



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr

Baudirektion  
Amt für Raumentwicklung

# Dichte und Verkehr

Beispiele zum Umgang mit Mobilität und Verkehr bei  
Gebietsentwicklungen in urbanen Räumen





<b>Inhaltsverzeichnis</b>	
<b>1 Dichte und Verkehr aufeinander abstimmen</b>	<b>5</b>
<b>2 Massnahmen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung</b>	<b>7</b>
<b>3 Blick zurück: Umgang mit Wachstum in den 70er-Jahren</b>	<b>8</b>
<b>4 Beispiele</b>	<b>10</b>
<b>Europaallee, Zürich</b>	<b>12</b>
<b>Sulzerareal Werk 1, Winterthur</b>	<b>14</b>
<b>Glattpark, Opfikon</b>	<b>16</b>
<b>Hürlimann-Areal, Zürich</b>	<b>18</b>
<b>Richti-Areal, Wallisellen</b>	<b>20</b>
<b>Giesserei, Winterthur</b>	<b>22</b>
<b>Limmatfeld, Dietikon</b>	<b>24</b>
<b>Sihlcity, Zürich</b>	<b>26</b>
<b>Sihlbogen, Zürich</b>	<b>28</b>
<b>Färberei, Thalwil</b>	<b>30</b>
<b>Toblerstrasse, Zürich</b>	<b>32</b>
<b>5 Das Mobilitätsverhalten beeinflussen</b>	<b>34</b>



Der Kanton Zürich blickt auf Jahre starken Wachstums zurück. Allein in den Jahren zwischen 2007 und 2013 wuchs der Kanton um rund 100 000 auf 1 422 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Und auch für das kommende Jahrzehnt lassen die Prognosen ein stetes Bevölkerungswachstum erwarten.

Wie soll der Kanton Zürich diesen Zuwachs bewältigen, ohne die intakten Naturlandschaften zu überbauen und die Verkehrsdichte im ganzen Kantonsgebiet noch mehr zu erhöhen? Das Rezept heisst Siedlungsentwicklung nach innen. An geeigneten Lagen sollen bestehende Siedlungsstrukturen nachverdichtet und Siedlungsreserven dicht überbaut werden. Das Raumordnungskonzept des Kantons Zürich, das kürzlich vom Kantonsrat im Rahmen des Richtplanes beschlossen wurde, gibt als Ziel vor, dass 80 Prozent des Zuwachses in den urbanen Gebieten erfolgen soll.

Doch diese Gebiete müssen attraktiv bleiben oder attraktiver werden, damit die Umsetzung des Ziels Akzeptanz findet. Oft handelt es sich um Wohngebiete, die bereits durch starke Verkehrsströme belastet sind. Pläne für Verdichtungen bzw. Umnutzungen von grossen Arealen lösen deshalb oft Bedenken aus. Kann das Verkehrssystem den zusätzlichen Verkehr noch aufnehmen? Stehen wir dann noch mehr im Stau?

Erste Grosssiedlungen wurden in den 70er-Jahren an den Stadträndern gebaut, als sich die Schweiz ebenfalls auf ein starkes Bevölkerungswachstum vorbereitete. Doch damals wurde der Problematik mit dem Verkehrswachstum noch anders entgegen geblickt, mit einem grosszügigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Diesem sind heute aus verschiedenen Gründen enge Grenzen gesetzt.

Die vorliegende Publikation möchte aufzeigen, dass es durchaus möglich ist zu verdichten, ohne dass dabei ein Verkehrskollaps erzeugt wird. In den letzten Jahren wurden Gebiete neu überbaut, bei denen Grundeigentümer und Gemeinden auf die bereits hohe Verkehrsbelastung reagiert haben. So konnten z.B. durch die Nähe dieser Entwicklungen zu leistungsfähigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs günstige Voraussetzungen geschaffen werden. Durch die Nähe von Wohnen und Arbeiten wurden kurze Wege begünstigt. Auch konnten mit umfassenden Beratungen im Rahmen des Mobilitätsmanagements Firmen wie Arbeitnehmende sensibilisiert werden. Doch steht immer der Einzelfall im Vordergrund. Die hier beschriebenen Beispiele illustrieren, wie bei konkreten Vorhaben mit Dichte und Verkehr umgegangen wurde.

**Markus Traber**  
Chef Amt für Verkehr

# 1 Dichte und Verkehr aufeinander abstimmen

Zusätzliche Dichte ermöglicht mehr Wohnraum in städtischen Gebieten. Damit kann der Wunsch vieler Menschen nach urbanem Leben erfüllt werden. Mit dem Fokus auf eine Entwicklung nach innen kann gleichzeitig auch das Ziel eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden gemäss kantonalem Richtplan erreicht werden.

Zusätzliche Dichte führt aber auch zu zusätzlichem Verkehr. Dies zumeist in Gebieten mit bereits grossem Verkehrsaufkommen. Es gehört zu den Herausforderungen der Siedlungsentwicklung nach innen, dafür zu sorgen, dass Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können, ohne dass mehr Verkehr die Attraktivität der öffentlichen Räume beeinträchtigt. Dies gilt in besonderem Masse in städtischen Gebieten. Was in der Architektur bereits allgemein anerkannt ist, gilt zunehmend auch für den Verkehr: Hohe Dichte muss qualitativ realisiert werden. Massnahmen gegen eine zu hohe Verkehrsbelastung erhalten grosse Bedeutung. Denn viele Vorbehalte gegenüber hoher Dichte haben ihre Wurzeln in der Angst vor Stau auf der Strasse und vor übervollen S-Bahnen, vor zusätzlichen Lärm- und Luftbelastungen.

Dichte wird zuerst einmal wahrgenommen als Bauvolumen, also als bauliche Dichte. Wenn zum Beispiel eine Wohnsiedlung aus den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts einer neuen Überbauung weichen muss, dann wird damit typischerweise auch eine höhere Ausnützung angestrebt. Gleichzeitig werden jedoch die Wohnungsgrundrisse grosszügiger. Die Nutzungsdichte nimmt deshalb nicht immer im selben Mass zu wie die bauliche Dichte. So kann das Bauvolumen beispielsweise verdoppelt werden, die Zahl der Wohnungen und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner steigt aber nur um die Hälfte.

In den letzten 20 Jahren wurden an verschiedenen Orten im Kanton Zürich Industrie- oder Bahnbrachen zu verdichteten Stadtquartieren umgenutzt. Fast immer spielten dabei Verkehrsfragen eine bedeutende Rolle. Oft stand am Anfang der Entwicklung der Vorbehalt, dass an dieser Stelle doch gar keine zusätzliche Nutzung möglich sei, da das Verkehrssystem ohnehin schon stark belastet ist. Genau an diesen Lagen muss der gordische Knoten im Spannungsfeld zwischen Dichte und Verkehr durchschlagen werden.

Ziel ist die Kombination von baulicher Verdichtung und geeigneten Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs. Kein Stadtentwicklungskonzept kann und will verhindern, dass die zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner bzw. Beschäftigten ebenfalls Mobilitätsbedürfnisse haben und Verkehr auslösen. Die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs lassen sich jedoch mit geeigneten Massnahmen minimieren, wie die in dieser Publikation beschriebenen Beispiele illustrieren.

Wenn die Verdichtung verträglich erfolgt, rücken ihre Vorteile in den Vordergrund. Dichte Quartiere mit gemischter Nutzung sind attraktiv. Der Alltag lässt sich viel eher mit kurzen Wegen innerhalb des Quartiers bewältigen. Und die attraktiv gestalteten öffentlichen Räume ermöglichen es, die neuen Bewohnerinnen und Bewohner nicht nur als Konkurrenten um einen Sitzplatz im Bus zu erleben, sondern ihnen persönlich zu begegnen.

Die ausgewählten Beispiele repräsentieren drei Standorttypen, die unterschiedliche Voraussetzungen für den Umgang mit Mobilität und Verkehr aufweisen. Alle drei Standorttypen befinden sich innerhalb der urbanen Gebiete.

### Standortabhängiger Umgang mit Mobilität

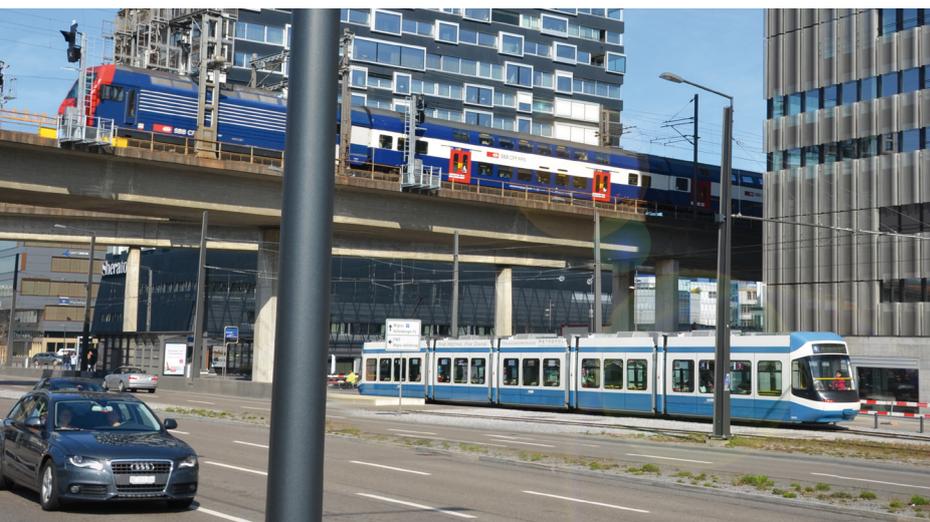
- Innerstädtische Standorte: Diese Standorte liegen innerhalb des Stadtgefüges. Die Erschliessung mit dem ÖV ist in der Regel sehr gut. Gleichzeitig ist die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes bereits stark beansprucht, so dass Befürchtungen vor zusätzlichem Autoverkehr bestehen. Vom Standort aus lassen sich viele Nutzungen auch zu Fuss oder mit dem Velo erreichen. Bewohnerinnen und Bewohner dieser Standorte bewältigen ihre Verkehrswege überdurchschnittlich häufig zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr.
- Standorte an einer Verkehrsachse: Diese Standorte liegen an Zufahrtsachsen der Städte, die bereits stark mit Individualverkehr und ÖV belastet sind. Je nach Nutzungsmix in den neuen Quartieren und der Qualität der Anbindung an ÖV oder Strasse unterscheiden sich das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Nutzerinnen und Nutzer.
- Andere Standorte im urbanen Gebiet: Es ist davon auszugehen, dass immer häufiger auch Standorte an weniger zentralen Lagen innerhalb der urbanen Gebiete eine Verdichtung erfahren. Es handelt sich in der heutigen Wahrnehmung um Standorte, die weniger gut mit dem ÖV erschlossen sind und einen höheren Anteil Autoverkehr aufweisen.

Je nach Standort, dem Nutzungsmix, der Erschliessungsqualität und der individuellen Prägung der Nutzerinnen und Nutzer kann ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten resultieren. Dieses kann sich über die Zeit auch verändern und ist bis zu einem gewissen Grad durch Anpassungen des Verkehrsangebots und Anstrengungen im Bereich des Mobilitätsmanagements beeinflussbar. Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist keine Konstante.

Eindrücklich zeigt sich dies bei der Autoverfügbarkeit städtischer Haushalte: Immer mehr Haushalte verzichten auf ein eigenes Auto, wenn sie in einem durchmischten Umfeld mit guter ÖV-Erschliessung, attraktiven öffentlichen Räumen und beschränkt verfügbarem Parkplatzangebot leben.

Die vorliegende Publikation dient dazu, aus den bisher gemachten Erfahrungen zu lernen und Anregungen für künftige Planungen zu geben. Sie richtet sich an Gemeinden, Planerinnen und Planer sowie an Vertreterinnen und Vertreter der Immobilienbranche.

Nachfolgend werden in einem ersten Teil Massnahmen und Instrumente der Mobilitäts- und Verkehrsplanung entlang der einzelnen Planungsphasen aufgezeigt. Nach einem kurzen Rückblick in die 70er-Jahre wird anhand von vertiefenden Fallbeispielen dargestellt, wie sich diese Massnahmen und Instrumente in innovative Verkehrskonzepte umsetzen lassen und damit ein Ausgleich der Interessen und gute Lösungen erreicht werden können.



# 2 Massnahmen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung

Das Verkehrsaufkommen neuer dichter Siedlungen hängt stark vom Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer ab. Dieses kann durch eine abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrsplanung beeinflusst werden. Ziel ist die Verträglichkeit des Verkehrs für das Umfeld und das Verkehrssystem.

Akteure der Entwicklung sind Politik, Grundeigentümer, Behörden, Entwickler sowie Planerinnen und Planer. Die Politik schafft die Rahmenbedingungen, innerhalb welcher Grundeigentümer und Behörden das Projekt entwickeln.

Die nachfolgende Tabelle zeigt für jede Planungsphase den Massnahmenfächer auf.

