



Stadt Zürich

Stadt Zürich  
Amt für Städtebau  
Arealentwicklung &  
Immobilienökonomie  
Lindenhofstrasse 19  
8021 Zürich

T +41 44 412 11 11  
[www.stadt-zuerich.ch/hochbau](http://www.stadt-zuerich.ch/hochbau)

## **BZO-Teilrevision «Harsplen»**

Zürich-Witikon, Kanton Zürich

### **Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen**

Beilage 2 zu GR Nr. 2024/257

Erstellungs-/ Druckdatum 15.5.2024



2/11

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
1.1	Vorbemerkung .....	3
1.2	Öffentliche Auflage .....	3
<b>2</b>	<b>Zusammenstellung der Einwendungen.....</b>	<b>3</b>
2.1	Erschliessung .....	3
2.2	Preisgünstiger Wohnraum .....	10



3/11

## 1 Einleitung

### 1.1 Vorbemerkung

Der vorliegende «Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen» nimmt im Sinne von § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG) in anonymisierter Form Stellung zu den während der öffentlichen Auflage eingegangenen Einwendungen. In Kapitel 2 wird zu den einzelnen Einwendungen Stellung genommen und über deren Berücksichtigung Auskunft gegeben. Insbesondere wird begründet und erläutert, aus welchen Überlegungen eine Einwendung berücksichtigt, teilweise berücksichtigt oder nicht berücksichtigt werden kann.

### 1.2 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage gemäss § 7 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) fand während 60 Tagen vom 25. Mai bis zum 27. Juli 2022 statt. Während dieser Zeit konnte sich jede Person zur Vorlage äussern. Die Unterlagen konnten während der Auflage beim Amt für Städtebau der Stadt Zürich, Amtshaus IV, Lindenhofstrasse 19, Zürich, oder im Internet ([www.stadt-zuerich.ch/hochbau](http://www.stadt-zuerich.ch/hochbau)) eingesehen werden. Die Publikation erfolgte am 25. Mai 2022 im Amtsblatt des Kantons Zürich und im städtischen Amtsblatt.

Innerhalb der Auflagefrist gingen 6 Einwendungsschreiben ein, in denen insgesamt 9 unterschiedliche Anträge formuliert wurden.

## 2 Zusammenstellung der Einwendungen

In diesem Kapitel werden die nicht berücksichtigten Anträge zur BZO-Teilrevision «Harspelen» behandelt.

Der Bericht ist in anonymisierter Form verfasst. Um die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten, wurde ein System zur Kennzeichnung von Einwendungsschreiben und Anträgen innerhalb eines Schreibens eingeführt. Diese Kennzeichnung erfolgt in der Form [Ex.y] Der x-Wert kennzeichnet die Nummer des Einwendungsschreibens, der y-Wert kennzeichnet die Nummer des jeweiligen Antrags eines Schreibens. Wenn zu einem Antrag mehrere Antragsnummern aufgeführt sind, wurde dieser Antrag in mehreren Einwendungsschreiben identisch formuliert.

### 2.1 Erschliessung

#### E1.1 Entlastung Katzenschwanzstrasse vom Pendlerverkehr

- Antrag:** Sinngemäss wird beantragt, die Katzenschwanzstrasse sei vom Pendlerverkehr (von Dübendorf / Stettbach) z.B. durch Umleitung, Errichtung einer Umfahrung direkt zur Witikonerstrasse (z.B. an der Stadtgrenze) oder Ähnliches zu entlasten, damit sie den zusätzlichen Anwohnerverkehr aufnehmen kann.
- Entscheid:** **Antrag nicht berücksichtigt**
- Stellungnahme:** Die Katzenschwanzstrasse stellt gemäss Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich eine Sammelstrasse dar. Sie erschliesst primär die nördlich der Witikonerstrasse gelegenen Wohngebiete, die Sportanlage sowie den Friedhof. Die Katzenschwanzstrasse führt in ihrer Verlängerung über den Adlisberg bis hin nach Fluntern. Im Wald, rund 1.5 km von der Kreuzung Witikoner-/Katzenschwanzstrasse entfernt, folgt eine Abzweigung in die Buchrainstrasse, die



nach Dübendorf führt. Die Verbindung über die Katzenschwanzstrasse und die Buchrainstrasse nach Dübendorf ist in den Verkehrsrichtplänen der Städte Zürich und Dübendorf nicht als übergeordnete Verbindungsstrasse bezeichnet. Für den Pendlerverkehr aus Richtung Dübendorf ist weiterhin die Verbindung über die Witikonerstrasse nach Fällanden vorgesehen.

