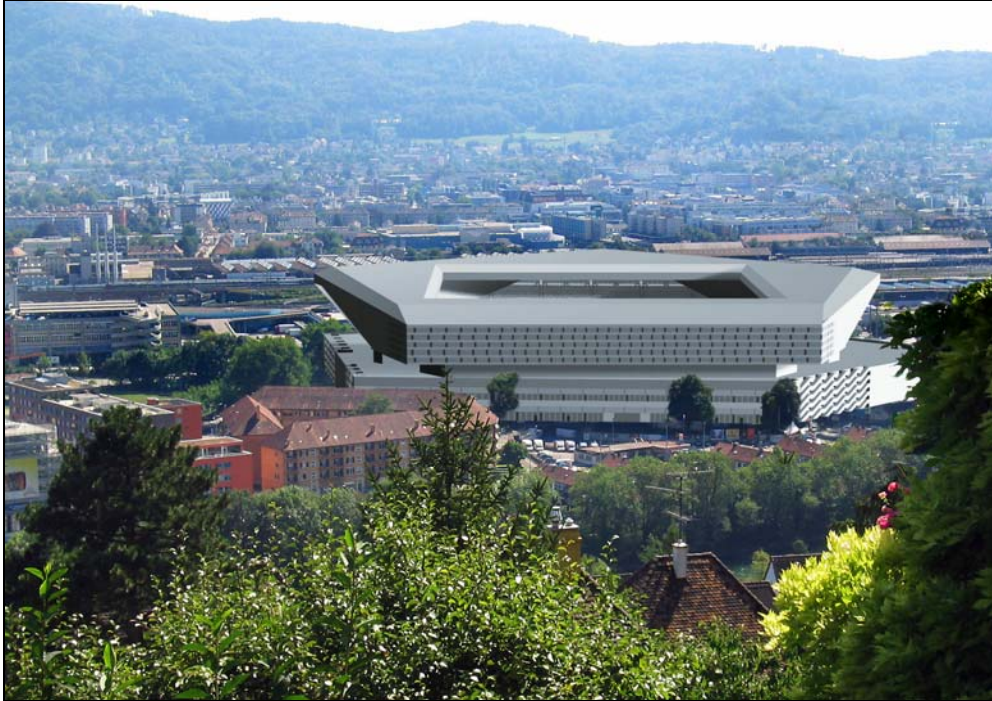


Fall Hardturm-Stadion-Einkaufszentrum



(Foto: Dagobert Bisig, Montage: Marc Droz)

Zahlen und Fakten:

Einkaufszentrum mit 25'000m² Verkaufsfläche; weitere Dienstleistungsflächen von 35'000 m². Das Einkaufszentrum erzeugt gemäss Umweltverträglichkeitsbericht ca. 95% des Verkehrs der Gesamtanlage. Das Fussballstadion ist bezüglich Verursachung von Verkehrsbelastung vergleichsweise vernachlässigbar. Auf das Einkaufszentrum soll im 4. Stock ein Stadion aufgesetzt werden. Die ursprünglich bewilligten zusätzlichen 3,4 Millionen Autofahrten jährlich entsprechen etwa der Hälfte des Verkehrs am Gotthard – für ein einziges Projekt im dicht besiedelten Stadtgebiet! Der am meisten betroffene Stadtkreis V lehnte das Projekt in der Volksabstimmung ab. Die Investitionssumme beträgt rund 370 Mio. Franken. Die Stadt Zürich bringt für 25 Mio. Franken zwei Landparzellen ein und finanziert diverse Verkehrsbauten.

Bauherrschaft Crédit Suisse

Trägerschaft Crédit Suisse und Stadt Zürich

Beschwerdeführende VCS Verkehrs-Club der Schweiz (bis 2004), Baujurist R. Wolfer, PSP-Immobilien AG, Evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Kreis 5, Greina-Stiftung, Dr. Stephan à Porta-Stiftung, diverse Anwohnergruppen (bis mindestens 2008), Trägerschaft Crédit Suisse und Stadt Zürich (bis mindestens 2008).

