

**Weisung
des Stadtrates an den Gemeinderat**

**Motion der Spezialkommission
Hochbaudepartement/Stadtentwicklung betreffend
BZO 99/Teil III, flankierende Massnahmen,
Abschreibung**

Am 19. April 2000 hat der Gemeinderat folgende Motion GR Nr. 2000/126 der Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung vom 21. März 2000 dem Stadtrat überwiesen:

Der Stadtrat wird beauftragt, im Zusammenhang mit der BZO 99/Teil III, Massnahmen zur Aufwertung jener Gebiete vorzusehen, die durch die Auswirkungen der neuen BZO zusätzlich belastet werden. Insbesondere gilt dies für die neuen Zentrums- und IHD-Zonen, für die noch keine Konzepte mit flankierenden Massnahmen bestehen, zum Beispiel die Gebiete Binz, Flurstrasse/Zollfreilager, Bahnhof Altstetten.

Massnahmen sind für folgende Bereiche zu erarbeiten und zu realisieren:

- Erstellung von Freihalte-, Grün- und Erholungsflächen
- Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Bestmögliche Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr
- Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum

Zu diesem Zweck soll der Stadtrat einen Zeitplan und die dazu notwendigen Mittel jährlich im Budget ausweisen. Die daraus entstehenden Weisungen und Budgetanträge sollen vom Stadtrat departementsübergreifend vorbereitet und koordiniert werden. Sie sind den zuständigen Spezialkommissionen zur Beratung vorzulegen und vom Gemeinderat zu genehmigen.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderates).

Seit 1998 werden in der Stadt Zürich verschiedene Areale, Gebiete und Stadtteile in kooperativen Planungen entwickelt. Für die Umsetzung dieser Entwicklungsleitbilder, d.h. für die Projektierung und Realisierung der öffentlichen Infrastrukturen (Parkanlagen, Plätze, Strassenräume, Schulhäuser usw.), galt es, departementsübergreifende organisatorische Massnahmen zu treffen. Um all die komplexen Abläufe von der Planung bis hin zu der Realisierung zu steuern, kommt der übergeordneten Koordination eine zentrale Bedeutung zu. Für die einzelnen in Planung oder in Vorbereitung zur Planung stehenden Gebiete wurden die finanziellen Ressourcen, die für die Projekte in den nächsten Jahren benötigt werden, überschlägig erhoben und dokumentiert. Die Zusammenstellung dieser Daten soll künftig dem Stadtrat für eine Prioritätensetzung bezüglich der einzelnen Vorhaben dienen. Im Weiteren wurden diejenigen Gebiete ausgeschieden, welche im Zusammenhang mit der BZO 99/Teil III zusätzlich belastet werden. Für viele dieser Gebiete sind bereits flankierende Massnahmen vorhanden. wie:

- Leitbild zum Quartierplan Ruggächern in Zürich Affoltern
- Zentrum Zürich Nord (ZZN) in Umsetzung
- Aufwertungskonzept Bahnhof Oerlikon
- Entwicklungskonzept Leutschenbach
- Entwicklungskonzept Zürich West
- Entwicklungskonzept Arbeitsgebiet Bahnhof Altstetten
- Freiraumkonzept Letzi
- Entwicklungsleitbild Gleisraum Süd
- Entwicklungskonzept Manegg

Auch mit der Festlegung des kommunalen Verkehrsplanes werden die Anliegen der Motion unterstützt, wie z.B. durch das Bereitstellen von attraktiven Verbindungen für den öffentlichen Verkehr sowie durch eine grösstmögliche Durchlässigkeit für den Langsamverkehr, insbesondere mit neu geplanten Velo- und Fussgängerverbindungen für die Groberschliessung.

In den folgenden, detailliert beschriebenen Gebieten (Motionsgebiete) Binz, Giesshübel, Hermetschloo und Flurstrasse/Freilager fehlen Entwicklungsleitbilder und Konzepte mit flankierenden Massnahmen.

