

SBB Immobilien: Potenzialstudie

Bahnhof Wollishofen

Programm Städtebauliche Potenzialstudie
13.09.2017



Inhaltsverzeichnis

- 1. Einleitung 3
 - 1.1. Ausgangslage 3
 - 1.2. Absicht 4
 - 1.3. Zielsetzung 4
- 2. Rahmen und Ablauf 5
 - 2.1. Auftraggeberin 5
 - 2.2. Beauftragte 5
 - 2.3. Verfahren 6
 - 2.4. Begleitgremium 7
 - 2.5. Betreuung Verfahren 7
 - 2.6. Weiterbearbeitung 7
 - 2.7. Vorbefassung 7
 - 2.8. Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche 8
 - 2.9. Publikation und Ausstellung 8
- 3. Bestimmungen für die städtebauliche Potenzialstudie 9
 - 3.1. Termine Potenzialstudie 9
 - 3.2. Präsentationen 9
 - 3.3. Schlussabgabe 10
- 4. Aufgabenstellung 11
 - 4.1. Perimeter und Bestand 11
 - 4.2. Städtebaulicher Zusammenhang 12
 - 4.3. Rahmenbedingungen 13
 - 4.4. Projektierungsanforderungen 18
 - 4.5. Planungs-, Bau und Umweltrecht 18
- 5. Unterlagen 22
 - 5.1. Abgegebene Unterlagen Potenzialstudie 22
- 6. Genehmigung 23

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind Eigentümer der Parzelle WO 6632 in Zürich-Wollishofen, etwa 3 km südlich der Innenstadt von Zürich gelegen. Auf der Parzelle befindet sich der Bahnhof Wollishofen. Der Hauptbahnhof Zürich ist mit dem Öffentlichen Verkehr in 10 Minuten erreichbar, der Flughafen Zürich in 30 Minuten. Das Zentrum von Wollishofen ist rund 500 m vom Areal entfernt.

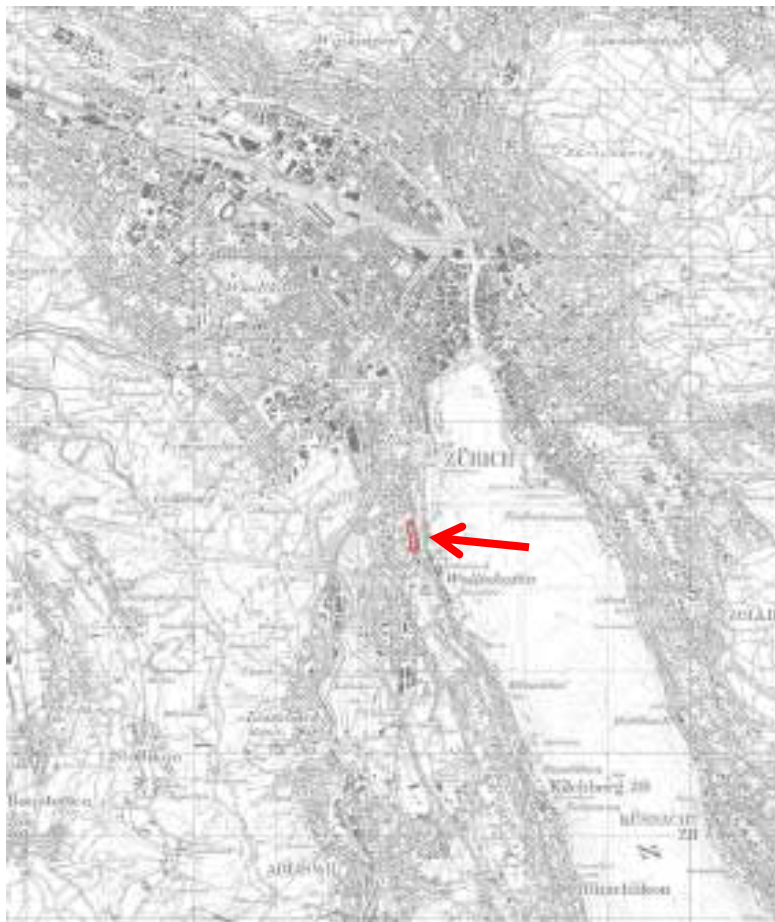


Abb. 1: Lage des Areals im Süden der Stadt Zürich

Das Areal wird von der Bahnlinie Zürich - Zug durchschnitten. Östlich der Bahngleise befindet sich eine Tankstelle und eine Autogarage. Westlich der Bahngleise liegt das Planungsgebiet, das knapp 1 ha gross ist (rot umrandeter Perimeter in Abbildung 2). Hier befindet sich das historische Bahnhofsgebäude (ehemaliges Aufnahmegebäude, heute ein Restaurant), die Personenunterführung zu den Gleisen und zum Mythenquai, ein Kiosk, eine öffentliche WC-Anlage, ein Technikgebäude der SBB (Stellwerk), ein ehemaliger Güterschuppen sowie verschiedene kleinere Lager- und Geräteschuppen. Der Güterschuppen sowie das Bahnhofsgebäude sind im Inventar der Denkmalpflege als potenziell schutzwürdig eingetragen. Der grösste Teil des Areals wird als Erschliessungsfläche resp. Parkplatz genutzt. Am nördlichen Ende des Planungsgebiet liegt etwas erhöht ein Wohnhaus mit Garten.



Abb. 2: Perimeter Planungsgebiet

1.2. Absicht

Die SBB beabsichtigt, das Bahnhofsareal zu entwickeln und eine Überbauung mit Wohnungen, Dienstleistungen und Retail zu realisieren. Zudem sind auf dem Areal Veränderungen absehbar: Die bestehende Personenunterführung wird erneuert und behindertengerecht ausgebaut und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) errichtet eine Buswendeschleife samt Haltestellen auf dem Areal und betreibt vorab eine provisorische Buswendeschleife ab Dezember 2018. Es bestehen beträchtliche Ausnutzungsreserven in besterschlossener Lage unmittelbar in Bahnhofsnähe. Daher soll für das Gebiet eine Entwicklungsstrategie erarbeitet werden, um die verschiedenen Interessen zu koordinieren und das Potenzial einer Bebauung auszuloten.

Es soll dabei ein grosser Teil der bestehenden Reserven genützt werden. Es wird eine städtebauliche und architektonisch hochstehende und wirtschaftlich tragfähige Erneuerung und Umgestaltung des Gesamtareals unter Berücksichtigung der Interessen der SBB, der Stadt, des Quartiers, der Nachbarn und der VBZ angestrebt.

1.3. Zielsetzung

Um das Potential des Areals aufzuzeigen, soll eine städtebauliche Potenzialstudie durchgeführt werden.

Hauptzielsetzung der städtebaulichen Potenzialanalyse ist es, durch die Diskussion mögliche Bebauungsmuster sowie einfache Grundrisse und Schnitte zu evaluieren, bei welchen ein Optimum zwischen Ausnutzung und städtebaulicher Verträglichkeit resultiert.

Es ist der Auftraggeberin bewusst, dass es sich um eine komplexe, anspruchsvolle Aufgabenstellung handelt, da das Areal von verschiedenen schwierigen Rahmenbedingungen betroffen ist. Die Auftraggeberin ist aber zuversichtlich, dass durch die Studie das Potenzial einer möglichen, städtebaulichen angemessenen Arealüberbauung ermittelt werden kann. Auf Basis dieser Analyse soll anschliessend ein einstufiger Wettbewerb durchgeführt werden.

2. Rahmen und Ablauf

2.1. Auftraggeberin

Auftraggeberin der Potenzialstudie ist die SBB AG, vertreten durch die Division SBB Immobilien, Development Region Ost.

SBB AG Immobilien
Development Region Ost
Vulkanplatz 11, Postfach
8048 Zurich

Ansprechperson:
Rolf-Werner Wirtz, rolf-werner.wirtz@sbb.ch, +41 79 713 50 67
Vulkanplatz 11
8048 Zürich

2.2. Beauftragte

Durch die SBB AG Immobilien wurde das Architekturbüro von Ballmoos Krucker Architekten AG beauftragt.

von Ballmoos Krucker Architekten AG
Architekten ETH BSA SIA
Badenerstrasse 156
8004 Zürich
+41 43 204 10 00

Zudem wurde Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG für die Begleitung der städtebauliche Potenzialstudie beauftragt.

Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG
Binzstrasse 39
8045 Zürich
+41 44 480 13 50

2.3. Verfahren

Zur Entwicklung des Bahnhofsareals in Wollishofen wird eine Potenzialstudie durchgeführt.