	Phasen der Arealentwicklung	Massnahmen Mobilität und Verkehr
Erste Ideen	Standort-/ Marktanalyse Nutzungskonzepte Testplanung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kapazitäten übergeordnetes Strassennetz beurteilen</li> <li>▪ Erschliessung ÖV beurteilen</li> <li>▪ Einbindung in Wegnetze Fuss- und Veloverkehr beurteilen</li> <li>▪ Erreichbarkeit Standort beurteilen</li> <li>▪ Verkehrskapazität mit Nutzungskonzept abstimmen</li> </ul>
Von den Ideen zur Vision	Städtebauliche Vision Masterplanung Leitbild Erschliessungskonzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anschlusspunkte ans Strassennetz bestimmen</li> <li>▪ Layout Strassennetz im Areal entwerfen</li> <li>▪ Verkehrsregime Strassennetz entwerfen</li> <li>▪ Parkplätze (privat und öffentlich zugänglich) anordnen</li> <li>▪ Erschliessung ÖV verbessern (z.B. zusätzliche Haltestelle, Linienverlängerung, Taktverdichtung)</li> <li>▪ Fuss- und Veloverkehrskonzept entwerfen</li> <li>▪ Anlieferungspunkte Güterverkehr und Zufahrtsrouten entwerfen</li> </ul>
Vertiefungen	Machbarkeitsanalyse Markt- und Konkurrenzanalyse Zielgruppen- und Produktdefinition	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geometrische Machbarkeit Erschliessung prüfen</li> <li>▪ Betriebsstudie ÖV</li> <li>▪ Verkehrstechnische Machbarkeit prüfen (Gutachten)</li> <li>▪ Umweltverträglichkeit Verkehrsaufkommen prüfen</li> </ul>
Planerische Rahmenbedingungen	Revision Nutzungsplanung bzw. Sondernutzungsplanung (z.B. Gestaltungsplan oder Sonderbauvorschriften)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Berechnung der Anzahl Parkplätze</li> <li>▪ MIV-Aufkommen regeln (z. B. Mobilitätsmanagement)</li> <li>▪ ÖV-Haltestellen anordnen</li> <li>▪ Attraktive Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sichern</li> <li>▪ Berechnung Anzahl Veloabstellplätze regeln</li> <li>▪ Umschlagspunkte Güter bestimmen</li> </ul>
Von der Vision zum konkreten Projekt	Architekturwettbewerb Vorprojekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rahmenbedingungen Mobilität und Verkehr formulieren</li> <li>▪ Qualitätsanforderungen an den öffentlichen Raum festlegen</li> <li>▪ Bedürfnisse der Nutzer berücksichtigen</li> </ul>
Vom Projekt zur Umsetzung	Bauprojekt Baueingabe Realisierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkplätze anordnen, differenziert nach Besuchern und Mietern</li> <li>▪ ÖV-Haltestellen attraktiv gestalten</li> <li>▪ Veloabstellplätze anordnen</li> <li>▪ Mobilitätskonzept festlegen</li> </ul>
Überbauung steht	Betrieb Vermarktung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung Mobilitätskonzept mittels Controlling sicherstellen</li> </ul>

# 3 Blick zurück: Umgang mit Wachstum in den 70er-Jahren

Bevor wir uns aktuellen Beispielen zuwenden, schauen wir zurück. Denn nicht zum ersten Mal bereitet sich die Schweiz auf ein starkes Bevölkerungswachstum vor. Letztmals war dies in den 70er-Jahren der Fall. Damals wie heute wurde neuer Wohnraum in und um die Städte bereitgestellt, allerdings mit ganz unterschiedlichen städtebaulichen Rezepten.

In den 70er-Jahren steht die Schweiz mitten in einem starken Entwicklungsschub. Die Kinder des Babybooms der Nachkriegszeit sind erwachsen geworden. Es braucht Wohnungen für die Familiengründung und den Existenzaufbau. Die 10-Millionen-Schweiz winkt am Prognosehorizont. Ein eidgenössisches Raumplanungsgesetz ist noch nicht in Kraft. Bauen ist relativ günstig. Die Charta von Athen zur funktionsgetrennten Stadt gilt noch. Der Begriff Urbanität ist eher negativ belastet. Überall auf der Welt entstehen Satellitenstädte. Man möchte der Dichte der Innenstadt entrinnen und träumt von der Stadt im Grünen. Nachfrageerfüllung ist oberstes Ziel, nachhaltige Entwicklung existiert als Begriff noch nicht.

## Prägende Leitideen

Die grüne Wiese am Stadtrand wird für die manifesten Siedlungsbedürfnisse erschlossen. Massgebliche Vorstellung ist die licht-, luft- und sonnendurchflutete Wohnung in grossen, ratio-

nell herstellbaren Scheiben- und Punkthochhäusern mit grosszügigem Umschwung. Das grundsätzliche Lebensmodell heisst Mutter und Kinder zuhause, Vater arbeitstätig auswärts. Dazu kommt ein Auto pro Wohnung bzw. Familie. Das Verkehrsproblem scheint mit dem Bau von Autobahnen gelöst zu sein. Die grossen Unterniveaugaragen mit einem Parkplatz für jede Wohnung funktionieren. Es existiert ein minimales Angebot an ÖV.

Die Wohnungen sind modern, relativ geräumig und die Belegungsdichten hoch. Der öffentliche Freiraum ist anfänglich kein zentrales Thema. Auf den Quartierstrassen kann noch gespielt werden. Allerdings entwickelt sich der Strassenraum zunehmend monofunktional und verkehrorientiert. Die Freiraumqualität hängt von der Anfangsinvestition ab. Manchmal gibt es Spielplätze, Brunnen oder Bassins.

Grosse Mehrfamilienhaus-Überbauungen am Stadtrand oder in der Agglomeration gelten wegen ihrer schieren Grösse als dicht. Ihre Ausnützung ist jedoch selten höher als 1,0. Bekannte Beispiele gibt es in Bern (Tscharnergut, Gäbelbach), Zürich (Affoltern, Schwamendingen, Wiktikon), Genf (Le Lignon, Meyrin), Aarau (Telli), im Agglomerationsgürtel in Fällanden (Benglen), Adlikon, Volketswil oder Spreitenbach.



### Entwicklung der Grosssiedlungen

Die neuen Quartiere sind das Ziel von Zuwandernden. Anfänglich setzt sich die Bewohnerstruktur recht einseitig zusammen. Die Fluktuation ist hoch. Die Siedlungen gelten als gestaltlos und unpersönlich. Mit dem Älterwerden der Bewohnerinnen und Bewohner nimmt die Belegungsdichte ab. Das Verkehrsaufkommen nimmt hingegen zu, der Motorisierungsgrad erhöht sich. Relativ zum Einkommen werden die Wohnungen günstiger. Die Zusammensetzung der Bewohnerinnen und Bewohner verändert sich, sie wird vorübergehend vielfältiger. Verschiedene gesellschaftliche Entwicklungen überlagern sich.

### Dichter und freundlicher

Die Bauten der 70er-Jahre müssen heute energetisch saniert werden. Gleichzeitig stehen sie im Visier des Denkmalschutzes (Le Lignon, Gäbelbach). Oft ist eine gewisse Durchmischung mit Arbeitsplätzen möglich. Manchmal wird mit einem kleinen Einkaufszentrum nachverdichtet. Das ÖV-Angebot wurde schon vor einiger Zeit stark verbessert.

Vielfach wird versucht, die Bauten den heutigen Wohnbedürfnissen anzupassen. Mit dem Ausbau von Terrassen zu Wintergärten oder durch das Vorverschieben von Fassaden mit neuen Balkonen wird die Wohnfläche pro Wohnung erhöht. Diese baulichen Anpassungen bringen zwar den heutigen Komfort und erfüllen die Nachfrage nach grösserem Wohnraum pro Bewohner, erhöhen aber häufig die Nutzungsdichte nicht.

### Beurteilung heute

Die Neubau-Areale der 70er-Jahre haben sich in der Zwischenzeit mit dem Stadtkörper verbunden. Meist haben sie die Herausforderungen der damaligen Zeit gut bestanden und sind heute trotz anfänglicher Skepsis geschätzte Wohnquartiere. So unproblematisch sie heute erscheinen, so wenig können sie Vorbild für die Stadtentwicklung des 21. Jahrhunderts sein. Die Grosskörnigkeit der Bebauung, die niedrige Dichte und die Monofunktionalität tragen wenig zur Stadt der Zukunft und zu einem häuslicheren Umgang mit dem Boden bei. Auch was die Verkehrslösungen angeht, können die Siedlungen heute keine Referenz sein. Die Herausforderung heutiger Gebietsentwicklungen besteht darin, sie in engem Bezug zum umgebenden Stadtgefüge zu planen und Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse in einem bereits stark ausgelasteten Verkehrsnetz zu finden. Im Vergleich zu den Siedlungen der 70er-Jahre sollen sie feinkörniger, aber deutlich dichter sein und gute Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Mobilität bieten. Die nachfolgenden aktuellen Beispiele zeigen, mit welchen Lösungsansätzen auf die heutigen Herausforderungen reagiert werden kann.

# 4 Beispiele



## Beispiele

**Europaallee  
Zürich**



**Sulzerareal Werk 1  
Winterthur**



**Glattpark  
Opfikon**



**Hürlimann-Areal  
Zürich**



**Richti-Areal  
Wallisellen**



**Giesserei  
Winterthur**



**Limmatfeld  
Dietikon**



**Sihlcity  
Zürich**



**Sihlbogen  
Zürich**



**Färberei  
Thalwil**



**Toblerstrasse  
Zürich**



### Legenden zu den Beispielen:

#### ÖV-Güteklassen

**Klasse A** (sehr gute ÖV-Erschliessung) **bis F**

gemäss:

<http://www.geolion.zh.ch/geodatensatz/show?nbid=1989>

#### Dichteklassen (Regionalplanung Zürich u. U.)

##### Dichte:

(Einwohner + Arbeitsplätze)/Hektare Bauzone

Sehr hohe Dichte: >300

Hohe Dichte: 150 bis 300

Mittlere Dichte: 100 bis 150

Geringe Dichte: 50 bis 100

Geringe Dichte: < 50

# Beispiel Europaallee Zürich

[www.europaallee.ch](http://www.europaallee.ch)

## 1980

Beginn erster Planungen  
HB-Südwest

## 1996

Einstieg der UBS als Investor;  
Umbenennung zu Eurogate,  
Wohnüberbauung Lagerstrasse

## 2001

Aufgabe des  
Projektes Eurogate

## 2003

Beginn der Planungen für  
Stadtraum HB, städtebauliches  
Konzept durch KCAP

## 2006

Beschluss Gestaltungsplan durch  
Gemeinderat sowie Zustimmung  
des Stimmvolks

## 2009

Beginn der Bauarbeiten  
Baufelder A und C

## 2012

Bezug Baufeld A  
(u.a. Pädagogische Hochschule)

## bis 2020

Fertigstellung und  
Bezug aller Baufelder

**Im Zentrum der Stadt Zürich entsteht mit der Europaallee ein multifunktionales und urbanes Quartier, das als Bindeglied zwischen Innenstadt, Hauptbahnhof und den angrenzenden Wohnquartieren wirkt. Ein Mix aus Dienstleistungs-, Wohn-, Kultur- und Bildungsnutzungen sowie kommerziellen Angeboten sorgen für ein belebtes Umfeld. Hochwertige öffentliche Räume unterstützen dieses Ziel.**

## Was lange währt...

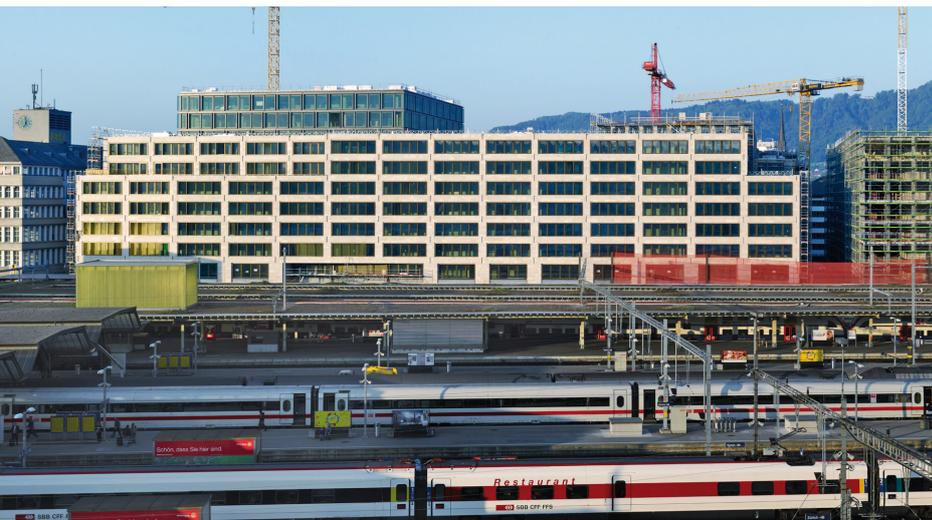
Das Projekt ist das Ergebnis eines wechselvollen Planungsprozesses. Die Planungen der 80er- und 90er-Jahre sahen unter dem Namen HB-Südwest bzw. später Eurogate eine umfangreiche Überbauung der Gleisanlagen und die Wohnüberbauung Lagerstrasse vor. Eurogate wurde von Teilen der Bevölkerung als «überrissen» beurteilt. Es waren unter anderem Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die zum Abbruch der Planungen führten. 2003 wurde der Weg für einen Neustart frei: Die Planung des neuen Quartiers Stadtraum HB, heute Europaallee, sah von einer Überbauung der Gleise ab.

Das Areal Europaallee befindet sich in der Zentrumszone, was zusammen mit den Bestimmungen des Gestaltungsplans eine Mischnutzung mit sehr hoher Dichte ermöglichte. Gegenüber dem Umfeld setzt es sich durch eine städtebauliche Akzentuierung mit grossvolumigen Gebäuden und Gebäudehöhen bis

zu 40 m ab. Die Qualität des Areals wird auch über die Gestaltung des öffentlichen Raums definiert. Die Entwicklung richtet sich insbesondere an wertschöpfungsstarke Dienstleistungsunternehmen, Kommerz und hochwertige Wohnungen. Darüber hinaus wurde ein Neubau für die Pädagogische Hochschule (PH) realisiert. Die Realisierung läuft sehr rasch ab.

## Neuer Stadtteil am grössten Bahnhof der Schweiz

Das Areal Europaallee liegt im Herzen Zürichs. Die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof Zürich sorgt für die bestmögliche Erschliessung mit dem ÖV: Nicht nur der internationale und nationale Fernverkehr laufen dort zusammen, sondern auch 16 S-Bahnlinien sowie ein wesentlicher Teil des städtischen Tramnetzes. Darüber hinaus ist der Bahnhof Ausgangspunkt der Fussgängerzone zur Innenstadt. Die sehr hohe Erschliessungsqualität macht das Areal auch zum Bindeglied zwischen Bahnhof und Langstrassenquartier.