Binz

Das ehemalige Industrie- und Dienstleistungsgebiet Binz tritt topographiebedingt inselartig in Erscheinung. Identitätsstiftende Bauten und Nutzungen fehlen und das Gebiet lässt eine wünschbare Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren vermissen. Die Binz hat sich im Laufe der letzten Jahre zunehmend von einem gewerblich-industriellen Gebiet hin zu einem Gebiet mit Dienstleistungsnutzungen (grössere Bürobauten) entwickelt und ist neu als IHD-Zone ausgewiesen. Die entsprechende Infrastruktur für diese Nutzung fehlt weitgehend (z.B. Restaurants, Kleinläden, öffentlich zugängliche Freiräume). Die Bautypologie des Ortes wird geprägt durch orthogonal auf das längliche Strassenmuster ausgerichtete, grossvolumige Baukörper. Die Überbauungsziffer der bebauten Grundstücke ist hoch. Attraktive Freiräume sind rar; die einzige grössere Freifläche wird heute vorwiegend als Parkplatz genutzt. Die Binz ist für den motorisierten Privatverkehr relativ schlecht erschlossen und ist deshalb mittelfristig an die geplante Uetlibergtangente anzubinden. Mit der Verschiebung der SZU-Haltestelle Friesenbergstrasse hinunter zum Borrweg gibt es auch eine bessere Erschliessung des Gebiets für den öffentlichen Verkehr. Geplant sind im Weiteren zusätzliche Wegverbindungen und Verbesserungen der bestehenden Erschliessung für FussgängerInnen und Velofahrende.

Sofern die bessere Erschliessung für alle Verkehrsmittel gelingt, weist das Gebiet Potenzial für eine weitere Verdichtung auf. Um trotz der knappen Strassenkapazität weitere Nutzungsverdichtungen gewährleisten zu können, wäre ein Fahrtenmodell (flexible Parkplatznutzung über Fahrtenplafond) der geeignete Lösungsansatz.

Die Stadt achtet darauf, dass bei neuen Bauprojekten auf die bestehende Struktur Rücksicht genommen und eine hohe städtebauliche Qualität angestrebt wird. Die Ausbildung attraktiver, öffentlich zugänglicher Freiräume und die erschliessungsmässige Vernetzung mit den umliegenden Gebieten haben höchste Priorität. Diese Anliegen werden den privaten Grundeigentümern und Bauträgerschaften in geeigneter Weise kommuniziert.

Giesshübel

Das Gebiet Giesshübel grenzt im Osten an die Sihl, im Süden an die Allmend. Im Westen verknüpft sich das Gebiet mit der Binz. Der Ort wird geprägt durch eine städtebaulich sehr heterogene Baustruktur. Grobkörnige Baukörper und Volumenkomplexe wie das Sihlpapier-Areal oder das Druckereigebäude Bubenbergrind sind Zeugen einer industriellen Vergangenheit. Das Gebiet ist nutzungsdurchmisch und weist teilweise einen beachtlichen Wohnanteil auf, identitätsstiftende Bauten wie auch Nutzungen fehlen aber. In der geltenden Bau- und Zonenordnung sind die Areale und Grundstücke mehrheitlich einer fünf-, sechs- oder siebengeschossigen Zentrumszone mit unterschiedlichem Wohnanteil zugeteilt. Der für den Individualverkehr attraktive Standort am jetzigen und künftig noch attraktiveren Autobahnanschluss (Uetlibergtangente) wird einen grösseren Verkehrsdruck auslösen. Deshalb ist wie in der Binz das Verkehrsaufkommen über so genannte Fahrtenmodelle anzugehen. Charakteristisch für das Gebiet ist der flächenmässig hohe Anteil an breiten, das Gebiet zerteilenden und zergliedernden Verkehrssträngen (SZU-Bahn, Sihl-hochstrasse, Giesshübelstrasse, Allmendstrasse). Die Erschliessung und die Verkehrssituation sind unübersichtlich, nur knapp genügend und haben eine schlechte Orientierung. Das Gebiet ist mit öffentlich zugänglichen Freiräumen unterversorgt.

