

Zürich,
28. März 2012

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat

Motion der Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung betreffend Bau- und Zonenordnung (BZO 1999), Teil III, flankierende Massnahmen, Bericht und Abschreibung

Am 22. März 2000 reichte die Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung folgende Motion, GR Nr. 2000/126, ein:

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 vorlegen 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.

1. Ausgangslage

Dieses Geschäft hat eine ungewöhnlich lange Vorgeschichte. Nach der Überweisung an den Stadtrat am 19. April 2000 erarbeitete das Tiefbauamt umfangreiche Studien und Instrumente. Mit Weisung 479 vom 27. Februar 2002 legte der Stadtrat dar, mit welchen neu geschaffenen Planungsinstrumenten und Konzepten die Forderungen der Motion weitgehend erfüllt worden seien und beantragte deshalb die Abschreibung der Motion. Nach der Behandlung in der zuständigen Spezialkommission beschloss der Gemeinderat am 28. August 2002, die Motion nicht abzuschreiben. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement liess zusätzlich geforderte Studien erarbeiten und informierte in den folgenden Jahresberichten jeweils über den Planungsstand. Die Motion wurde seitens des Gemeinderates nicht abgeschrieben.

Mit Beschluss vom 22. September 2010 setzte der Gemeinderat dem Stadtrat eine Nachfrist von zwölf Monaten an (GR Nr. 2010/150, Ziff. 3). Der Gemeinderat gewährte mit Beschluss Nr. 1975 vom 16. November 2011 eine Fristerstreckung (GR Nr. 2000/126). Der Stadtrat zeigt nun in Anbetracht des Verlaufs des Geschäfts einen Überblick der geschaffenen Instrumente, des Entwicklungsstands der Planung und der Umsetzung für die jeweiligen Gebiete und geht nochmals detailliert auf die Bedürfnisse der Motion ein.

2. Übergeordnete Strategien und Planungsinstrumente

In den vergangenen zehn Jahren wurden zahlreiche Strategien und Planungsinstrumente entwickelt bzw. weiterentwickelt, die den Anliegen der Motion entsprechen.

Als übergeordnete Strategien sind die räumliche Entwicklungsstrategie, der Verkehrsplan, die Mobilitätsstrategie, Stadträume 2012, das Grünbuch der Stadt Zürich und die Klimaanalyse

der Stadt Zürich (KLAZ) zu erwähnen. Daraus ergeben sich generelle Vorgaben zur zukünftigen baulichen Entwicklung (Verdichtung, Verkehr, Freiraum usw.).

2.1 Räumliche Entwicklungsstrategie

Der Stadtrat hat mit StRB Nr. 549/2010 die räumliche Entwicklungsstrategie (RES) festgesetzt. Die Stadt Zürich bekennt sich darin zu den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und richtet ihr Handeln darauf aus. Sie stützt sich dabei auf folgende Arbeitsdefinition des Begriffs:

Nachhaltig ist eine Entwicklung dann, wenn sie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sichert, das menschliche Wohlbefinden und die soziale Gerechtigkeit stärkt sowie zur Sicherstellung der natürlichen Lebensgrundlagen für Mensch, Tier und Pflanzen beiträgt. Falls Entscheide getroffen werden müssen, die für die Entwicklung in einer der Dimensionen negativ sind, werden die Nachteile nur akzeptiert, wenn der Nutzen für eine Dimension den Nachteil für die anderen Dimensionen überwiegt. Diese Abwägung darf nicht systematisch zulasten der gleichen Dimension gehen (Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Zürich vom November 2008).

Die in der RES formulierten Ziele und Handlungsanweisungen entfalten positive Wirkungen in allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft) und insbesondere in ihren Schnittbereichen. Die RES ist dabei primär ein auf die Bedürfnisse der Stadtgesellschaft ausgerichtetes Instrument.

Entsprechend lassen sich u. a. folgende Anforderungen ableiten: sozialverträgliche bauliche Verdichtung, gute Ausstattung mit Freiräumen, Reduktion des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen, Verbessern der Luftqualität durch Minimierung der Luftschadstoffemissionen, Vermeiden und Minimieren der Lärmbelastungen, nachhaltiger Umgang mit dem Boden als Ressource und Sicherung seiner ökologischen Funktionalität, Erhalt ökologisch wirksamer Grün- und Freiräume.