Interventionsgrund

Fahrtenmodell und Anzahl Fahrten

Einkaufszentren gelten in der Rechtssprechung als Verursacher von Luftverschmutzung. Ab 5'000 m² Ladenfläche müssen sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen und aufzeigen, wie die Auswirkungen des Verkehrs begrenzt werden können. Im Kanton Zürich geschieht dies gemäss bisheriger Praxis mit einer Kombination von Massnahmen: Einkaufszentren müssen gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden. Damit diese auch benutzt werden, wird eine Parkgebühr erhoben, und das Parkplatz-Angebot wird beschränkt. Die entsprechende Berechnung regelt die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich.

Beim Einkaufszentrum/Stadion Hardturm wird nun erstmals in Zürich ein so genanntes Fahrtenmodell verfügt: Eine maximale Zahl von 3,4 Mio. Autofahrten jährlich darf nicht überschritten werden. Für dieses Fahrtenmodell existierte bislang weder im Kanton noch in der Stadt Zürich eine gesetzliche Grundlage.

Umstritten war die grundsätzliche Anwendbarkeit des Fahrtenmodells in der Stadt Zürich und – falls ja – die Höhe der erlaubten Anzahl Fahrten.

Das Bundesgericht hat die Zahl der maximal erlaubten Autofahrten um rund einen Drittel reduziert.

Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Anlagen, die einen bedeutenden Publikumsverkehr erzeugen, müssen gemäss Zürcher Planungs- und Baugesetz über ein leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot des öffentlichen Verkehrs in alle massgeblichen Richtungen verfügen, welches eine attraktive Alternative zum motorisierten Privatverkehr darstellt.

Der VCS liess die Rekursinstanz überprüfen, ob dies den Bau einer neuen Tramlinie Richtung Westen voraussetze. Diese müsste spätestens bei Eröffnung des Einkaufszentrums/Stadions in Betrieb sein, um einen wesentlichen Teil des enormen Zusatzverkehrs aufnehmen zu können.

Erreichte Verbesserungen für den Umweltschutz

In einem Gebiet, das mit Luftschadstoffen schon übermässig belastet ist, hat der Rekurs gegen ein bundesrechtswidriges Projekt zu einer massiven Reduktion der zulässigen Anzahl Fahrten geführt. Die Reduktion von jährlich 3,4 Mio. auf 2,2 Mio. Fahrten entspricht rund 4000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Gleichzeitig wurde die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich verbessert.

Echo/Stimmen

Alain Griffel, Prof. Dr. iur. Universität Zürich: „Dem Projekt lag bzw. liegt bekanntlich ein sogenanntes Fahrtenmodell zugrunde, eine Eigenentwicklung der Stadt Zürich fernab jeder gesetzlichen Regelung. Dieses Fahrtenmodell (...) war rechtlich buchstäblich auf Sand gebaut.“ Unklar sei gewesen, ob das Fahrtenmodell mit dem Bundesrecht, dem kantonalen Recht und dem kommunalen Recht vereinbar gewesen sei. „Das Stadion-Projekt basierte damit auf einem rechtlichen Experiment, einem juristischen Minenfeld. Ein solches Vorgehen der zuständigen Behörden zwingt Umweltorganisationen und Nachbarn geradezu zur Beschreitung des Rechtsweges, um die neuartigen und völlig offenen Fragen zu klären.“

Chronologie

Chronologie

07.09.2003 Mit 63,3 und 59,2 Prozent stimmen die Stimmberechtigten der Stadt Zürich dem Gestaltungsplan und den Kostenanteilen der Stadt zu.

September 2003 Der Gestaltungsplan liegt öffentlich auf. Die Stadt Zürich bewilligt für das Hardturm-Stadion-Einkaufszentrum 1250 Parkplätze und 3,4 Mio. Fahrten pro Jahr. Mit dem Fahrtenmodell sollten alle Parkplätze, also auch solche, die ausschliesslich für das Stadion erstellt werden, für das Einkaufszentrum nutzbar sein. Eine Reduktion der Luftbelastung wäre nach Ansicht des VCS mit dieser grosszügigen Regelung nicht gewährleistet gewesen, weil wegen des grosszügigen Parkplatzangebots kaum jemand andere Verkehrsmittel benutzt hätte.