Grundfläche: **78 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **300 000 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **1000**  
Beschäftigte: **6000**  
Studierende: **2500**

Publikumsorientierte  
Fläche: **21 500 m<sup>2</sup>**

Parkplätze: **650**  
Autofahrten pro Tag: **2100, 350 pro ha**

ÖV-Gütekategorie: **A**  
Dichtekategorie: **sehr hohe Dichte (900)**

Grundeigentümer: **SBK, UBS**

Die Ausgangslage bezüglich Verkehr und Umwelt hat sich dadurch verbessert, dass das Briefverteilzentrum aus der Sihlpost auszog und damit zahlreiche Lastwagenfahrten entfielen. Auch wurden betrieblich notwendige Parkplätze der SBB und der Post aus dem Areal verlagert.

Damit die grossen zusätzlichen Personenströme von Einwohnerinnen und Einwohnern und Beschäftigten das Verkehrsnetz nicht übermässig belasten, konzentriert sich das Verkehrskonzept stark auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Parkplätze stehen nur sehr wenige zur Verfügung. Kernstück ist die Achse der Europaallee als neue Fussgängerzone. Über die ausgebaut Passage Sihlquai

ist die Europaallee an die Hallengleise und die beiden Tiefbahnhöfe des Hauptbahnhofs angebunden. Die neue Velostation am Europaplatz und die Passerelle über die Gleise werden zu zusätzlicher Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr führen. Zur besseren Feinerschliessung in Richtung Langstrasse soll künftig die Buslinie 31 neu in der Lagerstrasse verkehren.

Bis anhin zeigt sich, dass die Fussgängerströme stärker als erwartet sind. Wenn nach Eröffnung des Tiefbahnhofs Löwenstrasse auch die gleitseitigen Gebäude realisiert sind, könnte sich die Querung der Fuss- und Veloverkehrsachse Europaallee durch Autos und Anlieferungsfahrzeuge als problematisch erweisen.

## Das Filetstück schmeckt auch mit wenigen Parkplätzen

«Wohnungskäufern zu sagen, dass Sie zu ihrer Wohnung keinen eigenen Parkplatz haben können, ist nicht einfach», sagt Andreas Steiger, Projektleiter für die Europaallee bei SBB Immobilien. Dies seien jedoch Ausnahmefälle. Der Umgang mit der tiefen Parkplatzzahl ist jedoch eine Herausforderung: Auf 6000 Beschäftigte und 1000 Bewohnerinnen und Bewohner kommen maximal 650 Parkplätze. Denn der Autoverkehr, der vom Areal ausgeht, sollte im Stadtzentrum nicht zu Problemen führen. Selbstverständlich waren während der Planung längere Diskussionen zwischen SBB, Die Post und der Stadt nötig, bis das richtige Mass gefunden war. Daran erinnert sich auch Andy Fellmann, Leiter Mobilität und Verkehr beim städtischen Tiefbauamt: «An diesem einmalig gut erschlossenen Standort kann eine starke Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr vorausgesetzt werden. Urbanität und die Funktionsfähigkeit der Überbauung hängen nicht a priori von der Autoerschliessung ab.»

Dennoch: Mieterinnen und Mieter von Büroflächen müssen leer schlucken, wenn sie realisieren, wie wenige Parkplätze sie zur Verfügung haben. Abhilfe dafür bietet ein durchdachtes Mobilitätsmanagement: Die Stadt und die SBB haben ein Paket von Massnahmen entwickelt, welches Anreize für Verhaltensänderungen der Menschen schafft. Beispiele dafür sind Mobility-Parkplätze, ein Begrüssungsset mit Informationen zum Verkehrssystem und Hauslieferdienste von Geschäften.

Unter dem Strich erweist sich der Standort als so attraktiv, dass der Mangel an Parkplätzen von den meisten Interessentinnen und Interessenten in Kauf genommen wird. «Wir haben kaum Absagen wegen der Parkplätze», sagt Andreas Steiger. Das Gesamtpaket aus zentraler Lage, ÖV-Erschliessung und den unterschiedlichsten Nutzungen, die in Fussdistanz erreichbar sind, scheint zu überzeugen. Und so wird die Europaallee auch im Vollausbau die Strassen im Stadtzentrum nicht stärker belasten.



**«Die sehr tiefe Anzahl Parkplätze ist bei der Vermietung zwar oft ein Thema, aber am Schluss überzeugt die Standortqualität.»**

Andreas Steiger, Leiter Development Europaallee, SBB Immobilien

# Beispiel Sulzerareal Werk 1, Winterthur

[www.sulzerareal.ch](http://www.sulzerareal.ch)

## 1988

Sulzer gibt Produktionsstandort Stadtmitte auf

## 90er-Jahre

Zwischennutzungen nisten sich ein

## 2001 bis 2009

Private Gestaltungspläne für die an das Werk 1 angrenzenden Bereiche 1 bis 3

## 2009

Stiftung Abendrot übernimmt benachbartes Lagerplatzareal

## 2010

Leitbild für Werk 1 von Gigon Guyer als Ergebnis des Testplanungsverfahrens

## 2011

Einstimmige Verabschiedung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts durch den Grossen Gemeinderat

## 2013

Vorlage BZO-Teilrevision und Öffentlicher Gestaltungsplan «Werk 1»

**Das Werk 1 ist ein Teil des 22 Hektaren grossen Sulzerareals Stadtmitte. Seine Identität ist stark geprägt von der industriellen Vergangenheit. Nun soll auf dem Areal des Werk 1 ein lebendiger und attraktiver Stadtteil entstehen, der sich an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientiert. Das gilt für die soziale Durchmischung, für die Energieversorgung und für die Bewältigung des Verkehrs, wo als wichtiges Instrument ein Fahrtenmodell zur Anwendung gelangt.**

Das ehemals industriell genutzte Sulzer-Areal Stadtmitte, wo die Geschichte der Giesserei der Gebrüder Sulzer 1834 begonnen hat, wird schrittweise in ein durchmischtes Stadtquartier transformiert. Nach dem Ende der industriellen Produktion 1988 entstanden zuerst Pläne für die Bereiche 1 bis 3 zwischen Gleisen und Zürcherstrasse, dann für das Lagerplatzareal und das Werk 1. Die zentrale Lage des Standorts so nahe beim Hauptbahnhof Winterthur macht ihn attraktiv für unterschiedliche Nutzungen.

## Vielfalt in grossen Baukörpern

Das Leitbild zeigt die mögliche Entwicklung für das Areal Werk 1 auf. Grossvolumige Baukörper ergänzen die bestehenden Hallenbauten. Acht unterschiedlich grosse Baufelder mit je eigenen Nutzungsvorstellungen geben dem Areal die räumliche Struktur. Bereits neu genutzt sind die Baufelder 7 und 8 (Technopark und Geschäftshaus Drehscheibe). In den Baufeldern 1 und 4b sind drei Hochhäuser möglich.

Die angepasste Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur und ein öffentlicher Gestaltungsplan setzen den rechtlichen Rahmen für die bauliche Entwicklung. Der zulässige Wohnanteil bewegt sich zwischen 20 und 55 Prozent. Falls Hochhäuser realisiert werden, ist ein höherer Wohnanteil möglich. Für weitere Baufelder steht eine Nutzung durch die zhaw in Aussicht. Die bauliche Dichte kann gegenüber dem aktuellen Bestand etwa verdreifacht werden.

## Fahrtenbegrenzung zu Spitzenverkehrszeiten

Das Areal befindet sich nahe am Hauptbahnhof von Winterthur und ist mit ÖV, zu Fuss und mit dem Velo hervorragend erreichbar. Die Zürcherstrasse, das Rückgrat der Strassenerschliessung, ist hingegen bereits stark mit Verkehr belastet. Diese Erkenntnis stellte die Planung für das Areal Werk 1 vor eine grosse Herausforderung.



Grundfläche: **61 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **148 000 m<sup>2</sup>** (inkl. Hochhäuser)

Einwohner: **500 bis 1000**  
Beschäftigte: **5000**

Parkplätze: **786** (inkl. Bestand)

Autofahrten pro Tag: **2400, 400** pro ha

ÖV-Güteklasse: **A**  
Dichteklasse: **sehr hohe Dichte (900)**

Grundeigentümerin: **Implenia**

Wie im Rest des Sulzerareals gilt für das Werk 1 das «Altstadt-Prinzip»: Das Gebiet steht vornehmlich dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung. Der Motorfahrzeugverkehr wird auf Garagenzufahrten und Anlieferung beschränkt. Oberirdische Parkplätze werden nicht angeboten.

Mit höchstens 630 Parkplätzen für die Baufelder 1 bis 6 ist das Parkplatzangebot vergleichsweise niedrig. Dennoch ist es notwendig, zusätzlich das Verkehrsaufkommen zu begrenzen: Von 16 bis 19 Uhr an Werktagen und von 11 bis 15

Uhr an Samstagen dürfen höchstens 200 Zu- und Wegfahrten pro Stunde erfolgen. Wenn die Zürcherstrasse am stärksten durch den Autoverkehr belastet ist, soll der zusätzliche Verkehr des Areals Werk 1 den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigen. Damit wird auch sichergestellt, dass die Zu- und Wegfahrten von der Zürcherstrasse aufgenommen werden können und die Erreichbarkeit des Areals gewährleistet ist. Ein Mobilitätsmanagement muss aufzeigen, wie die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer unter diesen Voraussetzungen befriedigt werden können.

## Den letzten beissen die Hunde

«Heute würden den Bereichen 1 bis 3 des Sulzerareals Stadtmitte wohl nicht mehr so viele Parkplätze zugestanden», sagt Nicolas Perrez vom Winterthurer Amt für Städtebau. Als die ersten Gestaltungspläne für diesen Teil des Areals 2001 unterzeichnet wurden, stand man noch am Anfang der Entwicklung des Sulzerareals. Die Stadt und Sulzer vereinbarten einen Rahmen von insgesamt 1300 Parkplätzen für die Bereiche 1 bis 3. Für andere Teile des Gesamtareals gab es noch keine konkreten Nutzungsvorstellungen und damit auch keine Gesamtschau. Bei der Planung des Areals Werk 1 zehn Jahre später zeigte sich, dass es eng wird mit der Verkehrskapazität der Zürcherstrasse.

Dabei hatten die Verantwortlichen Glück mit dem benachbarten Lagerplatzareal. Die Stiftung Abendrot, die dieses Areal 2009 übernommen hat, möchte Nischen für Kleingewerbe, Freizeit, Kunst und Kultur erhalten und plant höchstens 350 Parkplätze.

Dennoch war für die Stadt klar, dass der Gestaltungsplan für das Areal Werk 1 auch eine Regelung des Fahrtenaufkommens umfassen muss-

te. Die Beschränkung der Parkplatzzahl allein würde nicht reichen, um den Verkehrsfluss auf der Zürcherstrasse zu garantieren. Die Fahrtenregelung bezieht sich auf die Tageszeiten, zu denen die Verkehrsbelastung besonders hoch ist: im abendlichen Spitzenstundenverkehr und Samstagmittag. Wird die Zahl von 200 Zu- oder Wegfahrten pro Stunde überschritten, wird von der Grundeigentümerschaft eine Abgabe pro überzählige Fahrt erhoben und in letzter Konsequenz droht der Abbau von Parkplätzen.

Bei den Vorhaben im benachbarten Bereich der Hallen 52/53 wird aufgrund einer Vereinbarung zwischen Stadt und Implenia auf ca. 300 Parkplätze verzichtet. Damit reduziert sich die Parkplatzzahl für die Bereiche 1 bis 3 auf ca. 1000. Diese Reduktion ist zwingende Voraussetzung dafür, dass die Regelungen für das Areal Werk 1 ausreichen. So kann zum Schluss dort eine Korrektur angebracht werden, wo zu Beginn der Planung aus heutiger Sicht eher grosszügig mit der freien Verkehrskapazität umgegangen worden war.



**«Der Erfolg des Sulzerareals Stadtmitte soll nicht dazu führen, dass die Zürcherstrasse ihre Aufgabe als Rückgrat der Erschliessung nicht mehr erfüllen kann.»**

Nicolas Perrez, Amt für Städtebau Stadt Winterthur

# Beispiel Glattpark, Opfikon

[www.glattpark.ch](http://www.glattpark.ch)

## 1938 und später

Landerwerb durch Stadt Zürich, Erstellung Kläranlage, Zivilschutzzentrum, Asylantenheim etc.

## 1952 / 1961

Einleitung Quartierplanverfahren / Genehmigung Zonenplan mit grosszügigem Industriebereich

## 1986 bis 1988

Sistierung Quartierplan / Auftrag für Neuplanung / Volksinitiative zur Schaffung einer Reservezone im Oberhauserriet

## 1991

Volksabstimmung: Ablehnung Volksinitiative und Annahme des Gegenvorschlags Gesamtplanung Oberhauserriet

## 1992 bis 2000

Ausarbeitung Quartierplan auf Basis der neuen Sonderbauvorschriften

## 2002 bis 2009

Erste Revision BZO und Sonderbauvorschriften / Erste Bauetappe Glattpark

## 2011

Zweite Revision von BZO und Sonderbauvorschriften / Teilrevision Quartierplan

## 2011 bis ?

Zweite Bauetappe Glattpark

**Bereits über 70 Jahre ist es her, dass der Planungsstart für die Bebauung des damaligen Oberhauserriets in Opfikon erfolgte. Erst die Volksabstimmung im Jahr 1991 ebnete jedoch den Weg für eine massvolle, finanziell verkraftbare, umwelt- und sozialverträgliche Entwicklung – und damit dem heutigen Stadtteil Glattpark. Seit 2002 wird gebaut und Raum geschaffen für mindestens 6000 Bewohnerinnen und Bewohner und bis zu 10 000 Beschäftigte. Verkehrliche Überlegungen waren bei der Planung zentral.**

Das früher «Oberhauserriet» genannte Gebiet zwischen der Stadt Zürich und dem Zentrum Opfikons war eine der grössten Siedlungsreserven im Norden Zürichs. Der starke Entwicklungsdruck während der Hochkonjunkturphase der 80er-Jahre trieb die Preise in die Höhe. Es wurde von der «teuersten Wiese Europas» gesprochen. Die Behörden befürchteten ungünstige Auswirkungen des enormen Wachstums auf Verkehr und Umwelt. Insbesondere an der Thurgauerstrasse rechneten sie mit einem Verkehrskollaps.