2.2 Verkehrsplan

Der Kommunale Verkehrsplan ist ein Koordinationsinstrument, das u. a. als Grundlage für die Landsicherung, Finanzierung und Realisierung von Verkehrsanlagen dient. Der aktuelle Verkehrsplan wurde ab Ende der 90er-Jahre überarbeitet und am 1. Oktober 2003 vom Gemeinderat beschlossen (Beschluss Nr. 1940, GR Nr. 2001/573). Der Verkehrsplan nahm den damals neuen Aspekt der Entwicklungsgebiete auf; der Umgang mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen und die Sicherstellung der erforderlichen Infrastruktur wurde Bestandteil des Verkehrsplans. Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich, entfaltet jedoch keine Rechtswirkung auf Private. Die Sicherung der Richtplaneinträge erfolgt mit dem Instrument der Baulinien.

2.3 Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie ist die Verkehrspolitik der Stadt Zürich und wurde im Jahr 2001 vom Stadtrat festgesetzt (StRB Nr. 783/2001). Mit ihr wird eine ganzheitliche Betrachtung angestrebt, welche die wechselseitigen Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln, die städtebaulichen Aspekte sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt. Nur eine sinnvolle Kombination aller Verkehrsmittel kann gemäss ihren Stärken und optimalen Einsatzgebieten die zukünftige Mobilitätsnachfrage stadt- und umweltverträglich abdecken.

Die Teilstrategie Entwicklungsgebiete aus dem Jahr 2002 formuliert dabei folgende Ziele: Zur Abdeckung der zusätzlichen und der bestehenden Mobilitätsbedürfnisse stehen die öffentlichen Verkehrsmittel, das Velofahren und das Zufussgehen klar im Vordergrund. Der Anteil mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegter Wege in Entwicklungsgebieten wird auf 50 Prozent gesteigert, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs auf 20 Prozent. Zur Erreichung dieser Ziele gehören Massnahmen wie Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr (öV), ein eher am Minimalwert der Parkplatzverordnung ausgerichtetes Parkplatzangebot, eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht und eine hohe Gebietsdurchlässigkeit für den Fuss-/Veloverkehr.

2.4 Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ)

Zentrumsgebiete (z. B. Oerlikon und Altstetten) oder Quartierzentren (QUARZ, z. B. Binz oder Hardstrasse) sind Orte, die aufgrund ihrer hohen Konzentration von Nutzungen und Funktionen weit in das Quartier, in die Stadt oder sogar darüber hinaus ausstrahlen. Sie entsprechen den im Verkehrsrichtplan festgelegten 34 Fussgängerbereichen. Mit der Schaffung von attraktiven, fussgängerfreundlichen Bereichen sollen urbane Qualitäten verbessert werden. Die Objektblätter zu den festgelegten Quartierzentren wurden 2007 im Internet publiziert und konkretisieren die Richtplanfestlegung und halten die Anweisungen zum weiteren Vorgehen in Bezug auf den öffentlichen Raum mit dem Fokus Fussverkehr fest.

2.5 Stadträume 2010

Mit «Stadträume 2010», genehmigt vom Stadtrat mit StRB Nr. 503/2006, verfügt Zürich über eine umfassende gestalterische Strategie. Dank ihr wird für alle Interessierten nachvollziehbar, nach welchen Leitideen der öffentliche Raum im städtischen Siedlungsgebiet gestaltet werden soll. Die Strategie Stadträume 2010 bietet mit dem Bedeutungsplan, den Gestaltungs-Standards und weiteren Strategie-Elementen konkrete Umsetzungsinstrumente.

2.6 Das Grünbuch der Stadt Zürich

Im Grünbuch der Stadt Zürich, vom Stadtrat festgesetzt mit StRB Nr. 792/2006, sind Strategien und Ziele zur Freiraumentwicklung festgehalten. Diese betreffen die Stadtlandschaft und spezifische Freiraumkategorien in der Stadt Zürich, aber auch Grundhaltungen wie z. B. zur Biodiversität, Freiraumversorgung und Freiraumnutzung.

Zur Freiraumversorgung sind folgende Ziele formuliert: Die Zürcher Wohnbevölkerung und die in der Stadt Beschäftigten sind unterschiedlich gut mit öffentlichen, vielseitig nutzbaren Freiräumen versorgt. Die Stadt Zürich will eine gute Versorgung in allen Gebieten der Stadt erreichen – etwa durch neue Parks oder die Aufwertung und Öffnung zweckgebundener Freiräume.