Das Verfahren ist dreistufig aufgebaut. Bei jeder Phase werden die Arbeitsergebnisse präsentiert und mit dem Begleitgremium diskutiert. Auf diese Weise kann eine effiziente Weiterentwicklung der favorisierten Varianten vorangetrieben und eine breit abgestützte Schlussvariante erarbeitet werden.

	Anzahl zu erarbeitenden Varianten	Evaluationsziele je Variante
1. Phase	7-8 Varianten	Bauvolumen <ul style="list-style-type: none">Welche Bauvolumen können auf dem Areal realisiert werden?Welche Ausnützungsziffer ist mit den jeweiligen Bauvolumen zu erreichen?Aufzeigen von Aussen- und Freiflächen inkl. Nachweis reservierter Platz für Pflichtveloabstellplätze
2. Phase	ca. 3 Varianten	Erschliessung inkl. Eingänge und Wohnungsmix <ul style="list-style-type: none">Wie werden die einzelnen Baukörper erschlossen?Welcher Nutzungs- und Wohnungsmix kann auf dem Areal realisiert werden.
3. Phase	min. 1 Variante	Grundrisse <ul style="list-style-type: none">Welche Grundrisse (Flächennachweis für Wohnungsspiegel, Grösse der Wohnungen, Grundrisstypologie, keine ausgearbeiteten Grundrisse) sind pro Baukörper realisierbar?

Die präsentierten Arbeitsergebnisse werden vom Begleitgremium beurteilt.

2.3.1. Verbindlichkeit

Die Bestimmungen dieses Programms und die dialogischen Inhalte der Zwischenbesprechungen im Rahmen der Potenzialstudie sind für die Auftraggeberin, das Begleitgremium sowie für die Beauftragte verbindlich.

2.3.2. Vertraulichkeit

Sämtliche Grundlagen (inkl. das vorliegende Programm), Projektstudien und Ergebnisse der Potenzialstudie sind vertraulich zu behandeln.

2.4. Begleitgremium

2.4.1. Mitglieder

Zur Beurteilung und Diskussion der eingereichten Arbeiten setzt die Auftraggeberin folgendes Begleitgremium ein:

- Roger Ochsner, SBB AG Immobilien
- Rolf Werner Wirtz, SBB AG Immobilien
- Armin Vonwil, SBB AG Immobilien
- Kathrin Studer, SBB AG Immobilien
- Giovanni Menghini, SBB AG Fachstelle für Denkmalpflege
- Carli Cathomen, Planwerkstat AG
- Gabriela Arpagaus, Amt für Städtebau
- Rahel Lämmli, Amt für Städtebau
- Roland Frei, Tiefbauamt
- Silvan Weber, VBZ
- Andrea Bender, Grün Stadt Zürich

2.4.2. Gäste/Zuhörer

Die Auftraggeberin hat die Möglichkeit, bei Bedarf Gäste als Zuhörer für die Zwischenbesprechungen und Beratungen einzuladen.

2.5. Betreuung Verfahren

Die Vorbereitung und Studienbegleitung erfolgt durch die Division SBB Immobilien, Development Region Mitte.

SBB AG Immobilien
Development Region Mitte
Frohburgstrasse 10
4601 Olten

Ansprechperson: Kathrin Studer, kathrin.studer@sbb.ch, +41 79 426 80 58

2.6. Weiterbearbeitung

Sofern sich zeigen sollte, dass nachfolgende Vertiefungsarbeiten erforderlich sind, kann die Beauftragte damit betraut werden.

2.7. Vorbefassung

Für ein dieser Potenzialstudie nachfolgendes Konkurrenzverfahren gilt die Teilnahme an der Potenzialstudie nicht als Ausschlusskriterium im Sinne der Vorbefassung. Es steht der Beauftragten somit frei, sich für allfällige, nachfolgende Konkurrenzverfahren zu bewerben.

2.8. Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche

Die Beauftragte verpflichtet sich, zum Zeitpunkt der Abgabe der Arbeitsergebnisse bzw. bei der Abgabe ihrer Werke über sämtliche Immaterialgüterrechte an sämtlichen, vertraglich geschuldeten Werken zu verfügen. Sie sichert zu, dass keine Rechte Dritter, insbesondere Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche Dritter, verletzt werden. Wird die SBB AG nach Abgabe des Werkes von Dritten insbesondere wegen Verletzung von immaterialgüterrechtlichen Ansprüchen belangt, so verpflichtet sich die Firma, die SBB AG von hiermit verbunden Kosten zu befreien und die SBB AG vollumfänglich schadlos zu halten.

Bei den eingereichten Arbeiten verbleibt das Urheberpersönlichkeitsrecht in jedem Fall bei den Verfassenden. Das Resultat der vom Beurteilungsgremium vorgeschlagenen Bestvariante kann von der Auftraggeberin als Grundlage für die Weiterbearbeitung sowie als Grundlage für Wettbewerbsverfahren weiterverwendet und veröffentlicht werden. Die SBB AG ist berechtigt, das Projekt selber, oder unter Beizug Dritter, weiterzubearbeiten und abzuändern. Die eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über.

2.9. Publikation und Ausstellung

Die Ergebnisse werden durch die Beauftragte am Schluss des Verfahrens in einem schriftlichen Bericht festgehalten.

Mit Zustimmung der Auftraggeberin ist die Beauftragte berechtigt, ihre Arbeitsergebnisse auf ihrer Website oder in der Fachpresse zu veröffentlichen.

3. Bestimmungen für die städtebauliche Potenzialstudie

3.1. Termine Potenzialstudie

Folgende Termine gelten für den Auftrag:

Kick-Off Potenzialstudie (Auftraggeberin und Beauftragte)	Woche 34
1. Phase Besprechung	Woche 39
2. Phase Besprechung	Woche 43
3. Phase Besprechung	Woche 48
Abgabe Schlussbericht	Woche 50

3.2. Präsentationen

Die Beauftragte ist verpflichtet, die Arbeitsergebnisse jeder Phase dem Begleitgremium zu präsentieren. Die Präsentation dient als Grundlage für die Diskussion und Konsensfindung, welche Varianten in der nächsten Phase weiter vertieft werden sollen.

Für die Präsentationen wurden die unter Kapitel 3.1 aufgeführten Termine fixiert. Eine detaillierte Einladung mit Ortsangabe und Uhrzeit erfolgt separat.

Eine Woche vor der Präsentation sind die Unterlagen dem Begleitgremium abzugeben.

3.2.1. Umfang Zwischenpräsentationen

Maximal drei Personen sollen die Beauftragte bei den Zwischenpräsentationen vertreten. Die Präsentation richtet sich an das Begleitgremium. Dauer der Präsentation max. 60 Minuten.
Die Präsentation erfolgt anhand von Plänen an Stellwänden und am Modell sowie weiteren geeigneten Medien.
Die wesentlichen Inhalte der Präsentation, Diskussion und Konsensfindung werden in einem Protokoll festgehalten. Das Protokoll enthält die Erkenntnisse und die Empfehlungen für die weitere Bearbeitung und ist für die Beauftragte verbindlich.

3.2.2. Einzureichende Unterlagen Zwischenpräsentationen

Die Beauftragte muss im Rahmen der Zwischenpräsentationen folgende Unterlagen abgeben und vorstellen:

		je Variante
1. Phase	7-8 Varianten	<p>Thema: Bauvolumen</p> <ul style="list-style-type: none">- Situationsplan 1:500 mit Darstellung der Variante als Dachaufsicht auf der abgegebenen Grundlage mit Aussagen zu Baufeldern- Einfache kubische Darstellung der Varianten auf der Einsatzplatte in der abgegebenen Modellgrundlage M 1:500 (Einsatzplatte ist lose, d.h. nicht verklebt, in der Modellgrundlage einzusetzen.) und einfache Einsatzmodelle für Stadtmodel 1:1'000- Schematische Schnitte Gesamtareal- Flächen und Volumenkennzahlen (Geschossfläche (GF), Gebäudevolumen (GV) und Ausnützungsziffer (AZ))
2. Phase	ca. 3 Varianten	<p>Thema: Erschliessung inkl. Eingänge und Wohnungsmix</p> <ul style="list-style-type: none">- Angepasste Unterlagen gem. Besprechung/Diskussion 1. Phase- Situationsplan 1:500 mit Darstellung der Variante als Dachaufsicht auf der abgegebenen Grundlage mit Aussagen zu Gebäudezugängen (auch in Bezug auf Erdgeschoss-Nutzung), Erschliessung und Anlieferung und Parkierung- Einfache Einsatzmodelle für Stadtmodel 1:1'000 sowie Modelle 1:500- Schematische Schnitte Gesamtareal- Flächen und Volumenkennzahlen (Geschossfläche (GF), Gebäudevolumen (GV) und Ausnützungsziffer (AZ))- möglicher Wohnungsmix Gesamtareal
3. Phase	min. 1 Variante	<p>Thema: Grundrisse</p> <ul style="list-style-type: none">- Angepasste Unterlagen gem. Besprechung/Diskussion 2. Phase- Grundrisse EG und Regelgeschoss, ggf. Dachgeschoss, Schnitte, schematische Ansichten und schematische Schnitte 1:500- Flächen und Volumenkennzahlen (Geschossfläche (GF), Gebäudevolumen (GV) und Ausnützungsziffer (AZ) sowie Hauptnutzfläche (HNF), Nebennutzfläche (NNF) Verkehrsfläche, (VF) und Funktionsfläche (FF) unterteilt nach Geschossen)