## Planung im Wandel der Zeit

Vor diesem Hintergrund wurde 1988 eine Volksinitiative zur Schaffung einer Reservezone im Oberhauserriet lanciert. Kurz zuvor hatte die Stadt Opfikon die Neuplanung für das Gebiet an die Hand genommen. Diese sollte dessen Ent-

wicklung unter anderem auf die Kapazitäten des Verkehrssystems abstimmen. Die Neuplanung mündete in den Gegenvorschlag «revidierte Richt- und Nutzungsplanung im Oberhauserriet», der 1991 von den Stimmberechtigten angenommen wurde.

Die Neuplanung beinhaltete die Änderung der Bau- und Zonenordnung (BZO) und den Erlass von Sonderbauvorschriften. Sie ermöglichte den Grundeigentümern eine auf zwei Drittel der Fläche beschränkte, aber verdichtete Überbauung. Ein Drittel der Fläche blieb einem öffentlich zugänglichen Park vorbehalten. Ziel war ein belebtes, durchmischtes Quartier mit Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, das in drei Etappen entstehen sollte. Zur Erlangung der Baureife wurde ein Quartierplan erarbeitet. Wegen verschiedener Rekurse konnte der Quartierplan erst im Jahr 2000 in Kraft gesetzt werden.



Grundfläche: **674 000 m<sup>2</sup>**

Park mit See: **205 000 m<sup>2</sup>**

Nutzfläche: **514 000 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **6000 bis 7000**

Beschäftigte: **7000 bis 10 000**

Parkplätze: **4800 bis 5200**

Autofahrten pro Tag: **12 000 bis 13 000**  
**185 pro ha**

ÖV-Güteklasse: **A, B**

Dichteklasse: **hohe Dichte (200 bis 250)**

Grundeigentümer: **25, Stadt Zürich als grösste Grundeigentümerin**

### Konzeptwechsel auch beim Verkehr

Das Strassennetz im Umfeld des Oberhauserriets war bereits in den 80er-Jahren mit viel Verkehr belastet. Die Neuplanung legte die Grundlagen für ein reduziertes Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr. Für die Dienstleistungsnutzungen blieb man mit 1300 bis 1500 Parkplätzen um zwei Drittel unter den Werten der gültigen kommunalen Regelung. Diese Parkplätze sollten in zwei zentralen Parkhäusern am nördlichen und südlichen Rand des Gebiets untergebracht werden. Eine Monorail-Bahn hätte sie miteinander verbunden.

Während sich der Baubeginn verzögerte, veränderten sich die Rahmenbedingungen: Der Markt verlangte Ende der 90er-Jahre keine Dienstleistungsflächen mehr, sondern Wohnraum. Deshalb verlangten die Grundeigentümer einen Verzicht auf das Konzept der Sammelparkhäuser.

Die Aufgabe der zentralen Parkhäuser und die daraus resultierende Verteilung der Parkplätze auf die einzelnen Baufelder machten Anpassungen am Verkehrsregime notwendig.

Mit der Veränderung des Nutzungsmixes hin zu mehr Wohnraum wären deutlich mehr Parkplätze entstanden, da pro Wohnung 1 Parkplatz zulässig war. Um das Verkehrssystem nicht zu gefährden, wurde mit einer Revision der BZO und der Sonderbauvorschriften 2011 die Zahl der zulässigen Parkplätze für die Wohnnutzung in Teilbereichen um 50 Prozent reduziert.

Die Rahmenbedingungen für das Gebiet haben sich auch durch den Bau der Glattalbahnen (Tramlinien 10, 11 und 12) fundamental verbessert. Die Buslinie 781 sichert die Feinerschliessung im Innern des Gebiets. Noch nicht ausgereift sind hingegen die Anschlüsse an das übergeordnete Weg- und Veloroutennetz.

## Marschhalt zwischen Bauetappen zur kritischen Reflexion

«Kreative Zwischenstopps zwischen den Etappen von grösseren Entwicklungsprojekten bieten die Möglichkeit, kritisch auf die gesteckten Projektziele und die Rahmenbedingungen zu schauen und zu beurteilen, ob das gewählte Vorgehen weiterhin sinnvoll und zielführend ist», erläutert Stephan Schubert von Planpartner. Im Glattpark kam es zu diesem «kritisch-kreativen Zwischenstopp», nachdem die erste Bauetappe schnell überbaut war und den Beteiligten kaum Zeit zur Reflexion gelassen hatte.

Mit der Neuplanung Ende der 80er-Jahre war das Gebiet überhaupt erst für die Wohnnutzung geöffnet worden. In den 90er-Jahren brach der Markt für Dienstleistungsflächen so stark ein, dass in der ersten Etappe deutlich mehr Wohnraum erstellt wurde als geplant.

Mit der kritischen Reflexion zwischen der ersten und zweiten Etappe wurde die bestehende Parkierungssituation neu beurteilt. Die Realisierung der Parkhäuser war aufgrund der fehlenden Be-

reitschaft der Grundeigentümer, dem Nutzungswandel sowie bestehender Finanzierungsschwierigkeiten sistiert worden. Gleichzeitig hatte sich die Nachfrage der Zuzügerinnen und Zuzüger nach Parkplätzen verringert. Nicht nur in der Stadt Zürich, auch im Gebiet Glattpark benötigt nicht mehr jede Wohnung einen Parkplatz. Die Ziele für Parkierung und Nutzungsmix sowie der Umgang mit der Wohnnutzung mussten neu definiert werden. Der Prozess mündete 2011 in der Anpassung von BZO und Sonderbauvorschriften, mit denen der Parkplatzbedarf für Wohnungen stark reduziert wurde.

Gerade angesichts des langen Planungsprozesses in Glattpark bewährte sich das Einlegen eines Marschhaltes. Korrigierende Eingriffe in das Planungswerk ohne Marschhalt wären kaum möglich gewesen. Die Änderungen wurden jedoch mit Blick auf die Planungssicherheit der Grundeigentümer sorgfältig abgewogen.



**«Mitte der 80er-Jahre befürchtete die Stadt Opfikon den Verkehrskollaps.»**

Walter Gottschall, dipl. Arch.  
ETH/SIA, lic.phil.I

# Beispiel Hürlimann-Areal, Zürich

[www.huerlimann-areal.ch](http://www.huerlimann-areal.ch)

**1996**

Einstellung des Brauereibetriebs

**1997 bis 1998**

Entwicklungsleitbild (Althammer + Hochuli, Volk, Architekten)

**2000**

Inkrafttreten Gestaltungsplan

**2001**

Baubeginn auf den ersten Baufeldern

**2003**

Pläne der Migros für ein Erlebnisthermalbad «Aqui Park»

**2006**

Migros verwirft Pläne für «Aqui Park»

**2008**

Eröffnung des Thermalbad & Spa Zürich

**2010**

Bezug der letzten realisierten Gebäude

**Die 1836 gegründete Brauerei der Familie Hürlimann etablierte sich ab 1880 als grösste Brauerei der Schweiz. Durch die Marktliberalisierung bedrängt, musste sie 1996 den Betrieb einstellen. Übrig blieb eine grosse, innerstädtische Industriebrache. Mit einem Gestaltungsplan konnte 2003 die Umnutzung und Erneuerung des Hürlimann Areals zügig vorangetrieben werden. Heute präsentiert sich das Areal mit attraktiver Mischnutzung in alten und neuen Gebäuden.**

In einem kooperativen Planungsverfahren erarbeiteten die Hürlimann Immobilien AG als damalige Grundeigentümerin und das Amt für Städtebau der Stadt Zürich ein Entwicklungsleitbild für die Industriebrache der ehemaligen Brauerei. Auf der Basis von städtebaulichen Entwürfen sollte das Hürlimann Areal in die Stadt integriert werden. Der Gestaltungsplan liess einen Wohnanteil von 25 Prozent sowie mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zu. Nach nur vier Jahren Planungszeit konnten bereits die ersten Bauten in Angriff genommen werden. Bei der Transformation der Industriebrache zum Areal nahm der Erhalt zentraler historischer Gebäude eine wichtige Rolle ein. Die Backsteinbauten der Brauereieinrichtungen sind charakterstiftend für das gesamte Areal.

## Von der Bierbrauerei zum Stadtquartier

Über eine Dauer von zehn Jahren wurden bestehende Gebäude umgebaut und Neubauten erstellt. Wo früher Bier gebraut wurde, wird nun gewohnt, gearbeitet, eingekauft und gebadet. Im Nordwesten stehen stattliche Wohnhäuser inkl. Altersresidenz, im Südwesten das erhöht gelegene Thermalbad & Spa Zürich mit Hotel und dazwischen Gewerbenutzungen sowie grosse Bürobauten. Unter anderem befinden sich hier 1100 Arbeitsplätze von Google.

## Spagat zwischen Zentrums- und Randlage

Das Hürlimann Areal liegt nur wenige hundert Meter von zwei S-Bahnstationen (Bahnhof Enge, Bahnhof Giesshübel) und einer Tramhaltestelle (Waffenplatzstrasse) entfernt. Trotzdem ist es durch eine Art innerstädtischer Randlage geprägt, da die SZU-Gleise entlang der Sihl das



Grundfläche: **64 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **87 000 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **300**  
Beschäftigte: **2600**

Publikumsorientierte Fläche: **Verkauf, Thermalbad**

Parkplätze: **429**  
Autofahrten pro Tag: **1852 bis 2970**  
**290 bis 465 pro ha**

ÖV-Güteklasse: **A, B**  
Dichteklasse: **sehr hohe Dichte (450)**

Grundeigentümer: **PSP Swiss Property, Stockwerkeigentümer**

Areal auf der ganzen Längsseite begrenzen. Die SZU-Haltestelle wird von einer Buslinie von untergeordneter Bedeutung bedient.

Mit der Umnutzung des Hürlimann-Areals hat die Stadt zwei neue Fussgänger- und Velobrücken über die Sihl und die SZU-Gleise gebaut. Die 2005 eröffneten Brücken (Hertersteg, Herterbrücke) dienen der Erschliessung des Areals und schaffen eine öffentliche Fussgänger- und Veloverbindung. Ein neuer Liftturm verbindet die Berganlage mit dem tiefer gelegenen Sihluferweg und der S-Bahnstation Giesshübel.

Um die ÖV-Erschliessung zu verbessern, schlug die Stadt eine neue SZU-Haltestelle beim Hürlimann Areal vor. Der Kanton sprach sich jedoch dagegen aus, einerseits aus wirtschaftlichen Überlegungen, andererseits mit der Begrün-

dung, dass die Groberschliessung des Areals mit drei Bahnhöfen im Umkreis von 750m bereits gewährleistet sei.

Für den motorisierten Individualverkehr ist das Areal nur über einen Zugang von der Brandchenkestrasse her erreichbar. Die Parkplätze sind auf Basis des Umweltverträglichkeitsberichts und des angenommenen Nutzungsmixes auf 429 begrenzt. Die Regelungen des Gestaltungsplanes wurden gegenüber der Parkplatzverordnung der Stadt verschärft, indem im Gestaltungsplan das Reduktionsgebiet C gemäss Parkplatzverordnung zugrunde gelegt wurde, obschon das Gebiet eigentlich im Reduktionsgebiet D liegt. Grund dafür war für die Stadt die beschränkte Verkehrskapazität des umliegenden Strassennetzes. Die heute realisierten Nutzungen nehmen mit ihrem Verkehrsaufkommen auf diese Situation Rücksicht.

## Verkehrsintensive Nutzung droht den Rahmen zu sprengen

Eine weit über die Region hinausreichende Attraktion plante die Migros Zürich mit dem «Aqui Park» auf dem Hürlimann Areal. Das Mineral- und Thermalwasser wäre nicht nur in einer traditionellen Bad- und Saunalandschaft mit Freibad auf dem Dach, sondern auch in einem Innenbad für ein junges Publikum genutzt worden. Die Migros rechnete mit 500 000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr.

So wünschenswert für verkehrsintensive Einrichtungen ein zentraler, gut erschlossener Standort ist, stellte das Projekt doch alle Planungsbeteiligten vor eine grosse Herausforderung: Zu diesem Zeitpunkt waren die ersten Baufelder bereits überbaut und weitere standen in Realisierung. Ein Grossteil der zulässigen Parkplätze war damit bereits zugeteilt. Die Grundeigentümer konnten dem «Aqui Park» nicht so viele Parkplätze zur Verfügung stellen, wie gemäss Berechnungen erforderlich gewesen wären. Eine Anpassung der Bestimmungen des Gestaltungsplans wollten sie vermeiden, da dies grosse Verfahrensrisiken mit sich gebracht hätte.

«Die Stadt schlug die Einrichtung eines Fahrtenmodells vor, womit die zur Verfügung stehenden Parkplätze flexibler nutzbar geworden wären», sagt Christoph Suter, Projektleiter beim Tiefbauamt der Stadt Zürich. Aufgrund der komplexen Eigentümerstruktur erwies es sich jedoch als schwierig, das Fahrtenmodell im Nachhinein zu etablieren.