Bereits vor der Erarbeitung des Grünbuches hat Grün Stadt Zürich ein Berechnungsmodell Freiraumversorgung der Stadt Zürich entwickelt, um die Freiraumversorgung der Wohnbevölkerung und Beschäftigten zu planen. Mit diesem Modell können bestehende und zukünftige Defizite aufgezeigt werden, die in Entwicklungsplanungen, Konzepte, Sondernutzungsplanungen usw. einfließen.

2.7 Klimaanalyse Stadt Zürich

Die Klimaanalyse Stadt Zürich (KLAZ) schafft räumliche Datengrundlagen zum Zustand des Lokalklimas in der Stadt. Ziel der Klimaanalyse ist es, negative Effekte der baulichen Weiterentwicklung der Stadt auf das Lokalklima zu reduzieren und positive Effekte zu erhalten. In Abstimmung mit weiteren städtischen Strategien wie RES oder Grünbuch legt die Klimaanalyse Stossrichtungen fest und zeigt Handlungsmöglichkeiten auf, um lokalklimatische Aspekte im Rahmen von planerischen, gestalterischen und baulichen Entscheiden einzubeziehen.

2.8 Teilrevision der Parkplatzverordnung

Die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV) regelt die Erstellung privater Parkplätze bei Neu- und Umbauten. Die Teilrevision wird dem erhöhten Wohnflächenbedarf und dem abnehmenden Autobesitz der Bevölkerung Rechnung tragen. In Abhängigkeit u. a. der Erschliessungsgüte durch den öV und der verfügbaren Strassenkapazitäten wurden Entwicklungsgebiete teilweise neuen Reduktionsgebieten zugeordnet. Dies betrifft: Europaallee, Maag-Areal Plus und Escher-Wyss, Altstetten, Neu-Oerlikon, Leutschenbach, Affoltern, ETH Hönggerberg, Manegg und Hürlimann-Areal. Das Aufkommen des Autoverkehrs in Entwicklungsgebieten wird somit mit tieferen Parkplatzvorgaben plafoniert.

Das Stimmvolk nahm die Teilrevision der Parkplatzverordnung am 28. November 2010 an.

Sie ist wegen laufender Rechtsmittelverfahren noch nicht in Kraft getreten.

2.9 Organisatorische Aspekte

Um den komplexen Anforderungen des Planens und Bauens im dichten Siedlungsgebiet und im Speziellen in Entwicklungsgebieten gerecht zu werden, hat die Stadt Zürich ein Gebietsmanagement und eine Planungs- und Baukoordination etabliert.

Mit dem Gebietsmanagement begleitet die Stadt den Wandel in den Stadterneuerungsgebieten und stimmt private und öffentliche Vorhaben aufeinander ab. Die Gebietsmanagerinnen und Gebietsmanager im Amt für Städtebau und im Tiefbauamt planen, lenken und begleiten die Entwicklung in Zusammenarbeit mit weiteren städtischen Stellen sowie der Grundeigentümerschaft in kooperativen Prozessen. Angestrebt wird eine hohe städtebauliche und freiräumliche Qualität, geplant und gehandelt wird vernetzt und synergetisch, damit alle Beteiligten gleichermaßen von den Entwicklungen profitieren können. Wichtiger Leitgedanke bei allen Teilprojekten ist die konstruktive und effiziente Zusammenarbeit aller. Das Gebietsmanagement bereitet strategische Projekte vor, z. B. Entwicklungsplanungen oder Infrastrukturprojekte. Zudem koordinieren sie die öffentlichen und privaten Akteure und Vorhaben.

Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt eines Infrastrukturprojekts im Tiefbau wird anhand des so genannten Hauptprozesses Infrastrukturbauten im Tiefbauamt abgewickelt. In der ersten Phase werden die Bedürfnisse erhoben und auf der städtischen GIS-Plattform der Planungs- und Baukoordination angemeldet. Mögliche Auslöser sind u. a. politische Gremien, Strassenerhaltungsplanung, Erneuerungsunterhalt Werke, Verkehrsrichtpläne, Erschliessungs-, Quartier- und Gestaltungsplan, Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ) und eben auch Entwicklungsplanungen und -konzepte. Die angemeldeten Massnahmen werden an der so genannten Anhörung (Koordinationssitzung der städtischen Ämter und Werke) örtlich, zeitlich sowie finanziell koordiniert. Das Projekt wird terminiert, einem Projektleiter zugewiesen und in die Finanzplanung aufgenommen.