3.3. Schlussabgabe

Die Beauftragte gibt ihren Schlussbericht der Auftraggeberin ab.
Die unter Kapitel 3.2.2 aufgeführten Unterlagen - inkl. Modell - müssen bis zum unter Punkt 3.1 aufgeführten Termin bei der Auftraggeberin eingetroffen sein.

4. Aufgabenstellung

4.1. Perimeter und Bestand

Die SBB ist Eigentümerin der Parzelle WO 6632 in Zürich-Wollishofen. Auf der Parzelle befindet sich der Bahnhof Wollishofen. Das Areal wird von der Bahnlinie Zürich - Zug durchschnitten. Westlich der Bahngleise liegt das Planungsgebiet, das ca. 1 Hektar gross ist (Perimeter vgl. nachfolgende Abbildung) und einen Teil der Parzelle WO 6632 umfasst. Hier befindet sich das historische Bahnhofsgebäude (ehemaliges Aufnahmegebäude, heute Restaurant), die Personenunterführung zu den Perrons und zum Mythenquai, ein Kiosk, eine öffentliche WC-Anlage, ein Technikgebäude der SBB (Stellwerk), ein ehemaliger Güterschuppen (heute als Lokal von einem Motorradclub genutzt) sowie verschiedene kleinere Lager- und Geräteschuppen. Vor dem Güterschuppen befindet sich entlang der Gleise eine Verladerampe, die zur Zeit noch für Transporte des Zirkus Knie verwendet wird. Die Verladerampe wird im Zuge der Arealentwicklung abgebrochen und durch eine mobile Verladerampe ausserhalb des Areals ersetzt. Der grösste Teil des Areals wird als Erschliessungsfläche (für den Bahnhof und für umliegende Liegenschaften) respektive Parkplatz genutzt. Über das Gelände führt ein Abstellgleis, das obsolet ist. Am nördlichen Ende des Planungsgebiets liegt etwas erhöht ein Wohnhaus mit Garten.

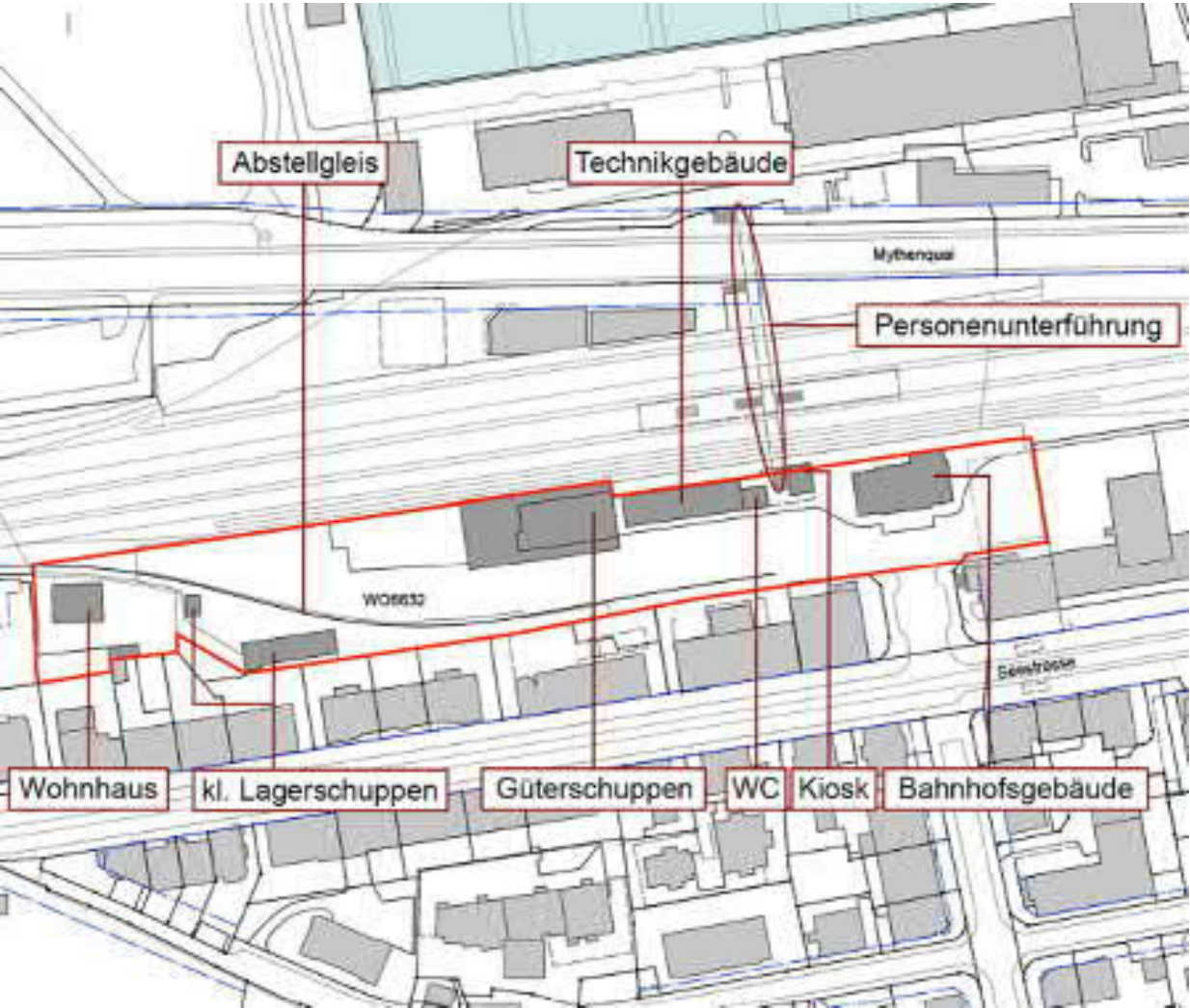


Abb. 3: Situationsplan

Umgang mit dem Bestand			
Bezeichnung	heutige Nutzung	künftige Nutzung	Umgang
Bahnhofs- / Aufnahmegebäude	Restaurant	Restaurant	Erhalt des als potenziell schutzwürdigen eingetragenen Gebäudes, sowie besondere Rücksichtnahme der Neubebauung auf das bestehende Gebäude
Personenunterführung (PU) zu den Perrons und zum Mythenquai	Personenunterführung	Personenunterführung	Abbruch / Ersatzneubau ¹ im Rahmen des Projektes behindertengerechter Aufgang Nach Möglichkeit sollen die Rampenanalge/Treppe der neuen PU übernommen werden.
Kiosk	Kiosk	Kiosk	Abbruch / Ersatzneubau ² im Rahmen des Projektes behindertengerechter Aufgang
öffentliches WC	nicht in Betrieb	kein Ersatz	Abbruch
Technikgebäude SBB (Stellwerk)	Stellwerk, Lager, Lüftung, Klima, Batterieraum	Stellwerk (bis 2026)	Erhalt bis min. 2026, für die Studie gehen wir von der Endsituation ohne Stellwerk aus ³ .
Güterschuppen	Versammlungslokal	offen	Verlegung des als potenziell schutzwürdig eingetragenen Gebäudes ausserhalb des vorliegenden Planungssperimeters
Verladerampe Güterschuppen	Verladerampe	keine	Abbruch
Wohnhaus	Wohnhaus mit Garten	keine	Abbruch
kleinere Lager- und Geräteschuppen	Lager	keine	Abbruch
Abstellgleis	keine	keine	Abbruch
Erschliessungsflächen, Parkplätze	Verkehrsfläche	Buswendeschleife ⁴ sowie Haltestelle ⁴	Ersatzneubau

4.2. Städtebaulicher Zusammenhang

Die Stadt Zürich hat 2011 - 2013 unter Einbezug der Grundeigentümer und Quartiersvertreter eine kooperative Entwicklungsplanung für das Quartier Zürich-Wollishofen durchgeführt. Die Ergebnisse des Verfahrens mündeten in das behördenverbindliche «Städtebauliche Quartierentwicklungsleitbild Wollishofen» vom September 2013.⁵ Das Leitbild richtet sich an alle raumwirksamen Akteure und soll insbesondere Planende und Projektierende bei ihrer Arbeit unterstützen. Die Empfehlungen des Leitbilds sind als wegweisender Rahmen für die Potenzialstudie und den nachfolgenden Projektwettbewerb zu verstehen.