Momentan läuft auf dem grossflächigen Areal der ehemaligen Sihlpapier-Fabrik das Baubewilligungsverfahren für ein grosses und attraktives Einkaufs- und Freizeitzentrum (Sihl-City). Die neue Arealüberbauung könnte zusammen mit der Aufwertung und besseren Zugänglichkeit der Freiräume dem heterogenen Gebiet eine neue urbane Identität geben. Die durch das Projekt erwarteten grossen Mobilitätsbewegungen machen attraktivere Fuss- und Veloverbindungen und der ÖV-Haltestellen nötig. Ebenso könnte mit flankierenden gestalterischen Massnahmen zum Uetlibergtunnel der Strassenraum aufgewertet werden. Eine eventuelle Aufhebung der Station Giesshübel (übergeordnete Planung unter Einbezug des Hürlimann-Areals) ist abzuklären.

Hermetschloo

Das ehemalige Industriegebiet zwischen Hermetschloostrasse und Badenerstrasse liegt am westlichen Stadtrand und grenzt direkt an den breiten SBB-Gleisraum hinter dem Schnellgutbahnhof in Zürich Altstetten. Der neu der IHD-Zone zugewiesene, lange Gebietsstreifen wird geprägt durch mehrheitlich grossvolumige Industrie- und Dienstleistungsbauten auf dem Micafil-Areal. Auf der dem Osten zugewandten Seite ist kürzlich eine grosse Wohnüberbauung für etwa 200 Wohnungen fertig erstellt worden. Die entsprechende Infrastruktur (Restaurant, Kleinläden, Schulen usw.) fehlt jedoch noch. Das Gebiet ist für den motorisierten Privatverkehr gut erschlossen. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr fehlt allerdings.

Hermetschloo weist beachtliche Verdichtungspotenziale auf. Vor allfälligen Bauvorhaben sind grundsätzliche Nutzungsüberlegungen anzustellen. Darauf aufbauend soll im Rahmen einer kooperativen Entwicklungsplanung ein Konzept erarbeitet werden. Die SBB wollen längerfristig den Schnellgutbahnhof aufheben und das Areal neu bebauen. Erste Lösungsansätze und Strategien sind weiter zu konkretisieren. Ganz allgemein sind Massnahmen zur Verbesserung der

Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, der Sicherheit und Gestaltung im öffentlichen Raum weiter zu prüfen und zu realisieren.

Flurstrasse/Zollfreilager

Das Gebiet Flurstrasse/Freilager ist ein Teil des Gebietes Letzi, eingespannt zwischen den Quartieren Wiedikon/Aussersihl, Albisrieden und Altstetten. Das Gebiet ist mit öffentlich zugänglichen, attraktiven Freiräumen unterversorgt, und die Umweltqualität ist zusätzlich durch starke Verkehrsimmissionen beeinträchtigt. Das grossflächige Gebiet füllte sich langsam mit unterschiedlichsten Nutzungen und Bautypen auf, ohne dass ein städtebauliches Konzept die Entwicklungsrichtung vorgegeben hätte. Im Gebiet gibt es alle Bautypen der Epochen des 20. Jahrhunderts, von der Blockrandbebauung über die Gartenstadtsiedlung bis hin zu Wohntürmen aus den 70er-Jahren. Eine stetige bauliche Veränderung ist von jeher typisch für dieses Gebiet; sie drückt sich aus in starken Gegensätzen, nutzungsmässig wie volumetrisch. Trotz insgesamt heterogenem Erscheinungsbild findet man eine Abfolge von «Inseln», welche sich jeweils ihrer eigenen Logik und Geschichte folgend entwickelt haben und deshalb in sich homogen sind. Die Planungsstrategie des Gebiets ermöglicht die Entwicklung einzelner Inseln. Deren autonome Entwicklung kann zum Ausgangspunkt für die weitere städtebauliche Konzeption werden und bietet die Möglichkeit einer schnellen Reaktion auf veränderte Bedürfnisse.