Ein Ausbau der Katzenschwanzstrasse ist aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht erforderlich und auch nicht erwünscht, weil dies die Attraktivität für den quartierfremden Durchgangsverkehr erhöhen würde. Daran wird sich auch nichts mit der vorgesehenen Bebauung des Areals Harsplen ändern. Es ist auch keine zusätzliche Verbindung zur Witikonerstrasse bzw. Umfahrungsstrasse notwendig bzw. geplant und entsprechend in keinen Richtplänen eingetragen.

Die Katzenschwanzstrasse führt mit einer Lichtsignalanlage in die Witikonerstrasse. Die Lichtsignalanlage ist so geschaltet, dass der Verkehr auf der Witikonerstrasse, die als übergeordnete Verbindungsstrasse klassiert ist und zugleich eine wichtige Verbindung des öffentlichen Verkehrs darstellt, priorisiert behandelt wird. Aufgrund der Busbevorzugung auf der Witikonerstrasse muss die Lichtsignalanlage so gesteuert werden, dass sowohl für Busse als auch für Privatfahrzeuge auf der Witikonerstrasse sowie deren Abzweigung in die Katzenschwanzstrasse, längere Grünphasen geschaltet werden können. Damit soll möglichst wenig Rückstau auf der Witikonerstrasse entstehen und der öffentliche Verkehr nicht behindert werden. Da es sich bei der Katzenschwanzstrasse um eine Sammelstrasse und nicht um eine übergeordnete Verbindungsstrasse handelt, müssen längere Wartezeiten, bzw. ein zeitlich begrenzter Rückstau während den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden in Kauf genommen werden.

Um Verkehrsüberlastungen in die Innenstadt zu vermeiden, wird der stadteinwärts führende motorisierte Individualverkehr (MIV) sowohl in der Katzenschwanzstrasse wie auch in der Witikonerstrasse durch verlängerte Rotphasen künstlich zurückgehalten. An der Lichtsignalschaltung soll zum Schutz einer Überlastung des Verkehrsnetzes innerhalb des Stadtgebiets nichts verändert werden.

Die Einwendung wird aufgrund obigen Ausführungen nicht berücksichtigt.

## **E2.1 Beschränkung der Anzahl Auto-Parkplätze auf das Minimum**

**Antrag:** Die geplante Umzonung im Gebiet «Harsplen» ist an die Bedingung zu knüpfen, dass für die Siedlung Harsplen nur die gemäss städtischer Parkplatzverordnung minimale Anzahl Auto-Parkplätze erstellt wird.

**Entscheid:** **Antrag nicht berücksichtigt**

**Stellungnahme:** Die Grundlage für die Berechnung der Autoabstellplätze bildet die Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPV, AS 741.500). Die Regelung der Parkierung ist nicht Gegenstand der vorliegenden BZO-Teilrevision bzw. Umzonung, sondern des Bauprojekts im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.  
Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.



### **E5.1 Betrachtung Stosszeiten bei Auswirkungsanalyse**

**Antrag:** Sinngemäss wird darauf hingewiesen, dass für eine Auswirkungsanalyse des Verkehrsaufkommens statt der durchschnittlichen Verkehrswerte die Stosszeiten zu betrachten seien. Hierbei sei vor allem die Verstopfung, die zu Stosszeiten vorkomme, zu analysieren. Zur besseren Verteilung der verkehrlichen Auswirkungen wäre die Aufteilung der Zufahrten (ab Witikonerstrasse/Katzenschwanzstrasse) zu prüfen.