¹ Berücksichtigung des Bauprojekts durch einen Platzhalter, vgl. Beilage 13 ff.
² Berücksichtigung des Bauprojekts durch einen Platzhalter, vgl. Beilage 13 ff.
³ vgl. Überbauung Stellwerksgebäude, Kap. 4.3.1,
⁴ vgl. Anforderungen Verkehr, Kap. 4.3.2
⁵ vgl. Beilage 10

Gemäss dem Leitbild wird dem Gebiet um den Bahnhof Wollishofen grosses Potenzial zugeschrieben, insbesondere um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Verbindungen zum See attraktiver zu gestalten. Die Nähe zum See wird als besondere Qualität erkannt und gewürdigt. Der Zentrumsbereich um den Bahnhof Wollishofen wird zudem als besonders wichtiger Begegnungsort angesehen. Als städtebauliche Entwicklungsziele empfiehlt das Leitbild u.a. eine mass- und qualitätsvolle Verdichtung, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine Verbesserung der Zugänglichkeit zum See.

Das Leitbild teilt das Bahnhofsareal dem Strukturtypus der «Grossformen mit urbanen Aussenräumen» zu. In der Umgebung zum Areal existieren vor allem höhere Gebäude mit mehr als drei Geschossen sowie unvollendete Blockränder. Funktional ist das Bahnhofsareal Auftakt und Bestandteil des langgezogenen Quartierszentrums von Wollishofen. Zwecks Belebung des Zentrums wird hier eine Verdichtung mit vier- bis fünfgeschossigen Bauten empfohlen. Des Weiteren wird vorgeschlagen, die Aussenräume urbaner auszuformulieren.

4.3. Rahmenbedingungen

4.3.1. Betrieb SBB / Bahnhof

Der Betrieb des SBB-Bahnhofs darf durch die projektierten Bauten nicht beeinträchtigt werden. Der Zugang zum Bahnhofsgebäude, zum Kiosk, zur Personenunterführung, zu den Gleisen und zum Technikgebäude (Stellwerk) muss jederzeit möglich sein. Grosses Augenmerk bei einer Überbauung ist auf die intuitive Auffindbarkeit zu legen. Die Hauptzufahrt ins Areal sowie die Zugangsbereiche zu Stellwerk, Kiosk, Personenunterführung und zum Bahnhofsgebäude müssen von Bebauung freigehalten werden.⁶ Erreichbarkeit des Technikgebäude zu Fuss und mit Fahrzeugen (inkl. Parkiermöglichkeit/Warenumschlag muss gewährleistet sein.

Im nördlichen Teil, ab Güterschuppen, beginnt der Planungssperimeter nach einem Abstandsbereich von 6 m zu den Gleisanlagen (gemessen ab der heutigen Mittelachse Geis 2⁷). Im gleichen Teil beginnt die Baulinie nach einem Abstandsbereich von 8 m zu den Gleisanlagen (gemessen ab der heutigen Mittelachse Geis 2). Im südlichen Teil sind der Planungssperimeter und die Baulinie identisch. Sie beginnen nach einem Abstand von 5.5 m zu den Gleisanlagen (gemessen ab der heutigen Mittelachse Geis 1).

In der nachfolgenden Abbildung sind die Baulinien und Planungssperimeter aufgeführt sowie die grundbuchrechtlich gesicherten Zufahrtsrechte der Nachbarn (blaue Pfeile) dargestellt. Die Zugangsrechte der Nachbarn sind zu gewährleisten.

⁶ Die Zugänge zum Stellwerk, zum Kiosk und zur Personenunterführung müssen gewährleistet sein. In diesem Bereich ist aber eine Überbauung (ab 1. OG) möglich.

⁷ Das Gleis 1 wird im Zuge der Arealentwicklung ab Weiche 14 bis Ende Güterschuppen aufgehoben und kann als rückgebaut betrachtet werden.

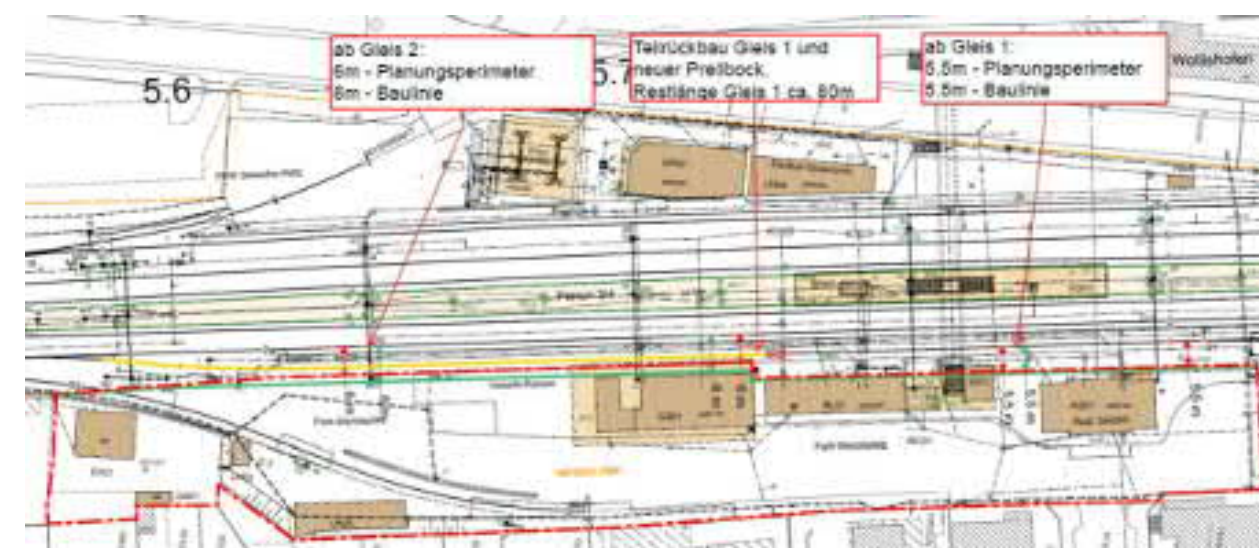


Abb. 4: Planungssperimeter (rot) und Baulinie (grün)



Abb. 5: Zufahrtsrechte Nachbarn

Das quer über das Areal verlaufende Abstellgleis (Gleis 50), die kleineren Lager- und Geräteschuppen sowie die Verladerampe Güterschuppen (vor dem Güterschuppen, auf der Gleisseite) sind obsolet und nicht zu beachten.

Überbauung Stellwerksgebäude

Das Stellwerk muss bis mindestens 2026 erhalten bleiben, kann aber überbaut und anschliessend an einem neuen Ort oder im neuen Gebäude integriert werden. Bei einer Überbauung sind lediglich Nutzungen erlaubt, die kein erhöhtes Risiko für Brand-, Explosions- und Wasserschäden aufweisen. Alle Teile des Technikgebäudes müssen bis 2026 bzw. bis zu dessen Realersatz bestehen bleiben. Der früheste Zeitpunkt für ein Ersatzneubau kann noch nicht genannt werden. Es besteht weder ein Projekt noch Planungen dazu. Gemäss Anlageneigner (SBB I-AT) ist der Stellwerkersatz per 2026 geplant. Das Areal vom heutigen Stellwerkgebäude kann nach heutigem Wissensstand frühestens 2030 freigegeben werden.

Hinweis: Das Stellwerksgebäude ist noch bis 2026 in Betrieb und kann daher bis auf weiteres nicht verlegt werden. Ein Überbauen des Stellwerks («oben drüber bauen») ist möglich, aber dann ist so zu projektieren, dass nach einem allfälligen Rückbau des Stellwerks eine attraktive EG-Nutzung möglich ist.