Als Beispiel im Sinne der Motion sei die Entwicklungsplanung Manegg aufgeführt: Die Transformation des Gebiets zu einem Stadtquartier mit Wohnnutzungen führt zum Bedarf eines Schulhauses. Dieser Umstand hat wegen der Schulwegsicherheit eine Fussgänger- Passerelle zur Folge. Dieses Bedürfnis, ausgelöst durch die Entwicklungsplanung, wurde im Jahr 2011 in der GIS-Plattform angemeldet und kam im selben Jahr in die Anhörung.

3. Stand der Entwicklungsplanung (gebietsbezogen)

Innerhalb der letzten zehn Jahre sind in verschiedenen Entwicklungsgebieten sowohl planerisch wie auch in Bezug auf die Bautätigkeit grosse Fortschritte zu verzeichnen. Im Folgenden wird der Planungsstand erläutert und aufgezeigt, wie die Anliegen der Motion in die Entwicklung der Gebiete eingeflossen sind.

Informationen zu den Entwicklungsgebieten finden sich auf der eigens eingerichteten Internetseite des Amtes für Städtebau:

<http://www.stadt-zuerich.ch/content/hbd/de/index/entwicklungsgebiete.html>

3.1 Flurstrasse/Freilager

Motiviert durch anstehende Umstrukturierungen ehemaliger Industrieareale veranstaltete die Stadt im Sommer 2004 zusammen mit privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, externen Planungsteams und interdisziplinären Fachexpertinnen und Fachexperten drei Workshops. Ziel des Verfahrens war die Erarbeitung von Grundsätzen für eine nachhaltige Entwicklung des Letzigebiets. Gleichzeitig wurden Entwicklungspotenziale von vier grösseren Arealen untersucht. Zwei der Grundsätze für die Gebietsentwicklung äussern sich zum Thema Verkehr und Freiraum.

Wegen des laufenden Prozesses der Flächenumnutzungen und der baulichen Verdichtung

wurde auch ein Freiraumkonzept erarbeitet, das den Erholungsbedürfnissen der Wohnbevölkerung und der Erwerbstätigen dieses Gebiets sowie einer wirksamen ökologischen Vernetzung gerecht wird. Die Struktur des Freiraums soll zusammen mit den privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern umgesetzt werden.

Am 30. November 2008 nahmen die Stimmberechtigten die Vorlage zur Umzonierung des Zollfreilagers an. Damit wurde die Industrie-, Handels- und Dienstleistungszone (IHD) in eine fünfgeschossige Zentrumszone (Z5) umgewandelt. Die Umzonierung erlaubt, auf dem Zollfreilager-Areal Wohnungen zu bauen. Dies entspricht der Zielsetzung, einen lebendigen, durchmischten Stadtteil Letzi zu fördern. Mit der Umzonierung wurden differenzierte Wohnanteile festgelegt. Entlang der lärmbelasteten Rautistrasse beträgt der Wohnanteil mindestens 20 Prozent, im ruhigen südlichen Arealteil mindestens 60 bzw. 80 Prozent. Mit einer vorgeschriebenen Freiflächenziffer von 30 Prozent wird eine ausreichende Versorgung an Grün- und Freiflächen auf dem Zollfreilager-Areal garantiert.

Die Umzonierung beinhaltet die Verpflichtung, vor der Überbauung einen Gestaltungsplan zu erarbeiten. Dieses Planungsinstrument stellt sicher, dass das ehemalige Industriegebiet gut erschlossen und städtebaulich sowie architektonisch besonders gut gestaltet wird. Dabei nehmen die sorgfältige Gestaltung der Aussenräume und deren Vernetzung mit der Umgebung einen hohen Stellenwert ein. Diese Qualitätssicherungen dienen dazu, dass das ganze Quartier aufgewertet und insbesondere für Familien mit Kindern attraktiver wird. Der private Gestaltungsplan Freilager Albisrieden wurde vom Stadtrat mit StRB Nr. 1064/2010 festgesetzt.