**Entscheid:** **Antrag berücksichtigt**

**Stellungnahme:** Als Grundlage für die Leistungsbeurteilung des Anschlusses der Katzenschwanz- in die Witikonerstrasse wurde die Verkehrsmenge zur Morgen- und Abendspitzenstunde geprüft.

Das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen in Richtung Zentrum (Knoten Witikonerstrasse) aufgrund der vorgesehenen Überbauung auf dem Areal Harsplen beträgt während der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7.00 bis 8.00 Uhr rund 60 bis 98 Fahrten. In der abendlichen Spitzenstunde zwischen 17.00 bis 18.00 Uhr liegt der Wert wesentlich tiefer bei zusätzlichen 24 bis 39 Fahrten.

Das Verkehrsaufkommen insgesamt auf der Katzenschwanzstrasse in Richtung Zentrum ist am Abend wesentlich höher als am Morgen. Es bestehen in der morgendlichen Spitzenstunde rund 364 Fahrten in Richtung Zürich Zentrum (Katzenschwanzstrasse in Richtung Witikonerstrasse). In der abendlichen Spitzenstunde sind dies heute in Richtung Zürich Zentrum rund 545 Fahrten. Die zusätzlichen Fahrten, welche aufgrund der Erschliessung des Areals Harsplen (Grundstücks Kat.-Nr. WI4136) über die Katzenschwanzstrasse entstehen, führen zwar zu Mehrverkehr. Die dadurch entstehende Mehrbelastung, insbesondere was die Rückstaulänge zum Lichtsignal betrifft, ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge und der Klassierung der Katzenschwanzstrasse aber tragbar, zumal es sich bei der Katzenschwanzstrasse um eine untergeordnete Sammelstrasse handelt und sich die Belastung vor allem auf wenige Spitzenstunden beschränkt.

Die in der Einwendung vorgebrachte Berechnungsweise wurde bei der Berechnung des Verkehrs angewendet. Die Einwendung ist damit berücksichtigt.

### **E6.1 Prüfung der Erschliessungsvariante Witikonerstrasse**

**Antrag:** Sinngemäss wird beantragt, dass eine Erschliessung des Grundstücks Kat.-Nr. WI4136 von der Witikonerstrasse anhand einer Verkehrsstudie umfassend zu prüfen sei. Die Ergebnisse einer solchen Studie wären vor einer Zonenplanänderung bekanntzumachen und in die Interessenabwägung miteinzubeziehen.

**Entscheid:** **Antrag nicht berücksichtigt**

**Stellungnahme:** Gemäss § 240 Abs. 3 PBG haben Verkehrserschliessungen im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten zu erfolgen.



Die Witikonerstrasse ist eine übergeordnete Verbindungsstrasse und stellt somit als solche die direkte Verbindung von Zürich nach Fällanden und weiter nach Dübendorf sowie nach Ebmatingen/Maur sicher.

Auf der Witikonerstrasse werden mehrere regionale Buslinien geführt. Bei der Katzenschwanzstrasse handelt es sich hingegen um eine untergeordnete Sammelstrasse der Stadt Zürich.

Eine rückwärtige Erschliessung des betroffenen Areals über die Katzenschwanzstrasse ist aus verkehrlicher Sicht möglich und gegenüber einem Anschluss direkt an die übergeordnete Witikonerstrasse klar zu bevorzugen. Der Anschluss der Katzenschwanzstrasse an die Witikonerstrasse erfolgt mittels Lichtsignalanlage, um den Verkehrsfluss steuern zu können, was u.a. wichtig ist für eine Priorisierung des Verkehrs auf der übergeordneten Witikonerstrasse inkl. der Busse des öffentlichen Verkehrs. Der daraus resultierende Rückstau bzw. die verkehrliche Belastung auf der Katzenschwanzstrasse beschränkt sich auf wenige Spitzenstunden, was nicht zu vermeiden und tolerierbar ist. Die Katzenschwanzstrasse ist für das zu erwartende Verkehrsaufkommen genügend ausgebaut.