Die verkehrliche Erschliessung und das Parkplatzangebot blieben für einen Publikumsmagneten vom Kaliber des «Aqui Park» unzureichend. Die Migros liess das Projekt fallen. Die heutige Eigentümerin PSP Swiss Property veranstaltete daraufhin einen Ideenwettbewerb und entschied sich für die Nutzungskombination Thermalbad/Hotel. Das Bad liess sich im Rahmen des rechtsgültigen Gestaltungsplans realisieren. Es positioniert sich als modernes Thermalbad für den Grossraum Zürich ohne Fun- und Kidsangebote. Dennoch ist die Besucherzahl mit jährlich rund 150 000 beachtlich.



**«Die Parkierungsvorschriften im Gestaltungsplan hatten grossen Einfluss auf die heutige Nutzung.»**

Thomas W. Kraft, Direktor,  
Asset Manager PSP Swiss  
Property

# Beispiel Richti-Areal, Wallisellen

www.richti.ch

## bis 1989

Beton- und Zementwarenfabrik Favre

## 1990 bis 1993

Architekturwettbewerb und Projekt für Bankenzentrum

## 2001

Übernahme von 1/3 des Grundstücks durch Allreal, Überarbeitung Projekt

## 2004

Baubewilligung erlischt ungenutzt

## 2006

Implenia plant neun Hochhäuser

## 2007 bis 2008

Allreal kauft Rest des Areals. Testplanungsverfahren, Richtprojekt (Prof. Lampugnani) und UVB

## 2009

Gestaltungsplan tritt in Kraft

## 2010 bis 2014

Realisierung

**Die 2014 fertiggestellte Überbauung des Richti-Areals hat ein dichtes, gemischt genutztes Quartier hervorgebracht. Die Blockrandbebauung schafft klar definierte Innen- und Aussenräume. Die Durchlässigkeit des Gebiets und der einzelnen Blöcke sowie die Verbindung zwischen Bahnhof Wallisellen und Einkaufszentrum Glatt prägen das Areal. Arkaden und ein zentraler Platz werten den neuen öffentlichen Raum auf.**

Seit Ende der 80er-Jahre entstanden unterschiedliche Projekte zur Entwicklung des ehemals industriell genutzten Gebiets zwischen Bahnhof Wallisellen und Glattzentrum. Sowohl ein Projekt mit architektonischen Grossformen für ein Bankenzentrum als auch eine Überbauung mit mehreren Hochhäusern wurden nicht weiterverfolgt. Eine Lösung fand sich erst nach 20 Jahren Planungszeit. Allreal, Entwicklerin und inzwischen auch Grundeigentümerin des ganzen Gebiets, realisierte mit dem Richti-Areal ein Stadtquartier mit gemischter Nutzung.

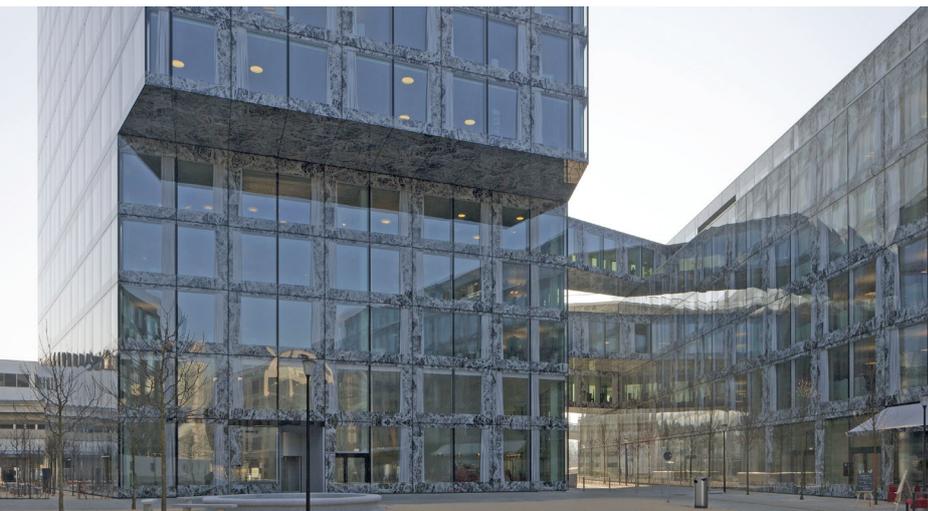
### Urbane Insel an guter Lage

Eine hohe bauliche Dichte liess sich durch die Blockrandstruktur und ein Hochhaus erreichen. Damit hebt sich das Areal deutlich von seinem Umfeld ab. Die grosszügige Richtiarkade und eher schmale untergeordnete Strassen durchziehen das Innere des Quartiers. Die öffentlich zugänglichen Innenhöfe der Blöcke weit gefasst.

Die insgesamt sieben Gebäude dienen in erster Linie Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, wobei im Norden und Westen Wohnen den Schwerpunkt bildet und im Süden die Dienstleistungsnutzung. Der Gestaltungsplan definiert das Ausmass der Wohn- und der Verkaufsnutzung über Bandbreiten. Wichtiger Bestandteil des Bebauungskonzepts ist die Publikumsorientierung der Erdgeschosse entlang der übergeordneten öffentlichen Räume – dort, wo mit ausreichenden Fussgängerfrequenzen zu rechnen ist. Läden haben sich im Quartier angesiedelt. Arkaden unterstreichen die Bedeutung des öffentlichen Raums als Aufenthaltsort.

### Städtisches Verkehrskonzept für ein neues Quartier

Das Richti-Areal verbindet die beiden Knotenpunkte Bahnhof Wallisellen und Glattzentrum durch eine zentrale Achse, die Richtiarkade. Mit der Glattalbahnen (Tramlinie 12), den zwei regio-



Grundfläche: **72 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **180 000 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **1200**  
Beschäftigte: **3500**

Publikumsorientierte Fläche: **3740 m<sup>2</sup>**

Parkplätze: **1090**  
Autofahrten pro Tag: **3600 bis 4400**  
**500 bis 600 pro ha**

ÖV-Güteklasse: **A**  
Dichteklasse: **sehr hohe Dichte (650)**

Grundeigentümer: **Allreal, Stockwerkeigentümer**

nalen Buslinien und dem Bahnhof Wallisellen verfügt das Areal über eine sehr gute ÖV-Erschliessung.

Die Anzahl Parkplätze wurde nach der kantonalen Wegleitung bestimmt und liegt tiefer, als nach den gültigen kommunalen Regelungen möglich wäre. In der Ausführung wurde die Anzahl Parkplätze gegenüber dem Gestaltungsplan nochmals reduziert. Parkplätze für Besucherinnen und Besucher sind teilweise oberirdisch im Strassenraum angeordnet.

Durchgangsverkehr durch das Quartier wird durch eine Hierarchisierung des Strassennetzes vermieden – jedoch ohne dass die Erschliessungsqualität für die Nutzerinnen und Nutzer geschmälert würde: Die leistungsfähigen Strassen umfahren das Areal. An ihnen liegen die meisten Zufahrten zu den Tiefgaragen der Blöcke. Die siedlungsorientiert gestaltete Richtiarkade durchquert das Quartier als Hauptstrasse. Von ihr gehen schmalere Erschliessungsstrassen aus, die für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv sind.

## Ein Stück Innenstadt ausserhalb von Zürich

«Wenn wir mit Interessentinnen und Interessenten aus Zürich sprechen, so können wir ihnen mehr Parkplätze als in der Zürcher Innenstadt anbieten», erzählt Nigel Woolfson, Leiter Projektentwicklung bei Allreal. Zuzügerinnen und Zuzüger aus Zürich sind sich eher tiefe Parkplatzzahlen gewohnt und haben ihr Mobilitätsverhalten entsprechend angepasst. Hingegen kommen Interessenten aus der Agglomeration die Anzahl Parkplätze tief vor.

«Die Erstvermietung ist gut gelaufen, wir haben aber wegen der Parkplätze auch Mietinteressenten verloren», ergänzt Marcel Meier von Sidenza, dem Immobilienmanager des Quartiers. Der Standort und die städtebauliche Lösung erweisen sich aber als so attraktiv, dass keine Vermietungsprobleme drohen. An weniger privilegierten Standorten wäre wohl mit wirtschaftlichen Einbussen zu rechnen.

Einzelne Ladenbesitzer klagen über einen Mangel an oberirdischen Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher. Publikumsorientierte Nut-

zungen waren Teil des Bebauungskonzepts, aber damit diese kostendeckende Mietpreise zahlen können, müssen sie an den am stärksten frequentierten Lagen angeordnet sein, meint Nigel Woolfson.

Auf dem Richti-Areal ist ein Quartier entstanden, das an ein Stück der Zürcher Innenstadt erinnert. Das zeigt sich auch bei der Erschliessung. Nach dem Prinzip einer Ringerschliessung von aussen entstehen im Inneren Strassenräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Dies hilft, dass die für die Geschäfte notwendige Belebung mit Fussgängerinnen und Fussgängern zustande kommt. Im neuen Quartier wurde auch der Gestaltung der Strassenräume viel Aufmerksamkeit geschenkt, insbesondere bei der Richtiarkade. Mittels Arkaden, Alleebäumen und unterschiedlicher Strassenbeläge soll der Eindruck der Urbanität zusätzlich verstärkt werden.



**«Die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr trägt viel zur Attraktivität des Richti-Areals bei.»**

Nigel Woolfson, Leiter Projektentwicklung Allreal

# Beispiel Giesserei, Winterthur

[www.giesserei-gesewo.ch](http://www.giesserei-gesewo.ch)

## 1958 bis 1993

Betrieb der Grossgiesserei Sulzer am Standort

## 2002

Städtebaulicher Rahmenplan, Sulzer Areal, Oberwinterthur, Dürig AG

## 2005

Hans Suter sucht via Inserat nach Interessenten für ein selbstverwaltetes Mehrgenerationenhaus

## 2006

Gründung Verein Mehrgenerationenhaus

## 2007

Verhandlungen mit Sulzer Immobilien für Übernahme ihres ehemaligen Standorts

## 2008 bis 2009

Architekturwettbewerb: Projekt von Galli Rudolf Architekten

## 2010

Baubewilligung rechtskräftig

## 2013

Bezug der Mehrgenerationensiedlung

**Im letzten Jahrhundert wurden in der Giesserei Winterthur noch Motorblöcke für Schiffsmotoren, Turbinenräder für Kraftwerke, Pumpenteile oder Lokomotivräder gegossen. Heute steht dort eine Siedlung, die gleich in verschiedener Hinsicht Aufsehen erregt: Mit der Giesserei im neu entstehenden Winterthurer Stadtteil Neuhegi wurde ein genossenschaftlich organisiertes, komplett selbstverwaltetes Mehrgenerationenhaus realisiert. Und als Velo-Siedlung ist sie weitgehend autofrei.**

## Geeigneter Standort für ambitioniertes Projekt

Ein Mehrgenerationenhaus, dessen Bewohnerinnen und Bewohner es selbst verwalten – diese Vision schwebte dem Architekten Hans Suter vor. 2005 schaltete er ein Inserat, um weitere Interessierte zu finden. Die Resonanz war gross. 23 Personen gründeten 2006 zusammen mit Suter den Verein Mehrgenerationenhaus. Als schwierig erwies sich die Suche nach einem geeigneten Grundstück. Nach zwei Jahren wurde der Verein im Winterthurer Stadtteil Neuhegi auf einer Parzelle der ehemaligen Sulzer Grossgiesserei fündig. Das Areal war allerdings dreimal so gross wie gewünscht. Plötzlich waren über 150 Wohnungen realistisch. Die Angliederung an die Genossenschaft für selbstverwaltetes Wohnen (Gesewo) sicherte dem Verein Zugang zu professionellem Wissen im Bereich des selbstverwalteten Wohnens.

Die Architekten realisierten 155 Wohneinheiten für unterschiedliche Bedürfnisse und Lebensphasen. Die Einwohnerinnen und Einwohner müssen ihr Miteinander selber regeln. So wählen sie auch Neumieter selbst aus. Die Siedlung bietet öffentlich zugängliche Infrastrukturen wie eine Bibliothek oder ein Restaurant und trägt damit zur Identität des Quartiers bei.

## Pionierleistung für autofreies Wohnen

Die Siedlung Giesserei Winterthur liegt praktisch in der Mitte zwischen den S-Bahnstationen Oberwinterthur und Winterthur Hegi. Letztere wurde erst 2006 zur besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Neuhegi in Betrieb genommen. Beide sind für die Entwicklung des Stadtteils Neuhegi von herausragender Bedeutung. Eine Bushaltestelle in der Nähe der Siedlung besteht, das Angebot befindet sich jedoch noch im Aufbau.



Grundfläche: **10 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **29 400 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **280**  
Beschäftigte: **25**

Publikumsorientierte Fläche: **1400 m<sup>2</sup>**

Parkplätze: **30**  
Autofahrten pro Tag: **60, 60** pro ha

ÖV-Güteklasse: **B, C**  
Dichteklasse: **hohe Dichte (300)**

Grundeigentümerin: **Genossenschaft für selbstverwaltetes Wohnen (Gesewo)**

Auch mit dem Auto ist die Siedlung gut zu erreichen. Die Giesserei ist jedoch weitgehend autofrei: Neben drei Mobility-Parkplätzen stehen in der zentralen Tiefgarage für die 155 Wohneinheiten lediglich 30 Parkplätze zur Verfügung. Dies entspricht 0,2 Parkplätzen pro Wohnung und damit einer Reduktion um 80 Prozent gegenüber der damals gültigen städtischen Parkplatzverordnung. Für ihre Vergabe wurden Bedingungen erlassen: Bewohnerinnen und Bewohner, die aus beruflichen Gründen (Schichtarbeit, Handwerker, Ärzte) oder wegen körperlicher Behinderung auf ein eigenes Auto angewiesen sind, haben Vorrang. Bis heute kamen die Bestimmungen nicht zur Anwendung, da die Nachfrage nach den Parkplätzen zu klein ist.