4.3.2. Verkehr und Erschliessung

Der Bahnhof der SBB liegt im Areal und ermöglicht mit den S-Bahnen S8 und S24 im 15-Minuten-Takt regionale Verbindungen (nach Zürich HB, Zürich Oerlikon, Effretikon, Winterthur, Weinfelden, Horgen, Zug, Pfäffikon SZ). Der Hauptbahnhof Zürich ist mit dem Öffentlichen Verkehr in 10 Minuten erreichbar.

ten erreichbar, der Flughafen Zürich in 30 Minuten. Unmittelbar bei der Hauptzufahrt ins Areal an der Seestrasse liegt eine Tramhaltestelle (Tram 7 Richtung Wollishofen Zentrum resp. Stettbach). Durch die Personenunterführung ist die Bushaltestelle Mythenquai (Busse 161 und 165 nach Zürich, Bürkliplatz resp. Kilchberg ZH / Rüschlikon) schnell erreichbar. Es ist geplant, direkt auf dem Areal zwei Bushaltestellen für weitere Buslinien einzurichten⁸. In ca. 200 m Entfernung zum Areal befindet sich zudem die Schiffsanlegestelle der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) mit Verbindungen nach Zürich, Bürkliplatz und vielen weiteren Zielen am Zürichsee. Durch die Personenunterführung ist die ca. 150 m entfernt liegende Landiwiese schnell erreichbar. Hier finden regelmässige Veranstaltungen (Zürich Marathon / Ironman / Triathlon, Street Parade, Zirkus Knie, Theaterspektakel, Freestyle-Festival, Seeüberquerung) statt, die zu grösseren Personenströmen auf dem Bahnhofsareal führen. Das Zentrum von Wollishofen ist etwa 500 m vom Areal entfernt und fussläufig über die Seestrasse / Albisstrasse erreichbar. Durch die auf dem Areal vorhandene Personenunterführung, die zu den Perrons und zum Mythenquai führt, ist auch das Zürichseeufer schnell erreichbar. Es ist geplant, die Unterführung umzugestalten (Sanierung, Anlage behindertengerechter Rampen). Dabei wird es auch zu Anpassungen im Bereich des Aufgangs der Personenunterführung, des WCs und des Kiosks kommen.⁹ Die nächste Autobahnauffahrt (Autobahn A3, Zürich-Wollishofen) liegt ca. 3 km entfernt. Bis zum Stadtzentrum von Zürich sind es mit dem Auto ebenfalls ca. 3 km.

Die SBB hat in Absprache mit der Stadt vor, einen Vorentscheid einzureichen, worin eine Ausnahme genehmigung für die Aufhebung des Strassenabstandes beantragt wird (ober und unterirdisch). Somit sollen die Gebäude bis mindestens 3 Meter an die Haltekante der Buswendeschlaufe geplant werden können.¹⁰

Es gibt ein Nachweis des Flächenbedarfs für die definitiv vorgesehenen Buswendeschlaufe mit den geplanten Bushaltekanten. Dieser ist für die Studie verbindlich und soll in den Situationsplänen eingetragen werden.

Die Fahrwege der Busse und die öffentlichen Fusswege sollen als Begegnungszone (Tempo 20 und Vortritt Fussverkehr) ausgestaltet werden. Der Fahrweg der Busse kann für Anlieferung und MIV mitgenutzt werden. Der Busbetrieb muss jederzeit gewährleistet werden können, manövrierflächen vor Anlieferungsstellen dürfen die Fahrwege der Busse nicht beeinträchtigen (kein Güterumschlag auf Wendeschleife oder Haltestellen). Die Parkieranlagen für den MIV sind so anzulegen, dass es keinen Rückstau auf den Busfahrwegen gibt (d.h. zweispurige Ein-/Ausfahrten oder Wartebereiche vor den Tiefgaragen vorsehen).¹¹

Als (für die Berechnung der Parkierung) massgebliche Geschossfläche (mGF) gilt die Fläche aller dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt den inneren Trennwände. Dies beinhaltet derartige Flächen in Dach- und Untergeschossen. Die erforderliche Anzahl Abstellplätze berechnet sich nach der Parkplatzverordnung¹². Der Perimeter liegt in einem Reduktionsgebiet D. Demnach sind mindestens 60% und maximal 95% des nachfolgenden Normalbedarfs sicherzustellen.

⁸ vgl. Busbetrieb VBZ, Kap. 4.3.4
⁹ Berücksichtigung des Bauprojekts durch einen Platzhalter, vgl. Beilage 13 ff.
¹⁰ vgl. Beilage 4
¹¹ vgl. Beilage 16
¹² vgl. Beilage 7

Hinweis: Die Parkierung für Motorfahrzeuge ist grundsätzlich unterirdisch anzuordnen. Dies ist in der Studie jedoch nicht nachzuweisen, ausgenommen die Zufahrt. Die Anzahl Pflichtveloabstellplätze nach PPV und der reservierte Platz dafür sind in der Studie ab Phase 3 auszuweisen.

Normalbedarf gemäss PPV		
Nutzung	für Bewohner / Beschäftigte	Anteil davon für Besucher / Kunden
Wohnen	1 PP pro 120 m ² mGF	10 %
Dienstleistungen (Büro, Labor, Praxen, Kleingewerbe)	erste 500 m ² je Betriebseinheit: 1 PP pro 120 m ² mGF über 500 m ² je Betriebseinheit: 1 PP pro 210 m ² mGF	25 % - 50 %
Verkauf	erste 2000 m ² je Betriebseinheit: 1 PP pro 100 m ² mGF über 2000 m ² je Betriebseinheit: 1 PP pro 160 m ² mGF	75 %
Gastronomie	1 PP pro 40 m ² mGF	75 %

4.3.3. Aussen- und Freiräume

Entsprechend den geplanten Nutzungen mit Wohnen, Gewerbe und öffentlichen Nutzungen sowie dem Bahnhof als Umsteige- und Ankunftsort ist der Umgebungsgestaltung besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Aussen- und Freiräume sind im Zusammenhang mit dem Städtebau für den Ort entsprechend zu gestalten und in die angrenzende Umgebung einzubinden. Der gemäss BZO erforderliche Grünflächenanteil in der W-Zone beträgt 2/3 der nicht mit Gebäude überstellten Parzellenfläche. Eine urbane Gestaltung ist aufgrund der Nutzungen des Ortes vorstellbar. Bepflanzung und offene, wasserdurchlässige Flächen sind dabei, auch im Hinblick auf klimatische und versickerungstechnische Belange, zu berücksichtigen. Eine sinnvolle Zonierungen für Verkehrsflächen, Erschliessung, Aufenthaltsbereiche ist dabei vorzusehen. Die besonders gute Gestaltung und Einordnung für Arealüberbauungen gilt auch für die Umgebung. *Hinweis: In der städtebaulichen Potenzialstudie ist lediglich die Zonierung von Verkehrsflächen, Erschliessung Aufenthaltsbereiche auszuweisen.*

4.3.4. Busbetrieb VBZ

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) planen die Verlängerung der Buslinien 70, 184 und 185 bis zum Bahnhof Wollishofen. Dazu soll eine überdachte Haltestelle mit zwei Haltekanten á 20 m sowie eine Buswendeschlaufe auf dem Areal eingerichtet werden. Der Platzbedarf für die Bushaltestellen und für die Fahrwege samt Wendeschlaufe ist zu gewährleisten (Beilage 16). *Hinweis: Die VBZ plant auf dem Bahnhofsareal Haltestellen und eine Wendeschlaufe für Busse zu realisieren. Die Wendeschlaufe ist durch einen Richtplaneintrag gesichert. Die Nutzung des Areals durch die VBZ ist entschädigungspflichtig. Die Wendeschlaufe wird im hinteren Arealteil / Bereich Aussichtsschutz realisiert. Diese Variante ist technisch unproblematisch und tangiert keine Nachbargrundstücke.*

4.3.5. Denkmalschutz

Das Bahnhofsgebäude (Aufnahmegebäude) wurde 1864 von Jakob Friedrich Wanner, dem damaligen Architekten der Nordostbahn, für den Bahnhof Zug erbaut. In den Jahren 1897 / 1898 wurde das Gebäude, das in Zug einer neuen Linienführung weichen musste, Stein für Stein von Zug nach Wollishofen verlegt. In den 1930er, 1940er und ca. 1960er Jahren fanden Umbauten statt. Das Bahnhofsgebäude ist im kommunalen und regionalen Denkmalschutzinventar eingetragen. Der Güterschuppen (Baujahr 1928) ist im regionalen Denkmalschutzinventar eingetragen. Dem Schuppen kommt aufgrund seiner typologischen Seltenheit überkommunale Bedeutung zu. Eine Verlegung des Güterschuppen an einen neuen Standort wird geprüft. Für die Studie ist davon auszugehen, dass der Güterschuppen verschoben wird und der bestehende Sockel und die Auf-fahrrampe zur Nordseite rückgebaut werden.