30.09.2003 Die Zürcher Sektion des VCS erhält die Vollmacht, gegen den Gestaltungsplan für das neue Fussballstadion in Zürich-West einen Rekurs einzureichen. Neben dem VCS rekurrieren weitere sechs Parteien: Baujurist R. Wolfer, PSP-Immobilien AG, Evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Kreis 5, Greina-Stiftung, Dr. Stephan à Porta-Stiftung sowie diverse Anwohner.

21.04.2004 Beschwerde des VCS wird von der Zürcher Regierung im Bereich Verkehr in wesentlichen Punkten gutgeheissen. Der Zürcher Regierungsrat – als erste Rekursinstanz hält in seinem Urteil fest: *„Mit der (...) festgesetzten Parkplatzzahl würde der zulässige Höchstbedarf an Parkplätzen trotz des Fahrtenmodells (...) eine Umgehung der Parkplatzverordnung ermöglichen.“* Dementsprechend dürfen 334 Parkplätze dem Einkaufszentrum nicht zur Verfügung gestellt werden und bei der bewilligungsfähigen Parkplatzzahl von 816 sind zusätzlich die Angestelltenparkplätze auszuscheiden. Die zulässige Fahrtenzahl und damit die Umweltbelastung für die Anwohner wurde vom Zürcher Regierungsrat um gut 25% auf 2.7 Millionen Fahrten reduziert.

21.5.2004 Der VCS Schweiz erteilt dem VCS Sektion Zürich keine Vollmacht zum Weiterzug des Falls. Sie kommuniziert dies der Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung.

Die Sektion Zürich des VCS zieht den Fall trotzdem weiter und ruft die VCS-internen Rekursinstanzen an.

24.05.04 Diverse Anwohner reichen Beschwerde beim Verwaltungsgericht weiter.

16.06.04 Das Verwaltungsgericht gibt bekannt, nicht auf die vorsorglich eingereichte Beschwerde des VCS Sektion Zürich einzutreten, da der Beschwerdewille des VCS als Gesamtverband zu wenig klar sei.

Der VCS scheidet an diesem Punkt endgültig aus dem Gestaltungsplan-Verfahren aus. Er beteiligt sich nicht am späteren Baugesuch-Verfahren, da die wichtigen rechtlichen Fragen bereits geklärt sind.

6.7.2004 Das Zürcher Verwaltungsgericht lässt in seinem Urteil ein Fahrtenmodell zwar zu, aber nur unter Bedingungen. Es ist nur dann zulässig, wenn die *„zulässigen Fahrten den Anforderungen einer verschärften Emissionsbegrenzung genügen.“* Somit müssen die von Stadtrat und Regierungsrat zugestanden Fahrten massiv reduziert werden: *„Gemäss den vorstehenden Erwägungen läuft ein Fahrtenmodell, welches mehr als 2.17 Mio Fahrten pro Jahr zulässt, auf eine von vornherein ungenügende Emissionsbegrenzung hinaus und verletzt deshalb Bundesrecht. (...) Indem der Regierungsrat eine höhere Fahrtenzahl pro Jahr für zulässig erklärt hat, hat er demnach das ihm bei der Festsetzung der verschärften Emissionsbegrenzung zustehende Er-*

messen überschritten, weshalb sein Entscheid insoweit aufzuheben ist.“

Das Verwaltungsgericht weist den Fall an den Zürcher Stadtrat zurück, der nun eine maximale Fahrtenzahl von jährlich 2.17 Mio. bei der Eröffnung des Stadions festlegen muss. Sobald die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem gesetzlich geforderten Stand ist, muss die Fahrtenzahl nochmals auf 1.3 Mio Fahrten gesenkt werden. Von diesen sind gerade einmal 150'000 Fahrten für die Stadionnutzung vorgesehen, der grosse Rest für das Einkaufen. Dies entspricht einer Senkung der Umweltbelastung von 36%, im Endzustand um 62% gegenüber dem ursprünglichen, fehlerhaften Projekt.

Das Verwaltungsgericht ist der Meinung, dass der Bau dieser Tramlinie zwar nötig, rechtlich aber nicht zwingend sei. Eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs sei auch mit Bussen möglich. Es wird verfügt, dass die Bauherrschaft zusätzliche Busse finanzieren muss.