Überlegungen zur optimierten Anbindung mit dem öV sind im Gang (Haltestellenlage, Bus-Takt).

3.2 Bahnhof Altstetten

Das Gebiet um den Bahnhof Altstetten liegt in einer siebengeschossigen Zentrumszone und einer Industriezone zwischen SBB-Gleisfeld und Autobahn A1. Es wandelt sich von einem Industrie- und Gewerbestandort zu einem modernen Arbeitsort. Die Stadt hat im Rahmen einer kooperativen Entwicklungsplanung ein Entwicklungskonzept erarbeitet, das sowohl für die öffentliche Hand wie auch für private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer als Richtschnur bei der Umsetzung von Projekten dient.

Dieser sich verändernde Quartierteil ist mit dem Bahnhof, einer Bushaltestelle und seit dem Dezember 2011 auch mit dem neuen Tram Zürich-West bestens erschlossen. Die Tram-Wendeschleife liegt auf dem grossen öffentlichen Vulkanplatz. Er soll zukünftig nicht nur als Bahnhofsplatz, sondern auch als Quartierplatz in vielfältiger Weise genutzt werden. Nachdem das Stimmvolk den Kredit in der Abstimmung vom November 2011 angenommen hat, wird der Platz voraussichtlich Ende 2013 eröffnet werden.

Mit der Anbindung der Tramlinie 2 und der Limmattalbahn an den Bahnhof Altstetten wird ein bedürfnisorientiertes öV-Angebot geplant. Der Bahnhof Altstetten wird zu einer kompakten Drehscheibe des öV. Die Tramlinienführung über die Altstetter- und Hohlstrasse unterstützt die Quartierentwicklung und Quartieraufwertung in Altstetten. Mit der Sperrung der Altstetterstrasse für den Auto-Durchgangsverkehr und der Aufwertung als öV- und Fussverkehrsachse wird die Zentrumsentwicklung und die Verknüpfung der Quartiere nördlich und südlich des Bahnhofs Altstetten unterstützt. Altstetter- und Badenerstrasse werden entsprechend den Bedürfnissen eines regionalen Fussgängerbereichs und Quartierzentrums ausgestaltet. Das Amt für Städtebau sieht vor, ein städtebauliches Entwicklungsleitbild zum Zentrumsgebiet Altstetten durchzuführen, das unter Einbezug des Quartiers die Räumliche Entwicklungsstrategie konkretisieren soll.

3.3 Hermetschloo

Für dieses Gebiet liegt seit 2005 ein privater Gestaltungsplan vor (AS Nr. 701.323). Er be-

zweckt die Sicherstellung einer städtebaulich und architektonisch besonders gut gestalteten Überbauung, die vorwiegend dem Wohnen dient; ferner eine rationelle und verkehrssichere Erschliessung sowie eine zweckmässige Nutzung des Areals.

3.4 Binz

Mit der seit 2008 vorliegenden Verkehrsstudie Binz liegen eine Analyse und ein Massnahmenkatalog vor, um das zukünftige Verkehrsaufkommen der Binz zu steuern und wesensgerecht abzuwickeln.

Heute werden in der Binz rund 410 000 m² Bruttogeschossfläche genutzt, Baureserven sind kaum vorhanden. In der laufenden BZO-Revision wird geprüft, ob allenfalls der Anteil von Dienstleistungsbetrieben beschränkt werden soll (maximaler Anteil von Dienstleistungsbetrieben in der IHD) oder durch Gestaltungspläne bei Neubauten ein Gewerbeanteil festgesetzt werden soll oder durch Nutzungsvorschriften für das Erdgeschoss bessere Bedingungen – beispielsweise für die Kreativwirtschaft – geschaffen werden können.

Die Verkehrsstudie umreisst den möglichen Handlungsbedarf anhand dreier Entwicklungsszenarien mit zunehmender Dynamik und wachsendem Verkehrsaufkommen. Alle drei Szenarien gehen von einer maximalen Ausschöpfung der Baureserven gemäss Bau- und Zonenordnung aus. Dabei zeigt sich: Bei mässiger bis mittlerer Entwicklungsdynamik (Szenarien Mini und Midi) besteht auch im Jahr 2025 kein akuter Handlungsbedarf für zusätzliche Strasseninfrastrukturen (z. B. Uetlibergtangente).