Die in § 240 Abs. 3 PBG aufgeführte alternative Lösung einer Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten (Einbezug der bereits bebauten Liegenschaften entlang der Witikonerstrasse) wäre im vorliegenden Kontext aufgrund der Grundeigentumsverhältnisse sehr schwierig umsetzbar bzw. unrealistisch. Die bestehenden Gebäude sind mit ihrer Erschliessung direkt zur Witikoner- bzw. Katzenschwanzstrasse ausgerichtet. Deren Zufahrten haben Besitzstandsgarantie. Das Zusammenfassen von Ausfahrten würde bedeuten, dass diese im rückwärtigen Bereich der Gebäude erfolgen müsste, was zu erheblichen Einschränkungen und finanziellen Aufwendungen seitens der Grundeigentümer\*innen führen würde. Die bestehenden Ausfahrten können aufgrund ihres Verkehrsaufkommens heute als untergeordnet betrachtet werden. Das Zusammenfassen mehrerer Ausfahrten im bestehenden Kontext wird daher als nicht realistisch bzw. durchsetzbar erachtet.

Der vorliegende Entscheid, das Areal Harsplen rückwärtig über die Katzenschwanzstrasse zu erschliessen, erfolgte gemäss den rechtlichen Vorgaben gemäss § 240 Abs. 3 PBG und funktioniert aus verkehrlicher Sicht. Auf zusätzliche Verkehrsgutachten kann deshalb verzichtet werden. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

#### **E6.2 Prüfung weiterer Erschliessungsvarianten unter Berücksichtigung der zukünftigen baulichen Entwicklung**

- Antrag:** Es sind auch Erschliessungsvarianten zu prüfen, welche die zukünftige bauliche Entwicklung im ganzen Gebiet nördlich der Witikonerstrasse (Zone W3) angemessen berücksichtigen.
- Entscheid:** **Antrag teilweise berücksichtigt**
- Stellungnahme:** Die Katzenschwanzstrasse ist im Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich als Sammelstrasse klassiert und mit Baulinien gesichert. Sie weist eine Fahrbahn-



breite von rund 7 m mit beidseitigem Trottoir auf. Damit ist sie bei vollständigem Ausbau der durch die Katzenschwanzstrasse erschlossenen Bauzonen sowie der Erschliessung des Grundstücks Kat.-Nr. WI4136 ausreichend ausgebaut. Die Erschliessung des Grundstücks Kat.-Nr. WI4136 für den Fussverkehr erfolgt primär via Witikonerstrasse (Trottoirs), wo die Buslinien verkehren, bzw. deren Haltestellen vorhanden sind. Die Katzenschwanzstrasse bedarf damit keinem weiteren Ausbau.

Die Erschliessung des Grundstücks Kat.-Nr. WI4136 über die Katzenschwanzstrasse erfolgt gemäss der gesetzlichen Vorgabe des Planungs- und Baugesetzes (PBG), wonach Verkehrserschliessungen im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen nach Möglichkeit rückwärtig zu erfolgen haben (vgl. dazu Einwendung E 6.1).

Die Katzenschwanzstrasse vermag in ihrem heutigen Ausbaugrad den zusätzlichen Verkehr durch den vollständigen Ausbau der angrenzenden Gebiete im Sinne der BZO aufzunehmen, ein weiterer Ausbau ist entsprechend nicht erforderlich. Auf die Prüfung zusätzlicher Erschliessungsvarianten kann verzichtet werden. Die Einwendung ist somit teilweise berücksichtigt.

### **E6.3 Unzureichende Prüfung Immissionsschutz und Schutz von Fussgänger\*innen und anderen Verkehrsteilnehmer\*innen**

**Antrag:** Sinngemäss wird beantragt, dass aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens eine Prüfung vorzunehmen ist, welche Massnahmen zum Schutz dieser Wohnlagen aufgrund der zusätzlichen Immissionen vorgesehen werden. Zu prüfen seien ferner Massnahmen, die zum Schutz der Fussgänger und anderer Verkehrsteilnehmer zu treffen sind.

**Entscheid:** **Antrag teilweise berücksichtigt**

**Stellungnahme:** Eigentümer\*innen von Grundstücken in der Bauzone haben ein Anrecht auf die Erschliessung ihrer Grundstücke. Für die Anordnung der Erschliessung sind die Vorgaben des PBG (§ 240 Abs. 3 PBG) zu berücksichtigen.