Bei der Festlegung der Fahrtenzahl muss der Stadtrat den Fall zudem rechtsgleich mit anderen Bauentscheiden behandeln. So wurde beispielsweise beim unmittelbar angrenzenden Projekt Toni-Areal durch den Zürcher Gemeinderat eine Parkplatzzahl festgesetzt, die noch unter dem Minimum der Parkplatzverordnung liegt, beim Grossprojekt puls 5 hat der Zürcher Stadtrat in der Baubewilligung selber die Minimalzahlen bei den Parkplätzen verfügt.

Der Fahrplan für Spiele der Euro 08 im Hardturmstadion kann nicht mehr eingehalten werden. Als Plan B wird das Letzigrund-Stadion renoviert.

08.09.2004 Der Investor (Credit Suisse) und die Stadt Zürich rekurrieren gegen diesen Entscheid.

03.12.2004 Das Bundesgericht erklärt das Fahrtenmodell als zulässig, erkennt, dass die Stadt Zürich aber bei der Festlegung der Fahrtenzahl gegen Bundesumweltrecht verstossen hat. Das Bundesgericht hält am 3. Dezember 2004 fest, dass die, gegenüber dem Stadtratsprojekt deutlich reduzierte Fahrtenzahl des Regierungsrates zur Anwendung kommen müsse. Statt also 3.4 Millionen Fahrten pro Jahr sind nur 2.7 Millionen Fahrten zulässig, die später bis auf 2.2 Millionen Fahrten reduziert werden müssen. Dies entspricht einer Reduktion der Luftbelastung um rund einen Drittel gegenüber dem ursprünglichen Projekt.

19.01.2005 Die Baugespanne werden aufgestellt.

Ende April 2005 Der Gestaltungsplan ist rechtskräftig. Darauf folgt das Baubewilligungsverfahren.

20.05.2005 Die Baubewilligung wird erteilt.

27.06.2005 Zwei Rekurse der Anwohnerschaft gegen die Baubewilligung werden eingereicht. Sie kritisieren die mangelnde Kontrolle des Fahrtenmodells, einen Verstoß gegen Grundwasserbestimmungen sowie einen übermässigen Schattenwurf des Gebäudes.

27.06.2006 Der Regierungsrat weist die Rekurse der Anwohner gegen die Baubewilligung ab. Diese reichen Beschwerde beim Verwaltungsgericht ein.

13.07.2007 Das Verwaltungsgericht heisst die Beschwerden der Anwohner gegen die Baubewilligung teilweise gut.

02.09.2007 Das alte Hardturm-Stadion wird geschlossen.

11.09.2007 Die Trägerschaft des Stadions Zürich (Stadt Zürich und Crédit Suisse) reichen beim Bundesgericht Beschwerde gegen den Entscheid des Zürcher Verwaltungsgerichts ein. Dies nicht etwa zur Verzögerung oder zur Verhinderung, sondern *zur Wahrung der Interessen der Trägerschaft und um Sicherheit über wichtige rechtliche Grundsatzfragen des Projektes zu erhalten.*

28.02.2008 Das Bundesgericht heisst die Beschwerde teilweise gut. Es verlangt aber Nachbesserungen im Bereich Grundwasserschutz.

30.04.2008 Die Trägerschaft reicht bei der Stadt das Gesuch für die vom Bundesgericht verlangten Nachbesserungen ein. Dieses ist nötig für den Einbau der Gebäude-
sohle, welche unter den mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommt.

Juni 2008 Die drei Fussballspiele der Euro 08, die in Zürich stattfinden, werden im neu gebauten Stadion Letzigrund ausgetragen.

Juni 2008 Die Bewilligung der Stadt steht immer noch aus. Sie könnte wieder bis vor Bundesgericht angefochten werden.

Für den VCS ist der Fall seit 2004 abgeschlossen.

Links/Kontaktpersonen

VCS Zürich: Gabi Petri und Markus Knauss (044 291 33 00, vcszh@swissonline.ch)

VCS Schweiz: Martin Bossard (058 611 62 42, verbandsbeschwerde@verkehrsclub.ch)