Für die Erschliessung der Binz durch den öV besteht der Handlungsbedarf weniger im Kapazitätsausbau der heutigen Linien als in der Verbesserung der öV-Anbindung durch zusätzliche Angebote (insbesondere Tangentiallinien). Die bestehenden öV-Linien verfügen über genügend Kapazitäten bzw. Ausbaumöglichkeiten, um die zusätzliche Nachfrage in allen Entwicklungsszenarien abzudecken. Verbesserungsbedarf besteht bei der Zugänglichkeit der Binz und bei der internen Durchlässigkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger und Veloverkehr. Eine zurückhaltende Parkplatz-Politik ist die wirkungsvollste Massnahme zur Beeinflussung des Modal Splits der Binz zugunsten von öV, Fuss- und Veloverkehr.

3.5 Manegg

Wegen der unklaren Vorstellungen über die anzustrebenden Nutzungs- und Bebauungsstrukturen und den Randbedingungen aus Sicht Verkehr setzte die Baudirektion auf Antrag der Stadt Zürich im Jahr 2000 eine Planungszone in der Manegg fest. Die Stadt Zürich startete darauf gemeinsam mit der Grundeigentümerschaft eine kooperative Planung. Dabei wurden die Grundsätze für die Gebietsentwicklung festgelegt und anschliessend die Themen Quartierimage und Nutzung, Städtebau und Freiraum sowie Verkehr weiter vertieft.

Basierend auf den Erkenntnissen aus der kooperativen Planung wurde das Gebiet im Jahr 2006 der Z5 mit Gestaltungsplanpflicht zugewiesen. Diese Zone ermöglicht ein vielseitiges Nutzungsspektrum und berücksichtigt mit der gegenüber der Zone IHD etwas tieferen Ausnutzung die beschränkte Kapazität des übergeordneten Strassennetzes. Wegen der eher isolierten Lage, den teilweise hohen Lärmbelastungen und der heute noch fehlenden Infrastruktur wurde mit der Zonierung kein Mindest-Wohnanteil festgesetzt. Die Freiflächenziffer beträgt 20 Prozent. Zur Sicherstellung einer städtebaulich und architektonisch besonders gut gestalteten Bebauung, einer zweckmässigen Erschliessung sowie insgesamt einer nachhaltigen Umstrukturierung des ehemaligen Industriegebietes wurde für das Gebiet Manegg eine Gestaltungsplanpflicht festgelegt.

Im Jahr 2011 wurde der übergeordnete Gestaltungsplan rechtskräftig (AS Nr. 701.350). Er ist das Ergebnis eines langen Planungsprozesses, in dessen Verlauf insbesondere auch geklärt wurde, welches Verkehrsaufkommen für die Umwelt und das Strassennetz toleriert werden kann. Wegen der Leistungsfähigkeit der Knoten sowie den Umweltauswirkungen des Verkehrs wurde für das Gestaltungsplangebiet ein maximales Verkehrsaufkommen von 10 000

Fahrten pro Tag festgelegt. Die Bestimmungen des Gestaltungsplans sind darauf ausgerichtet, dass dieses Verkehrsaufkommen nicht überschritten wird. U.a. wurde die maximal zulässige Anzahl der privaten Parkplätze von 130 auf 105 Prozent herabgesetzt.

Im übergeordneten Gestaltungsplan wurde festgelegt, dass für einzelne Teilgebiete sowie bei einer Wohnnutzung ergänzende Gestaltungspläne zwingend erforderlich sind. Ein solcher Gestaltungsplan wurde für das Areal Greencity östlich der Allmendstrasse erarbeitet.

3.6 Zürich-West

Um Zürich-West aus dem Bestehenden heraus zielgerichtet und kontrolliert zu einem attraktiven Stadtteil umzuformen, wurden 1996 zusammen mit Quartier- und Wirtschaftsvertretern im Stadtforum und 1999 mit einer kooperativen Entwicklungsplanung eine Reihe von Leitsätzen und Projektideen als Rahmen zur weiteren Entwicklung erarbeitet und verabschiedet. Die interdisziplinär zwischen Siedlungs-, Verkehrs-, Freiraum- und Umweltplanung entstandenen Leitlinien wurden laufend aktualisiert.