Die Idee einer autofreien Siedlung kam von den Gründungsmitgliedern selbst. Das Hauptmotiv war ideeller Natur. Daneben spielten aber auch

die wirtschaftlichen Vorteile des Verzichts auf Parkplätze eine Rolle. Die Stadt Winterthur unterstützte das Anliegen der Genossenschaft. Denn ihr war klar, dass die Entwicklung des neuen Stadtteils Neuhegi ohne verkehrliche Regulierungsmechanismen längerfristig kaum funktionieren würde. Das Nutzungspotenzial des Gebiets ist so gross, dass ohne Regulierung das Strassennetz den Mehrverkehr nicht aufnehmen könnte. Weniger begeistert von der autofreien Konzeption war die Hausbank des Vereins, da sie die Vermarktung der Wohnungen ohne Parkplätze gefährdet sah. Die Realität lehrte sie eines Besseren.

Ergänzend zum Verzicht auf Parkplätze haben die Bewohnerinnen und Bewohner die Giesserei als «Velo-Siedlung» mit 577 Veloabstellplätzen konzipiert. Die Hälfte davon ist unterirdisch angelegt.

## Giesserei – Katalysator einer neuen Parkplatzpolitik?

Neuhegi ist das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt Winterthur und Teil eines von elf Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung. Im neuen Stadtteil sind in den letzten Jahren ca. 1000 Wohnungen und hunderte von Arbeitsplätzen entstanden. Das Gebiet verfügt über weitere Entwicklungsflächen für insgesamt rund 3500 Einwohnerinnen und Einwohner und 7500 Arbeitsplätze.

Inmitten dieses neuen Stadtteils ist die Giesserei Winterthur als erste autofreie Siedlung im Kanton Zürich entstanden. Gemäss dem damaligen Projektleiter der Giesserei und heutigen Gemeinderat Jürg Altwegg hatte das Projekt aber nicht nur Beispielcharakter, sondern trug zu einer geänderten Ermittlung der Parkplatzzahlen in der Stadt Winterthur bei: In der Abstellplatzverordnung aus dem Jahr 1987 war nur die Zahl der minimal zu erstellenden Pflichtabstellplätze geregelt, nicht aber die maximal zu-

lässige Parkplatzzahl. Durchwegs ein Parkplatz pro Wohnung war erforderlich – unabhängig vom Grad der ÖV-Erschliessung und der Grösse der Wohnung.

Im Mai 2011 änderte sich dies. Eine provisorische Dienstanweisung trat in Kraft mit dem Ziel, eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf dem städtischen Strassennetz zu verhindern und den Mehrverkehr in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln. Die Dienstanweisung regelt auch die maximal zulässige Parkplatzzahl und fördert autoarme Nutzungen. Bedingung ist ein Mobilitätskonzept, das den reduzierten Bedarf nachweist.

«Die Giesserei hat zu diesem Paradigmenwechsel beigetragen», meint Jürg Altwegg. Beim Stadtrat fielen die Anliegen des Vereins auf fruchtbaren Boden. Der Entwurf für eine neue Parkplatzverordnung liegt vor, die inhaltlich Teile der Dienstanweisung übernehmen würde.



**«Die wenigen Parkplätze in der Tiefgarage waren bei der Mietersuche kein Problem.»**

Jürg Altwegg, ehemaliger Projektleiter Giesserei Winterthur

# Beispiel Limmattfeld, Dietikon

[www.limmattfeld.ch](http://www.limmattfeld.ch)

## 90er-Jahre

Teilweise Verlagerung der industriellen Nutzungen vom Standort weg

## 2003

Internationaler städtebaulicher Wettbewerb, Gesamtkonzept (Prof. Kollhoff)

## 2005

Inkrafttreten Gestaltungsplan

## 2008

Umzug von Rapid nach Killwangen

Baubeginn auf den ersten Baufeldern

## 2009

Fertigstellung und Bezug Erlenhof

## ca. 2018

Geplante Fertigstellung und Bezug aller Baufelder, ausser Espenhof

**Wo früher Rapid Motormäher herstellte, entsteht derzeit ein moderner Stadtteil mit einem abwechslungsreichen Erscheinungsbild. Damit dehnt sich eine gemischt genutzte Zentrumsüberbauung auf die nördliche Seite der Bahngleise aus. Die Heimstrasse, die auch die weiter nördlich gelegenen Gewerbegebiete erschliesst, durchquert das Gebiet und begrenzt dabei den 175 Meter langen Rapidplatz. Im Norden stösst das Limmattfeld an das Entwicklungsgebiet Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS).**

Nachdem die Industrie das Limmattfeld-Areal in den 90er-Jahren weitgehend verlassen hatte, lagen in Fussdistanz zum Bahnhof Dietikon grosse Flächen brach. Auf Basis eines internationalen Wettbewerbs zur städtebaulichen Entwicklung begannen 2003 die Planungsarbeiten. 2009 konnten die ersten Wohnungen bereits bezogen werden.

## Die Stadt überspringt die Gleise

Die Bahngleise markierten in Dietikon lange Zeit eine Planungsgrenze: Südwestlich davon befand sich das Stadtzentrum und wurde gewohnt, nordöstlich davon in der Industrie gearbeitet. Mit der Entwicklung Limmattfeld löst sich diese Grenze auf. Das neue Quartier trägt die dichte Mischnutzung des Zentrums über die Gleise ins ehemalige Industriequartier hinein. Neben viel Wohnraum werden im Areal auch Dienstleistungsbauten und Geschäfte realisiert. Grosse Verkaufsflächen sollen nicht nur die Be-

dürfnisse der Quartierbevölkerung abdecken, sondern auch zusätzliche Besucherinnen und Besucher anziehen. Noch vor seiner Vollendung wirkt das Quartier bereits belebt.

Der neue Stadtteil möchte mit einer eigenen Identität aufwarten. Mit dem «Limmat Tower» entsteht ein Hochhaus von rund 80 Meter Höhe. Dieses wird neben dem 175 Meter langen Rapidplatz zum Wahrzeichen des neuen Stadtteils avancieren.

## Mit dem Verkehr das Stadtteilzentrum beleben

Das Areal ist innerhalb weniger Gehminuten vom Bahnhof Dietikon aus zu erreichen. Mehrere Buslinien auf der Überlandstrasse sowie eine auf der Heimstrasse stellen die Feinerschliessung sicher, unter anderem mit einer neuen Bushaltestelle am Rapidplatz. Mit der Heimstrasse verläuft eine verhältnismässig stark



Grundfläche: **86 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **230 000 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **2000 bis 3000**  
Beschäftigte: **1500 bis 2000**

Parkplätze: **1700**  
Autofahrten pro Tag: **4300 bis 5100, 500 bis 600 pro ha**

ÖV-Güteklasse: **A, B**  
Dichteklasse: **sehr hohe Dichte (450 bis 500)**

Grundeigentümer: **Gemeinde Dietikon, diverse Investoren, Halter AG, Stockwerkeigentümer**

befahrene Strasse durchs Quartier. Diese dient auch der Erschliessung des angrenzenden Gebiets Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS). Auf der Überland- und der Heimstrasse werden Radstreifen markiert und den Bahngleisen entlang führt ein Fussweg.

Der Verkehr am zukünftigen Stadtteilzentrum, dem Rapidplatz, unterstreicht nach den Vorstellungen der Planerinnen und Planer den angestrebten urbanen Charakter. Die Wohnnutzungen dort werden von den Lärmbelastungen abgeschirmt: einerseits durch die Anordnung der Gebäude und Nutzungen, andererseits

durch die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptstrassen. Dazu trägt ein Verkehrsregime mit Einbahnstrassen und einer Tempo-30-Zone bei. Die Wohnbereiche, die nicht an den Hauptstrassen liegen, werden wenig belastet sein. Die Quartierstrassen dienen als Zufahrt zu den Tiefgaragen und ansonsten dem Fuss- und Veloverkehr.

Für die Berechnung der zulässigen Parkplatzzahl verweist der Gestaltungsplan auf die kantonale Wegleitung. Diese ist restriktiver als die kommunale Regelung, aber grosszügiger als die Regelungen in vielen anderen städtischen Entwicklungsgebieten.

## Limmatfeld als Auftakt

«Aus Sicht des Verkehrs bot das Limmatfeld in der Planung wenig Herausforderungen», berichtet Maik Neuhaus von Halter Immobilien. Tatsächlich liegt das Gebiet an zwei leistungsfähigen Strassen, der Überlandstrasse und der Heimstrasse. Die Nähe zum Bahnhof Dietikon liess bei den Planerinnen und Planer viele Fragen gar nicht aufkommen, die sich andernorts stellen. Entsprechend finden sich weder im Verkehrskonzept noch bei den Parkplatzregelungen grosse Überraschungen.

Wer auf das Limmattal als Ganzes schaut, stellt jedoch fest, dass insbesondere Dietikon und Schlieren noch viel Entwicklung bevorsteht. Allein in Dietikon befinden sich mit den Gebieten Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS) und Niederfeld neben dem Limmatfeld zwei weitere, deutlich grössere Entwicklungsgebiete, die in den nächsten Jahren realisiert werden. Während die Stadt für das Gebiet SLS auf eine neue S-Bahn-Station hofft, wird die ÖV-Erschliessung im Niederfeld durch die Limmattalbahn gewährleistet sein.

Der zusätzliche motorisierte Individualverkehr im Raum Dietikon könnte dereinst wohl dennoch zu Problemen führen: Bereits heute ist der Knoten Überlandstrasse – Heimstrasse stark belastet. Da die Heimstrasse zugleich die südliche Erschliessung des Gebiets SLS ist, dürften die Verkehrsmengen mit der Entwicklung von SLS stark zunehmen. Wenn heute der Verkehr der Heimstrasse noch zur Belebung des Quartiers und der Geschäfte am Rapidplatz beiträgt, so könnte er in Zukunft verstärkt zur Belastung werden.

In anderen Fällen, in denen etappenweise grosse zusammenhängende Gebiete entwickelt wurden (Sulzer Stadtmitte, Glattpark), waren die Behörden gezwungen, mit fortschreitender Entwicklung die Schrauben beim Verkehr stärker anzuziehen. Vor diesem Hintergrund ist es durchaus vorstellbar, dass künftige Etappen im benachbarten Gebiet SLS restriktivere Vorgaben erhalten, während die Regelungen im Limmatfeld angesichts der sehr guten ÖV-Erschliessung grosszügig erscheinen.



**«Wir werden die Verkehrsentwicklung im Auge behalten.»**

Peter Baumgartner  
Leiter Hochbauabteilung  
Stadt Dietikon

# Beispiel Sihlcity, Zürich

[www.sihlcity.ch](http://www.sihlcity.ch)

**1977**

Papierfabrik beendet Papierproduktion am Standort

**1980**

Start Projektentwicklung: Vereinbarung Karl Steiner AG und Sihlpapier AG

**1987**

Ablehnung des Baugesuchs für Projekt «Utopark»

**1990**

Papierfabrik an der Sihl wird endgültig stillgelegt. Zwischenutzungen nisten sich ein

**1994**

Anweisung Bundesgericht an Stadt Zürich, Baubewilligung zu erteilen

Baubewilligung mit einschränkenden Auflagen, Karl Steiner rekurriert

**1999**

Bundesgericht gibt Karl Steiner Recht. Baubewilligung

Neues Projekt «Sihlcity» gemäss Entwicklungsstudie von Theo Hotz

**2002**

Baubewilligung «Sihlcity»

**2003 bis 2007**

Realisierung und Eröffnung

**Der Planungsprozess von Sihlcity war bewegt und dauerte lange. Heute ist das Areal ein Erfolgsbeispiel für innerstädtische Verdichtung im Kontext eines bereits stark belasteten Verkehrssystems. Das auf 98 000 Quadratmeter Nettonutzfläche realisierte Freizeit- und Einkaufszentrum mit 21 000 Besuchern pro Tag kommt mit 850 Parkplätzen aus, was dem Minimalwert gemäss Parkplatzverordnung entspricht. Ein Fahrtenmodell begrenzt das Fahrtenaufkommen. Die Realität zeigt: Dank der guten ÖV-Erschliessung und der Lage im Stadtgebiet wird die zulässige Fahrtenzahl bei weitem nicht ausgeschöpft.**

Sihlcity blickt auf eine lange und bewegte Planungsgeschichte zurück: Sie nahm 1980 mit der Planung einer reinen Büronutzung ihren Anfang, war zweimal durch das Bundesgericht zu beurteilen und fand 2007 mit der Eröffnung des Freizeit- und Einkaufszentrums ein Ende. Wenig hätte gefehlt und heute stünde an der gleichen Stelle ein völlig anderes Projekt.

## Bewegte Planungsgeschichte

Der Standort der ehemaligen Papierfabrik an der Sihl schien in der aufstrebenden Schweizer Wirtschaft der 80er-Jahre mit den damaligen hohen Grundstückspreisen ideal für Büroflächen. Das Projekt «Utopark» sollte die Nachfrage danach befriedigen. Es quälte sich bis 1999 durch einen langen Bewilligungsprozess.

In der langen Zwischenzeit hatten sich die Rahmenbedingungen verändert. Die grosse Nachfrage nach Büroflächen war grossen Leerstän-

den gewichen und das Projekt «Utopark» wurde deshalb nicht realisiert. Das Nachfolgeprojekt «Sihlcity» wurde als «City in the City» mit grossen Verkaufs- und Freizeitflächen konzipiert. Das industrielle Erbe sollte dem neuen Stadtteil eine Identität und ein Gesicht geben: Drei Altbauten und der Hochkamin sind heute von einer dichten «Stadt» mit Gassen und Plätzen umgeben.