4.3.6. Aussichtsschutz

Der nördliche Arealteil ist teilweise von einem mittels Dienstbarkeiten geregelten Aussichtsschutz betroffen. Ziel des Aussichtsschutzes ist die Sicherstellung der Seesicht einzelner Nachbarliegenschaften durch ein explizites Verbot von Hochbauten in gewissen Bereichen des Areals. In der nachfolgenden Abbildung ist dargestellt, welcher Teil des Areals nicht mit Hochbauten überstellt werden darf. Der Aussichtsschutz ist in der Studie zu berücksichtigen.



Abb. 6: vom Aussichtsschutz betroffene Flächen (lila markiert)

4.4. Projektierungsanforderungen

4.4.1. Angestrebte bauliche Dichte

Der Planungsperimeter ist heute deutlich unternutzt. Unter Berücksichtigung der im Programm formulierten Rahmenbedingungen und der angestrebten Zielsetzung soll die Potenzialstudie eine städtebaulich und wirtschaftlich optimale Bebauungsdichte aufzuzeigen. Es soll ein grosser Teil der bestehenden Reserven genutzt werden. Dies soll als Grundlage dienen, um eine städtebauliche und architektonisch hochstehende und wirtschaftlich tragfähige Erneuerung und Umgestaltung des Gesamtareals planen zu können.

4.4.2. Projektierungsanforderungen Gesellschaft

- Städtebauliches Gesamtkonzept
Das städtebauliche Gesamtkonzept soll eine hohe Qualität aufweisen. Dies sollte im Zusammenspiel einer klaren Volumensprache des Gebäude mit dem neu entstehenden öffentlichen Raum erreicht werden.
- Kontextbildung zur gebauten Umgebung

4.4.3. Die Bauten sollensich in Höhe und Kubatur in die städtebauliche Umgebung einfügen. Projektierungsanforderungen Wirtschaft

- Ermittlung der maximal Ausnutzung
Ermittlung der maximalen Ausnutzung unter Sicherung einer hohen Flächeneffizienz und eine klare Zuordnung der einzelnen Nutzungen.
- Ertragspotenzial
Erzielung einer höchstmöglichen, langfristig gesicherten Wertschöpfung. Bedingungen dafür sind die Ausarbeitung eines optimalen Verhältnisses von vermietbaren Flächen zu Geschossflächen sowie die Gewährleistung der Marktfähigkeit.
- Möglichst geringe Baukosten
Die Baukosten sollen, unter Berücksichtigung der geforderten Standards, möglichst tief gehalten werden.

4.5. Planungs-, Bau und Umweltrecht

4.5.1. Raumplanerische Festsetzungen

Neben der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich (BZO) gelten insbesondere das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) mit den dazugehörigen Verordnungen sowie die Umweltschutzgesetzgebung. Bei Arealüberbauungen ist § 71 PBG zu beachten («besonders gute Gestaltung»). Nachfolgend sind die wichtigsten Bestimmungen des Bau- und Planungsrechts zusammengefasst auf Basis der BZO Teilrevision 2014, die als Grundlage dieser Potenzialstudie dient.

Die SBB beabsichtigt in einem Vorentscheid die massgeblich verbleibende Grundfläche planrechtlich zu festigen. Ziel der Bauherrschaft ist die Arealüberbauung anzuwenden um eine wirtschaftliche Lösung zu erhalten. Dies immer unter der Voraussetzung einer angemessenen städtebaulichen Lösung.

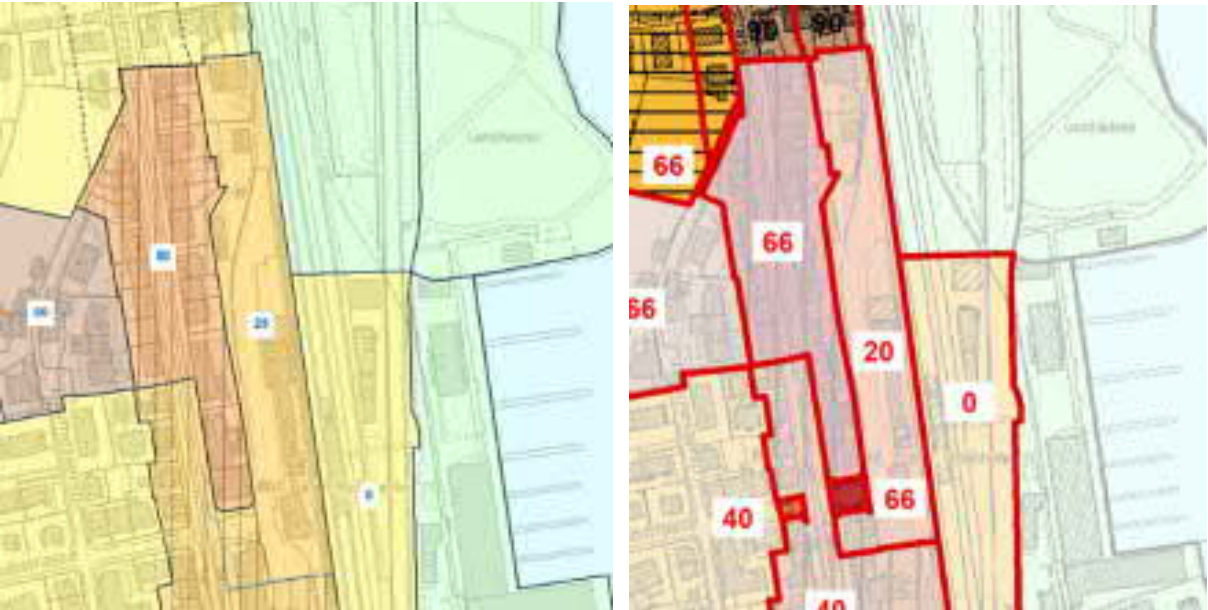


Abb. 7, links: Ausschnitt Zonenplan 1991 (orange / W4) mit Wohnanteil 25%

Abb. 8, rechts: Ausschnitt Zonenplan Teilrevision 2014 (hellorange, Ziff. 0 / W5) mit Wohnanteil 20%

Baurechtliches Regime	Wohnzone W5
massgebliche Grundfläche	6'406.48 m ²
Grundlage	Art. 13 BZO 2014
Zulässige Nutzung ¹³	Wohnen, nicht störendes Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen
Lärmempfindlichkeitsstufe ¹⁴	ES III
Bauweise	Arealüberbauung ¹⁵
Ausnützung max.	208 %
Energiestandard ¹⁶	Minergie-Standard (oder die Anforderungen der kantonalen Wärmedämmvorschriften um 20% übertreffen) bei einer Ausnützung von max. 198 %. Wenn die volle Ausnützung konsumiert werden soll, müssen die Gebäude mindestens die Energiekennwerte des Minergie-P-eco-Standard erreichen.
sonstige Bestimmungen für Arealüberbauungen ¹⁷	Es müssen ausreichend Gemeinschaftsräume geschaffen werden. Ein angemessener Anteil der Zweirad-Abstellplätze ist zu überdecken.
Gebäudehöhe ¹⁸	max. 25 m
Mehrhöhenzuschlag	gemäss § 260 Abs. 2 und § 270 Abs. 2 PBG

¹³ vgl. Art. 16 BZO
¹⁴ vgl. Art. 3 BZO
¹⁵ vgl. Art. 8 BZO und § 71 PBG
¹⁶ vgl. Art. 8 Abs. 6 BZO 2014
¹⁷ vgl. Art. 8 Abs. 3 BZO 2014
¹⁸ vgl. Art. 8 Abs. 5 BZO

Hochhäuser	nicht zulässig
Vollgeschosse max. ¹⁹	7
Anrechenbares Dachgeschoss max.	1
Anrechenbares Untergeschoss max.	1 ²⁰
Grundgrenzabstand	min. 5 m
Gebäudelänge max.	unbeschränkt
Mehrlängenzuschlag	Der Grenzabstand bei Fassadenlängen von mehr als 12 m erhöht sich um einen Drittel der Mehrlänge, jedoch höchstens auf 12 m. ²¹
Abstände gegen innen ²²	Innerhalb der Arealüberbauung gelten für die Grenz- und Gebäudeabstände die kantonalen Abstandsvorschriften. Gegenüber Grundstücken und Gebäuden ausserhalb der Arealüberbauung sind die zonengemässen Abstände einzuhalten.
Besonnung ²³	Wohnräume von Mehrzimmerwohnungen dürfen mit den gesetzlich nötigen Fenstern nicht mehrheitlich nach dem Sektor Nordost / Nordwest gerichtet sein.
Aussenraum / Begrünung ²⁴	Mindestens 2/3 der nicht mit Gebäuden überstellten Fläche sind zu begrünen. <i>(Ist wegen Begegnungszone voraussichtlich noch zu präzisieren.)</i>
Dachbegrünung ²⁵	Flachdächer sind, soweit sie nicht als begehbare Terrasse genutzt werden, ökologisch wertvoll zu begrünen, auch dort, wo Solaranlagen installiert sind. ²⁶

Anrechenbare Geschosse sind Geschosse, in denen anrechenbare Nutzungen zulässig sind. Ein Dach- oder Untergeschoss wird als anrechenbar bezeichnet, wenn es Räume enthält, die dem Wohnen, Arbeiten oder dem dauernden Aufenthalt dienende (oder hierfür verwendbare) Räume enthält (inkl. dazugehörige Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden).²⁷ Dach- oder Untergeschosse, die ausschliesslich Lager-, Estrich-, Keller- oder Haustechnikräume enthalten, werden demzufolge nicht als anrechenbare Dach- oder Untergeschosse bezeichnet.

Anrechenbare Flächen in Dachgeschossen sind an die Ausnützung anzurechnen, anrechenbare Flächen in Untergeschossen sind, dürfen sofern diese zulässig sind max. 1/5 der Fläche des Vollgeschosses (gleichmässige Aufteilung der gesamten zulässigen Ausnützung nach Regelbauweise) betragen.²⁸

¹⁹ vgl. Art. 8 Abs. 5 BZO
²⁰ vgl. Art. 8 Abs. 7 BZO 2014
²¹ vgl. Art. 14 BZO 2014
²² vgl. § 270 Abs. 3 und § 271 PBG
²³ vgl. § 301 PBG
²⁴ vgl. Art. 11 Abs. 2 BZO
²⁵ vgl. Art. 11 Abs. 1 BZO-E 2014
²⁶ Sofern dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, was im Regelfall gegeben ist.
²⁷ vgl. § 255 Abs. 1 PBG
²⁸ vgl. Art. 8 BZO-E 2014

4.5.2. Lärm

Für den Perimeter gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. Es liegt eine hohe Lärmbelastung durch Strassenlärm des Mythenquais und durch Bahnlärm der angrenzenden Bahnlinie vor, vgl. Umweltgutachten der CSD Ingenieure, Beilage 18. Sowohl die Belastung durch Strassenlärm als auch die Belastung durch Bahnlärm führen zu einer Überschreitung der massgeblichen Immissionsgrenzwerte (IGW)²⁹ für Wohnnutzung auf dem gesamten Areal.

Generell sind entlang der SBB-Linie (also Richtung Mythenquai) keine Fenster von lärmempfindlichen Wohnräumen anzuordnen, welche nicht über eine Lüftungsmöglichkeit (Fenster) auf einer vom Mythenquai teilweise oder ganz lärmabgewandten Seite verfügen. In einer allfälligen zweiten Bautiefe können Fenster lärmempfindlicher Wohnräume ohne Einschränkungen angeordnet werden, wenn durch die erste Bautiefe eine Abschirmung sichergestellt ist. Für Betriebsräume (Gewerbe, Büros) sind die Lärmgrenzwerte hingegen überall eingehalten. Aus Sicht des Lärmschutzes ist daher entlang der Bahnlinie die Anordnung von Gewerbe- oder Büroräumen zu favorisieren. Der hohen Lärmbelastung ist mit einer geeigneten Anordnung und Ausgestaltung der Baukörper resp. Räume (Grundrissbildung) sowie der Anordnung der Nutzungen zu begegnen. Es geht aber nicht nur darum, die erforderlichen Grenzwerte einzuhalten, sondern es gilt kreative Lösungen zu suchen, welche eine weitere Reduktion der Lärmeinwirkung und somit eine Komfortsteigerung ermöglichen.

Die auf dem Areal geplanten Busfahrwege (vgl. Kap. 4.3.4) generieren ebenfalls eine Lärmbelastung. Diese führt zwar nicht zu einer Grenzwertüberschreitung, aber kurzzeitig können hohe Geräuschpegel entstehen, die durch Vibrationen noch verstärkt werden. Daher sollte die Nutzung und allfällige Fenster der direkt an die Busfahrwege angrenzenden Räume entsprechend ausgestaltet werden.

4.5.3. Grundwasser Gewässerschutz, Baugrund, Naturgefahren

Gemäss einer Baugrunduntersuchung der Dr. von Moos AG vom September 2013 setzt sich der Baugrund aus Moräne, darüber liegenden Seeablagerungen samt Moränenpaketen, Sumpfablagerungen und zu Oberst künstlichen Auffüllungen zusammen. Am tragfähigsten ist die Moräne, welche aber erst in ca. 15 m Tiefe unter der Terrainoberfläche anzutreffen ist. Vermutlich können die Neubauvorhaben flach fundiert werden. Eine detaillierte Baugrunduntersuchung erfolgt im Zusammenhang mit der konkreten Projektierung.

Gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich und der Baugrunduntersuchung der Dr. von Moos AG liegt der Perimeter nicht über einem Grundwasserleiter. Der Grundwasserspiegel liegt ca. 3 m unter dem bestehenden Terrain. Der Bau von mehreren Untergeschossen ist aus gewässerschutzrechtlicher Sicht möglich. Aus wirtschaftlichen Gründen ist möglichst aber nur 1 Untergeschoss einzuplanen. Werden mehrere Untergeschosse vorgesehen, ist deren Wirtschaftlichkeit nachzuweisen.

Gemäss Gewässerschutzkarte des Kantons Zürich liegt der Perimeter im Gewässerschutzbereich A₀. Diese Zone dient dem Schutz oberirdischer Gewässer (Zürichsee als wichtiger Trinkwasserspeicher). Tankanlagen sind hier nur beschränkt möglich. Für normale Bauvorhaben (z.B. Wohn- und Geschäftsbauten) bestehen gemäss Auskunft des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) keine Einschränkungen.

Bezüglich Erdbeben wird der Perimeter der Gefährdungszone Z1, Baugrundklasse E, zugewiesen. Gemäss der Naturgefahrenkarte des Kantons Zürich sind Teile des Perimeters als Hinweisfläche «Oberflächenabfluss / Vernässung» klassifiziert. Eine Gefährdung ist nicht zugewiesen.

²⁹ IGW ES III für Wohnnutzung: 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) nachts

5. Unterlagen

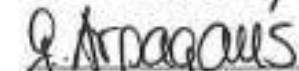
5.1. Abgegebene Unterlagen Potenzialstudie

Plangrundlagen	
Beilage 1	Katasterplan 1:500 vom 17.07.2017
Beilage 2	Orthofoto
Beilage 3	Werkleitungsplan
Beilage 4	Darstellung der massgeblichen Grundfläche 1:2000 (Stand 11.07.2017)
Grundlagen Bau- und Planungsrecht	
Beilage 5	Zonenplanausschnitt Wollishofen
Beilage 6	Bauordnung Stadt Zürich
Beilage 7	Erläuterungsbericht BZO 2014
Beilage 8	Ergänzung des Erläuterungsbericht BZO 2014 betreffend Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
Beilage 9	Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) vom 11.12.1996 mit Änderungen bis 16.12.2015
Beilage 10	Städtebauliches Quartierentwicklungsleitbild Wollishofen vom September 2013
Beilage 11	Planungs- und Baugesetz, Kanton Zürich
Grundlagen SBB	
Beilage 12	Abstandsvorgaben SBB Infrastruktur
Beilage 13	Kundencenter 1:1000, Schnitte, Ansichten (Stand 02.06.2017)
Beilage 14	Kundencenter 1:1000, Grundriss, Dachaufsicht (Stand 02.06.2017)
Beilage 15	Kundencenter dwg-Datei
Weitere Grundlagen	
Beilage 16	Plan Buswendeschleife VBZ (Stand 16.11.21016)
Beilage 17	Schnitt Bushaltestelle
Fachberichte / Gutachten	
Beilage 18	Umweltgutachten Lärm / NIS von CSD Ingenieure vom 02.12.2013
Modell	
Beilage 19	Modell (M 1:500, 110 x 68 cm)

6. Genehmigung

Das vorliegende Programm wird von der Auftraggeberin, der Beauftragten und dem Begleitzgremium genehmigt.