Entsprechend standen bereits 2002 ein Entwicklungskonzept und Leitlinien zur Verfügung, an denen sich die bauliche Entwicklung von Zürich-West orientieren konnte. Für die grösseren Areale, bei denen eine Transformation zu verkehrsintensiveren Nutzungen vorgesehen war (Maag-Areal Plus, Escher-Wyss-Gebiet, Hardturm-Areal) wurden Sondernutzungsplanungen durchgeführt, um die Anforderungen an Verkehrserschliessung und Freiraumversorgung verbindlich zu regeln.

In Zürich-West haben Stadt und Private in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Bau-, Verkehrs- und Freiraumvorhaben umgesetzt. Als Beispiel dazu seien Tram Zürich-West (Inbetriebnahme Dezember 2011), Gleisbogen (Eröffnung Passerelle über Pfingstweidstrasse 2010), Ampèresteg (Inbetriebnahme 2005) und der Turbinenplatz (2003) aufgeführt. Der Ampèresteg verbindet nicht nur zwei Quartiere, sondern erhöht gleichzeitig den Freiraumversorgungsgrad für Bevölkerung und Beschäftigte in Zürich-West, da die Erholungsräume (Wipkingerpark, Limmatufer) besser erreichbar geworden sind.

3.7 Neu-Oerlikon

Aus einem 1992 durchgeführten Wettbewerb ging die städtebauliche Vision für das Gebiet, das damals noch Zentrum Zürich Nord genannt wurde, hervor. Sie ist im Entwicklungsleitbild Zentrum Zürich Nord festgehalten. Im Jahr 1998 wurden die Resultate in den Sonderbauvorschriften und den dazugehörigen Richtlinien festgehalten, die Nutzungen, Landzuteilungen und Erschliessung verbindlich regeln. Die Sonderbauvorschriften sicherten grosszügige Freiräume und eine gute Durchgrünung des Gebietes, schufen Voraussetzungen für eine gute Erschliessung des Gebietes durch öffentliche Verkehrsmittel, gewährleisteten ein dichtes Netz von Fuss- und Radwegen und begrenzten den privaten Motorfahrzeugverkehr innerhalb des Gebietes.

Die bauliche Entwicklung, die danach einsetzte, war stärker und schritt schneller voran, als zuvor angenommen wurde, so dass bereits alle vier vorgesehenen Parks realisiert sind. Die Sonderbauvorschriften wurden 2010 revidiert, u. a. um einen Zeitzeugen aus dem Industriezeitalter zu erhalten.

3.8 Bahnhof Oerlikon

Die Planung am Bahnhof Oerlikon richtet sich nach dem Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon, einer informellen Planungsrichtlinie. Sie koordiniert die städtebaulichen und technischen Vorhaben in einem räumlich begrenzten Gebiet, zeigt Empfehlungen zum Umsetzen der Lösungen und deren Abhängigkeiten auf. Zudem gibt sie Hinweise auf die Organisation und den Finanzierungsbedarf. Der aus dem Jahr 2000 stammende Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon wurde 2009 aktualisiert.

Bei den Schlüsselprojekten handelt es sich um die Quartierverbindung Oerlikon, die Quar-

tieranbindung Ost, das öV-Konzept, die Aufwertung Zentrum Oerlikon, den Oerliker Bahnhofplatz Süd, die Entwicklung Dreieck Watt-Binzmühlestrasse/Gleise, die Bahnhofsentwicklung, den Max-Frisch-Platz, das Baufeld Südwest und das Baufeld Andreasstrasse.

In einigen Schlüsselprojekten ist die Planung bereits weit gediehen. Am 28. November 2010 nahm das Stimmvolk die Erhöhung des Objektkredits zur Quartieranbindung Ost an, so dass die Finanzierung bereits gesichert ist. Die Quartierverbindung Oerlikon ist im Bau, und der Umbau des Oerliker Bahnhofplatzes Süd ist ab 2013 geplant.

3.9 Leutschenbach

Die Revision der Richt- und Nutzungsplanung der Stadt Zürich, das Projekt Glattalbahnen sowie verschiedene private Bauvorhaben eröffneten ab 1998 die Chance, Vorstellungen über die ganzheitliche Entwicklung Leutschenbachs zu formulieren und deren Umsetzung schrittweise anzugehen. Die Stadt führte deshalb mit der Grundeigentümerschaft eine kooperative Entwicklungsplanung durch. In einem offenen Verfahren wurden in Zusammenarbeit mit drei interdisziplinären Planungsteams strategische Ziele und Visionen für das Gebiet entwickelt. Die Grundsätze zu Städtebau, Freiraum, Nutzungen und Verkehr sind im Entwicklungskonzept Leutschenbach 2000 festgehalten.