Die Neuüberbauung auf dem Grundstück Kat.-Nr. WI4136 erzeugt zwar im Vergleich zum heutigen Verkehrsaufkommen auf der Katzenschwanzstrasse einen gewissen Mehrverkehr (vgl. Ausführungen zu erwartetem Verkehrsaufkommen in Einwendung E 5.1). Unter Berücksichtigung des durch die Neuüberbauung verursachten Verkehrsaufkommens führt dies jedoch zu kaum wahrnehmbar stärkeren Lärmemissionen auf der Katzenschwanzstrasse (<1dB).

Um die heute bereits bestehenden Lärmemissionen der Katzenschwanzstrasse zu reduzieren ist zudem die Einführung einer Tempo-30-Zone vorgesehen. Die Temporeduktion wurde am 5. Oktober 2022 im städtischen Amtsblatt publiziert (Abschnitt zwischen Witikonerstrasse und Strasse Im Hau). Innerhalb der Rechtsmittelfrist sind keine Einsprachen eingegangen, womit die Temporeduktion Mitte November 2022 in Rechtskraft erwachsen ist. Die Umsetzung erfolgt in der ersten Hälfte des Jahres 2023.

Zum Schutz der Fussgänger\*innen besteht eine konfliktfreie Fusswegführung am Knoten Witikoner-/Katzenschwanzstrasse, insbesondere sind auch die



Schulwegübergänge konfliktfrei. Die von der Witikonerstrasse in die Katzenschwanzstrasse führenden Rechts- und Linksabbieger sind während der Grünphasen der Fussgänger\*innen auf Rot geschaltet. Mit der vorgesehenen Einführung von Tempo 30 auf der Katzenschwanzstrasse wird die Sicherheit bei Strassenquerungen für die Fussgänger\*innen erhöht.

Weitere Massnahmen sind nicht notwendig. Mit der Einführung der Tempo-30-Zone ist die Einwendung teilweise berücksichtigt.

#### **E6.4 Unabhängige Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Katzenschwanzstrasse**

**Antrag:** Die Leistungsfähigkeit der Katzenschwanzstrasse ist durch eine\*n unabhängige\*n Verkehrsplaner\*in zu überprüfen.

**Entscheid:** **Antrag nicht berücksichtigt**

**Stellungnahme:** Die Katzenschwanzstrasse ist im Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich als Sammelstrasse klassiert und mit Baulinien gesichert. Sie weist eine Fahrbahnbreite von rund 7 m mit beidseitigem Trottoir auf. Damit ist sie bei vollständigem Ausbau der durch die Katzenschwanzstrasse erschlossenen Bauzonen sowie der Erschliessung des Grundstücks Kat.-Nr. WI4136 ausreichend ausgebaut. Die Katzenschwanzstrasse selbst bedarf aufgrund des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens keinen weiteren Ausbau.

Die Katzenschwanzstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage in die Witikonerstrasse angebunden. Um Verkehrsüberlastungen in die Innenstadt zu vermeiden, wird der stadteinwärts führende motorisierte Individualverkehr (MIV) sowohl in der Katzenschwanzstrasse wie auch in der Witikonerstrasse durch verlängerte Rotphasen künstlich verlängert. An der Lichtsignalschaltung soll deshalb nichts verändert werden.

Des Weiteren ist die Lichtsignalanlage so geschaltet, dass der Verkehr auf der Witikonerstrasse, die als übergeordnete Verbindungsstrasse klassiert ist und zugleich eine wichtige Verbindung des öffentlichen Verkehrs darstellt, priorisiert behandelt wird. Mit längeren Grünphasen wird der Verkehr auf der Witikonerstrasse und in Richtung Katzenschwanzstrasse so gesteuert, dass ein Rückstau auf der Witikonerstrasse möglichst vermieden wird.

Da es sich bei der Katzenschwanzstrasse um eine Quartierstrasse (Sammelstrasse) handelt, müssen längere Wartezeiten, bzw. ein entsprechender Rückstau während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden in Kauf genommen werden.

Die Leistungsfähigkeit der Katzenschwanzstrasse und deren Anschluss in die Witikonerstrasse muss nicht weiter überprüft werden, womit die Einwendung nicht berücksichtigt wird.



### **E6.5 Gesamtlösung für die Erschliessung des Gebiets**

**Antrag:** Sinngemäss sei zu prüfen, ob sich bezüglich Erschliessung des Areals Harsplen eine sinnvollere Gesamtlösung realisieren liesse. Die Erschliessung erfolgt auf Privatgrund, womit für die Nachbarn keine Anschlussmöglichkeit besteht.

**Entscheid:** **Antrag nicht berücksichtigt**

**Stellungnahme:** Die Nachbarliegenschaften sind bereits ausreichend erschlossen und bedürfen keiner Anpassung.

Die bestehenden Nachbargebäude haben einen direkten Anschluss über die Witikon- bzw. Katzenschwanzstrasse. Deren Zufahrten haben Besitzstandsgarantie.

Das Zusammenfassen von Ausfahrten würde bedeuten, dass diese im rückwärtigen Bereich der Gebäude erfolgen müsste, was zu erheblichen Auswirkungen auf diese Grundstücke und auch finanzielle Aufwendungen seitens der Grundeigentümer\*innen führen würde. Die bestehenden Ausfahrten können aufgrund ihres Verkehrsaufkommens heute als untergeordnet betrachtet werden.

Die in der Einwendung geforderte Gesamtlösung entspricht der im PBG aufgezeigten alternativen Lösung einer Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten. Diese Variante wurde geprüft und wäre im vorliegenden Kontext aufgrund der Grundeigentumsverhältnisse nur sehr schwierig, bzw. höchstens für einige wenige Grundstücke umsetzbar. Aufgrund dessen wird diese Variante nicht weiterverfolgt, da sie keine realistisch umzusetzende Lösung darstellt.

Die bestehende Erschliessung der angrenzenden, bereits überbauten Grundstücke wird von der vorgesehenen Umzonierung und der geplanten Erschliessungsanlage für das Areal Harsplen nicht tangiert. Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.



## 2.2 Preisgünstiger Wohnraum

### E3.1, E4.1 Mindestanteil preisgünstigen Wohnraums als Bedingung für Umzonung

**Antrag:** Die geplante Umzonung im Gebiet «Harsplen» ist an die Bedingung zu knüpfen, dass die Grundeigentümerin mindestens 25 Prozent der Wohnungen als preisgünstigen Wohnraum im Sinne von § 49b PBG realisiert. Eine entsprechende Regelung ist in einem städtebaulichen Vertrag festzuhalten und über einen Eintrag im Grundbuch dauerhaft zu sichern.

**Entscheid:** **Antrag nicht berücksichtigt**

**Stellungnahme:** Ein Mindestanteil an preisgünstigem Wohnraum kann seitens der Gemeinde gemäss § 49b des Planungs- und Baugesetzes (PBG) nur eingefordert bzw. in der BZO geregelt werden, wenn Zonenänderungen, Sonderbauvorschriften oder Gestaltungspläne zu erhöhten Ausnutzungsmöglichkeiten führen. Die mit der BZO-Teilrevision Harsplen vorgesehene Umzonung von 130 m<sup>2</sup> zwischen der Erholungs- und der Wohnzone erfolgt flächengleich. Somit entstehen mit dieser vorgesehenen Umzonung keine erhöhten Ausnutzungsmöglichkeiten, welche eine Regelung zur Erstellung von preisgünstigem Wohnraum in der BZO oder mittels städtebaulichem Vertrag rechtlich erlauben würde. Insofern wird die Einwendung nicht berücksichtigt. Die Stadt Zürich als neue Eigentümerin beabsichtigt aber die Erstellung einer städtischen, gemeinnützigen Wohnsiedlung und somit die Erstellung von ausschliesslich preisgünstigem Wohnraum.



## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Beschrieb
PBG	Kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. September 1975, LS700.1, in der Fassung bis zum 28. Februar 2017
BZO	Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Zürich vom 23. Oktober 1991, AS 700.100
PPV	Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (PPV) vom 11. Dezember 1996, AS 741.500