Ort, Datum: Zürich, 5.10.17



Gabriela Arpagaus
Stadt Zürich, Amt für Städtebau

Ort, Datum: Zürich, 17.10.17



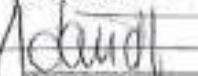
Andrea Bender
Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich

Ort, Datum: Zürich, 17.11.17



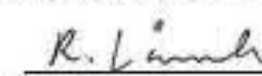
Carli Cathomen
Planwerkstadt AG

Ort, Datum: Zürich, 8.10.17



Roland Frei
Stadt Zürich, Tiefbauamt

Ort, Datum: Zürich, 5.11.17



Rahel Lämmli
Stadt Zürich, Amt für Städtebau

Ort, Datum: Zürich, 14.11.2017



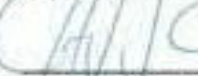
Giovanni Menghini
SBB Infrastruktur, Fachstelle für Denkmalpflege

Ort, Datum: Zürich, 27.11.17



Roger Ochsner
SBB Immobilien, Leiter Anlageobjekte Ost

Ort, Datum: Zürich, 8.11.17



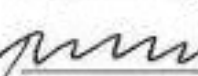
Christoph Schubert
Bailliana Schubert Landschaftsarchitekten AG

Ort, Datum: Zürich, 04.12.17



Kathrin Studer
SBB Immobilien, Projektleiterin

Ort, Datum: Zürich, 26.10.17



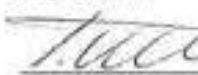
Thomas von Baillmoos
Von Baillmoos Krucker Architekten

Ort, Datum: Olten, 4.12.17



Armin Vonwil
SBB Immobilien, Leiter Anlageobjekte Mitte

Ort, Datum:



Silvan Weber
Stadt Zürich, VBZ

Ort, Datum: Zürich, 27.11.2017



Rolf Werner Wirtz
SBB Immobilien, Gesamtprojektleiter

Anhang 2

An
Von Kathrin Studer (IM-DV-AOM)
Stand 11.11.2017

Ergänzungen zum Programm
Städtebauliche Potenzialstudie Bahnhof Wollishofen.

Zu Kapitel 4.1 Perimeter und Bestand

Auskragung über die Baulinie/Planungsperimeter

- Eine Auskragung über den Planungsperimeter in den Bereich Richtung Gleise wird abgelehnt. SBB Infrastruktur hat die Anforderung, dass das Gebäude unabhängig von Bahnbetriebsgebiet gebaut, unterhalten und betrieben werden kann. Bei Auskragungen über den Planungsperimeter erachtete SBB Infrastruktur diese Anforderung als nicht erfüllbar.

Zu Kapitel 4.3.1 Betrieb SBB / Bahnhof

Zufahrts- und Zugangsmöglichkeit zum Gleisfeld

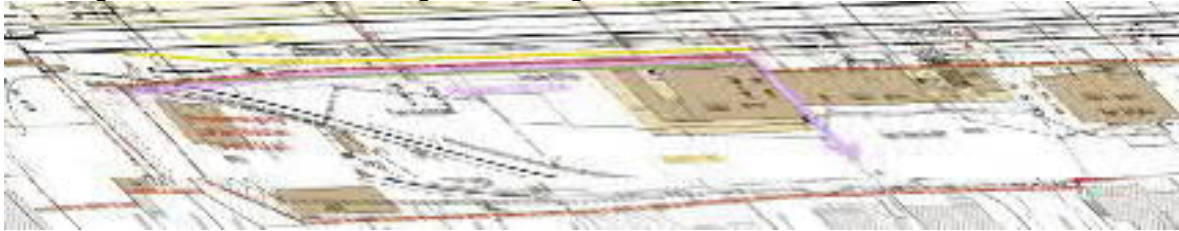
- Für Interventionen benötigen die Unterhaltsdienste von SBB Infrastruktur Zufahrts- und Zugangsmöglichkeit zum Gleisfeld im Bereich der Weiche 14.



Zu Kapitel 4.3.2 Verkehr und Erschliessung

Gehweg Gleisseitig ab Bahnhofsgebäude

- Für den Gehweg steht das Bahnbetriebsgebiet nicht zur Verfügung. Ein Gehweg müsste innerhalb des Planungsperimeters liegen. Ein Gehweg wäre zudem mit einem Zaun gegen das Gleisfeld abzugrenzen. Der Zaun wäre auf der Grenze zwischen Projektperimeter und Bahnbetriebsgebiet zu erstellen.
- Nachfolgende Variante des Gehweges wäre möglich.



- Nachfolgende Variante des Gehweges wäre nicht möglich, da der Weg geradeaus nördlich durch die Gruppe der Fahrleitungsmasten 39E, 39B und 40A führen würde.



Gebäudeerschliessung

- Die Erschliessung/Zugänge der geplanten Gebäude darf gemäss SBB Infrastruktur nicht über Bahnbetriebsgebiet erfolgen. Sie sollten daher aus Sicht SBB Infrastruktur nicht gleisseitig angeordnet werden.

Fuss- und Fahrwegrecht

- Zugunsten des SBB Grundstücks WO6632 (vormals Kat.Nr. 5740) besteht ein Fuss- und Fahrwegrecht (orange markiert, 2.5m breite Fläche) zu Lasten der Grundstücke Kat.Nr. 2480 und 4166.



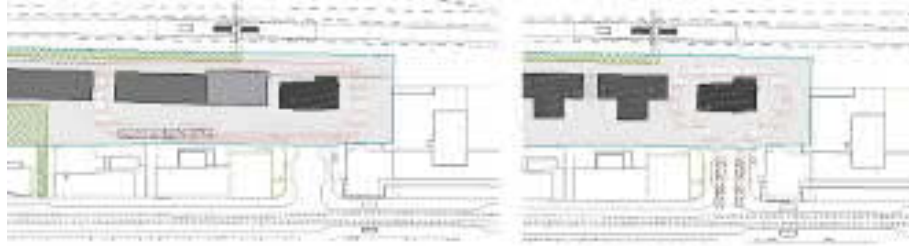
Bedarf Parkplätze/Kombinierte Mobilität

Produkt	IST-Anzahl	Soll-Anzahl
Park+Rail (P+R)	kein Angebot	kein Angebot
Bike+Rail (B+R)	17 PP (aktuell keine aufgrund BehiG-Ausbau)	30-40 PP
Mobility-PP	5 PP	8-10 PP
Kurzzeit-PP (K+R)	3 PP	5-6 PP
Taxi-PP	keine	1-2 PP
Behinderten PP	keine	1 Behindertenparkplatz ist in Nähe zum PU Abgang zu planen
Diverse PP	- 5 PP z. G. Pz.-Nr. WO2890 (STWE) - 5 PP z. G. STWE südlich des Aufnahmegebäudes - 1 Mieter PP (Kiosk) - 1 Mieter SBB (Stellwerk/TG) - 9 Pflicht PP Rest. Sasso - ca. 10 gemieteten PP z. G. WO2889 - ca. 95 PP div. Mieter Total div. PP: ca. 115	- 5 PP z. G. Pz.-Nr. WO2890 (STWE) - 5 PP z. G. STWE südlich des Aufnahmegebäudes - 1 Mieter PP (Kiosk) - 1 Mieter SBB (Stellwerk/TG) - 9 Pflicht PP Rest. Sasso - 10 gewünschten Mieter-PP des Grundeigentümers (WO2432) Total div. PP: min. 31

Zu Kapitel 4.3.4 Busbetrieb VBZ

Buswendeschleife um Bahnhofsgebäude

- SBB Infrastruktur erachtet die beide nachfolgenden Varianten als nicht machbar und unterstützt dies Idee nicht.



- Beide Varianten tangieren bspw. beim AG01 (Rest. Sasso) den Bereich der für unsere Instandhaltungsabteilung genutzt. Ausserdem die Anlieferung für das Restaurant und die Zufahrt zu den Garagen.
- Die Buswendeschleife kann enger gefasst und weiter südlich gesetzt werden. Der minimale Wendekreis beträgt 25 m.