Auch in Leutschenbach haben Stadt und Private in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Bau-, Verkehrs- und Freiraumvorhaben umgesetzt. Dazu gehören u. a. die Glattalbahnen (Inbetriebnahme 1. Etappe 2006, das Projekt beinhaltet auch die Umgestaltung der Thurgauerstrasse und den Bau der Glattparkstrasse), der Leutschenpark (Eröffnung 2008), die Leutschenbachstrasse (Verkehrsberuhigung, Neugestaltung) und der Ausbau des Fuss-/Radwegnetzes (Andreasstrasse als direkte Verbindung zum Bahnhof Oerlikon, Riedgrabenweg).

3.10 Zürich Affoltern

Angesichts der baulichen Entwicklungsdynamik durch private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Baugenossenschaften hat die Stadt im Jahr 2004 im Dialog mit Fachleuten Vorstellungen für die Zukunft skizziert. Das Ergebnis ist in Form der Schwerpunkte für die Quartierentwicklung im Faltblatt Städtebau und öffentlicher Raum Zürich Affoltern festgehalten.

Auf der Grundlage des Verkehrsrichtplans wurden verschiedene Projekte umgesetzt. Zentral waren die Erschliessung der Neubaugebiete und die Umgestaltung der Mühlackerstrasse zusammen mit dem Emil-Spillmann-Weg. Seit 2008 ist das Siedlungsgebiet Ruggächern auch mit dem öV erschlossen.

Mit der Aufwertung des Bahnhofs Affoltern und der Begegnungszone In Böden soll ein attraktives Quartierzentrum entstehen.

4. Fazit

Bereits 2002 hat der Stadtrat in seiner Weisung darauf hingewiesen, dass viele Forderungen der Motionäre erfüllt worden sind:

- Entwicklung der Areale im Rahmen von kooperativen Planungen
- Erarbeitung/Verfeinerung der Baukoordination
- Konzepte für die Entwicklungsgebiete Ruggächern, Neu-Oerlikon, Bahnhof Oerlikon, Leutschenbach, Zürich-West, Arbeitsgebiet Bahnhof Altstetten, Letzi, Manegg.

Für die in der Motion ebenfalls erwähnten Entwicklungsgebiete Binz, Flurstrasse/Freilager und Bahnhof Altstetten waren Entwicklungsleitbilder und Konzepte mit flankierenden Massnahmen noch ausstehend.

Mittlerweile wurde die Planung stark vorangetrieben, so dass auch bei den oben erwähnten

Gebieten Konzepte und verbindliche Bauvorschriften vorliegen. Die Stadt hat im Rahmen von Sondernutzungsplanungen (Gestaltungspläne oder Sonderbauvorschriften) ein gutes Mittel, um die konzeptionellen Überlegungen (Verkehrerschliessung mit stadtverträglichen Verkehrsmitteln, Plafonierung des MIV, Freiraumversorgung, hohe Qualität des Aussenraumes) verbindlich festzuschreiben.

In einigen Gebieten ist die bauliche Entwicklung derart rasch vorangegangen, dass die vorgesehenen Konzepte und Massnahmen bereits mehrheitlich umgesetzt worden sind. Es handelt sich dabei um Zürich-West, Neu-Oerlikon, Leutschenbach und Ruggächern. Bei den restlichen Entwicklungsgebieten liegen die wesentlichen Grundlagen (Konzepte, Vorschriften, Kredite) vor.

Der Stadtrat erachtet die Anliegen der Motion somit als erfüllt. Er beantragt deshalb, die Motion als erledigt zu betrachten.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend Bau- und Zonenordnung (BZO 1999), Teil III, flankierende Massnahmen, wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2000/126, der Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung vom 22. März 2000 betreffend Bau- und Zonenordnung (BZO 1999), Teil III, flankierende Massnahmen, wird als erledigt abgeschrieben.**

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

Im Namen des Stadtrates
die Stadtpräsidentin
Corine Mauch
die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti