Simulationen der Schallausbreitungen des Bahnlärms am Bahnhof Stadelhofen von der EMPA Dübendorf (23.11.2015)
-

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabe / Situation	3
2	Grundlagen	3
3	Berechnungsvoraussetzungen	5
4	Berechnungen / Ergebnisse Strassenlärm	7
5	Berechnungen / Ergebnisse Schienenlärm	9
6	Vorgaben Gestaltungsplan	12
7	Zusammenfassung	13

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 – 3

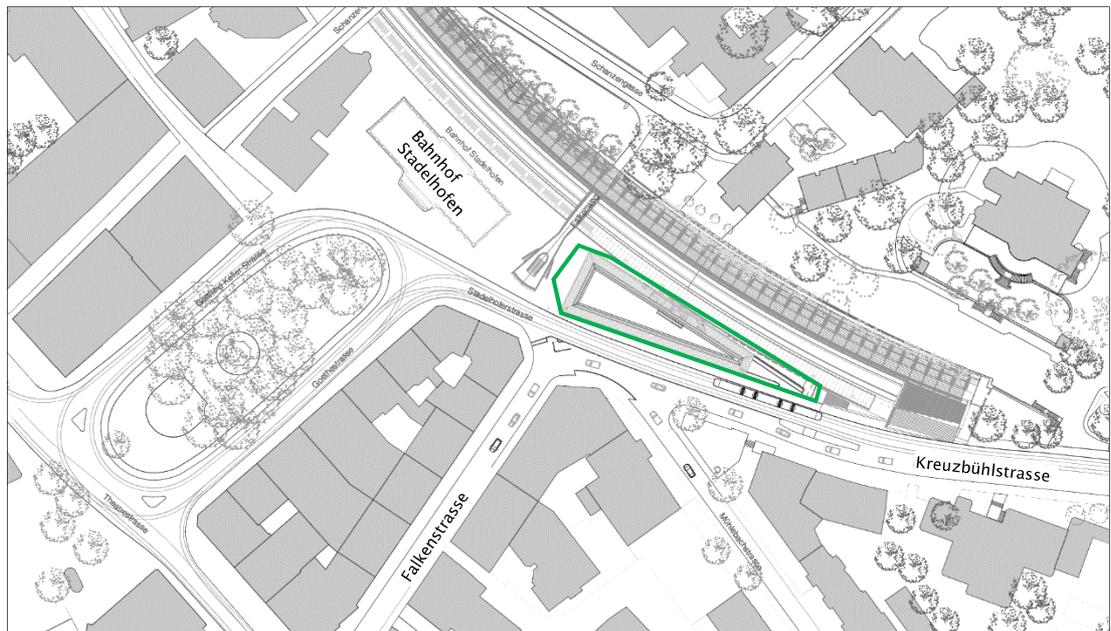
1 Aufgabe / Situation

Auf dem Grundstück der Kreuzbühlstrasse 1 – 3 in Zürich ist ein Neubau vorgesehen. Das Grundstück befindet sich zwischen Kreuzbühlstrasse und Bahnhof Stadelhofen.

Für den Neubau wird ein privater Gestaltungsplan erstellt, in welchem auch die Nutzungsmöglichkeiten bezüglich des bestehenden Lärms festgesetzt werden.

Das Grundstück ist von zwei Seiten vom Lärm belastet: vom Strassenverkehr auf der Kreuzbühlstrasse, vom Schienenverkehr (Tram) auf der Kreuzbühlstrasse und vom Schienenlärm des Bahnhofs Stadelhofen.

Im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens wurde unser Büro beauftragt, die Lärmimmissionen am geplanten Neubau gemäss Lärmschutzverordnung zu prüfen.



Situationsübersicht; grün: Grundstück Kreuzbühlstrasse 1 – 3

2 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen wurden für das Gutachten verwendet:

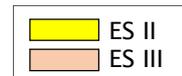
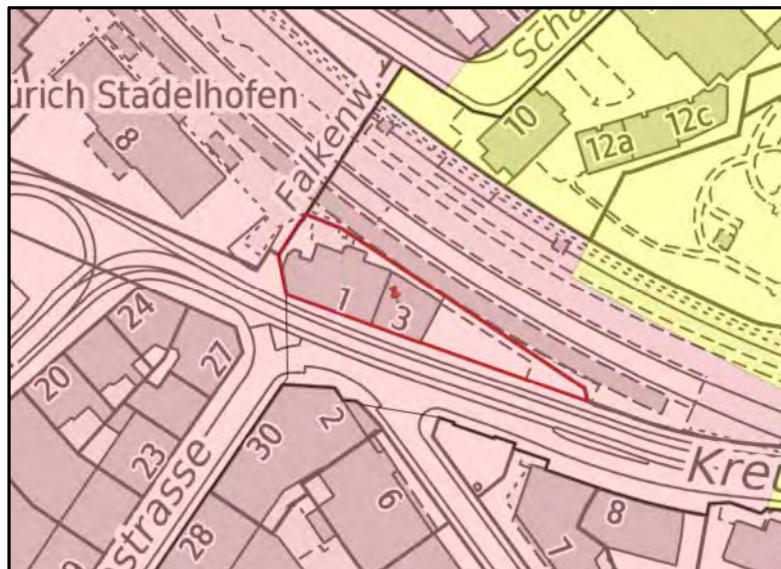
- [1] Lärmschutzverordnung (LSV), Stand 01.08.2010
- [2] Pläne vom 03.12.2015
- [3] Strassenverkehrsinformationssystem des Kantons Zürich
- [4] Emissionsplan 2015 der SBB
- [5] Wellentheoretische Simulationen der Schallausbreitungen des Bahnlärms am Bahnhof Stadelhofen von der EMPA Dübendorf, Stand 23.11.2015
- [6] E-Mail von Philipp Wälterlin, Bundesamt für Verkehr BAV vom 23.12.2015: Stellungnahme zur Berücksichtigung des Kurvenquietschens mit Verweis auf den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts A-1818/2006, E.8
- [7] Vorgaben der Fachstelle Lärmschutz (FALS) des Kantons Zürich zu Bauvorhaben <http://www.tba.zh.ch/internet/baudirektion/tba/de/laerm/laermvorsorge/bauvorhaben.html>
- [8] Amt für Raumentwicklung (ARE), Kanton Zürich, 2016: Zürich. Privater Gestaltungsplan Haus zum Falken – 1. Vorprüfung. 15.11.2016
- [9] Auszug aus dem Tramlärmkataster, am 20.01.2017 zur Verfügung gestellt von Timon Züger, Stadt Zürich

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 – 3

2.1 Lärmschutzverordnung

Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung gelten für lärmempfindliche Räume. Als lärmempfindliche Räume gelten unter anderem Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küchen mit Essbereich und Räume in Betrieben, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten. Vorliegend gelten die Immissionsgrenzwerte. Das Terrain liegt in der Empfindlichkeitsstufe III gemäss dem Zonenplan der Stadt Zürich. Es ergeben sich somit die folgenden Immissionsgrenzwerte:

ES III	Wohnen u.ä.		Räume in Betrieben
	Tag	Nacht	Tag
Immissionsgrenzwerte in dB(A)	65	55	70



Quelle: Katasterauskunft der Stadt Zürich

Bewilligung in lärmbelasteten Gebieten

(USG Art. 22 und LSV Art. 31)

Gemäss USG, Art. 22, dürfen Bewilligungen für Bauten, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, unter Vorbehalt der nachstehenden Ausnahmeregelungen nur erteilt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten sind.

LSV Art. 31

1 Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, so dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn diese Werte eingehalten werden können:

- a. durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räumen auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes; oder
- b. durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen.

2 Können die Immissionsgrenzwerte durch Massnahmen nach Absatz 1 nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt.

3 Berechnungsvoraussetzungen

3.1 Strasse (Anhang 3, LSV)

Die Verkehrszahlen für die Strassen basieren auf den Angaben des Amts für Raumentwicklung des Kantons Zürich, welche für das Projekt speziell angegeben wurden [8]. Diese weichen vom Straßenverkehrsinformationssystem des Kantons Zürich ab.

Folgende Lärmquellen sind massgeblich:

Strassen	L _{r,e} in dB(A)	
	Tag	Nacht
Kreuzbühlstrasse	75.2	69.9
Stadelhoferstrasse	65.8	55.8
Falkenstrasse	75.0	69.8
Mühlebachstrasse	68.2	55.3

3.2 Schiene (Anhang 4, LSV)

3.2.1 Tram

Das Tram auf der Kreuzbühlstrasse hat eine eigene Trasse und wird somit gemäss Anhang 4, LSV beurteilt. Es wurden die Emissionsdaten des Tramlärmkatasters verwendet [9].

Schienen (Kreuzbühlstrasse)	L _{r,e} in dB(A)	
	Tag	Nacht
Stadelhoferplatz	69.5	61.6
Stadelhoferplatz bis Falkenstrasse	72.4	64.5
Falkenstrasse bis Mühlebachstrasse	72.6	64.6
Östlich der Mühlebachstrasse	72.4	64.5

3.2.2 Bahnhof Stadelhofen

Vorgehensweise

Die Geometrien der Überdachung und des Geländes am Bahnhof Stadelhofen sind sehr komplex. Das Simulationsprogramm kann diese Geometrien, insbesondere Reflexionen an horizontalen Flächen, nicht korrekt abbilden. Um die Einflüsse dieser Geometrien korrekt zu berücksichtigen, wurde die EMPA damit beauftragt, eine wellentheoretische Simulation für den Bahnhof durchzuführen [5]. Das Dokument liegt dem Gutachten als Beilage 11 bei.

Für die Berechnung der Beurteilungspegel wurde wie folgt vorgegangen:

Die EMPA erstellt zwei zweidimensionale Modelle:

- Referenzmodell Freifeld
- Modell reale Situation

Das Referenzmodell hat die folgenden Eigenschaften:

- Geländehöhe h=0
- Umgebungsgebäude, Brücken und andere Bauwerke nicht vorhanden
- Neubau wie geplant, Fassade voll absorbierend
- Eine Emissionslinie pro Gleis

Das Modell der realen Situation beinhaltet hingegen alle umgebenden Gebäude und Dächer. Die ausführliche Beschreibung der Vorgehensweise kann dem Bericht der EMPA [5] entnommen werden.

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 – 3

Aus den beiden Modellen wurde nun pro Gleis und pro Geschoss des Neubaus die Differenz berechnet. Die Differenz stellt die Einflüsse der umgebenden Baukörper dar.

BAKUS erstellte mit dem Programm SoundPLAN ebenfalls das Referenzmodell mit gleichen Eigenschaften und hinterlegte die drei Gleise mit den tatsächlichen Emissionen. Mit Excel konnten diese Ergebnisse mit den Differenzen der EMPA korrigiert werden. Die Berechnung erfolgte für die Terzbänder von 200 – 3150 Hz. Die Ergebnisse der SoundPLAN Simulation wurden auf ein Zugspektrum umgerechnet. Die Berechnung befindet sich in der Beilage 2.

Emissionsdaten

Die Emissionen für das Referenzmodell in SoundPLAN wurden dem Emissionsplan 2015 der SBB entnommen. Hier werden die folgenden Emissionen angegeben:

Schienen	L _{r,e} in dB(A)	
	Tag	Nacht
DfA-Linie 745	69.5	62.6
DfA-Linie 730	67.3	56.0
Summe	71.5	63.5

Die Emissionsdaten wurden aufaddiert und auf die drei Gleise aufgeteilt. Das Verhältnis entspricht der Belegung, welche vom Stellwerk der SBB angegeben wurde.

Gleis 1: 43.75 %

Gleis 2: 25.00 %

Gleis 3: 31.25 %

Am Bahnhof Stadelhofen treten aufgrund der Schienenkurven Quietschgeräusche auf. Diese führen zum einen zu einer Pegelerhöhung und zum anderen erzeugen sie immissionsseitig zusätzlich Störungen. Die Pegelerhöhung wurde durch einen Zuschlag analog zur Schall 03 für einen Radius von 300 – 500 m berücksichtigt. Das zusätzliche Störgeräusch wurde gemäss dem Mail vom Bundesamt für Verkehr [6] analog dem Zuschlag K2 der LSV, Anhang 4 berücksichtigt

Zuschlag Pegelerhöhung Radius 300 – 500 m: +3dB

Zuschlag Störwirkung Quietschen: +4dB

Beide Zuschläge wurden zu den Emissionsdaten addiert. Damit ergeben sich die folgenden Emissionsdaten für die drei Gleise:

Emissionen Schienen	L _{r,e} in dB(A)	
	Tag	Nacht
Gleis 1	75.0	67.0
Gleis 2	72.5	64.5
Gleis 3	73.5	65.5
Summe	78.5	70.5

4 Berechnungen / Ergebnisse Strassenlärm

4.1 Handrechnung

Zur Prüfung der Plausibilität wurden die Immissionen an der Fassade zur Kreuzbühlstrasse ohne Simulation berechnet.

$L_{r,e}$ Tag	[dB(A)]	75.2	1. Obergeschoss
$L_{r,e}$ Nacht	[dB(A)]	69.9	
Abstand d	[m]	10	
Aspektwinkel	[°]	180	
Hindernis A_{bar}	[dB]	0.0	
Reflexion	[dB]	1.5	
L_{eq} Tag	[dB(A)]	66.5	
L_{eq} Nacht	[dB(A)]	61.2	

Die einfache Berechnung zeigt, dass an der strassenzugewandten Fassade die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

4.2 Berechnungen Modell

Zur detaillierten Berechnung der Beurteilungspegel an allen Fassaden wurden Simulationsberechnungen durchgeführt.

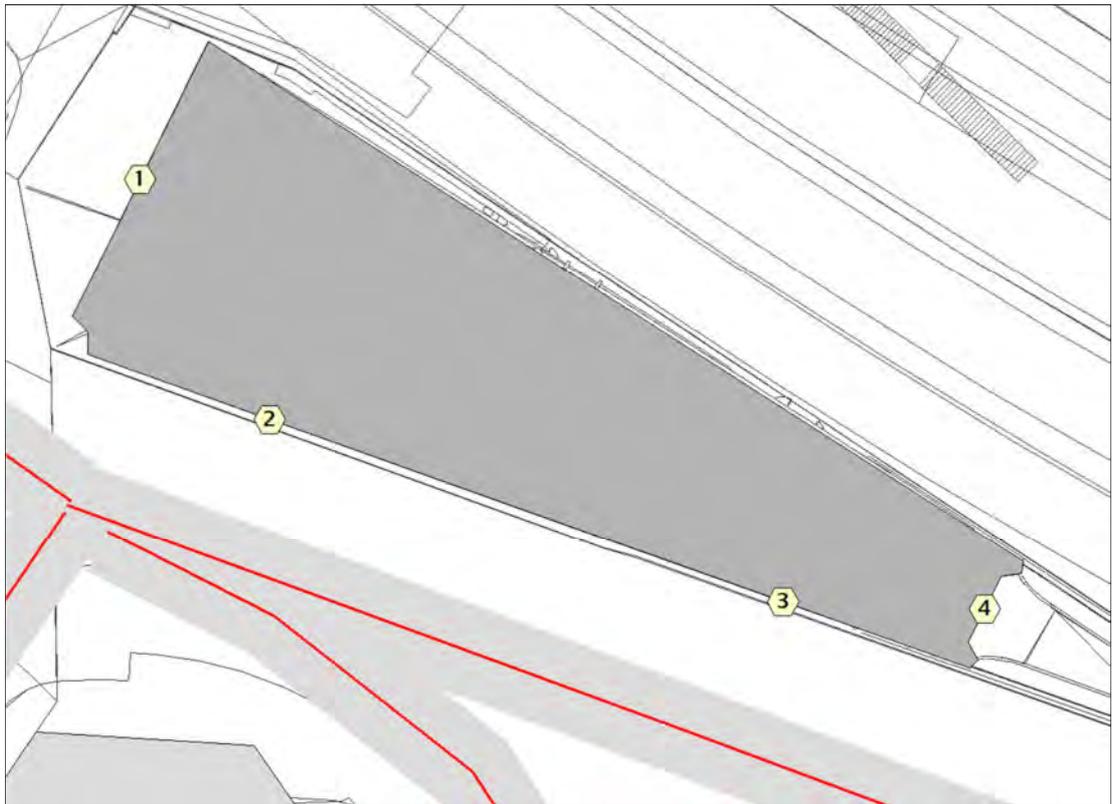
Die Berechnungen erfolgten mit dem Lärmausbreitungsmodell SoundPLAN 7.4. Das Computermodell verwendet das Rechenverfahren STL 95 für Strassenverkehr.

Im Computermodell wird mit einem dreidimensionalen Abbild von Topographie, Lärmquellen und Empfangspunkten die Schallausbreitung berechnet. Reflexionen und Beugungen werden berücksichtigt. Es wurde mit einer Reflexionstiefe von 3 gerechnet.

Die Ergebnisse sind in Form von farbigen Lärmkarten in den Beilagen 3 – 6 dargestellt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse einzelner Punkte aufgezeigt.

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 - 3



IO	Immissionsgrenzwert L_r in dB(A)		Beurteilungspegel L_r in dB(A)		Überschreitung in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	65	55	56	50	-	-
2	65	55	66	61	1	6
3	65	55	66	60	1	5
4	65	55	61	56	-	1

Es wird in der Tabelle jeweils der Pegel für das lauteste Geschoss aufgeführt.

Der Immissionsgrenzwert für Betriebe (70 dB(A) tags) kann durchgehend eingehalten werden.

Für Wohnen ist der massgebliche Beurteilungszeitraum die Nachtzeit, da die Differenz zwischen der Tages- und Nachtzeit weniger als 10 dB beträgt.

Die Immissionsgrenzwerte für Wohnen werden an der strassenzugewandten Fassade überschritten, zur Nachtzeit um mehr als 3 dB.

5 Berechnungen / Ergebnisse Schienenlärm

Die Lärmimmissionen vom Tramverkehr auf der Kreuzbühlstrasse und dem S-Bahnverkehr am Bahnhof Stadelhofen müssen in Summe beurteilt werden. Da die Berechnungsverfahren aufgrund der Komplexität vorliegend unterschiedlich sind und die beiden Geräuschquellen sich aufgrund der Lage nicht gegenseitig bedingen, werden Sie getrennt beurteilt.

5.1 Tram auf Kreuzbühlstrasse

5.1.1 Handrechnung

Zur Prüfung der Plausibilität wurden die Immissionen an der Fassade zur Kreuzbühlstrasse ohne Simulation berechnet.

$L_{r,e}$ Tag	[dB(A)]	72.6	1. Obergeschoss
$L_{r,e}$ Nacht	[dB(A)]	64.6	
Abstand d	[m]	10	
Aspektwinkel	[°]	180	
Hindernis A_{bar}	[dB]	0.0	
Reflexion	[dB]	1.5	
L_{eq} Tag	[dB(A)]	63.9	
L_{eq} Nacht	[dB(A)]	55.9	

Die einfache Berechnung zeigt, dass an der strassenzugewandten Fassade der Immissionsgrenzwert zur Nachtzeit überschritten wird und zur Tageszeit eingehalten wird.

5.1.2 Berechnungen Modell

Zur detaillierten Berechnung der Beurteilungspegel an allen Fassaden wurden Simulationsberechnungen durchgeführt.

Die Berechnungen erfolgten mit dem Lärmausbreitungsmodell SoundPLAN 7.4. Das Computermodell verwendet das Rechenverfahren SEMIBEL für Schienenlärm.

Im Computermodell wird mit einem dreidimensionalen Abbild von Topographie, Lärmquellen und Empfangspunkten die Schallausbreitung berechnet. Reflexionen und Beugungen werden berücksichtigt. Es wurde mit einer Reflexionstiefe von 3 gerechnet.

Die Ergebnisse sind in Form von farbigen Lärmkarten in den Beilagen 7 – 10 dargestellt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse einzelner Punkte aufgezeigt.

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 – 3



IO	Immissionsgrenzwert IGW in dB(A)		Beurteilungspegel L _r in dB(A)		Überschreitung in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	65	55	58 ¹	50 ¹	-	-
2	65	55	64	56	-	1
3	65	55	64	56	-	1
4	65	55	58 ¹	50 ¹	-	-

Es wird in der Tabelle jeweils der Pegel für das lauteste Geschoss aufgeführt.

Der Immissionsgrenzwert für Betriebe (70 dB(A) tags) kann durchgehend eingehalten werden.

Für Wohnen ist der massgebliche Beurteilungszeitraum die Nachtzeit, da die Differenz zwischen der Tages- und Nachtzeit weniger als 10 dB beträgt.

Zur Nachtzeit wird der Immissionsgrenzwert an der strassenzugewandten Fassade um 1 dB überschritten.

¹ Die Beurteilungspegel werden am Immissionsort 1 und 4 massgeblich durch den nachfolgend dargestellten Eisenbahnlärm bestimmt. Die energetisch addierten Summenpegel sind auf Seite 12 aufgeführt.

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 – 3

5.2 S-Bahn Bahnhof Stadelhofen

Die Vorgehensweise der Berechnung mit dem Simulationsprogramm SoundPLAN in Verbindung mit den Differenzen der EMPA ist in Kapitel 3.2.2 beschrieben. Die Berechnungen wurden für alle Geschosse am Immissionsort IO 5 durchgeführt.



IO 5	Immissionsgrenzwert IGW in dB(A)		Beurteilungspegel L_r in dB(A)		Überschreitung in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
EG	70	-	77	69	7	-
1.OG	65	55	69	61	4	6
2.OG	65	55	68	60	3	5
3.OG	65	55	68	60	3	5
4.OG	65	55	67	59	2	4

Der Immissionsgrenzwert für Betriebe (70 dB(A) tags) wird im Erdgeschoss überschritten, in den oberen Geschossen eingehalten.

Für Wohnen ist der massgebliche Beurteilungszeitraum die Nachtzeit, da die Differenz zwischen der Tages- und Nachtzeit weniger als 10 dB beträgt.

Die Immissionsgrenzwerte werden in allen Geschossen überschritten.

Für die Immissionsorte IO 1 und IO 4 wurden die Beurteilungspegel wie folgt berechnet:

$$L_r [\text{IO 1/4}] = L_r [\text{IO 5}] - 3 \text{ dB}$$

Damit ergeben sich im 1. Obergeschoss die folgenden Beurteilungspegel:

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 – 3

IO	Immissionsgrenzwert IGW in dB(A)		Beurteilungspegel L _r in dB(A)		Überschreitung in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1 / 4	65	55	66	58	1	3

5.3 Bahnlärm gesamt

An der Nord und Südfassade bedingen sich Tramlärm und S-Bahnlärm nicht gegenseitig. An der Ost- und Westfassade (IO 1 und 4) jedoch überlagert sich der Lärm. Da Tramlärm und S-Bahnlärm in Summe beurteilt werden müssen, werden die Werte der beiden Immissionsorte energetisch addiert und beurteilt:

IO	Immissionsgrenzwert IGW in dB(A)		Beurteilungspegel L _r in dB(A)		Überschreitung in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	65	55	67	59	2	4
4	65	55	67	59	2	4

An den seitlichen Fassaden werden die Immissionsgrenzwerte aufgrund des Bahnlärms am Bahnhof Stadelhofen ebenfalls überschritten.

6 Vorgaben Gestaltungsplan

6.1 Nutzungen

Aus den Ergebnissen können die folgenden möglichen Nutzungen als Vorgaben für den Gestaltungsplan abgeleitet werden:

Nutzung	Geschoss	Ausrichtung	Massnahmen
Betriebsräume	EG	Bahnhof Stadelhofen	Lüftungsanlage
Betriebsräume	EG	Kreuzbühlstrasse	-
Betriebsräume	1. - 4. OG	alle	-
Hotel	EG - 4. OG	alle	Lüftungsanlage
Wohnen	4. OG	Kreuzbühlstrasse	Loggia / Balkon

Betriebe und Hotels mit einer kontrollierten Komfortlüftung sind uneingeschränkt in allen Bereichen möglich.

Wohnräume sind nur sehr eingeschränkt möglich. Die Loggias oder Balkone müssen mit absorbierenden Deckenunterseiten und geschlossenen Brüstungen ausgeführt werden, um die erforderliche Minderung zu erzielen.

6.2 Schallschutz der Aussenhülle

Die Anforderung an den Schallschutz der Aussenhülle wird gemäss SIA 181 bzw. den Angaben der Lärmschutzfachstelle des Kantons Zürich angegeben. Die Angaben beziehen sich auf die Mindestanforderungen.

Privater Gestaltungsplan Kreuzbühlstrasse 1 – 3

Betriebsräume Ausrichtung / Geschoss	Anforderungswert D _e	
	gering	mittel
Nord / EG	39	44
Nord / 1. – 4. OG	31	36
West / Ost / EG	36	41
West / 1. – 4. OG	28	33
Ost / 1. – 4. OG	29	34
Süd	28	33

Wohnräume Ausrichtung / Geschoss	Anforderungswert D _e	
	gering	mittel
Süd / 4. OG	28	36

7 Zusammenfassung

Im Rahmen des Gestaltungsplans für die Kreuzbühlstrasse 1 – 3 wurden die Lärmimmissionen gemäss Lärmschutzverordnung beurteilt, welche durch den Strassen- und Schienenverkehr verursacht werden.

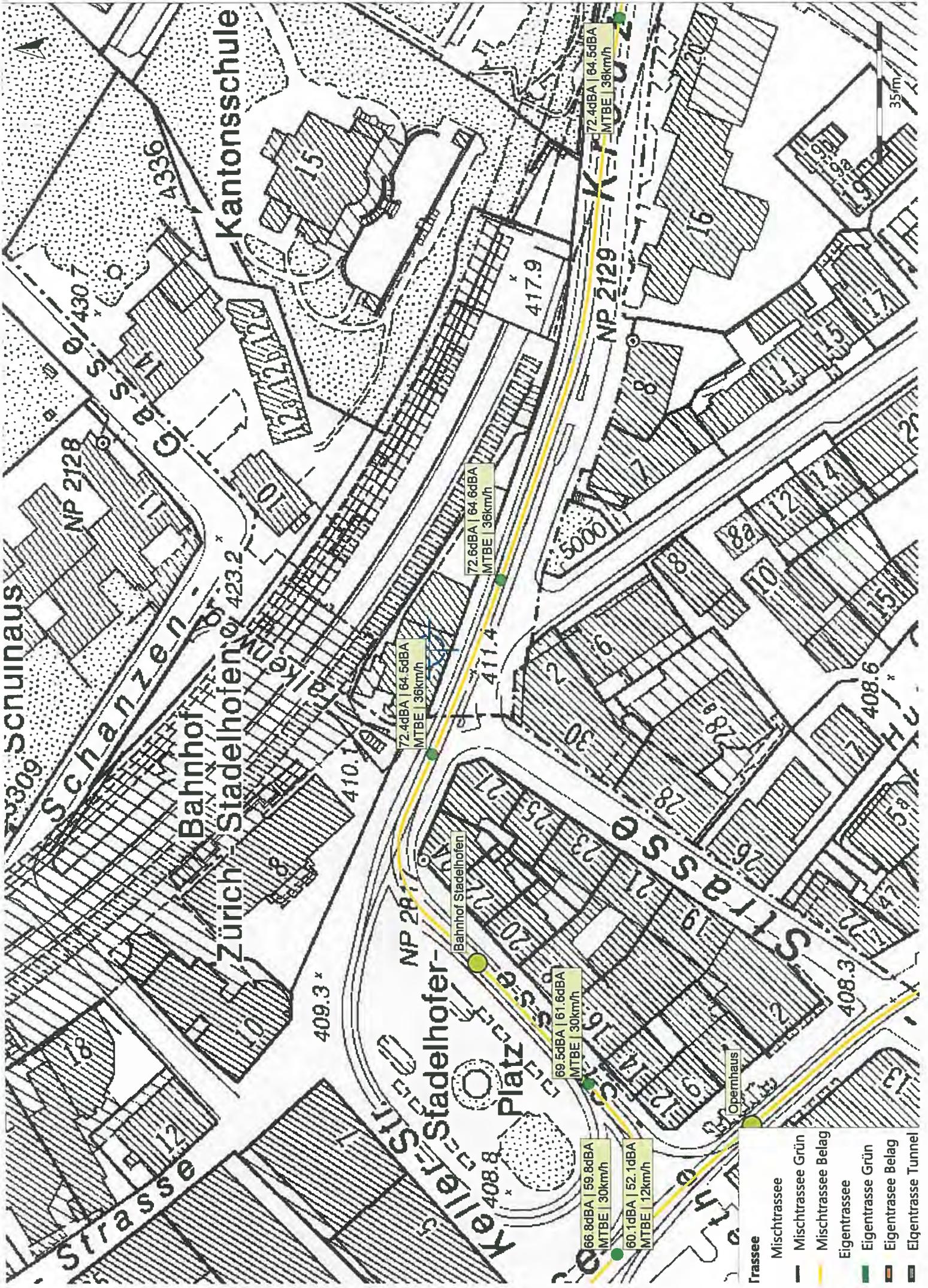
Das Grundstück wird von beiden Längsseiten stark mit Lärm belastet. Eine Wohnnutzung ist nur eingeschränkt (4. OG mit Ausrichtung Kreuzbühlstrasse) und mit Massnahmen (Loggias) möglich.

Betriebsräume oder eine Hotelnutzung sind auf dem gesamten Grundstück möglich, wenn eine kontrollierte Komfortlüftung eingesetzt wird.

Es bestehen Anforderungen an den Schallschutz der Fassade. Schallschutzfenster sind erforderlich.

BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH

Ruth Armbruster



	Trassee
	Mischtrassee
	Mischtrassee Grün
	Mischtrassee Belag
	Eigentrassee
	Eigentrassee Grün
	Eigentrassee Belag
	Eigentrassee Tunnel

Berechnung der Beurteilungspegel für den Schienenverkehr am IO 5 (Bahnhof Stadelhofen)
Zeitbereich Tag

Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Referenzspektrum	-23.5	-20.5	-18.5	-16.5	-14.4	-13.0	-11.6	-10.1	-9.0	-7.8	-6.7	-9.2	-11.6	0.0

Erdgeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	EG Soundplan	43.0	46.0	48.0	50.0	52.1	53.5	54.9	56.4	57.5	58.7	59.8	57.3	54.9	66.5
	EG Differenz EMPA	5.1	4.6	6.2	6.6	7.4	7.8	8.6	11.5	11.7	9.2	9.2	9.2	9.2	9.7
	EG Summe	48.1	50.6	54.2	56.6	59.5	61.3	63.5	67.9	69.2	67.9	69.0	66.5	64.1	76.1
Gleis 2	EG Soundplan	38.2	41.2	43.2	45.2	47.3	48.7	50.1	51.6	52.7	53.9	55.0	52.5	50.1	61.7
	EG Differenz EMPA	5.6	5.9	8.7	12.2	15.3	13.2	7.4	6.6	5.2	4.6	4.6	4.6	4.6	7.6
	EG Summe	43.8	47.1	51.9	57.4	62.6	61.9	57.5	58.2	57.9	58.5	59.6	57.1	54.7	69.3
Gleis 3	EG Soundplan	35.1	38.1	40.1	42.1	44.2	45.6	47.0	48.5	49.6	50.8	51.9	49.4	47.0	58.6
	EG Differenz EMPA	12.4	12.1	11.9	8.8	9.4	7.5	7.3	5.9	4.2	2.2	2.2	2.2	2.2	5.1
	EG Summe	47.5	50.2	52.0	50.9	53.6	53.1	54.3	54.4	53.8	53.0	54.1	51.6	49.2	63.7
Summe Gleis 1 - 3		51.6	54.3	57.6	60.6	64.7	64.9	64.9	68.5	69.6	68.5	69.6	67.1	64.7	77.2

1. Obergeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	1.OG Soundplan	41.1	44.1	46.1	48.1	50.2	51.6	53.0	54.5	55.6	56.8	57.9	55.4	53.0	64.6
	1.OG Differenz EMPA	2.4	2.4	2.5	4.1	5.0	4.1	3.6	2.5	1.8	1.1	1.1	1.1	1.1	2.0
	1.OG Summe	43.5	46.5	48.6	52.2	55.2	55.7	56.6	57.0	57.4	57.9	59.0	56.5	54.1	66.6
Gleis 2	1.OG Soundplan	37.5	40.5	42.5	44.5	46.6	48.0	49.4	50.9	52.0	53.2	54.3	51.8	49.4	61.0
	1.OG Differenz EMPA	5.1	5.7	3.2	-0.2	-0.7	-0.4	4.9	-1.2	-0.9	-2.5	-2.5	-2.5	-2.5	-0.5
	1.OG Summe	42.6	46.2	45.7	44.3	45.9	47.6	54.3	49.7	51.1	50.7	51.8	49.3	46.9	60.5
Gleis 3	1.OG Soundplan	35.4	38.4	40.4	42.4	44.5	45.9	47.3	48.8	49.9	51.1	52.2	49.7	47.3	58.9
	1.OG Differenz EMPA	3.8	0.4	-0.3	1.1	3.5	3.2	1.8	4.6	4.6	2.4	2.4	2.4	2.4	3.0
	1.OG Summe	39.2	38.8	40.1	43.5	48.0	49.1	49.1	53.4	54.5	53.5	54.6	52.1	49.7	61.9
Summe Gleis 1 - 3		46.9	49.7	50.8	53.3	56.4	57.1	59.1	59.1	59.8	59.8	60.9	58.4	56.0	68.6

2. Obergeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	2.OG Soundplan	38.7	41.7	43.7	45.7	47.8	49.2	50.6	52.1	53.2	54.4	55.5	53.0	50.6	62.2
	2.OG Differenz EMPA	4.3	5.3	5.9	6.8	2.4	1.7	1.9	1.5	0.9	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	0.6
	2.OG Summe	43.0	47.0	49.6	52.5	50.2	50.9	52.5	53.6	54.1	52.9	54.0	51.5	49.1	62.8
Gleis 2	2.OG Soundplan	36.2	39.2	41.2	43.2	45.3	46.7	48.1	49.6	50.7	51.9	53.0	50.5	48.1	59.7
	2.OG Differenz EMPA	11.9	5.3	3.9	3.0	4.8	6.8	2.8	4.3	1.3	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	2.2
	2.OG Summe	48.1	44.5	45.1	46.2	50.1	53.5	50.9	53.9	52.0	51.8	52.9	50.4	48.0	61.9
Gleis 3	2.OG Soundplan	35.1	38.1	40.1	42.1	44.2	45.6	47.0	48.5	49.6	50.8	51.9	49.4	47.0	58.6
	2.OG Differenz EMPA	6.3	9.4	6.5	4.6	5.8	9.2	9.2	9.7	5.4	1.8	1.8	1.8	1.8	5.5
	2.OG Summe	41.4	47.5	46.6	46.7	50.0	54.8	56.2	58.2	55.0	52.6	53.7	51.2	48.8	64.1
Summe Gleis 1 - 3		49.9	51.3	52.2	54.2	54.9	58.2	58.6	60.6	58.7	57.2	58.3	55.8	53.4	67.8

3. Obergeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	3.OG Soundplan	36.7	39.7	41.7	43.7	45.8	47.2	48.6	50.1	51.2	52.4	53.5	51.0	48.6	60.2
	3.OG Differenz EMPA	4.7	5.0	6.0	5.8	6.3	3.4	1.8	3.7	2.3	1.3	1.3	1.3	1.3	2.5
	3.OG Summe	41.4	44.7	47.7	49.5	52.1	50.6	50.4	53.8	53.5	53.7	54.8	52.3	49.9	62.7
Gleis 2	3.OG Soundplan	34.8	37.8	39.8	41.8	43.9	45.3	46.7	48.2	49.3	50.5	51.6	49.1	46.7	58.3
	3.OG Differenz EMPA	7.4	7.3	5.0	6.4	7.8	5.2	5.7	4.7	3.8	2.9	2.9	2.9	2.9	4.1
	3.OG Summe	42.2	45.1	44.8	48.2	51.7	50.5	52.4	52.9	53.1	53.4	54.5	52.0	49.6	62.4
Gleis 3	3.OG Soundplan	34.7	37.7	39.7	41.7	43.8	45.2	46.6	48.1	49.2	50.4	51.5	49.0	46.6	58.2
	3.OG Differenz EMPA	8.9	5.9	7.2	5.5	7.7	10.3	9.2	6.0	4.0	2.0	2.0	2.0	2.0	5.0
	3.OG Summe	43.6	43.6	46.9	47.2	51.5	55.5	55.8	54.1	53.2	52.4	53.5	51.0	48.6	63.2
Summe Gleis 1 - 3		47.3	49.3	51.4	53.2	56.5	57.6	58.2	58.4	58.0	58.0	59.1	56.6	54.2	67.5

4. Obergeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	4.OG Soundplan	35.1	38.1	40.1	42.1	44.2	45.6	47.0	48.5	49.6	50.8	51.9	49.4	47.0	58.6
	4.OG Differenz EMPA	8.1	9.7	6.9	7.3	4.1	5.5	5.3	4.9	2.7	2.9	2.9	2.9	2.9	2.2
	4.OG Summe	43.2	47.8	47.0	49.4	48.3	51.1	52.3	53.4	52.3	53.7	54.8	52.3	49.9	60.8
Gleis 2	4.OG Soundplan	33.4	36.4	38.4	40.4	42.5	43.9	45.3	46.8	47.9	49.1	50.2	47.7	45.3	56.9
	4.OG Differenz EMPA	6.5	5.4	7.7	6.8	9.7	5.1	6.7	4.9	4.0	2.6	2.6	2.6	2.6	3.0
	4.OG Summe	39.9	41.8	46.1	47.2	52.2	49.0	52.0	51.7	51.9	51.7	52.8	50.3	47.9	59.9
Gleis 3	4.OG Soundplan	34.1	37.1	39.1	41.1	43.2	44.6	46.0	47.5	48.6	49.8	50.9	48.4	46.0	57.6
	4.OG Differenz EMPA	9.8	7.9	4.6	7.9	11.4	12.0	8.8	5.1	2.1	1.2	1.2	1.2	1.2	4.5
	4.OG Summe	43.9	45.0	43.7	49.0	54.6	56.6	54.8	52.6	50.7	51.0	52.1	49.6	47.2	62.1
Summe Gleis 1 - 3		47.4	50.3	50.6	53.4	57.2	58.2	58.0	57.4	56.5	57.1	58.2	55.7	53.3	67.0

**Berechnung der Beurteilungspegel für den Schienenverkehr am IO 5 (Bahnhof Stadelhofen)
Zeitbereich Nacht**

Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150
Referenzspektrum	-23.5	-20.5	-18.5	-16.5	-14.4	-13.0	-11.6	-10.1	-9.0	-7.8	-6.7	-9.2	-11.6

Erdgeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	EG Soundplan	35.0	38.0	40.0	42.0	44.1	45.5	46.9	48.4	49.5	50.7	51.8	49.3	46.9	58.5
	EG Differenz EMPA	5.1	4.6	6.2	6.6	7.4	7.8	8.6	11.5	11.7	9.2	9.2	9.2	9.2	9.7
	EG Summe	40.1	42.6	46.2	48.6	51.5	53.3	55.5	59.9	61.2	59.9	61.0	58.5	56.1	68.1
Gleis 2	EG Soundplan	30.2	33.2	35.2	37.2	39.3	40.7	42.1	43.6	44.7	45.9	47.0	44.5	42.1	53.7
	EG Differenz EMPA	5.6	5.9	8.7	12.2	15.3	13.2	7.4	6.6	5.2	4.6	4.6	4.6	4.6	7.6
	EG Summe	35.8	39.1	43.9	49.4	54.6	53.9	49.5	50.2	49.9	50.5	51.6	49.1	46.7	61.3
Gleis 3	EG Soundplan	27.1	30.1	32.1	34.1	36.2	37.6	39.0	40.5	41.6	42.8	43.9	41.4	39.0	50.6
	EG Differenz EMPA	12.4	12.1	11.9	8.8	9.4	7.5	7.3	5.9	4.2	2.2	2.2	2.2	2.2	5.1
	EG Summe	39.5	42.2	44.0	42.9	45.6	45.1	46.3	46.4	45.8	45.0	46.1	43.6	41.2	55.7
Summe Gleis 1 - 3		43.6	46.3	49.6	52.6	56.7	56.9	56.9	60.5	61.6	60.5	61.6	59.1	56.7	69.2

1. Obergeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	1.OG Soundplan	33.1	36.1	38.1	40.1	42.2	43.6	45.0	46.5	47.6	48.8	49.9	47.4	45.0	56.6
	1.OG Differenz EMPA	2.4	2.4	2.5	4.1	5.0	4.1	3.6	2.5	1.8	1.1	1.1	1.1	1.1	2.0
	1.OG Summe	35.5	38.5	40.6	44.2	47.2	47.7	48.6	49.0	49.4	49.9	51.0	48.5	46.1	58.6
Gleis 2	1.OG Soundplan	29.5	32.5	34.5	36.5	38.6	40.0	41.4	42.9	44.0	45.2	46.3	43.8	41.4	53.0
	1.OG Differenz EMPA	5.1	5.7	3.2	-0.2	-0.7	-0.4	4.9	-1.2	-0.9	-2.5	-2.5	-2.5	-2.5	-0.5
	1.OG Summe	34.6	38.2	37.7	36.3	37.9	39.6	46.3	41.7	43.1	42.7	43.8	41.3	38.9	52.5
Gleis 3	1.OG Soundplan	27.4	30.4	32.4	34.4	36.5	37.9	39.3	40.8	41.9	43.1	44.2	41.7	39.3	50.9
	1.OG Differenz EMPA	3.8	0.4	-0.3	1.1	3.5	3.2	1.8	4.6	4.6	2.4	2.4	2.4	2.4	3.0
	1.OG Summe	31.2	30.8	32.1	35.5	40.0	41.1	41.1	45.4	46.5	45.5	46.6	44.1	41.7	53.9
Summe Gleis 1 - 3		38.9	41.7	42.8	45.3	48.4	49.1	51.1	51.1	51.8	51.8	52.9	50.4	48.0	60.6

2. Obergeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	2.OG Soundplan	30.7	33.7	35.7	37.7	39.8	41.2	42.6	44.1	45.2	46.4	47.5	45.0	42.6	54.2
	2.OG Differenz EMPA	4.3	5.3	5.9	6.8	2.4	1.7	1.9	1.5	0.9	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	0.6
	2.OG Summe	35.0	39.0	41.6	44.5	42.2	42.9	44.5	45.6	46.1	44.9	46.0	43.5	41.1	54.8
Gleis 2	2.OG Soundplan	28.2	31.2	33.2	35.2	37.3	38.7	40.1	41.6	42.7	43.9	45.0	42.5	40.1	51.7
	2.OG Differenz EMPA	11.9	5.3	3.9	3.0	4.8	6.8	2.8	4.3	1.3	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	2.2
	2.OG Summe	40.1	36.5	37.1	38.2	42.1	45.5	42.9	45.9	44.0	43.8	44.9	42.4	40.0	53.9
Gleis 3	2.OG Soundplan	27.1	30.1	32.1	34.1	36.2	37.6	39.0	40.5	41.6	42.8	43.9	41.4	39.0	50.6
	2.OG Differenz EMPA	6.3	9.4	6.5	4.6	5.8	9.2	9.2	9.7	5.4	1.8	1.8	1.8	1.8	5.5
	2.OG Summe	33.4	39.5	38.6	38.7	42.0	46.8	48.2	50.2	47.0	44.6	45.7	43.2	40.8	56.1
Summe Gleis 1 - 3		41.9	43.3	44.2	46.2	46.9	50.2	50.6	52.6	50.7	49.2	50.3	47.8	45.4	59.8

3. Obergeschoss

	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	3.OG Soundplan	28.7	31.7	33.7	35.7	37.8	39.2	40.6	42.1	43.2	44.4	45.5	43.0	40.6	52.2
	3.OG Differenz EMPA	4.7	5.0	6.0	5.8	6.3	3.4	1.8	3.7	2.3	1.3	1.3	1.3	1.3	2.5
	3.OG Summe	33.4	36.7	39.7	41.5	44.1	42.6	42.4	45.8	45.5	45.7	46.8	44.3	41.9	54.7
Gleis 2	3.OG Soundplan	26.8	29.8	31.8	33.8	35.9	37.3	38.7	40.2	41.3	42.5	43.6	41.1	38.7	50.3
	3.OG Differenz EMPA	7.4	7.3	5.0	6.4	7.8	5.2	5.7	4.7	3.8	2.9	2.9	2.9	2.9	4.1
	3.OG Summe	34.2	37.1	36.8	40.2	43.7	42.5	44.4	44.9	45.1	45.4	46.5	44.0	41.6	54.4
Gleis 3	3.OG Soundplan	26.7	29.7	31.7	33.7	35.8	37.2	38.6	40.1	41.2	42.4	43.5	41.0	38.6	50.2
	3.OG Differenz EMPA	8.9	5.9	7.2	5.5	7.7	10.3	9.2	6.0	4.0	2.0	2.0	2.0	2.0	5.0
	3.OG Summe	35.6	35.6	38.9	39.2	43.5	47.5	47.8	46.1	45.2	44.4	45.5	43.0	40.6	55.2
Summe Gleis 1 - 3		39.3	41.3	43.4	45.2	48.5	49.6	50.2	50.4	50.0	50.0	51.1	48.6	46.2	59.5

4. Obergeschoss

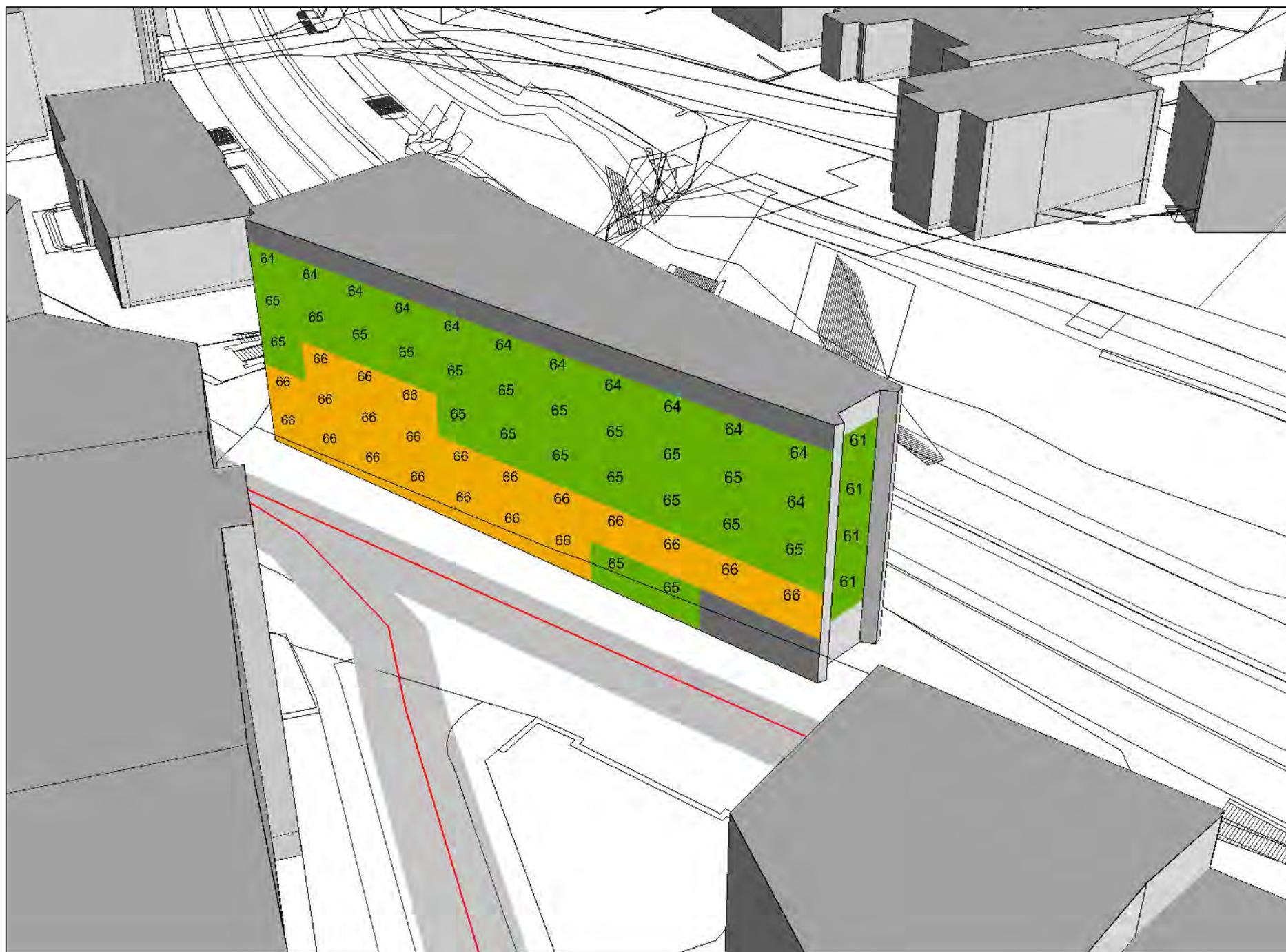
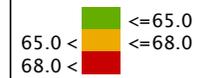
	Frequenz (Terzband)	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600	2000	2500	3150	Summe
Gleis 1	4.OG Soundplan	27.1	30.1	32.1	34.1	36.2	37.6	39.0	40.5	41.6	42.8	43.9	41.4	39.0	50.6
	4.OG Differenz EMPA	8.1	9.7	6.9	7.3	4.1	5.5	5.3	4.9	2.7	2.9	2.9	2.9	2.9	3.9
	4.OG Summe	35.2	39.8	39.0	41.4	40.3	43.1	44.3	45.4	44.3	45.7	46.8	44.3	41.9	54.5
Gleis 2	4.OG Soundplan	25.4	28.4	30.4	32.4	34.5	35.9	37.3	38.8	39.9	41.1	42.2	39.7	37.3	48.9
	4.OG Differenz EMPA	6.5	5.4	7.7	6.8	9.7	5.1	6.7	4.9	4.0	2.6	2.6	2.6	2.6	4.4
	4.OG Summe	31.9	33.8	38.1	39.2	44.2	41.0	44.0	43.7	43.9	43.7	44.8	42.3	39.9	53.3
Gleis 3	4.OG Soundplan	26.1	29.1	31.1	33.1	35.2	36.6	38.0	39.5	40.6	41.8	42.9	40.4	38.0	49.6
	4.OG Differenz EMPA	9.8	7.9	4.6	7.9	11.4	12.0	8.8	5.1	2.1	1.2	1.2	1.2	1.2	5.3
	4.OG Summe	35.9	37.0	35.7	41.0	46.6	48.6	46.8	44.6	42.7	43.0	44.1	41.6	39.2	54.9
Summe Gleis 1 - 3		39.4	42.3	42.6	45.4	49.2	50.2	50.0	49.4	48.5	49.1	50.2	47.7	45.3	59.0

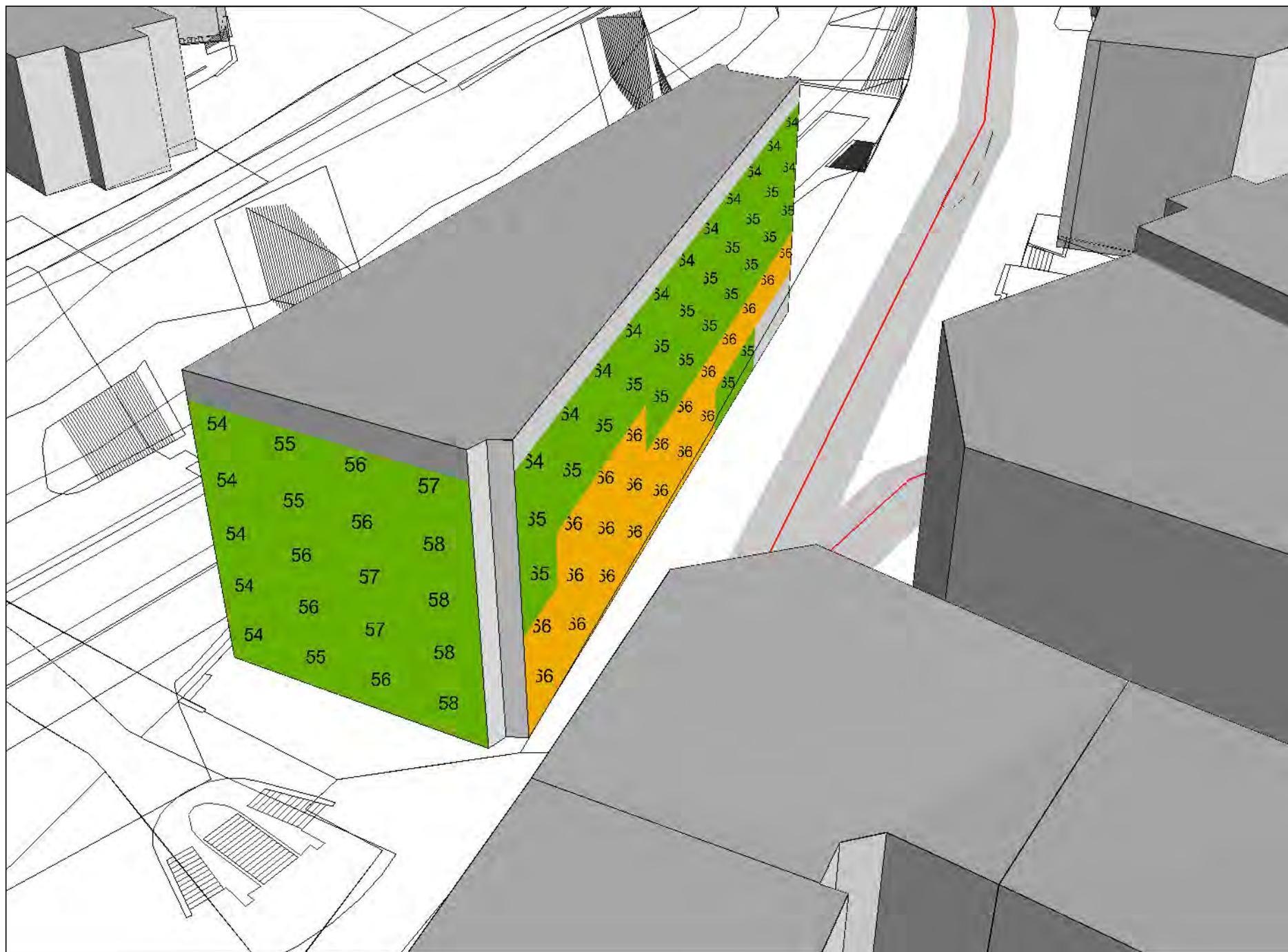
Beilage 3

Beurteilungspegel Tag
für den Strassenverkehr

Projekt-Nr.: 5860
Wohn- / Geschäftshaus
Kreuzbühlstrasse
Zürich
Stand: 24.01.2017

Pegelwerte L_r
in dB(A)



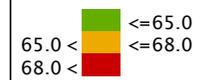


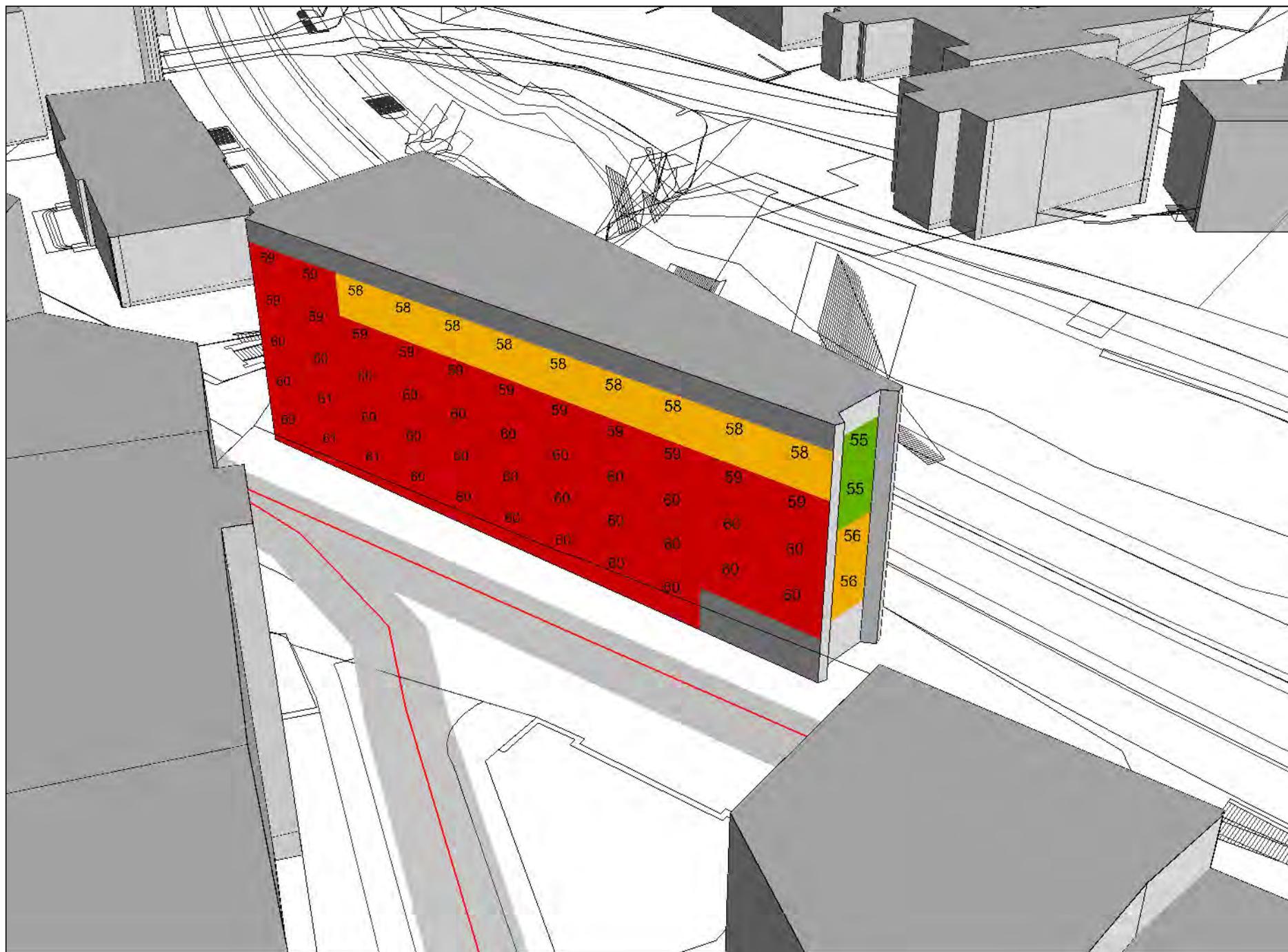
Beilage 4

Beurteilungspegel Tag
für den Strassenverkehr

Projekt-Nr.: 5860
Wohn- / Geschäftshaus
Kreuzbühlstrasse
Zürich
Stand: 24.01.2017

Pegelwerte L_r
in dB(A)



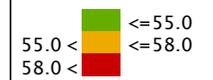


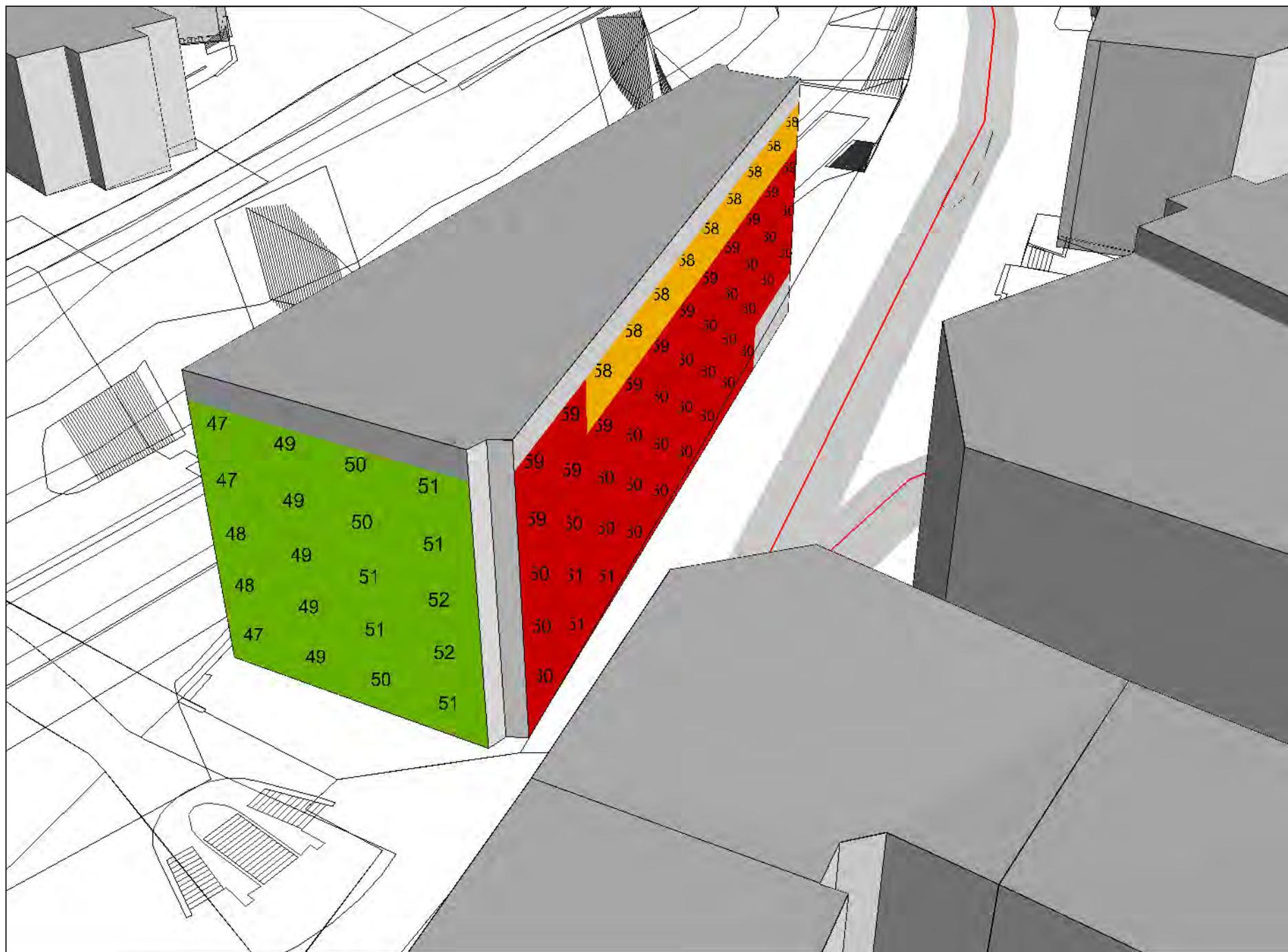
Beilage 5

Beurteilungspegel Nacht
für den Strassenverkehr

Projekt-Nr.: 5860
Wohn- / Geschäftshaus
Kreuzbühlstrasse
Zürich
Stand: 24.01.2017

Pegelwerte L_r
in dB(A)



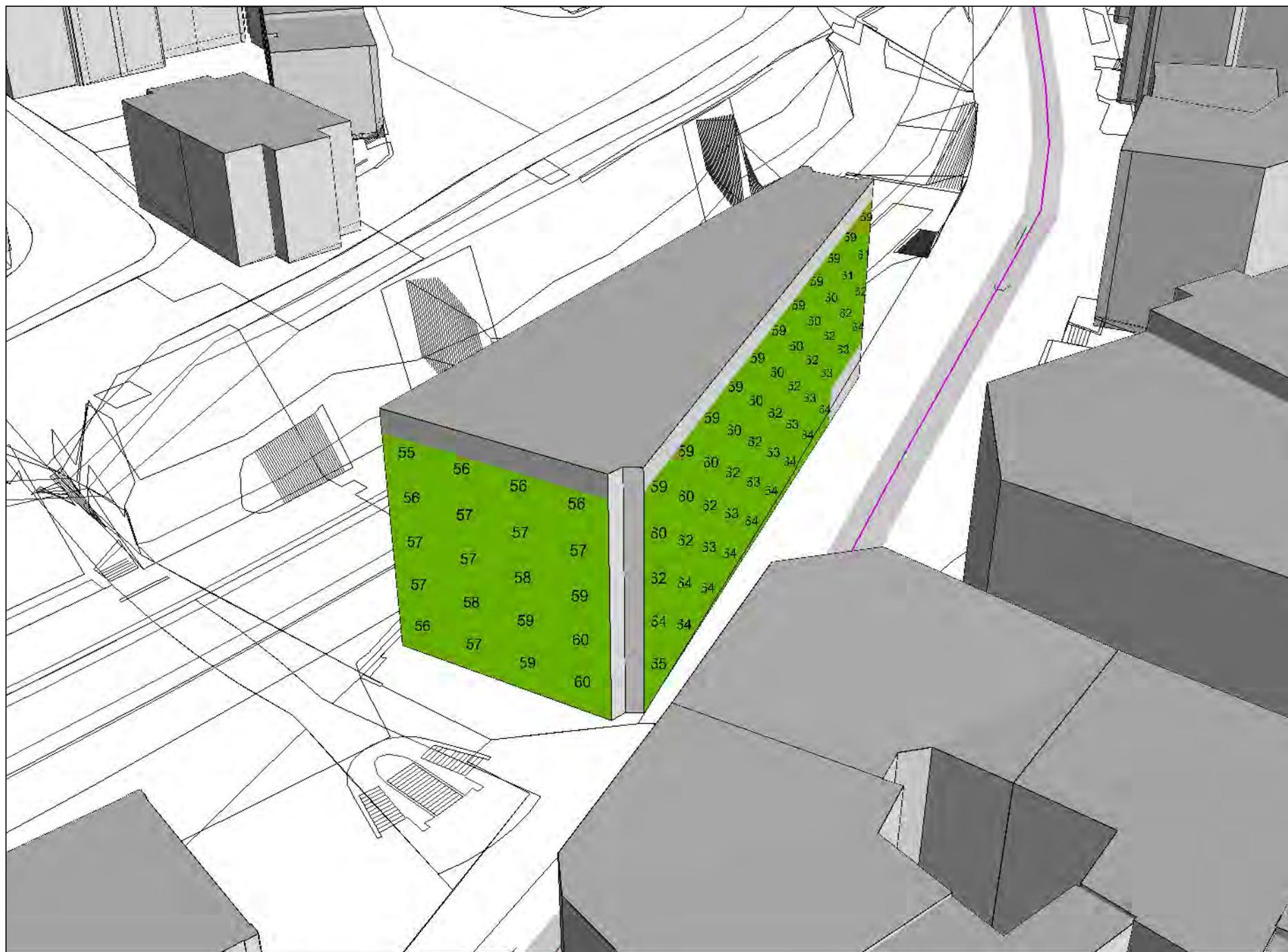


Beilage 6
 Beurteilungspegel Nacht
 für den Strassenverkehr

Projekt-Nr.: 5860
 Wohn- / Geschäftshaus
 Kreuzbühlstrasse
 Zürich
 Stand: 24.01.2017

**Pegelwerte L_r
 in dB(A)**

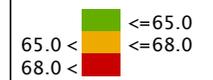
- ≤55.0
- 55.0 < ≤58.0
- 58.0 <



Beilage 8
 Beurteilungspegel Tag
 für den Tramverkehr

Projekt-Nr.: 5860
 Wohn- / Geschäftshaus
 Kreuzbühlstrasse
 Zürich
 Stand: 24.01.2017

Pegelwerte L_r
 in dB(A)

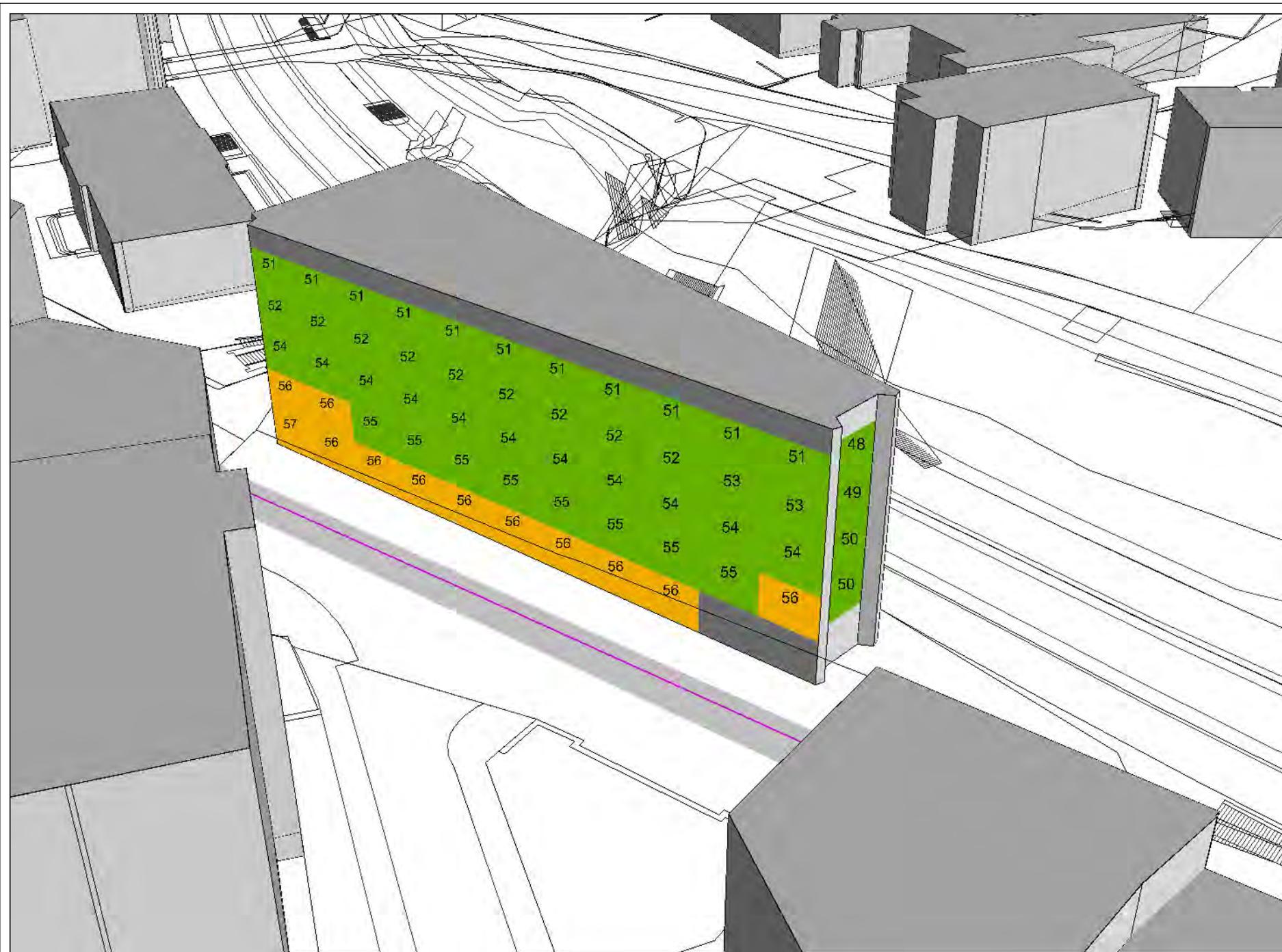
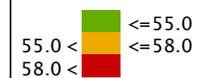


Beilage 9

Beurteilungspegel Nacht
für den Tramverkehr

Projekt-Nr.: 5860
Wohn- / Geschäftshaus
Kreuzbühlstrasse
Zürich
Stand: 24.01.2017

Pegelwerte L_r
in dB(A)



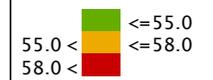


Beilage 10

Beurteilungspegel Nacht
für den Tramverkehr

Projekt-Nr.: 5860
Wohn- / Geschäftshaus
Kreuzbühlstrasse
Zürich
Stand: 24.01.2017

**Pegelwerte L_r
in dB(A)**



Empa
Überlandstrasse 129
CH-8600 Dübendorf
T +41 58 765 11 11
F +41 58 765 11 22
www.empa.ch



Marcel Tschurr
Buchhofer Beratende Ingenieure
Förrlibuckstrasse 66
8005 Zürich

Wellentheoretische Simulationen der Schallausbreitung des Bahnlärms am Bahnhof Stadelhofen

Untersuchungsbericht: Empa-Nr. 5214.011.378
Ihr Auftrag vom: 23.11.2015
Anzahl Seiten inkl. Beilagen: 8

Inhaltsverzeichnis

- 1 Ausgangslage und Auftrag
- 2 Situation und Vorgehen
- 3 Simulationsergebnisse
- 4 Unsicherheiten

Dübendorf, 10.12.2015

Der Projektleiter:

K. Heutschi

Abteilung Akustik / Lärminderung

Der Abteilungsleiter:

K. Eggenschwiler

1 Ausgangslage und Auftrag

Im Dreieck Falkenweg, Kreuzbühlstrasse und Perronbereich des Bahnhofs Stadelhofen ist ein Neubau mit eventueller Wohnnutzung geplant. Die Schallausbreitung von den drei Geleisen zur bahnhofseitigen Gebäudefassade ist wesentlich durch Abschirmung an Perrondächern und Reflexionen an den hangseitigen Strukturen sowie für das am nächsten gelegene Geleis durch Mehrfachreflexionen zwischen Fassade und Zugkörper beeinflusst. Da davon auszugehen ist, dass diese Phänomene in einer Immissionsprognose mit Engineeringmodellen nur mit grosser Unsicherheit abgebildet werden können, wurde die Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung mit der Durchführung einer wellentheoretische 2D-Ausbreitungssimulation (FDTD) in einem exemplarischen Querschnitt beauftragt.

2 Situation und Vorgehen

Nach Absprache mit Marcel Tschurr von der Buchhofer AG wurde der in Abbildung 1 gezeigte Querschnitt mit den fünf Empfangspunkten EP0..EP4 untersucht.

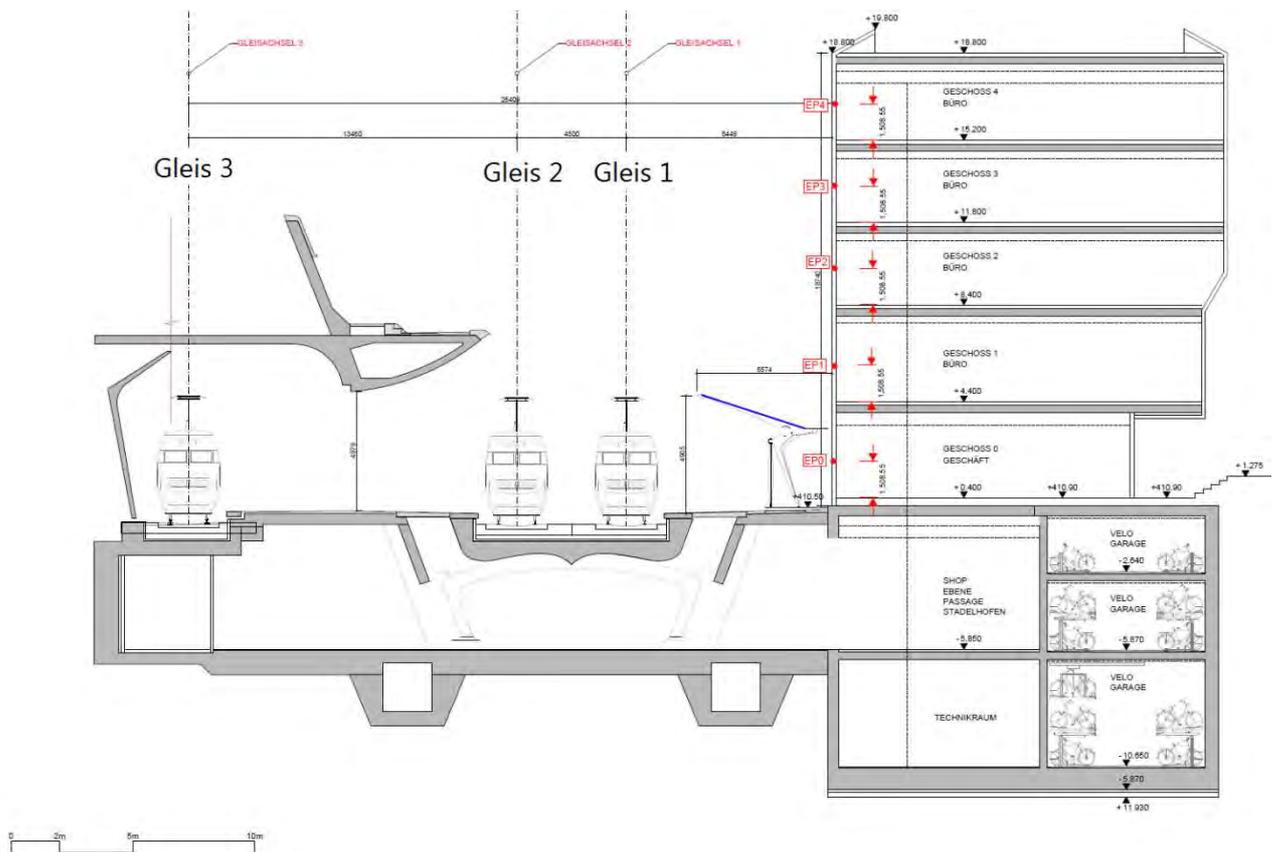


Abbildung 1: Situation des untersuchten Querschnitts mit den drei Geleisen und den fünf Empfangspunkten EP0..EP4.

Von den drei Eisenbahn-Quellen (Höhe: 0.5 m über Schienenoberkante) aus wurde je eine zweidimensionale wellentheoretische Ausbreitungssimulation¹ zu den Empfängerpunkten durchgeführt. In der Repräsentation als Querschnitt werden die Bahnliesen damit als unendlich ausgedehnte Linienquellen interpretiert.

Als Referenz (*ref*) wurde eine Freifeldsituation (ohne bzw. mit hochabsorbierender Fassade aber inklusive Boden) festgelegt. Mit Bezug zu dieser Referenz wurde dann die Ausbreitung in der realen Situation (*situ*), die sämtliche akustisch relevanten Elemente enthielt, simuliert. Die Empfängerpunkte wurden unmittelbar vor der Hausfassade angenommen. Dies führt bei *situ* gegenüber der Freifeld-Referenzsituation *ref* zu einer Druckverdopplung. Durch frequenzunabhängige Subtraktion von 5 dB wurden die Simulationsergebnisse aus *situ* auf die erwarteten Werte im offenen Fenster² übersetzt.

¹ Kurt Heutschi, Schallfeldprognosen bei Lärmschutzbauten, tec21, 46/2006 S. 9-11.

² BAFU (Hrsg.) 2015: Methode zur Ermittlung der Aussenlärm-Immissionen bei geschlossenem Fenster. Vollzugshilfe zur Lärmschutzverordnung (LSV). Aktualisierung der Mitteilung zur LSV Nr. 7 von 1995. Bundesamt für Umwelt, Bern. Umwelt-Vollzug Nr. 1502: 3 S.

Die Schotterzonen im Gleisbereich wurden teilabsorbierend eingesetzt (internes Parametersetting: $a_{m1} = 25163$, $a_0 = 7.474$, $a_1 = 0.0$), die übrigen Strukturoberflächen wurden als akustisch hart angenommen. Für die Berechnungen wurde das Simulationsgebiet mit einem Gitter von 2 cm Maschenweite überzogen. Diese Diskretisierung erlaubt Aussagen bis zu einer oberen Grenzfrequenz von rund 2 kHz, d.h. die oberste auswertbare Terz ist das 1.6 kHz Band.

Abbildung 2 zeigt exemplarisch für das Gleis 1 als Quelle die Referenzsituation (*ref*) und die reale Situation (*situ*) in der Umsetzung für die Simulation.

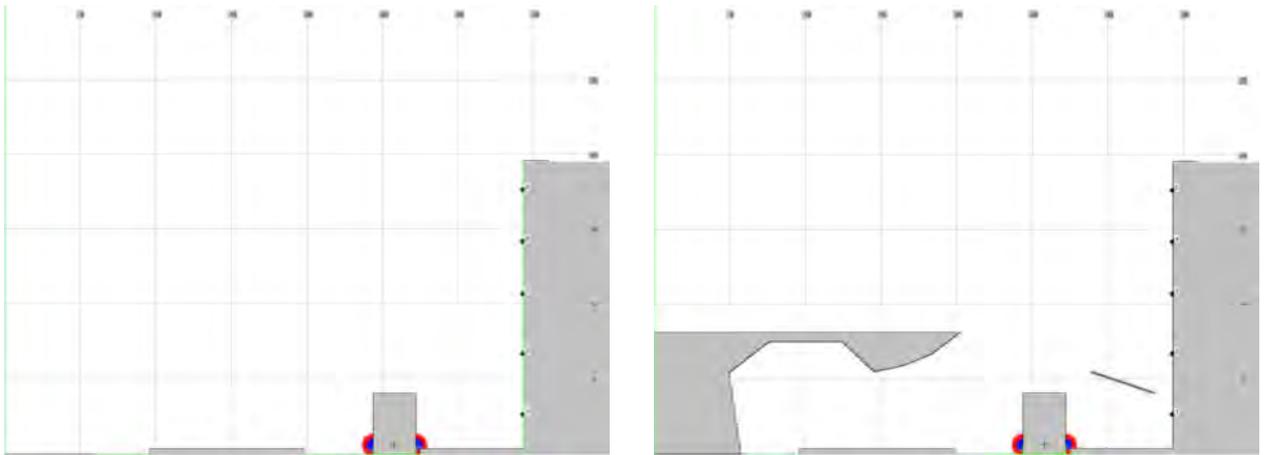


Abbildung 2: Referenzsituation *ref* (links) und reale Situation *situ* (rechts) mit dem Gleis 1 als Quelle. Die beiden links und rechts des Zugkörpers erscheinenden rot-blauen Kreisstrukturen repräsentieren die initialen Wellenfronten, die im Rad-Schienenbereich abgestrahlt werden. Die Indizes der in der Simulation verwendeten Empfängerpunkte sind um 1 zu vermindern, um der Nummerierung der EP gemäss Abbildung 1 zu entsprechen.

3 Simulationsergebnisse

Abbildung 3 und Tabelle 1 zeigen die spektralen Pegelveränderungen der realen, auf das offene Fenster umgerechneten Situation bzgl. der Referenz für das Gleis 1. Die an EP0 hochfrequent in Erscheinung tretende bedeutende Pegelerhöhung ist auf Mehrfachreflexionen zwischen Fassade und Zugkörper zurückzuführen. An den Punkten EP1..EP3 wird die Abschirmwirkung durch das Perrondach durch Reflexionen aufgehoben.

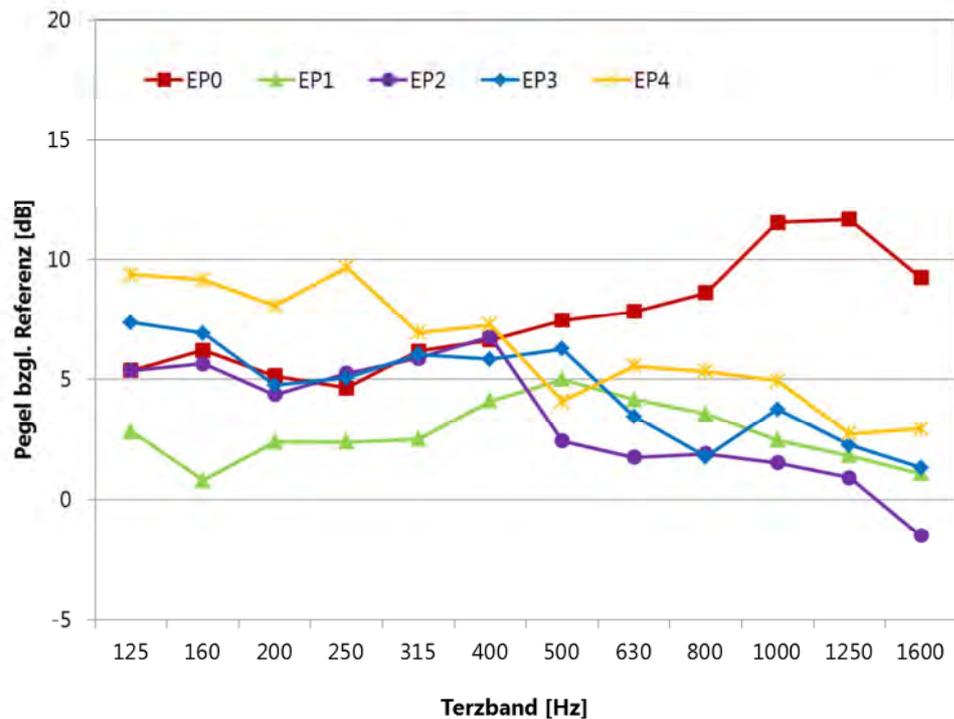


Abbildung 3: Spektrale Pegelveränderungen im offenen Fenster bzgl. der Referenz an den Empfängerpunkten EPO bis EP4 für das Gleis 1.

	125	160	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600
EPO	5.4	6.2	5.1	4.6	6.2	6.6	7.4	7.8	8.6	11.5	11.7	9.2
EP1	2.8	0.8	2.4	2.4	2.5	4.1	5.0	4.1	3.6	2.5	1.8	1.1
EP2	5.4	5.6	4.3	5.3	5.9	6.8	2.4	1.7	1.9	1.5	0.9	-1.5
EP3	7.4	6.9	4.7	5.0	6.0	5.8	6.3	3.4	1.8	3.7	2.3	1.3
EP4	9.4	9.1	8.1	9.7	6.9	7.3	4.1	5.5	5.3	4.9	2.7	2.9

Tabelle 1: Spektrale Pegelveränderungen im offenen Fenster bzgl. der Referenz an den Empfängerpunkten EPO bis EP4 für das Gleis 1.

Abbildung 4 und Tabelle 2 zeigen die spektralen Pegelveränderungen der realen, auf das offene Fenster umgerechneten Situation bzgl. der Referenz für das Gleis 2. An EPO entsteht bei 500 Hz eine bedeutende Pegelerhöhung, da in der Referenzsituation in diesem Frequenzbereich eine destruktive Interferenz zwischen Direktschall und bodenreflektiertem Schall (Bodeneffekt) auftritt und diese in der Situation mit Reflexionen verschwindet.

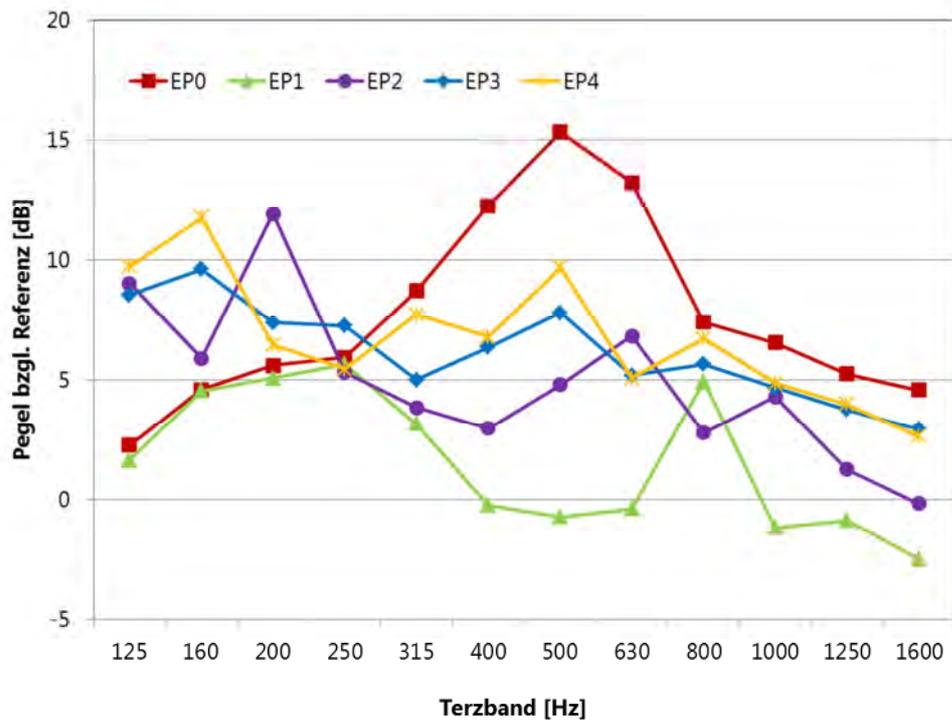


Abbildung 4: Spektrale Pegelveränderungen im offenen Fenster bzgl. der Referenz an den Empfängerpunkten EPO bis EP4 für das Gleis 2.

	125	160	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600
EPO	2.3	4.6	5.6	5.9	8.7	12.2	15.3	13.2	7.4	6.6	5.2	4.6
EP1	1.7	4.5	5.1	5.7	3.2	-0.2	-0.7	-0.4	4.9	-1.2	-0.9	-2.5
EP2	9.0	5.9	11.9	5.3	3.9	3.0	4.8	6.8	2.8	4.3	1.3	-0.1
EP3	8.5	9.6	7.4	7.3	5.0	6.4	7.8	5.2	5.7	4.7	3.8	2.9
EP4	9.7	11.7	6.5	5.4	7.7	6.8	9.7	5.1	6.7	4.9	4.0	2.6

Tabelle 2: Spektrale Pegelveränderungen im offenen Fenster bzgl. der Referenz an den Empfängerpunkten EPO bis EP4 für das Gleis 2.

Abbildung 5 und Tabelle 3 schliesslich zeigen die spektralen Pegelveränderungen der realen, auf das offene Fenster umgerechneten Situation bzgl. der Referenz für das Gleis 3.

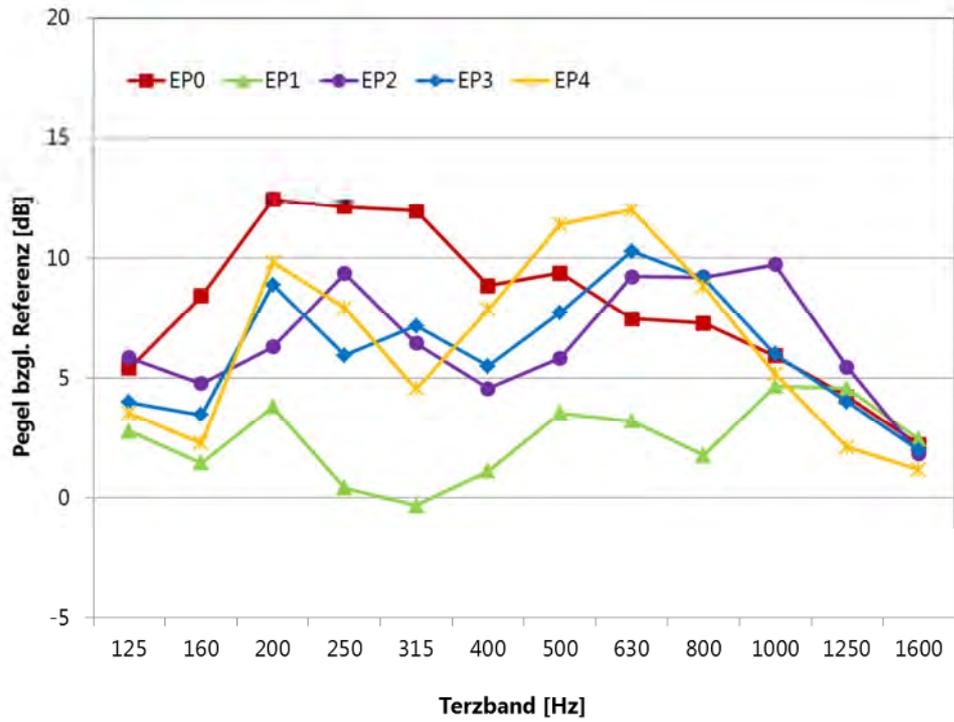


Abbildung 5: Spektrale Pegelveränderungen im offenen Fenster bzgl. der Referenz an den Empfängerpunkten EPO bis EP4 für das Gleis 3.

	125	160	200	250	315	400	500	630	800	1000	1250	1600
EPO	5.4	8.4	12.4	12.1	11.9	8.8	9.4	7.5	7.3	5.9	4.2	2.2
EP1	2.8	1.5	3.8	0.4	-0.3	1.1	3.5	3.2	1.8	4.6	4.6	2.4
EP2	5.8	4.8	6.3	9.4	6.5	4.6	5.8	9.2	9.2	9.7	5.4	1.8
EP3	4.0	3.5	8.9	5.9	7.2	5.5	7.7	10.3	9.2	6.0	4.0	2.0
EP4	3.5	2.3	9.8	7.9	4.6	7.9	11.4	12.0	8.8	5.1	2.1	1.2

Tabelle 3: Spektrale Pegelveränderungen im offenen Fenster bzgl. der Referenz an den Empfängerpunkten EPO bis EP4 für das Gleis 3.

4 Unsicherheiten

Die Simulationen basieren auf den fundamentalen, die Schallausbreitung beschreibenden Differenzialgleichungen. Innerhalb des durch die Feinheit der Diskretisierung limitierten Frequenzbereichs ist die Simulation prinzipiell exakt. Durch die 2D Simulation wird implizit eine kohärente Linienquelle vorausgesetzt. Die Bahnlinie dagegen entspricht in der Realität einer inkohärenten Linienquelle, die grundsätzlich zu einem leicht veränderten Bodeneffekt und einer leicht geringeren Hinderniswirkung führt. Diese globale Unsicherheit lässt sich mit rund 1 dB abschätzen. Für die oben gezeigten Delta-Aussagen ist von einer noch etwas geringeren Unsicherheit, also kleiner als 1 dB auszugehen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass in der Simulation generell offene und freie Perronflächen angenommen wurden. In Zeiten hohen Personenaufkommens ist von einer zusätzlichen Dämpfung durch die auf dem Perron stehenden Leute auszugehen. Die gefundenen Ergebnisse können damit die Immissionen betreffend als *worst-case* Szenario betrachtet werden.

HAUS ZUM FALKEN

ZÜRICH, SCHWEIZ

Beilage 4 zu GR Nr. 2017/197



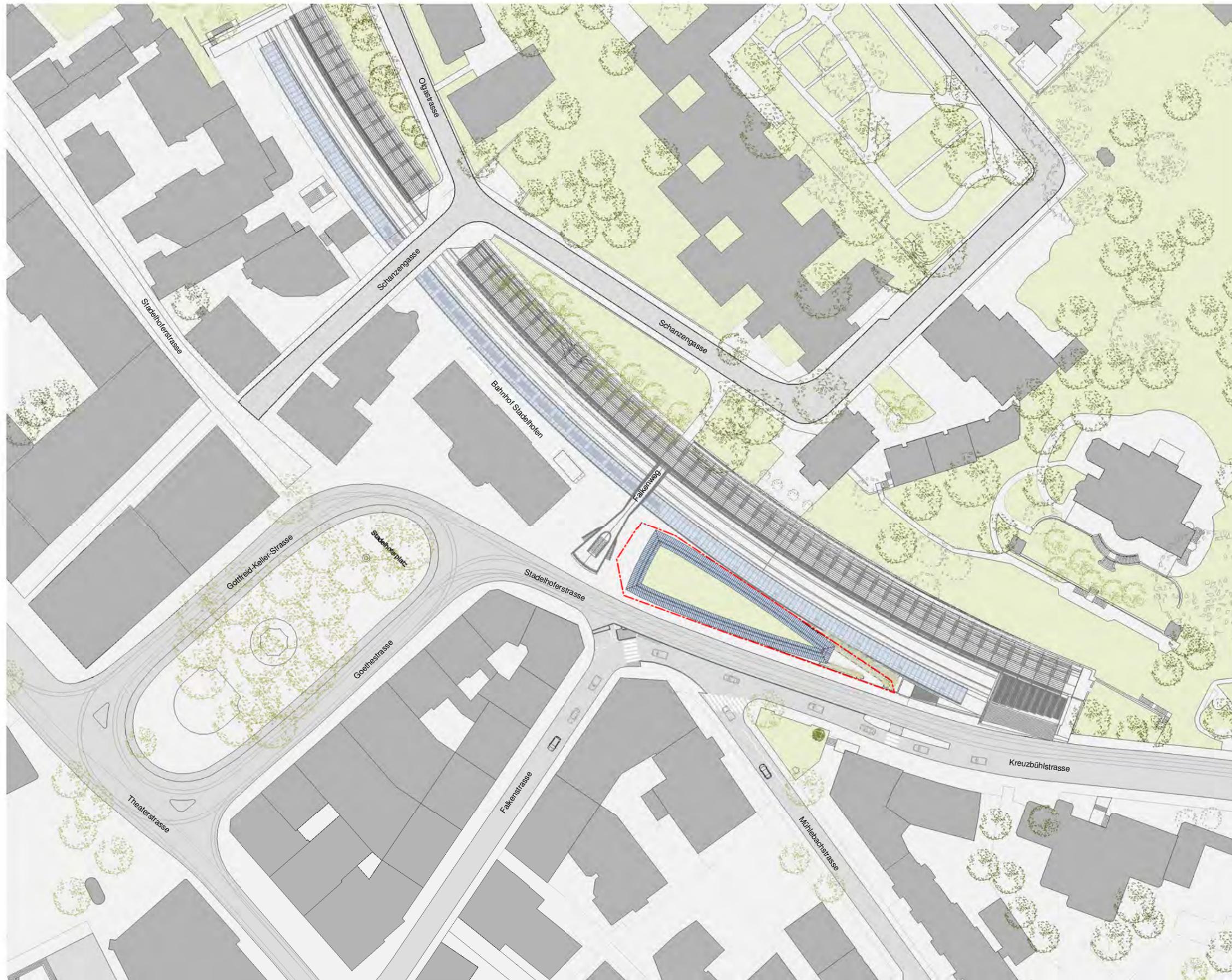
KB00_SC_RP
RICHTPROJEKT

18. DEZEMBER 2015



SANTIAGO CALATRAVA
ARCHITECTS & ENGINEERS

© 2015 SANTIAGO CALATRAVA VALLS SA | ALLE RECHTE VORBEHALTEN



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH -SCHWEIZ

ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



Projekt: **HAUS ZUM FALKEN**
Kategorie: **RP-00000 ÜBERSICHTSPÄNE**
Planinhalt: **LAGEPLAN**

Plannummer: **KB00_SC_RP_00030**

Datum:	Projektphase:	Index:	Revision:
18/12/15	Richtprojekt		-
Maßstab:	Plangröße:		
1:1000	A3		
Gezeichnet:	Geprüft:	Freigegeben:	
P.P.	G.T.	M.P.	

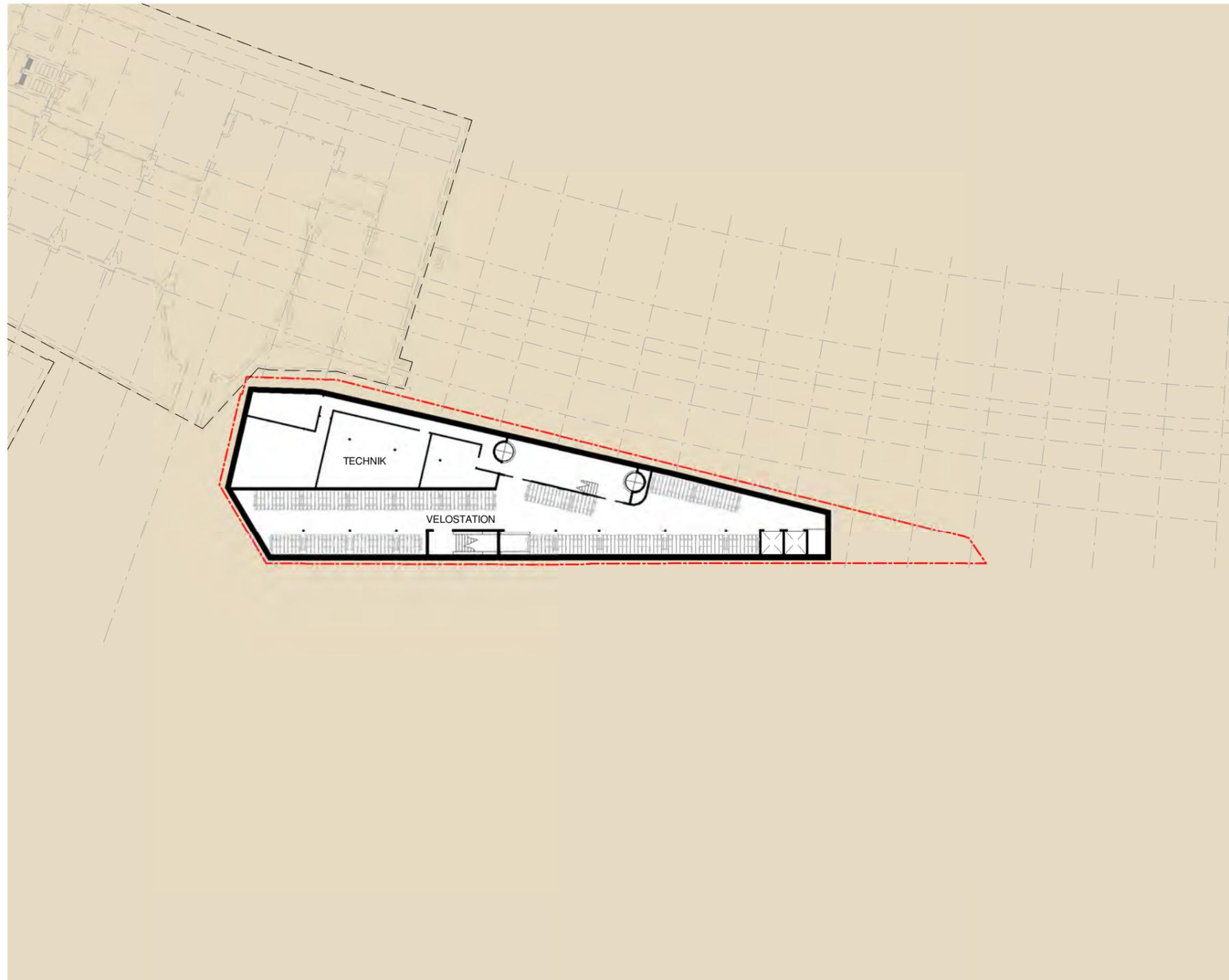
Dateiname: Kreuzbuehl_Central.rvt

LAGEPLAN

SCALE 1:1000



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH -SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

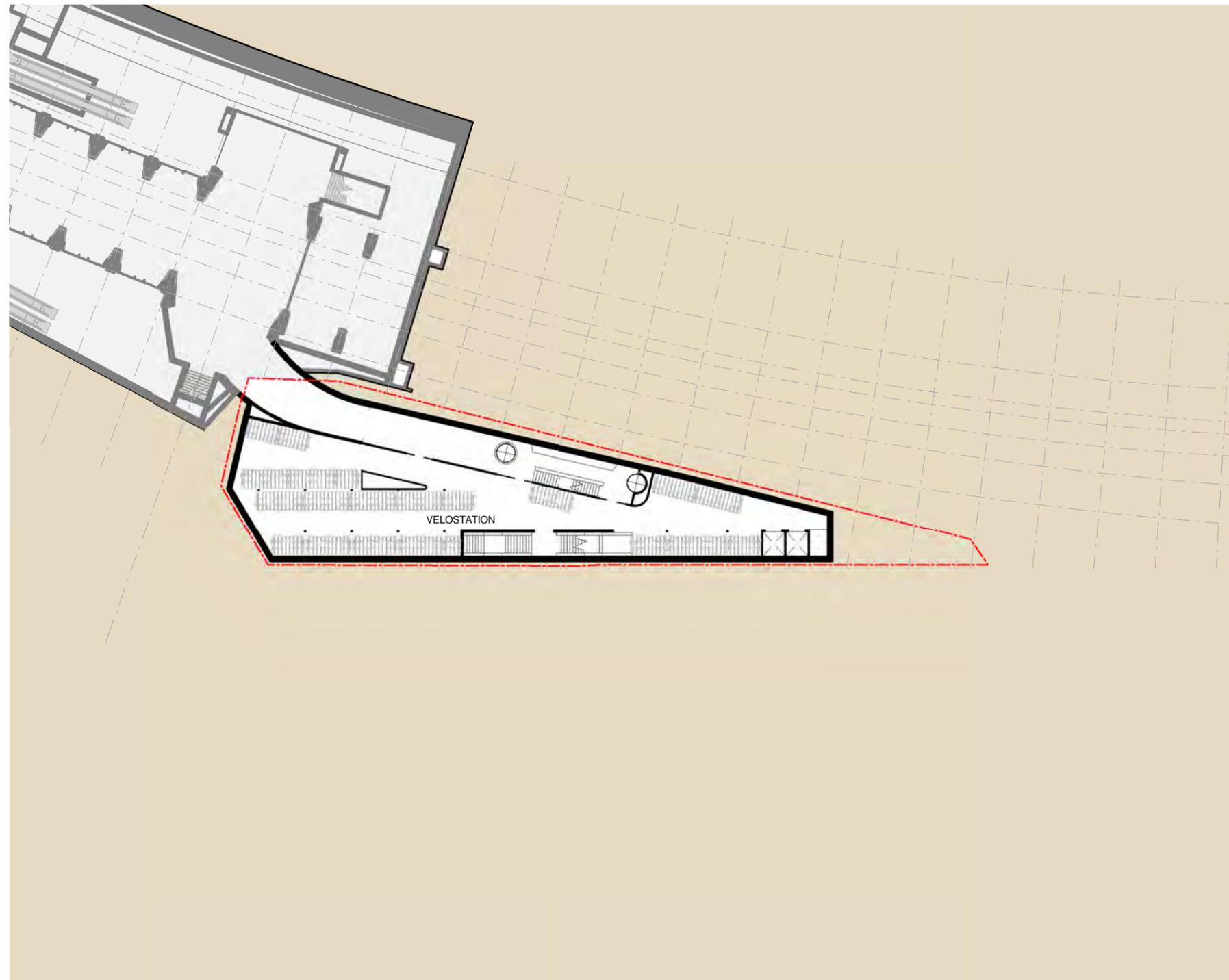
Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS -3

Plannummer: KB00_SC_RP_01100			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Maßstab: 1:500	Plangröße: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			

GRUNDRISS GESCHOSS -3



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

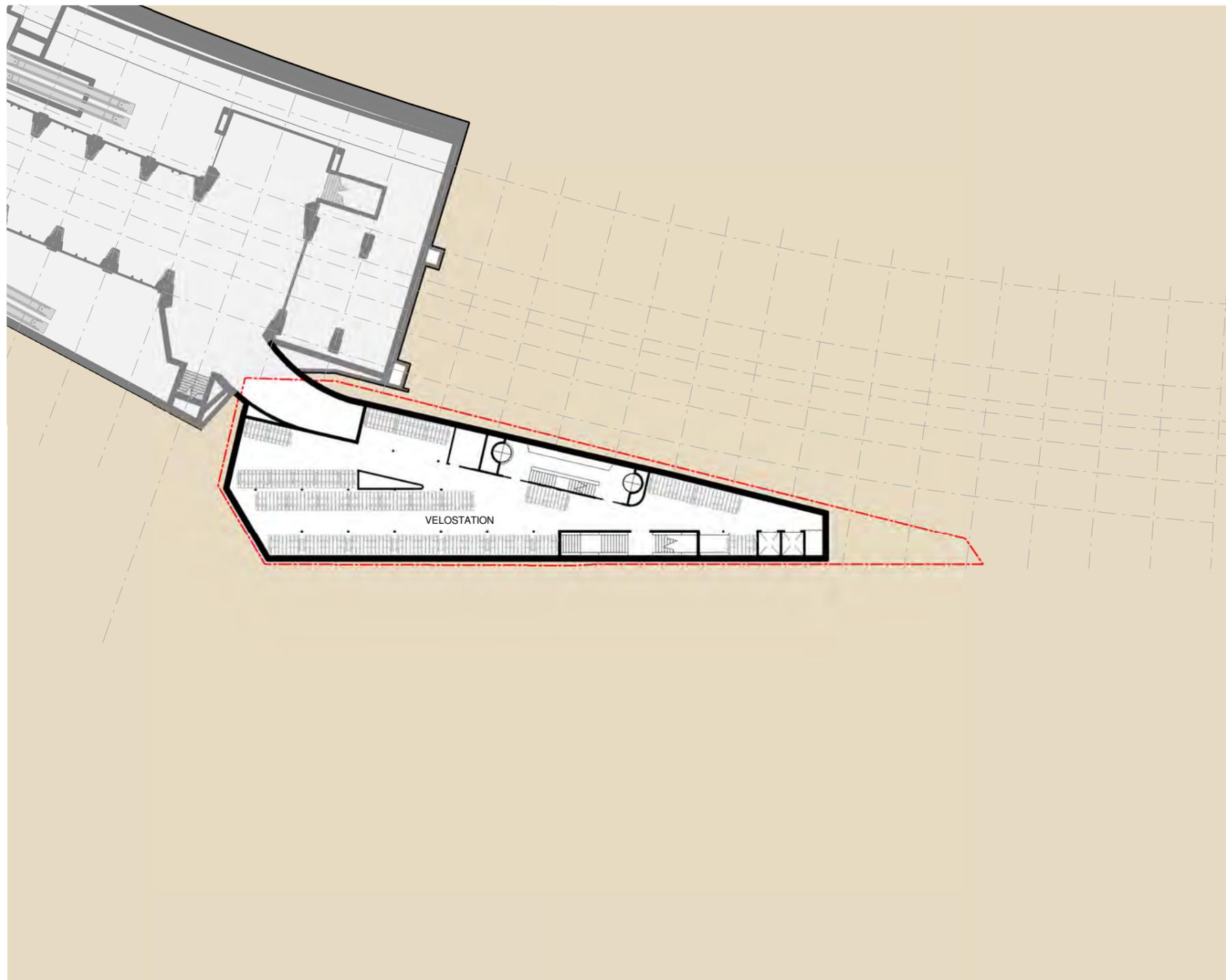
Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS -2

Plannummer: KB00_SC_RP_01110			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Maßstab: 1:500	Plangröße: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			

GRUNDRISS GESCHOSS -2



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH -SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

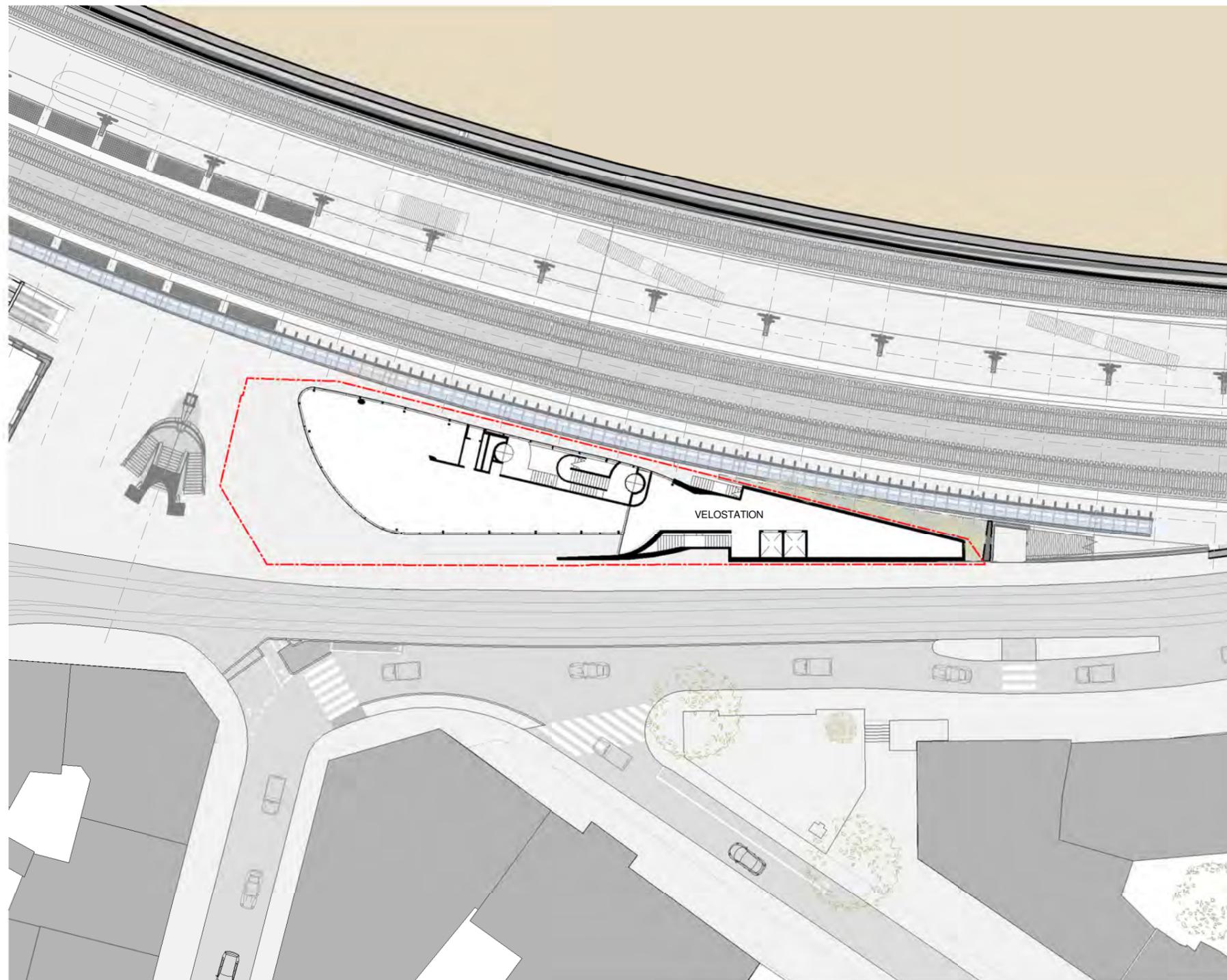
Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS -1

Plannummer: KB00_SC_RP_01120			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Maßstab: 1:500	Plangröße: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			



GRUNDRISS GESCHOSS -1
SCALE 1:500
0 10m 25m 50m

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



GRUNDRISS GESCHOSS 0



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL. 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:


An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

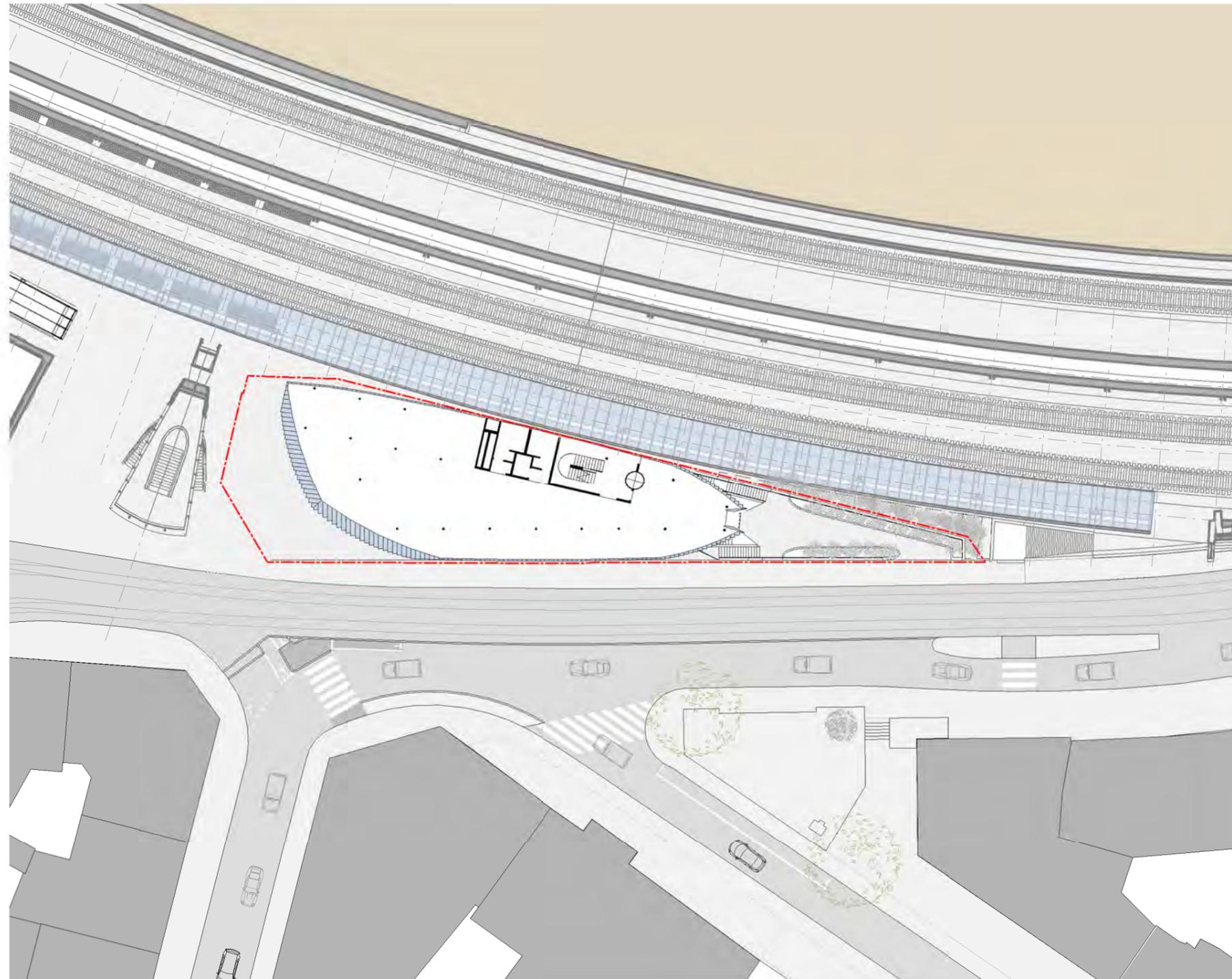
Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS 0

Plannummer:
KB00_SC_RP_01130

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



GRUNDRISS GESCHOSS 1

SCALE 1:500

0 10m 25m 50m

ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL. 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:


An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

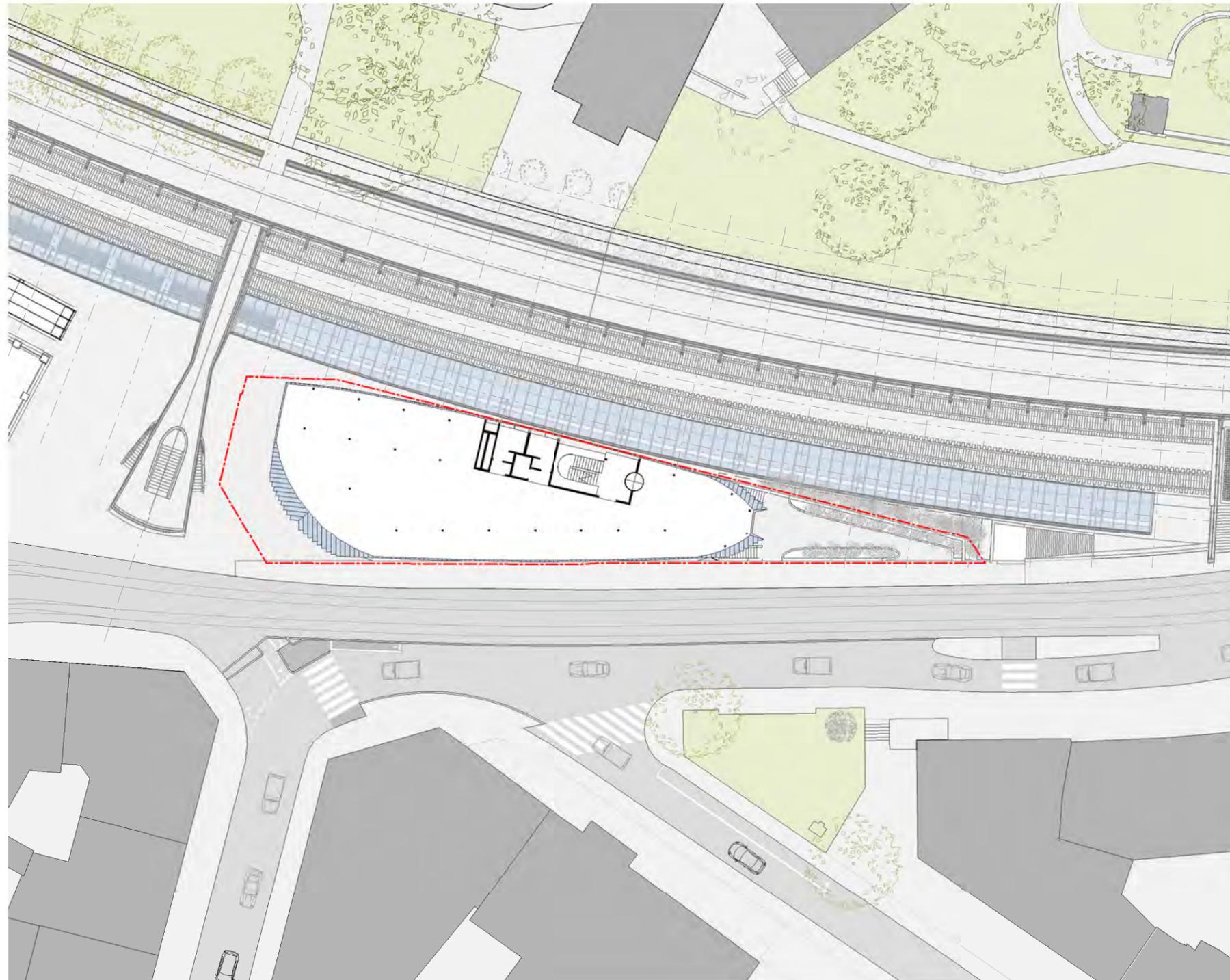
Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS 1

Plannummer:
KB00_SC_RP_01140

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL. 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN
Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE
Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS 2

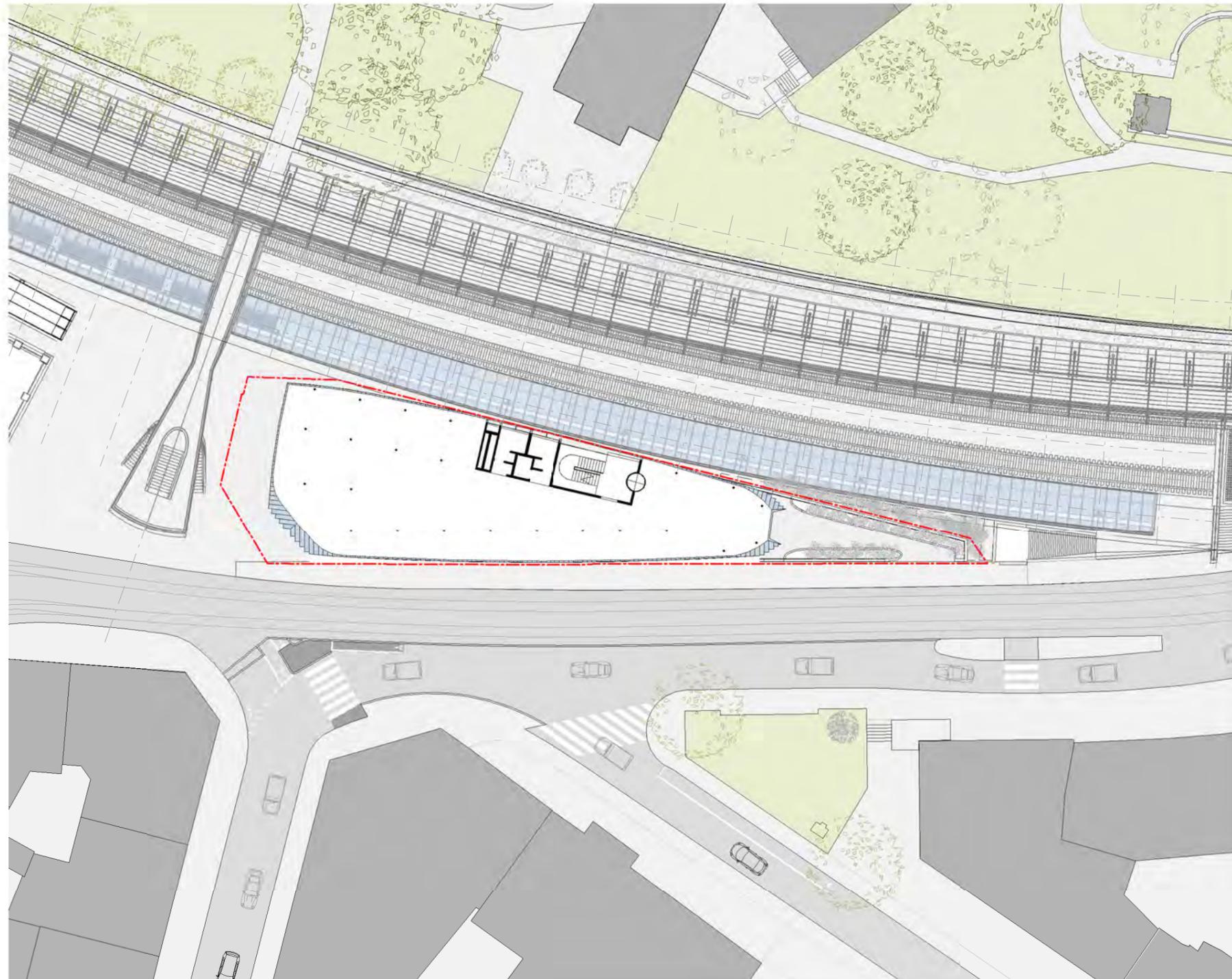
Plannummer: KB00_SC_RP_01150			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			

GRUNDRISS GESCHOSS 2

SCALE 1:500



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL. 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN
Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS 3

Plannummer:
KB00_SC_RP_01160

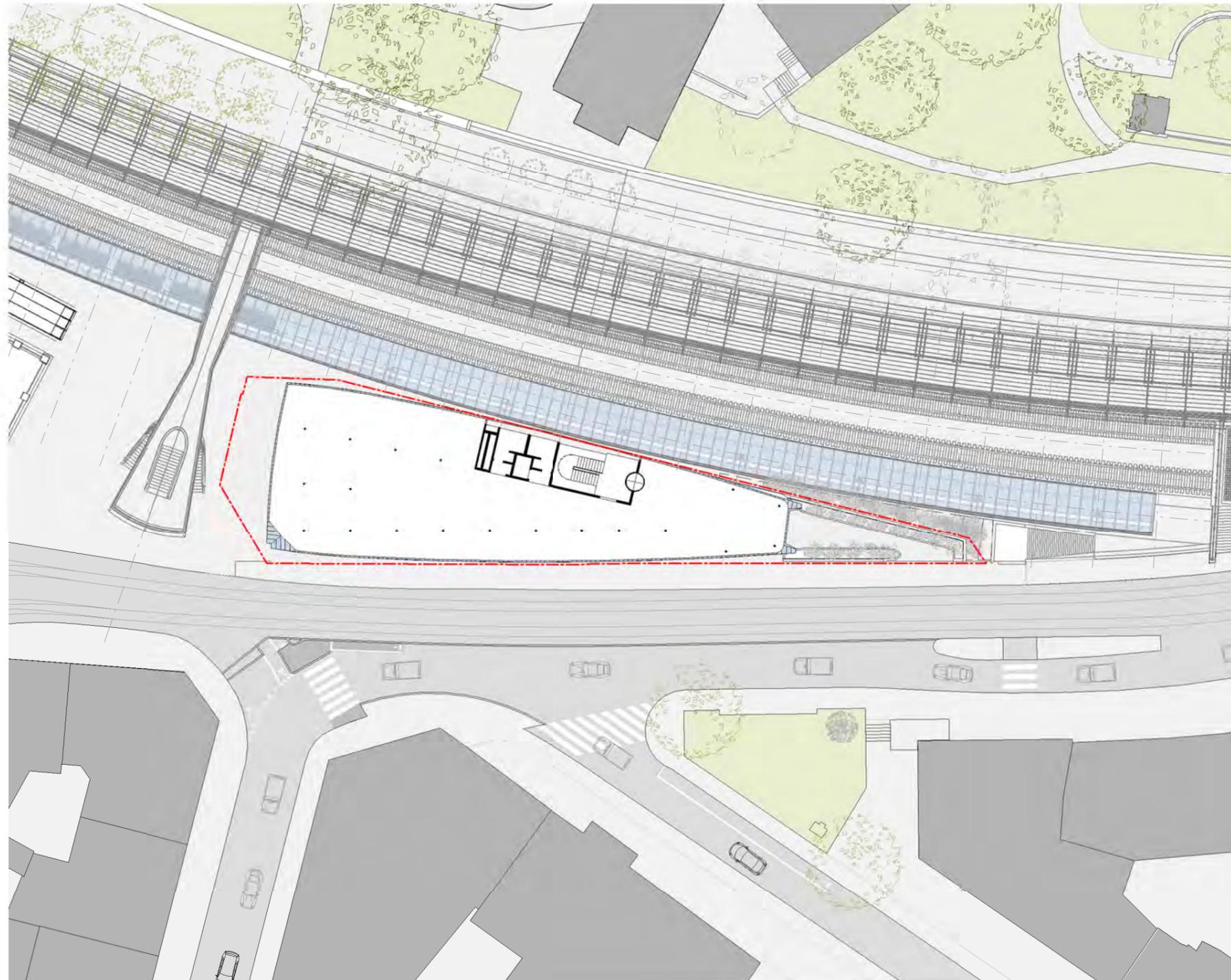
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

GRUNDRISS GESCHOSS 3

SCALE 1:500
0 10m 25m 50m

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

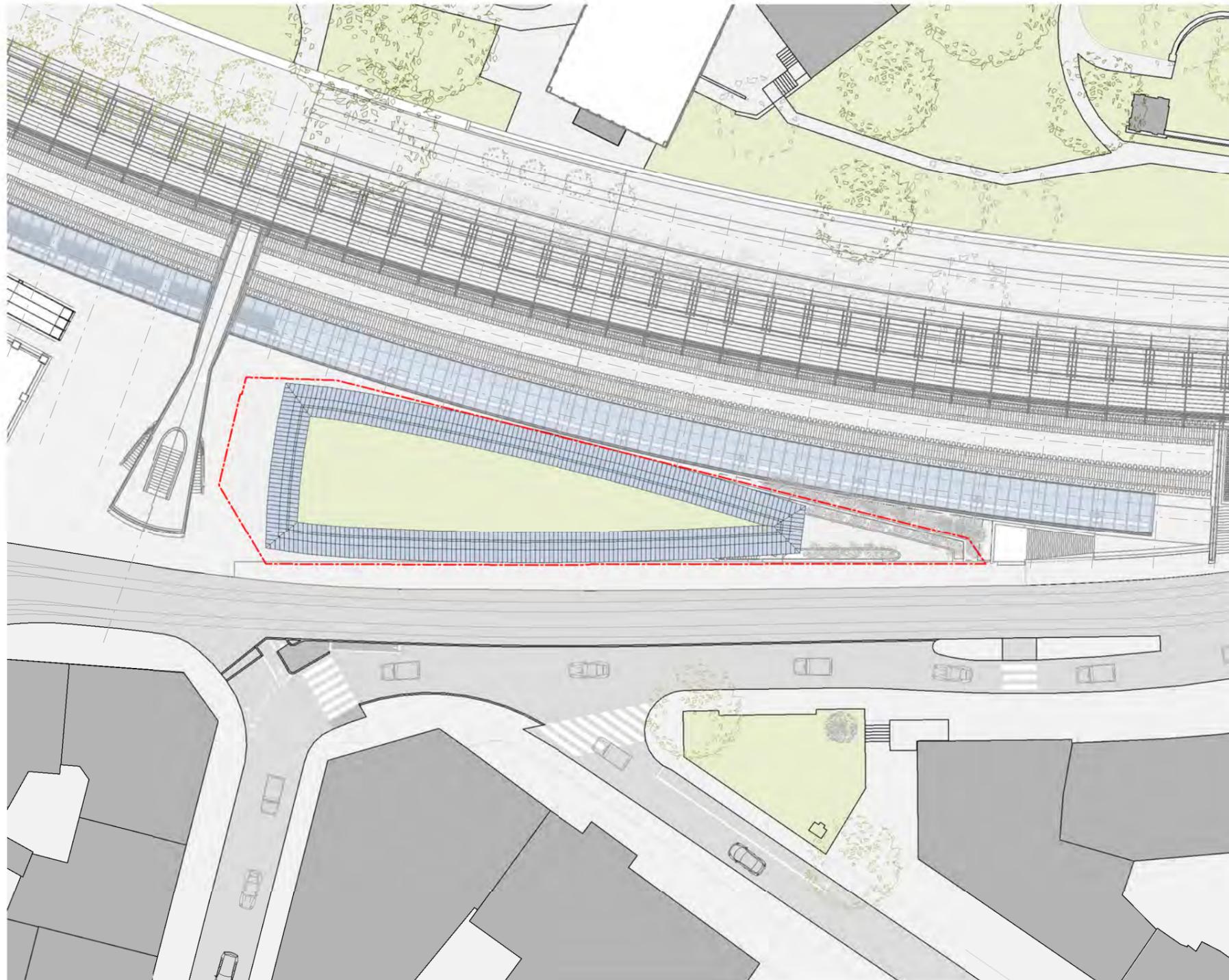
Planinhalt:
GRUNDRISS GESCHOSS 4

Plannummer: KB00_SC_RP_01170			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			

GRUNDRISS GESCHOSS 4



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
DACHAUFSICHT

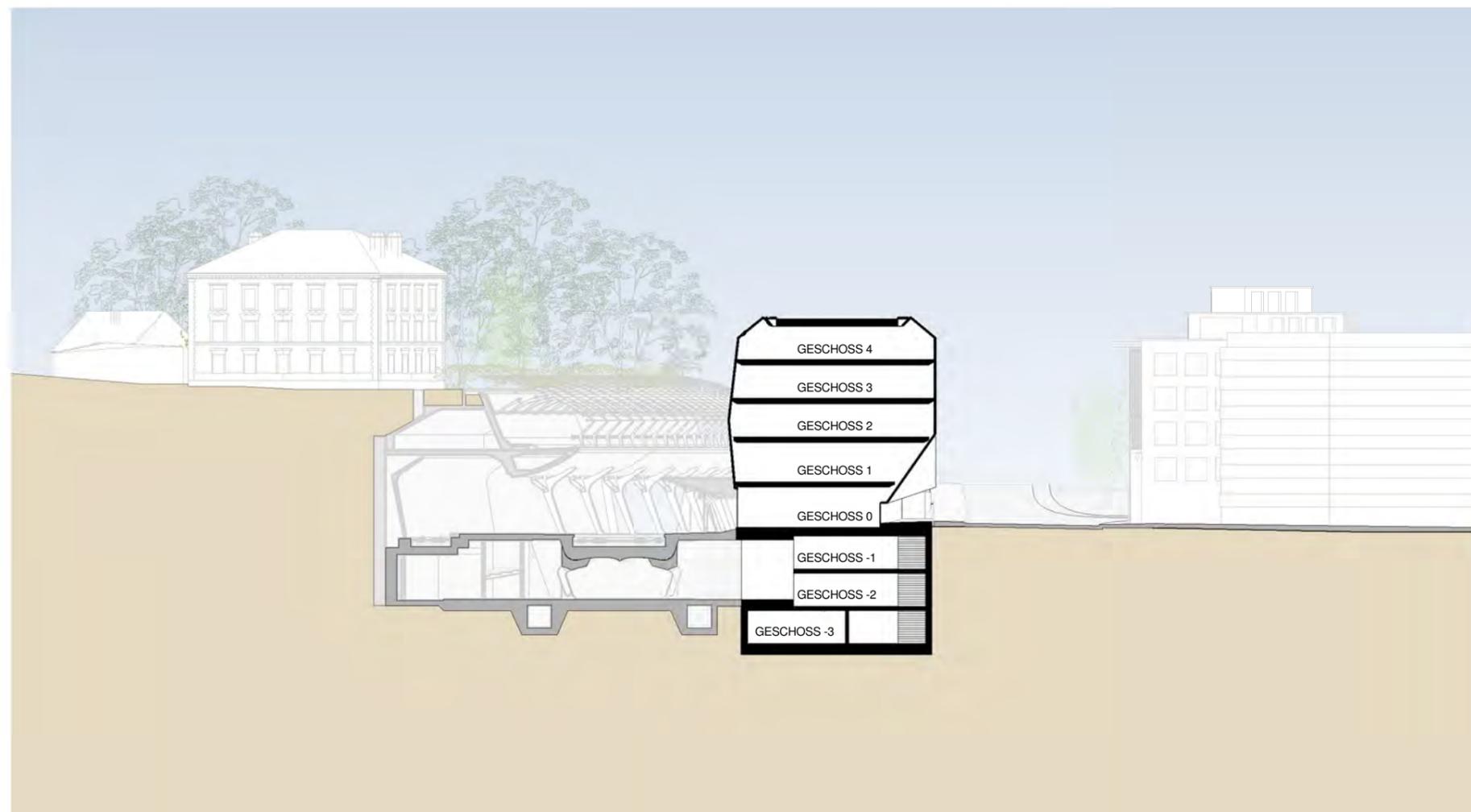
Plannummer: KB00_SC_RP_01180			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		Freigegeben: M.P.
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			



DACHAUFSICHT
SCALE 1:500



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
QUERSCHNITT

Plannummer:
KB00_SC_RP_01210

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		Freigegeben: M.P.
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

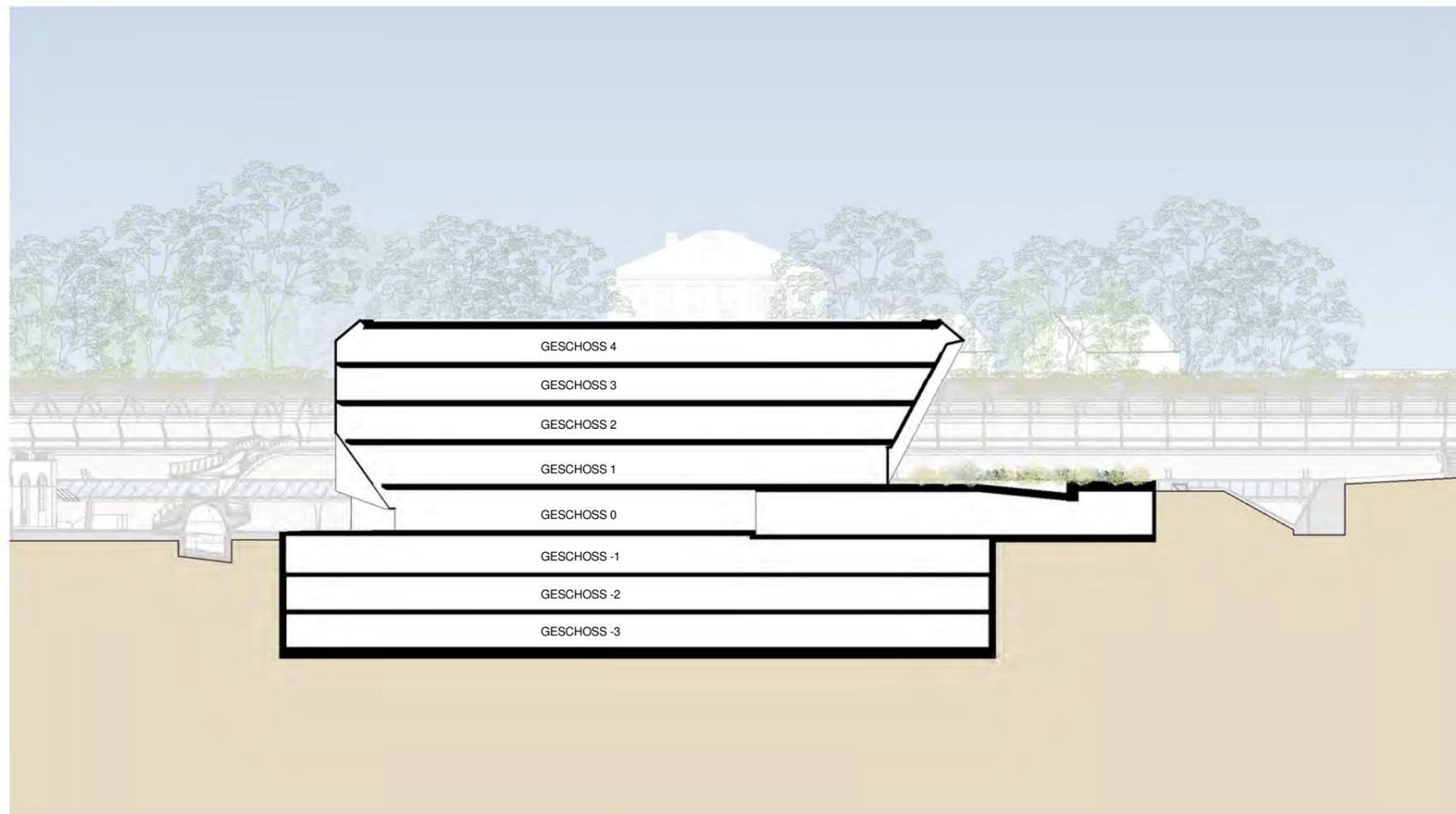
Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

QUERSCHNITT

SCALE 1:500



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum



Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

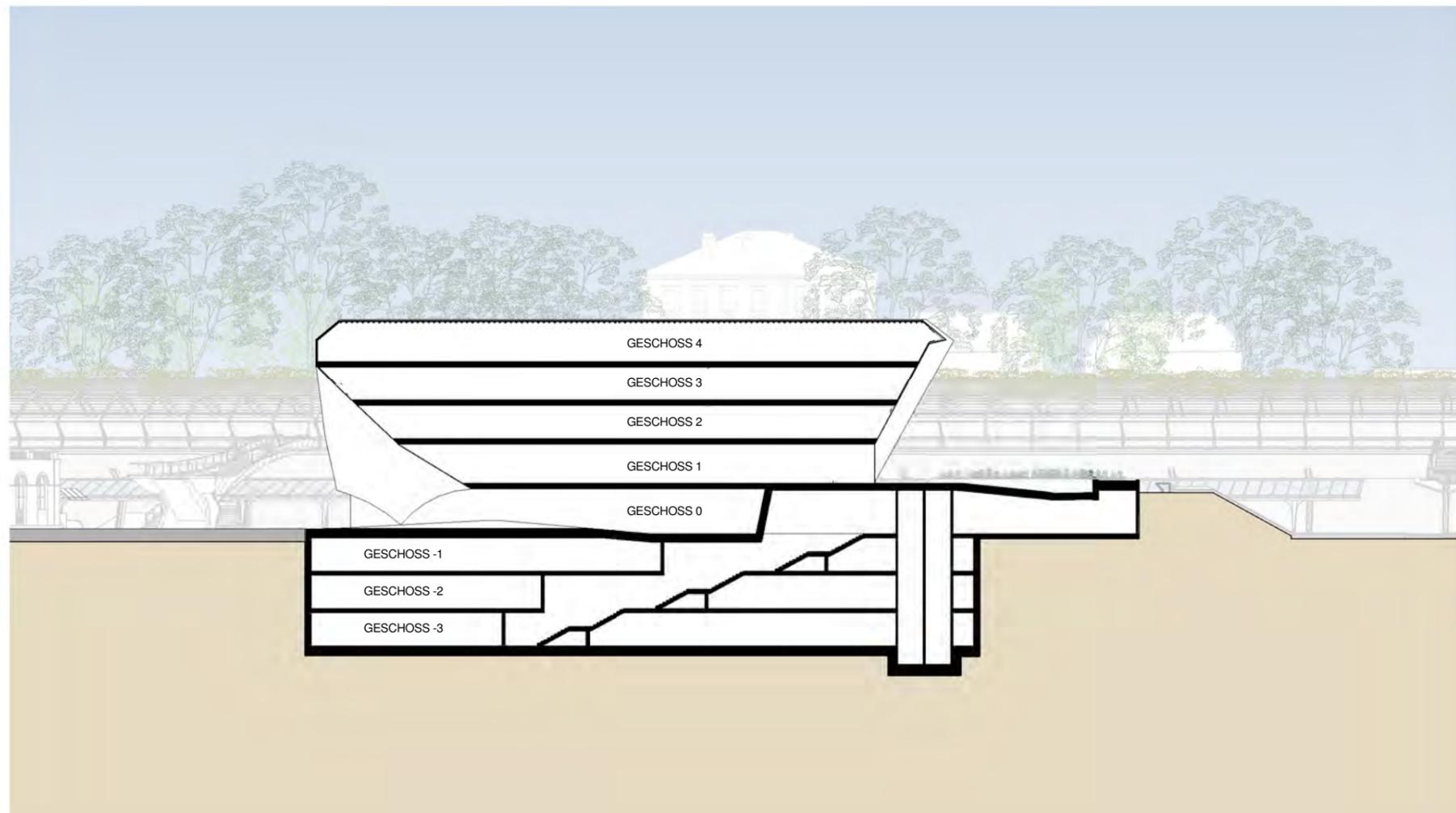
Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
LÄNGSSCHNITT A-A

Plannummer: KB00_SC_RP_01300			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangröße: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			

LÄNGSSCHNITT A-A
SCALE 1:500

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



LÄNGSSCHNITT C-C

SCALE 1:500



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL. 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:


An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

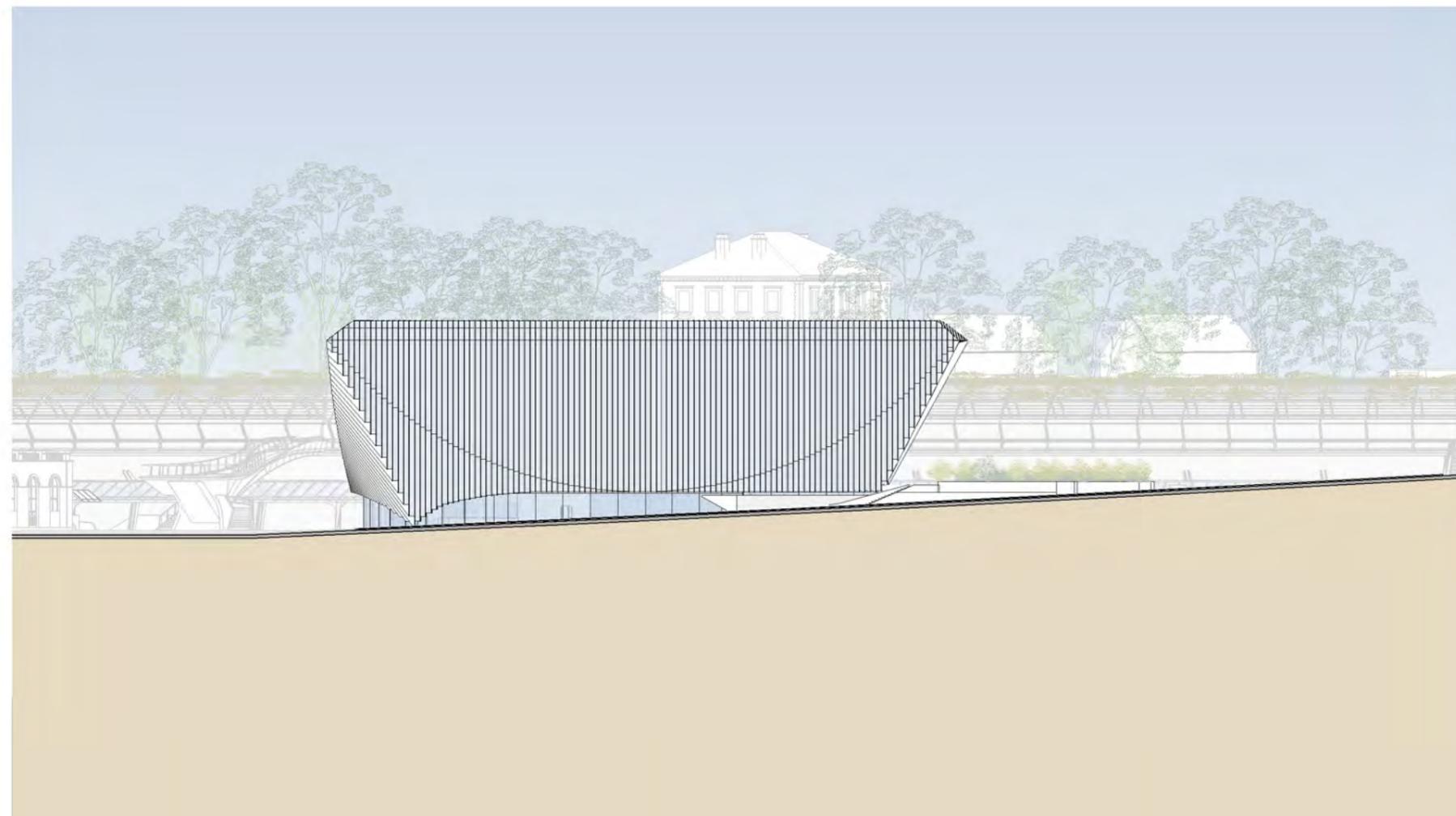
Planinhalt:
LÄNGSSCHNITT C-C

Plannummer:
KB00_SC_RP_01320

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Maßstab: 1:500	Plangröße: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL. 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
ANSICHT SÜD

Plannummer:
KB00_SC_RP_01400

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		Freigegeben: M.P.
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

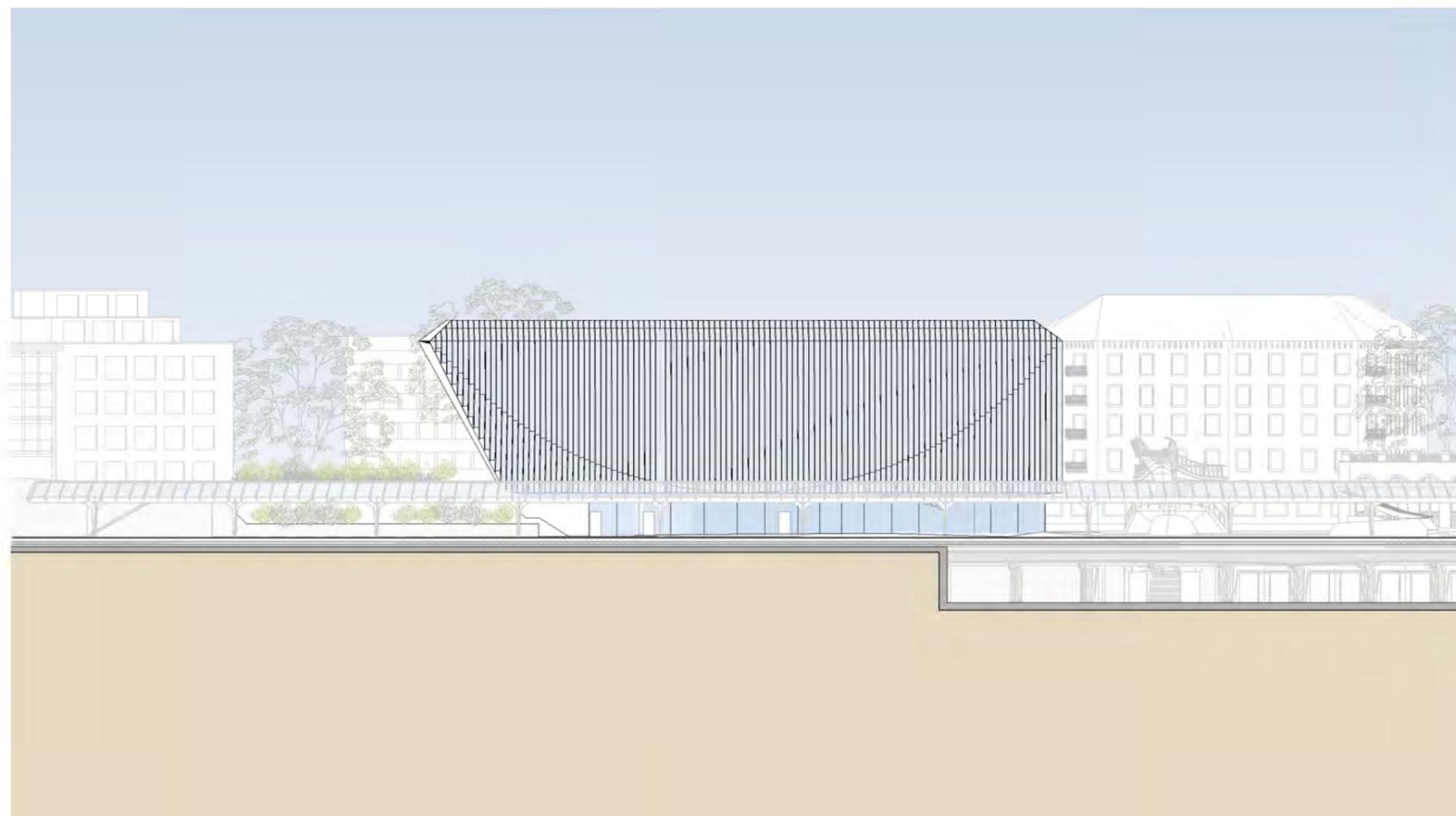
Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

ANSICHT SÜD

SCALE 1:500



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
ANSICHT NORD

Plannummer:
KB00_SC_RP_01410

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Maßstab: 1:500	Plangröße: A3		Freigegeben: M.P.
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

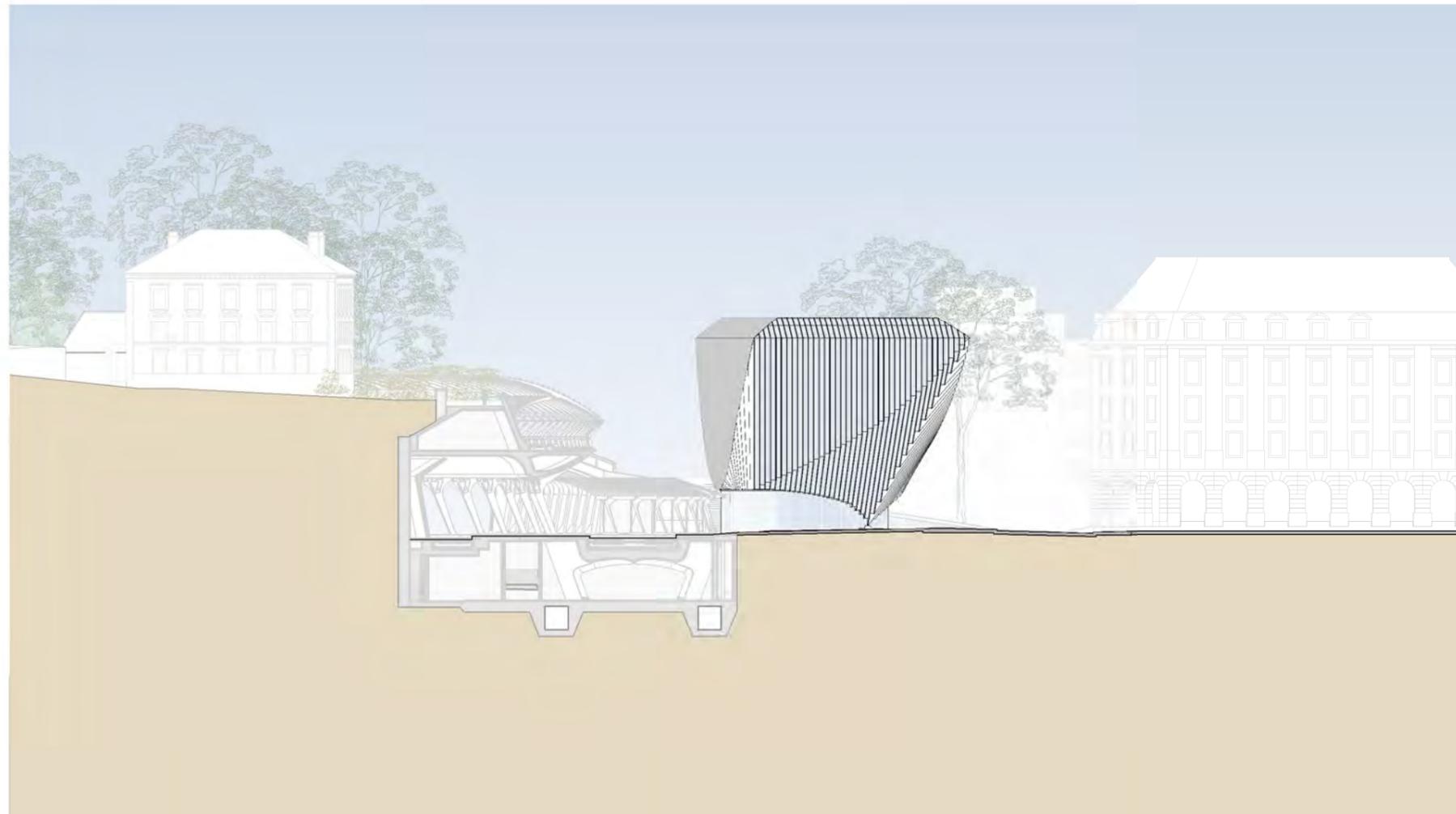
Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

ANSICHT NORD

SCALE 1:500



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL. 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
ANSICHT WEST

Plannummer:
KB00_SC_RP_01420

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		Freigegeben: M.P.
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

ANSICHT WEST

SCALE 1:500



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-01000 ALLGEMEINE PLANE

Planinhalt:
ANSICHT OST

Plannummer:
KB00_SC_RP_01430

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: 1:500	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Geprüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

ANSICHT OST

SCALE 1:500





HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ

ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
 ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:


AXA Real Estate
An AXA Investment Managers Company

Projekt: **HAUS ZUM FALKEN**
 Kategorie: **RP-20000 VISUALISIERUNG**
 Planinhalt: **VISUALISIERUNG I**

Plannummer: KB00_SC_RP_20010			
Datum:	Projektphase:	Index:	Revision:
18/12/15	Richtprojekt		-
Massstab:	Plangrösse:		
NTS	A3		
Gezeichnet:	Gepüft:	Freigegeben:	
P.P.	G.T.	M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			

VISUALISIERUNG I
NTS



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ

ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-20000 VISUALISIERUNG

Planinhalt:
VISUALISIERUNG II

Plannummer:
KB00_SC_RP_20020

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: NTS	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Gepüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

VISUALISIERUNG II

NTS

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



VISUALISIERUNG IV

NTS

ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
 ARCHITECTS & ENGINEERS
 PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:


AXA Real Estate
 An AXA Investment Managers Company

Projekt: **HAUS ZUM FALKEN**

Kategorie: **RP-20000 VISUALISIERUNG**

Planinhalt: **VISUALISIERUNG IV**

Plannummer: **KB00_SC_RP_20040**

Datum:	Projektphase:	Index:	Revision:
18/12/15	Richtprojekt		-
Massstab:	Plangröße:		
NTS	A3		
Gezeichnet:	Gepüft:	Freigegeben:	
P.P.	G.T.	M.P.	

Dateiname: **Kreuzbuehist_Central.rvt**



HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH -SCHWEIZ

ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
ARCHITECTS & ENGINEERS
PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:

An AXA Investment Managers Company

Projekt:
HAUS ZUM FALKEN

Kategorie:
RP-20000 VISUALISIERUNG

Planinhalt:
VISUALISIERUNG V

Plannummer:
KB00_SC_RP_20050

Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: NTS	Plangrösse: A3		
Gezeichnet: P.P.	Gepüft: G.T.	Freigegeben: M.P.	

Dateiname:
Kreuzbuehist_Central.rvt

HAUS ZUM FALKEN
ZÜRICH - SCHWEIZ



ALLGEMEINER HINWEIS
DIE GEOMETRIE VOM BESTEHENDEN STADELHOFEN MUSS VOR ORT GEMESSEN WERDEN.
CALATRAVA VALLS SA MUSS SOFORT INFORMIERT WERDEN, WENN FEHLER IN DEN ZEICHNUNGEN SIND.
+0.00 = +410.50m.ü.M.

Rev.	Bemerkungen	Datum


CALATRAVA VALLS SA
 ARCHITECTS & ENGINEERS
 PARKRING 11 - 8002 ZÜRICH TEL 044 204 50 00 FAX 044 204 50 01

Bauherrschaft:


AXA Real Estate
 An AXA Investment Managers Company

Projekt: HAUS ZUM FALKEN			
Kategorie: RP-20000 VISUALISIERUNG			
Planinhalt: VISUALISIERUNG VI			
Plannummer: KB00_SC_RP_20060			
Datum: 18/12/15	Projektphase: Richtprojekt	Index:	Revision: -
Massstab: NTS		Plangrösse: A3	
Gezeichnet: P.P.	Gepflichtet: G.T.	Freigegeben: M.P.	
Dateiname: Kreuzbuehist_Central.rvt			

VISUALISIERUNG VI
NTS

Beilage 5 zu GR Nr. 2017/197

Privater Gestaltungsplan «Haus zum Falken», Zürich-Hottingen

Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen

AfS/leh Mai 2017

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Einwendungen	3
2.1	Schutzwürdigkeit bestehende Gebäude und Unterschutzstellung	
2.2	Suspensiv-bedingte Entlassung der Gebäude aus dem Inventar der schützenswerten Objekte von kommunaler Bedeutung zu Gunsten einer Velostation	
2.3	Ersatzneubau hat sich an Regelbauweise zu halten	
2.4	Zugang zu Velostation	
2.5	Energie	

1 Einleitung

Die öffentliche Auflage des privaten Gestaltungsplans «Haus zum Falken» fand vom 28. September bis zum 28. November 2016 statt. Während der öffentlichen Auflage gingen insgesamt vier Einwendungen ein, die insgesamt fünf Themenpunkte betreffen.

Gemäss § 7 Abs. 3 und 4 des Planungs- und Baugesetzes sind im folgenden Bericht die nicht oder nur teilweise berücksichtigten Einwendungen beschrieben.

2 Einwendungen

2.1 Schutzwürdigkeit bestehende Gebäude und Unterschutzstellung

In einer Einwendung wird auf die Schutzwürdigkeit der bestehenden Gebäude hingewiesen. Das Gebäude sei wieder in das Inventar der schützenswerten Gebäude aufzunehmen und die Schutzwürdigkeit abzuklären. Gegebenenfalls sei das Gebäude unter Schutz zu stellen.

Stellungnahme:

Mit Beschluss Nr. 457 vom 21. Mai 2014 entschied der Stadtrat, das Gebäude «zum Falken» nicht unter Denkmalschutz zu stellen, sobald aufgrund einer rechtskräftigen Baubewilligung für ein Vorhaben mit einer Velostation die Baubehörde die Baufreigabe erteilt hat. Der Verzicht auf eine Unterschutzstellung wurde am 4. Juni 2014 im städtischen Amtsblatt und am 6. Juni 2014 im Amtsblatt des Kantons Zürich veröffentlicht. Gegen den Entscheid des Stadtrates wurde kein Rekurs erhoben. Dieser ist rechtskräftig und das Verfahren einer Nichtunterschutzstellung zu Gunsten des öffentlichen Interesses am Bau einer Velostation somit abgeschlossen.

Auf eine Wiedererwägung des Stadtratsbeschlusses wird nicht eingetreten, da sich die Verhältnisse nicht geändert haben und der Stadtrat hinter dem Entscheid steht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2 Suspensiv-bedingte Entlassung der Gebäude aus dem Inventar der schützenswerten Objekte von kommunaler Bedeutung zu Gunsten einer Velostation

In einer Einwendung wird die Rechtmässigkeit des von der Stadt gewählten Verfahrens in Frage gestellt.

Das Gebäude werde nur aus dem Inventar entlassen, bzw. AXA dürfe nur bauen, wenn sie einen Velounterstand baut, finanziert und der Stadt zur Verfügung stellt. Andernfalls verbleibe die Liegenschaft unter Denkmalschutz.

Diese Abhängigkeit wird als Nötigung gegenüber der Grundeigentümerin verstanden.

Stellungnahme:

Die Eigentümerin AXA Leben AG stellte 2013 beim Stadtrat das Gesuch, die Schutzwürdigkeit der Gebäude im Sinne von § 208 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) abzuklären, beziehungsweise die Gebäude aus dem Inventar der schützenswerten Bauten von kommunaler Bedeutung zu entlassen. Die Denkmalpflege erstellte als Folge dieses Gesuchs zur Abklärung der Schutzwürdigkeit ein Gutachten.

Im Bereich Stadelhofen ist im regionalen Richtplan Verkehr, Individualverkehr (Beschluss des Regierungsrates RRB Nr. 894 / 2000) eine geplante Veloparkierungsanlage eingetragen. Für die Nutzungsplanung (vorliegend in Form eines Gestaltungsplans) sind die Vorgaben im Richtplan bindend.

Der Stadtrat hat im Rahmen der Beschlussfassung die verschiedenen öffentlichen und privaten Interessen abzuwägen. Beim vorliegenden Gebäude stehen sich unter anderem die beiden unterschiedlichen öffentlichen Interessen von Erhalt, bzw. Abbruch zu Gunsten der Erstellung der Velostation gegenüber. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 457 vom 21. Mai 2014 den Bau einer öffentlichen Velostation sowie die stark verbesserte Zugänglichkeit von und zum Bahnhof höher gewichtet als die Erhaltung des bestehenden Gebäudes. Das Gebäude wird jedoch nur aus dem Inventar der schützenswerten Bauten von kommunaler Bedeutung entlassen, wenn die Velostation gebaut wird. Der Beschluss wurde nicht angefochten und ist heute rechtskräftig.

Die Entlassung des Gebäudes ist damit an die Bedingung geknüpft, dass aufgrund einer rechtskräftigen Baubewilligung für ein Vorhaben mit einer Velostation die Baubehörde die Baufreigabe erteilt hat. Kommt das Bauprojekt nicht zustande, verbleibt das Gebäude im Inventar.

AXA hat bezugnehmend auf den Entscheid des Stadtrates in Abstimmung mit der städtischen Verwaltung das Projekt einer Velostation auf dem Areal an der Kreuzbühlstrasse 1-3 entwickelt. Das Grundstück liegt für eine Velostation an strategisch sehr günstiger Lage. Es grenzt direkt an die Liegenschaft des Bahnhofs Stadelhofen und ermöglicht dadurch einen direkten Zugang ab der Velostation zur unterirdischen Verkaufspassage Stadelhofen. Die Passage gewährleistet eine direkte Verbindung zu den Gleisen. Ausserdem führen entlang des Grundstücks regionale und kommunale Veloverkehrsrouten, womit ein unmittelbarer Anschluss an das Velonetz der Stadt Zürich gegeben ist.

Die Erschliessung der Velostation soll à Niveau ab der Kreuzbühlstrasse erfolgen. AXA stellt Bereiche im Erdgeschoss sowie in den unterirdischen Geschossen für die Velostation zur Verfügung. Das bestehende Gebäude muss für den geplanten Neubau abgebrochen werden. Der oberirdische Ersatzneubau orientiert sich nicht am heutigen, bestehenden Gebäude, sondern an der südlich angrenzenden städtischen Bebauung sowie am Bahnhof Stadelhofen (vgl. Punkt 2.3). Für die durch den Neubau entstehende Mehrausnützung (planungsbedingter Mehrwert) leistet AXA einen finanziellen Ausgleich (Kap. 3.2.6 Planungsbericht), welcher als Beitrag an den Bau der Velostation verwendet wird. Die übrigen Kosten für den Bau der Velostation sowie deren Einrichtung werden von der Stadt Zürich getragen (ggf. mit Beiträgen von Bund und Kanton).

Die Abklärung der Schutzwürdigkeit erfolgte ordentlich gemäss § 203ff PBG. Dem Stadtrat steht hierbei das Ermessen zu, die verschiedenen öffentlichen Interessen abzuwägen und den entsprechenden Entscheid zu fällen. Der Entscheid erwuchs unangefochten in Rechtskraft. Der Vorwurf einer Nötigung ist unbegründet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.3 Ersatzneubau hat sich an die Regelbauweise zu halten

Gemäss einer Einwendung dürfe das Planungsinstrument «Privater Gestaltungsplan» nicht missbraucht werden. Sofern das Gebäude aus dem Inventar entlassen würde, wären für einen Ersatzneubau die Vorschriften nach Regelbauweise einzuhalten.

Stellungnahme:

Das Gebäude Haus zum Falken repräsentiert den Zeugen einer Bebauung, welcher sich an der bis ins Mittelalter zurückgehenden und 1970 abgebrochenen Mühle Stadelhofen orientierte. Das Gebiet hat sich nun mit dem Ausbau des Bahnhofs in den 1980er und 1990er Jahren stark gewandelt. Auch das Gebäude selbst hat im Lauf der Zeit mehrere Umbauten und Umnutzungen erfahren, die das ursprüngliche Erscheinungsbild, insbesondere des Hauptbaus, drastisch veränderten. Das Gebäude nimmt sowohl typologisch wie auch stadträumlich wenig Bezug auf die umliegende Bebauung, welche sich im Zuge der Verstädterung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stark verändert hat und sich im südlich angrenzenden Seefeld sowie um den Stadelhoferplatz mit 4 bis 5 Vollgeschossen manifestieren. In der heutigen Situation mit dem Haus zum Falken besteht aufgrund des zunehmenden Pendlerverkehrs eine sehr beengte Situation. Mit einer Neubebauung kann die Platzsituation als Zugang im Sinne des öffentlichen Interesses grosszügiger und stadträumlich attraktiver gestaltet werden.

Das ISOS beschreibt das Gebiet Stadelhofen mit dem Erhaltungsziel C, erhalten des Charakters. Das bestehende Gebäude «zum Falken» ist im ISOS nicht als Einzelobjekt aufgeführt. Jedoch ist der angrenzende neue Bahnhof Stadelhofen mit einem Hinweis gekennzeichnet.

Eine Erhaltung des Gebäudes oder dessen bauliche Struktur verlangt das ISOS vorliegend nicht. Im Gegenteil wird der Bahnhof Stadelhofen mit einem Hinweis gekennzeichnet, womit gerechtfertigt ist, auch diesen in die Betrachtung einer Neuüberbauung des Grundstücks miteinzubeziehen. Für einen Ersatzneubau ist eine Neuinterpretation des Ortes zwischen Bahnhof Stadelhofen und angrenzender 4-geschossiger Blockrandbebauung somit durchaus berechtigt und sogar erwünscht.

Die Bauherrschaft hat mit dem Architekten Santiago Calatrava, der in den 1980er Jahren den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen entworfen und realisiert hatte, deshalb bereits ein Projekt entwickelt. Das neue Projekt an dieser prominenten Lage lehnt sich an die Formensprache des Bahnhofs an, entwickelt diesen baulich weiter und schafft einen angemessenen Übergang zur südlich

gelegenen Blockrandbebauung. Zur Beurteilung der städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde das Projekt dem Baukollegium der Stadt Zürich unterbreitet. Dieses hat das Projekt im Kontext der umliegenden Bebauung positiv gewürdigt, sieht den architektonischen Bezug zum Bahnhof, anerkennt den öffentlichen Mehrwert durch die verbesserte Zugangssituation und unterstützt die Abweichung von der geltenden Bau- und Zonenordnung (Regelbauweise).

Der Gestaltungsplan ermöglicht ein Abweichen von den gültigen Bau- und Zonenordnung. Der vorliegende private Gestaltungsplan ist somit ein adäquates rechtliches Mittel, um eine besonders gute städtebauliche und architektonische Ersatzüberbauung auf der Liegenschaft zu ermöglichen, welche sich, im Sinne der obigen Ausführungen, an der umliegenden Bebauung orientiert. Der private Gestaltungsplan «Haus zum Falken» erfordert die Zustimmung des Gemeinderates der Stadt Zürich.

Die in der Einwendung aufgeführten Punkte werden nicht berücksichtigt.

2.4 Zugang zu Velostation

In einer Einwendung wird darauf hingewiesen, wie das Projekt verbessert werden könnte, um die Velostation für Velofahrende gut zugänglich und komfortabel zu machen. Vertikal sollen Verbesserungen bei der Treppe und den Lifтанlagen erfolgen. Horizontal sei ein breiterer oberirdischer Zugang in den Vorschriften festzulegen, damit sich Velofahrende beim Eintreten und Verlassen der Velostation gut kreuzen können. Ausserdem seien die internen Verbindungen zu den Treppen- und Lifтанlagen so zu optimieren, dass diese nicht über viele Ecken, bzw. eine 180°-Drehung erfolgen muss.

Stellungnahme:

Der Hinweis zur Verbreiterung des oberirdischen Zugangs wird im Gestaltungsplan aufgenommen und in den Gestaltungsplanvorschriften, Art. 8, Abs. 3 von 2.00 m auf 2.50 m erweitert.

Bei den übrigen Punkten der Einwendung handelt es sich um Hinweise, die zu einem späteren Zeitpunkt im Bauprojekt zu berücksichtigen sind. Diese werden für die weitere Projektierung aufgenommen, im Gestaltungsplan aber nicht weiter berücksichtigt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.5 Energie

Eine Einwendung bezieht sich auf die Thematik Energie. In dieser werden folgende Punkte eingebracht, welche zu einer Ablehnung des privaten Gestaltungsplanes «Haus zum Falken» führen sollen:

- Gebäude sollen mehr Energie erzeugen als dass sie verbrauchen; mit entsprechenden Massnahmen wäre das Gebäude nach etwa 2 Jahren CO₂-frei betreibbar;
- Art. 3 und 9 Abs. 2 des eidgenössischen Energiegesetzes und Art. 106 der Kantonsverfassung sei deshalb nicht eingehalten worden;
- die vorgeschlagene Dachbegrünung sei unverständlich, sie verhindere eine adäquate Energieerzeugung, stattdessen müsse Energie zugeführt werden;
- es wird unterlassene Rechtsanwendung geltend gemacht; es sei transparent aufzuzeigen wie die zugeführte Energie erzeugt werde, bzw. welche Umweltzerstörung durch die ausserhalb des Gestaltungsplangebiets erzeugte Energie entstehe;
- die Energiebezugsfläche sei im Gestaltungsplan nicht beschrieben worden;
- aufgrund der bestehenden Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte (NO_x, Feinstaub, Ozon) seien nur Parkplätze zu bewilligen, die ausschliesslich Velos und/oder emissionsarme oder emissionsfreie Elektrofahrzeuge wie Renaults, Tesla etc. erlauben würden.

Stellungnahme:

Grundsätzlich gilt in unserem Rechtssystem, dass die Hierarchie der Rechtsordnung einzuhalten ist und demnach ein Gesetz keinem ranghöheren Rechtssatz widersprechen darf. Der private Gestaltungsplan stützt sich auf die kantonale Energiegesetzgebung ab. Die kantonale Energiegesetzgebung entspricht wiederum den Vorgaben der eidgenössischen Energiegesetzgebung.

Das Gebäude hat gemäss Gestaltungsplanvorschriften mindestens den Energiewerten des Minergie-P-Standards zu entsprechen oder die Anforderungen der Wärmedämmvorschriften (Baudirektion des Kantons Zürich, Wärmedämmvorschriften, Ausgabe 2009) an den winterlichen Wärmeschutz um mindestens 30% zu unterschreiten.

Damit entsprechen die Vorschriften der angestrebten Zielsetzung des Stadtrates zur 2000-Watt-Gesellschaft. Mit der Vorgabe des Gestaltungsplans werden die kantonalen Mindestvorschriften an den winterlichen Wärmeschutz um 30% unterschritten, womit die kantonale Energiegesetzgebung mehr als eingehalten wird.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist die genaue Energieversorgung, insbesondere allfällige solare Energieerzeugung zu bestimmen. Die Praxis hat gezeigt, dass sich begrünte Dächer und solare Energieerzeugungsanlagen gegenseitig nicht behindern. Ausserdem begünstigt eine begrünte Dachfläche im Sommer das unmittelbare Klima der näheren Umgebung.

Es besteht heute keine Gesetzesgrundlage, welche die Grundeigentümer dazu verpflichtet, im Rahmen der Baugesetzgebung die Herkunft der während des Betriebes eines Gebäudes benötigten Energie nachzuweisen.

Die Energiebezugsfläche ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu ermitteln.

Die Anzahl Autoabstellplätze bestimmt sich gemäss Art. 13 der Gestaltungsplanvorschriften aus der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich. Gemäss Gestaltungsplanvorschriften kann jedoch im Rahmen eines Mobilitätskonzepts die Anzahl der Parkplätze bis auf 0 reduziert werden. Auf dem Areal soll eine öffentliche Velostation realisiert werden. Aufgrund der Platzverhältnisse ist die Grundeigentümerin bestrebt, mit dem Mobilitätskonzept die Anzahl Parkplätze auf 0 zu reduzieren.

*Die in der Einwendung aufgeführten Punkte werden nicht berücksichtigt.
Das Thema Energie wird im Planungsbericht jedoch etwas umfassender beschrieben.*