Ein die Inseln überlagerndes, engmaschiges und attraktiv gestaltetes Freiraumsystem aus Strassen, Wegen sowie Grün- und Freiräumen soll die Inseln vernetzen und einen wesentlichen Beitrag zur Quartieraufwertung leisten. Die als Rückgrate der Erschliessung dienenden Strassenräume (Hohlstrasse, Rautistrasse und rückwärtige Achsen Baslerstrasse, Badenerstrasse) sind aufzuwerten. Der Start von grossen Bauprojekten soll gleichzeitig mit konkreten Strassenraumgestaltungsprojekten einhergehen. Ausserdem ist die Aufwertung der Querachsen (Letzigraben/Herdernstrasse, Flurstrasse, Luggwegstrasse) anzustreben.

Um die erwarteten Nutzungsverdichtungen mit dem vorhandenen Verkehrssystem bzw. möglichst mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen, bedarf es eines attraktiveren öffentlichen Verkehrs sowie einer sorgfältigen und differenzierten, die verschiedenen Areale im Gebiet Letzi vernetzenden Freiraumgestaltung. Ebenso nötig ist eine verkehrstechnisch sinnvolle sowie städtebaulich und freiraumgestalterisch attraktive Umsetzung der neuen Tramachse Hauptbahnhof – Hohlstrasse – Farbhof auf der stark mit motorisiertem Individualverkehr belasteten Hohlstrasse (Kapazität als Einfallsachse und für die Entwicklung). Die möglichen Verkehrsaufkommen sind deshalb durch eine angemessene Verteilung des Individualverkehrs zu bestimmen.

Die ausgezeichnete Verkehrsanbindung und die neue Zonierung des Gebietes Bahnhof Altstetten fördern den rasanten Wandel zu einem Dienstleistungsstandort international tätiger Firmen. Deshalb haben GrundeigentümerInnen und Verwaltung im Rahmen eines mehrstufigen kooperativen Prozesses bereits Grundsätze für die zukünftige Entwicklung in einem Entwicklungskonzept festgehalten.

Schlussfolgerungen

Der Stadtrat geht mit der Motionärin darin einig, dass in den beschriebenen Gebieten – namentlich im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen der neuen BZO 99/Teil III – ein hohes Bedürfnis an Aufwertungsmassnahmen freiraumplanerischer, erschliessungsmässiger und gestalterischer Natur sowie bezüglich Sicherheit besteht. Wie die vorangegangenen Ausführungen zeigen, ist schon Wesentliches in Gang gesetzt worden. Anderes steht noch aus. Die in der Vergangenheit für andere Zwecke erarbeiteten Grundlagen, Berichte, Konzepte, Stellungnahmen und Analysen stehen bei der Erarbeitung notwendiger weiterer Entwicklungsbilder zur Verfügung.

Der Stadtrat ist denn auch entschlossen, in enger Zusammenarbeit mit privaten und öffentlichen Investierenden die Anliegen der Spezialkommission in der Planung wie in der Umsetzung so wirksam wie möglich einzubringen. Es gilt aber zu bedenken, dass die dargestellten Gebiete zu einem erheblichen Teil im Privatbesitz liegen und die Bautätigkeit ganz entscheidend von privaten Investoren abhängt. Andererseits können auch übergeordnete Planungsträger wie die SBB beispielsweise im Gebiet Hermetschloo Auslöser von Entwicklungsaktivitäten sein. Das macht es unmöglich, eine kreditschaffende Weisung bzw. konkrete Massnahmen, wie sie die Motion verlangt, vorzulegen. Art. 92 der Geschäftsordnung des Gemeinderates sieht für die Erledigung von Motionen drei Jahre vor – einschliesslich einer vom Gemeinderat allenfalls einzuräumenden Nachfrist bis zu einem Jahr. Der Stadtrat hat alles zurzeit Mögliche getan, um die Motion zu erfüllen.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Die Motion GR Nr. 2000/126 der Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung vom 21. März 2000 wird als weitgehend erfüllt abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Josef Estermann

der Stadtschreiber

Martin Brunner