## Poker um Parkplätze und Fahrten

Die Berechnung der Parkplatzzahl richtete sich nach der städtischen Parkplatzverordnung, welche die minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl Parkfelder festlegt. Die Stadt bewilligte nur das Minimum, nämlich 850 Parkfelder. Neben Grundwasserproblemen mit einem zweiten Untergeschoss befürchtete sie eine Überlastung des umliegenden Strassennetzes.



Grundfläche: **42 000 m<sup>2</sup>**  
 Nettonutzfläche: **98 000 m<sup>2</sup>**  
 Verkaufsfläche: **42 000 m<sup>2</sup>**

Beschäftigte: **2300**  
 Besucherinnen und  
 Besucher pro Tag: **21 000**

Parkplätze: **850**, davon **50 P+R**  
 Autofahrten pro Tag: **5200, 1200 pro ha**

ÖV-Güteklasse: **A**  
 Dichteklasse: **sehr hohe Dichte (550)**

Grundeigentümerin: **Miteigentümerschaft Sihlcity, vertreten durch die CS und Swiss Prime Site AG**

Um mit der vergleichsweise tiefen Anzahl Parkplätze auszukommen, wurde für Sihlcity ein Fahrtenmodell entwickelt. Dieses begrenzt die maximal zulässige Fahrtenzahl pro Tag und erlaubt die flexiblere Nutzung der Parkplätze. In ihrer Prognose gingen die Planer davon aus, dass 40 Prozent der Fahrten mit dem Auto unternommen werden. Das Fahrtenmodell erlaubt deshalb je 4400 Ein- und Ausfahrten pro Tag.

Weiter wurde das Angebot für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut. Die ÖV-Erschliessung war mit der Tramlinie 13 und der Buslinie 33 (heute 72) bereits vor dem Projekt sehr gut. Neu dazu kamen Verlängerungen der Tramlinie 5 vom Bahnhof Enge und der Buslinie 89 vom Brunaupark. Die SZU-Haltestelle «Saalsporthalle» der S4 wurde zudem näher ans Areal gerückt und gut angebunden. Die Buslinien 200, 444 und 445 verbinden Sihlcity mit den Gebieten westlich des Üetlibergtunnels. Seit 2013 fährt mit der Tramlinie 17 zu Hauptverkehrs-

zeiten eine weitere Linie nach Sihlcity. Für den Veloverkehr wurde die regionale Veloroute am östlichen Arealrand in das Projekt integriert. Auf dieser Seite befinden sich auch die zahlreichen Veloabstellplätze.

Das Angebot an Verkaufsgeschäften in Sihlcity ist so gewählt, dass die gekauften Waren meistens problemlos weggetragen werden können. Wer nicht selber tragen will oder kann, nimmt den Hauslieferdienst von «Züriwerk bringt's» in Anspruch. Die Einkäufe werden für acht Franken per Elektrovelo in der ganzen Stadt nach Hause geliefert.

Heute zeigt sich, dass weniger Beschäftigte und Besucherinnen und Besucher mit dem Auto anreisen als erwartet. Der Fahrtenplafonds des Fahrtenmodells wird bislang bei weitem nicht erreicht: 2012/13 verzeichnete Sihlcity im Schnitt nur gerade 5200 Fahrten pro Tag.

## Die Erschliessung einer nicht mehr zu erschliessenden Parzelle

Die Verkehrserschliessung von Sihlcity gehört auf den ersten Blick in die Abteilung «unlösbare Aufgaben». Obwohl die Parzelle umgeben ist von leistungsfähigen Verkehrsachsen, erwies sich die Erschliessung des einstigen Industrieareals für den Autoverkehr als äusserst schwierig.

Das Grundstück war wegen Sihl und Bahnlinie kaum zugänglich und die umgebenden Strassen waren bereits bei Planungsbeginn bis an ihre Leistungsgrenzen belastet. Gleichzeitig war kein Platz vorhanden für eine neue Erschliessungsstrasse. «Die Herausforderung des Projekts war, den durch Sihlcity entstehenden Mehrverkehr zu ermöglichen, aber ohne das bestehende Verkehrssystem zu überlasten», blickt Christoph Suter vom Tiefbauamt der Stadt Zürich zurück.

Früher erfolgte die Zufahrt zum Areal im Norden über die Giesshübelstrasse. Der Bereich rund um die Utostrasse war jedoch bereits stark

belastet und wäre den erwarteten zusätzlichen 8000 Autofahrten pro Tag nicht gewachsen gewesen. Deshalb wurde eine neue Zufahrt zum Areal geplant. Gleichzeitig waren Entwickler und die Stadt bemüht, den entstehenden Automehrverkehr auf ein Minimum zu beschränken.

Die Lösung lag einerseits in der Verschiebung des Parkhauses an den südlichen Arealrand und dem Bau der Erschliessungsrampe in der Allmendstrasse. Damit konnte der sowieso hauptsächlich von Süden her kommende Besucher- und Anlieferungsverkehr vor der überlasteten Utostrasse abgefangen werden.

Das vielfältige Angebot in Sihlcity sorgt darüber hinaus von Beginn weg dafür, dass sich der Verkehrsstrom über den Tag verteilt. Die Büroangestellten nutzen die Verkehrsinfrastruktur zu anderen Zeiten als Kundinnen und Kunden von Verkaufsgeschäften, Restaurants und Kinos. Zu Verkehrsproblemen führt Sihlcity deshalb nicht.



**«Der Beweis, dass ein Einkaufszentrum auch mit wenigen Parkplätzen funktioniert, wenn es einen guten Standort und innovative Verkehrskonzepte hat.»**

Christoph Suter, Projektleiter  
Tiefbauamt Stadt Zürich

# Beispiel Sihlbogen, Zürich

[www.sihlbogen.ch](http://www.sihlbogen.ch)

## 2004

Kauf der Gewerbezellen am Bahnhof Zürich Leimbach durch BGZ

## 2004 bis 2005

Erschliessungskonzept als Grundlage für Architekturwettbewerb, IBV Hüsler AG

## 2005 bis 2006

Zweistufiger Architekturwettbewerb. Entscheid für Dachtler Partner AG Architekten, Zürich

## 2005 bis 2012

Erstellung und betriebliche Konkretisierung des Mobilitätskonzepts, Planungsbüro Jud

## 2008

Baubewilligung

## 2009 bis 2011

Rekurs von Nachbarn. Abweisung durch Verwaltungsgericht, 2011 Baubewilligung rechtskräftig

## 2011 bis 2013

Bau und Bezug Baufeld B)

## 2012 bis 2015

Bau und geplanter Bezug Baufeld A

**140 Familienwohnungen, 80 Alterswohnungen sowie Dienstleistungs- und Gewerbeflächen: Platz für all dies bietet die durchmischte Siedlung der Baugenossenschaft Zurlinden. Die Überbauung liegt auf einem Areal im Süden der Stadt Zürich, direkt an der Sihl. Sie gilt als Pilotprojekt der 2000-Watt-Gesellschaft und beinhaltet das erste Mobilitätskonzept der Stadt Zürich. Die deutliche Reduktion der Parkplätze und deren Kompensation mittels ÖV, Velo- und Fussverkehr haben auch der Positionierung des Projekts am Markt gedient.**

2004 kaufte die Baugenossenschaft Zurlinden (BGZ) das Areal des heutigen Sihlbogens in Zürich Leimbach. Das Areal liegt zwischen den Bahngleisen der Sihltalbahn (SZU), der Leimbachstrasse und der Sihl. Die anspruchsvolle Lage und die gleichzeitig hervorragende Anbindung des Areals an den öffentlichen Verkehr spornten die BGZ an, eine autoarme Wohnsiedlung gemäss den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft zu realisieren. In der Energiebilanzierung sollte neben Gebäudebetrieb und Ressourcenaufwand für die Erstellung auch der Energieaufwand zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner berücksichtigt werden.

Mit diesem Ziel vor Augen führte die BGZ einen Architekturwettbewerb durch. Entstanden sind drei 2000-Watt-kompatible Gebäude in Holzkonstruktion mit insgesamt 220 Mietwohnungen, Wohnateliers und Verkaufsflächen.

## Mobil dank guter Anbindung und trotz hoch gesteckter Umweltziele

Das Bahntrasse der Sihltalbahn zerschneidet das Gesamtareal in zwei Teile A und B. Die Erschliessung des Teilareals B mit 140 Wohnungen war für die Planer eine Herausforderung. Der bestehende Bahnübergang ist für den motorisierten Individualverkehr nicht nutzbar. Der Bau einer Tiefgarage auf dem Teilareal B wäre wegen Grundwasser und Gewässerabständen zur Sihl sowieso limitiert gewesen. Die BGZ entschied sich deshalb für die Reduktion der Anzahl Parkplätze und zu deren Realisierung in einer zentralen Tiefgarage auf dem Teilareal A. Zum Teilareal B gibt es eine Bahnunterführung für Fussgänger und Velos.

Die Umweltziele hinsichtlich Gebäudebetrieb und Ressourcenaufwand konnte die Bauherrschaft weitgehend erreichen. Die Eckwerte



Grundfläche: **20 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **39 000 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **500**  
Beschäftigte: **40 bis 50**

Publikumsorientierte Fläche: **1500 m<sup>2</sup>**

Parkplätze: **111**, davon **67** für Wohnen  
Autofahrten pro Tag: **400, 200** pro ha

ÖV-Güteklasse: **B**  
Dichteklasse: **hohe Dichte (270)**

Grundeigentümerin: **Baugenossenschaft Zurlinden**

einer autoarmen Siedlung waren erst noch zu definieren. Gemäss geltender Parkplatzverordnung der Stadt Zürich ist für das Sihlbogen-Areal eine Reduktion der massgebenden Parkplatzzahl auf 60 Prozent zulässig, also auf ca. 0,6 Parkplätze pro Wohnung. Die BGZ liess ein Mobilitätskonzept erarbeiten, mit welchem die Parkplatzzahl auf rund 0,3 pro Wohnung reduziert werden konnte.

Jeder einzelne Haushalt wird in einem Zusatz zum Mietvertrag zum Parkplatzverzicht verpflichtet. Bei einem Verstoss gegen die Vorschriften werden die Betroffenen angehalten, den vertragsgemässen Zustand wieder herzustellen. In letzter Konsequenz kann die Genossenschaft den Mietvertrag kündigen.

Das Mobilitätskonzept enthält eine Reihe von Massnahmen, über deren Umsetzung der Stadt jährlich ein Controllingbericht abzuliefern ist. Um den Bewohnerinnen und Bewohnern den Verzicht auf das eigene Auto zu erleichtern, bietet die Siedlung ein Car-Sharing-Angebot an. Es stehen ein Mobility-Fahrzeug und ein siedlungseigenes Elektrofahrzeug zur Verfügung. Zudem grenzen die Haltestellen der Sihltalbahnhof (SZU) und der Buslinie 70 an das Areal und bieten Anschlüsse im 10-, bzw. 20-Minuten-Takt Richtung Hauptbahnhof Zürich, Langnau am Albis und Wollishofen. In der Siedlung gibt es darüber hinaus mehr als 300 Veloabstellplätze. Mit dem Verzicht auf die Erstellung der gesetzlich vorgeschriebenen Parkplätze spart die BGZ gemäss eigenen Berechnungen pro Jahr und Haushalt 800 Franken. Diesen Betrag erhält jeder Haushalt jährlich in Form eines Gutscheins für den öffentlichen Verkehr.

## Vorzeigebispiel für autoarmes Wohnen

«Im Projekt Sihlbogen waren die erforderlichen Voraussetzungen gegeben, die es braucht, um ein Areal erfolgreich autoarm zu gestalten», erläutert Stefan Schneider vom Planungsbüro Jud.

Eine zentrale Erfolgsvoraussetzung ist die Regelung der Parkplatzerstellungspflicht durch die Gemeinde. Sie muss aufzeigen, dass autoarme Nutzungen möglich sind und wie sie realisiert werden können. In der Stadt Zürich ist dies mit der Revisionsvorlage der Parkplatzverordnung geschehen, auch wenn deren Inkraftsetzung noch aussteht. Die Grundeigentümerschaft kann in Zürich mit einem Mobilitätskonzept den reduzierten Bedarf an Parkplätzen nachweisen und mit einem Controlling dauerhaft sicherstellen. Diese Verpflichtung wird als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch eingetragen. Bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts muss die Grundeigentümerschaft die minimal erforderlichen Abstellplätze entweder nachträglich erstellen oder Ersatzabgaben leisten.

Eine zweite Voraussetzung bildet die Fähigkeit der Bauherrschaft, an einem bestimmten Standort das Marktpotenzial für eine solche Siedlungsform zu erkennen. Im Projekt Sihlbogen hat die BGZ die Zeichen der Zeit richtig gedeutet und auf die Karte der 2000-Watt-Gesellschaft gesetzt. Stefan Schneider zeigt sich bestätigt: «Mit dieser USP und der gezielten Positionierung am Markt konnten problemlos genügend Mieter gefunden werden».

Der zunehmenden Akzeptanz autoarmer Siedlungen liegt auch ein Mentalitätswandel in der Vermarktung von Immobilienprojekten zugrunde. Früher – aber zuweilen auch noch heute – dominierte der Leitsatz «keine Vermietung ohne Parkplätze». Zahlreiche Entwickler haben jedoch erkannt: Innovative Mobilitätskonzepte bieten die Möglichkeit, sich mit einem Projekt positiv auf dem Markt zu positionieren und oft sogar Kosten zu sparen. Die Realität gibt der Idee recht: Stärker als früher sind heute grössere Bauherren, Entwickler und Investoren an solchen Modellen interessiert. Die BGZ hat dies mit dem Sihlbogen vorgemacht.



**«Die gute Verkehrsanbindung erleichterte es uns, die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.»**

Rolf Hefti, Geschäftsführer Baugenossenschaft Zurlinden

# Beispiel Färberei, Thalwil

[www.faerberei-areal.ch](http://www.faerberei-areal.ch)

**1998**

Architekturwettbewerb: Entscheid für Projekt von Gigon / Guyer

**2005**

Bewilligung Neubau- und Sanierungsprojekt von Gigon / Guyer

Start der ersten Bauetappe

**2007**

Fertigstellung Seidenhaus, 1. Etappe Farbenhof und Blaue Fabrik

**2008**

Fertigstellung Turmalin, Kesselhaus und 2. Etappe Farbenhof

**2009**

Privater Gestaltungsplan zur Erhöhung Wohnanteil

**2009 bis 2012**

Realisierung der Gebäude D und F

**Das früher industriell genutzte Färberei-Areal in Thalwil wurde zwischen 2005 und 2012 zu einem gemischten Quartier für Wohnen und Arbeiten. Ein deutlich höherer Wohnanteil wurde mangels Nachfrage nach Büro- und Dienstleistungsflächen mit Hilfe eines Gestaltungsplans umgesetzt. Das Quartier liegt zwischen der Seestrasse und den Bahngleisen der Linie Zürich – Chur und besteht aus fünf lang gestreckten, kubischen Baukörpern.**

## Umnutzung von Thalwils zentralster Industriebrache

Auf dem Färberei-Areal gleich beim Zentrum von Thalwil wurden seit 1840 Färbstoffe hergestellt. In der Blütezeit um 1900 arbeiteten dort bis zu 815 Beschäftigte. 2003 wurde die Produktion endgültig eingestellt.

Die Gemeinde Thalwil beabsichtigte danach eine schrittweise Überführung des Areals in ein modernes, lebendiges Quartier für Wohnen und Arbeiten. Im Vordergrund standen zwei Ziele: Die Gemeinde wollte erstens preiswerten Wohnraum schaffen. Zweitens beabsichtigte sie, an die Vergangenheit des Areals als Arbeitsplatzgebiet anzuknüpfen und Gewerbeflächen anzubieten, um zum Erhalt von Arbeitsplätzen beizutragen.

Zwischen 2005 und 2008 wurde der südliche Arealteil (Baufelder A, B und C) überbaut. Die erste Phase umfasste die Realisierung von Eigentums- und Mietwohnungen sowie die Sanierung der Blauen Fabrik mit neuen Büro- und Dienstleistungsflächen. Für den nördlichen Arealteil waren grösstenteils gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Doch die Nachfrage nach Büro- und Dienstleistungsflächen war allgemein tief. Deshalb wurde mithilfe eines Gestaltungsplans der Wohnanteil erhöht: Dies ermöglichte, je nach Baufeld 50 Prozent oder deutlich mehr Wohnnutzung zu realisieren – anstatt den ursprünglich vorgesehenen 25 Prozent. Bis 2012 entstanden zwei weitere Gebäude (Baufelder D und F) mit insgesamt 67 Mietwohnungen und publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss. Im Gestaltungsplan ist ein drittes Gebäude vorgesehen, das bis heute jedoch nicht erstellt wurde.



Grundfläche: **26 000 m<sup>2</sup>**  
Geschossfläche: **37 500 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **400**  
Beschäftigte: **210**

Publikumsorientierte Fläche: **550 m<sup>2</sup>**

Parkplätze: **264**  
Autofahrten pro Tag: **660, 260 pro ha**

ÖV-Güteklasse: **A, B**  
Dichteklasse: **hohe Dichte (230)**

Grundeigentümer: **Ornak AG, Ocwen AG, Ragar AG, Stockwerkeigentümer**



# Beispiel Toblerstrasse, Zürich

[http://www.abz.ch/de/projekte/toblerstrasse\\_ersatzneubau/](http://www.abz.ch/de/projekte/toblerstrasse_ersatzneubau/)

## 1929

Erstellung der Wohnsiedlung Toblerstrasse durch die ABZ

## 2009

Städtebauliche Machbarkeitsstudie für Ersatzneubau, Rutz Architekten Zürich

## 2011

Architekturwettbewerb: Siegerprojekt von BS + EMI Architekten-partner AG

## 2011

Zustimmung an Generalversammlung der ABZ zum Neubauprojekt

## 2013 bis 2014

Behandlung von Rekursen aus der Nachbarschaft

## 2014 bis 2015

Erstellung erste Bauetappe

## 2015 bis 2017

Erstellung zweite Bauetappe

**An der Toblerstrasse in Zürich Fluntern steht seit über 80 Jahren eine Wohnsiedlung der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich (ABZ). Ab 2014 werden die Häuser durch zeitgemässe Neubauten ersetzt. Die neue Siedlung besteht aus locker in einer Gartenlandschaft verteilten Einzelbauten, welche die ehrgeizigen Anforderungen der 2000-Watt-Gesellschaft erfüllen. Ein ausgereiftes Mobilitätskonzept ermöglicht den Verzicht auf Parkplätze. Knacknuss der Planung: Das Areal besteht aus zwei Parzellen beidseits der Toblerstrasse.**

## Ersatz für eine Genossenschaftssiedlung

Alterung, energetische Ineffizienz und veränderte Ansprüchen an Wohnungsgrundrisse veranlassten die Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ) 2009, ihre seit über 80 Jahren bestehende Wohnsiedlung an der Toblerstrasse in Zürich durch zeitgemässe Neubauten zu ersetzen. Auch hier möchte die ABZ weiterhin möglichst vielen Menschen guten, zahlbaren Wohnraum anbieten.

Eine städtebauliche Machbarkeitsstudie zeigte, dass mit einer Arealüberbauung das Ausnutzungs- und Höhenentwicklungspotential der Parzelle am besten genutzt werden kann. Bei der Prüfung kam die Stadt Zürich jedoch zum Schluss, dass eine Arealüberbauung über eine Strasse hinweg nicht zulässig ist. Die ABZ darf

die Südparzelle deshalb nur in der Regelbauweise überbauen. Auf der Nordparzelle profitiert sie hingegen vom Bonus für eine Arealüberbauung. Auch die Erschliessung ist limitiert: Auf der Nordparzelle ist eine Tiefgarage inkl. Zufahrt erlaubt. Dies im Gegensatz zur Südparzelle: Sie wird für den Autoverkehr mit Ausnahme von Besucherparkplätzen nicht erschlossen, da nicht zwei Ein- und Ausfahrten auf die Toblerstrasse zugelassen werden. Daraus haben sich besondere Herausforderungen für die Planung ergeben.

Vor diesem Hintergrund organisierte die ABZ 2011 einen Studienauftrag. Ziel war die Schaffung neuwertiger und zeitgemässer Wohnungen gemäss den Kriterien der 2000-Watt-Gesellschaft sowie die Verdichtung der beiden Parzellen. Auf dem Areal sind statt der bisherigen 114 Wohnungen neu 13 Häuser mit 161 Wohnungen, zusätzlichen Studios und Separatzimmern sowie grosszügigen Aussenbereichen geplant.



Grundfläche: **18 000 m<sup>2</sup>**

Geschossfläche: **18 500 m<sup>2</sup>**

Einwohner: **400**

Parkplätze: **115**  
Autofahrten pro Tag: **260, 144 pro ha**

ÖV-Güteklasse: **B**

Dichteklasse: **hohe Dichte (220)**

Grundeigentümerin: **Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)**

## Autoarmes Wohnen als Teil eines 2000-Watt-konformen Konzepts

Der Verzicht auf Parkplätze ist für die Siedlung Toblerstrasse entscheidend. Einerseits ist der Platz für eine Unterniveau-Garage auf der Nordparzelle beschränkt, andererseits hat die ABZ den Wunsch nach einer 2000-Watt-konformen Siedlung. Die Voraussetzungen dafür stimmen: Die Parzellen liegen an der Buslinie 33. Das Tramnetz ist am Toblerplatz und am Rigiblick zu Fuss erreichbar. Damit befindet sich das Areal in der ÖV-Güteklasse B, was einer sehr guten Erschliessung entspricht. Zudem ist es über eine kommunale Route gut an das Veloroutennetz angebunden. Quartierinfrastrukturen und Naherholungsgebiete können gut zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden.

Ein Mobilitätskonzept für die Parzelle ermöglicht, weniger Parkplätze zur Verfügung zu stellen, als die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich vorschreibt. Die Anzahl der Parkplätze wird um 23 Prozent auf 115 reduziert. Oberirdisch stehen Besucher-, Behinderten- und Mobility-Parkplätze zur Verfügung. Die Bewohnerinnen und Bewohner müssen deswegen keine Einschränkung ihrer Mobilität in Kauf nehmen. Denn bei weitem nicht alle verfügen über ein eigenes Auto; 25 Prozent der Wohnungen werden gar autofrei vermietet. Zusätzlich werden 521 Veloabstellplätze angeboten, ein Teil davon in den Kellerabteilen, um die Aussenräume nicht zu stark zu beanspruchen.

## Knacknuss in zwei Hälften – aus der Not eine Tugend gemacht

Die Lage beidseits der Toblerstrasse war eine zweifache Hürde – für die Erschliessung und die Parkierung. Laut Planer Urs Brüngger von Planpartner hatte die ABZ aber ohnehin geplant, die Parkplatzzahl zu reduzieren. Die Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner ist dank der guten Erschliessung und einem Mobilitätskonzept nicht in Frage gestellt.

115 Parkplätze werden erstellt, obwohl die Parkplatzverordnung eine minimale Anzahl von 150 vorschreibt. Damit werden pro Wohnung rund 0,7 Parkplätze zur Verfügung stehen. Bereits heute verfügen nur 52 Prozent der Stadtzürcher Haushalte über ein Auto. Unter den heutigen Bewohnerinnen und Bewohnern der Siedlung Toblerstrasse sind es sogar nur 41 Prozent. Dass die Parkplätze in der neuen Siedlung knapp werden, ist deshalb nicht zu erwarten – auch wenn einzelne Haushalte mehr als ein Motorfahrzeug besitzen. «Die Erstellung der geforderten minimalen Parkplatzzahl wäre mit grosser Sicherheit eine Fehlinvestition», ist Urs Brüngger überzeugt.

Schwierig ist auch die etappierte Umsetzung des Projekts. Auf der Südparzelle, die in der ersten Etappe überbaut wird, dürfen keine Parkplätze erstellt werden. Aber ohne ein Minimum von 47 Parkplätzen ist die Überbauung der Südparzelle nicht bewilligungsfähig. Erstellt werden können die nötigen Parkplätze jedoch erst in der zweiten Etappe auf der Nordparzelle. Deshalb muss die ABZ temporär Parkplätze in der Umgebung zumieten und Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze leisten, die später zurückerstattet werden.

Trotz und zum Teil auch wegen der schwierigen Voraussetzungen wird die neue Siedlung gleich in mehrfacher Hinsicht die Anliegen städtischer Politik punkto Nachhaltigkeit erfüllen: Mit der baulichen Verdichtung im bestehenden Quartier, dem reduzierten Parkplatzangebot und einem Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft ist die Siedlung ein Vorzeigeobjekt für die Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur im Bestand.



**«Unsere Bewohnerinnen und Bewohner beanspruchen in vielen Siedlungen deutlich weniger als die vorgeschriebenen Pflichtparkplätze. Das Mobilitätskonzept hilft ihnen dabei, trotzdem mobil zu sein.»**

Nathanea Elte, Vizepräsidentin ABZ, Ressort Immobilienentwicklung

# 5 Das Mobilitätsverhalten beeinflussen

Alle aufgezeigten Projekte haben sich bewusst mit dem Thema Mobilität beschäftigt und vielfältige Massnahmen umgesetzt. Diese können Anregungen für künftige Planungsvorhaben geben.

Die nachfolgende Tabelle fasst diese Erkenntnisse zusammen und gibt exemplarisch Hinweise auf die Umsetzung von Massnahmen, die im Katalog des Kapitels 2 dargestellt sind.

## Phasen der Arealentwicklung Beeinflussungsmöglichkeiten

Erste Ideen	Standort-/ Marktanalyse Nutzungskonzepte Testplanung	Die Planung zeigt auf, ob die Rahmenbedingungen verkehrsentensive Einrichtungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) am Standort zulassen bzw. in welchem Umfang solche erwünscht sind. (Beispiele Hürlimann-Areal und Sihlcity)
Von den Ideen zur Vision	Städtebauliche Vision Masterplanung Leitbild Erschliessungskonzept	<p>Die Planung berücksichtigt die künftige Verkehrsentwicklung und andere bauliche Entwicklungen in der Umgebung. Auch wenn der Verkehr zum Zeitpunkt der Planung noch unproblematisch scheint, kann dies später anders sein. Die vorausschauende Planung gelangt so zu anderen Lösungen für die Erschliessung und die Beeinflussung des Verkehrsaufkommens. (Beispiele Limmatfeld, Sulzerareal Werk 1 und Färberei)</p> <p>Das städtebauliche Konzept hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Durch eine Überbauung, die innerstädtische Verhältnisse erzeugt, werden auch Mieterinnen und Mieter angezogen, die ein eher städtisches Mobilitätsverhalten mit kurzen Wegen und einer stärkeren ÖV-Nutzung aufweisen. Die Planung berücksichtigt dies bei der Festlegung des Erschliessungskonzepts und des Parkplatzangebots. (Beispiel Richti-Areal)</p> <p>Das Erschliessungskonzept bzw. die Feinerschliessung des Gebiets haben einen starken positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Ein Teil des hierarchisierten Strassennetzes bleibt in erster Linie dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten. (Beispiel Richti-Areal)</p> <p>Mit einer Ergänzung und verbesserten Verknüpfung mit dem Umfeld durch neue Wegverbindungen kann der Anteil der zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegten Wege erhöht werden. (Beispiele Sihlcity, Färberei)</p> <p>Anpassungen einer Bus- oder Tramlinie erhöhen die Attraktivität des ÖV. (Beispiele Sihlcity, Europaallee, Glattpark)</p> <p>Das Erschliessungskonzept und die Anzahl der Parkplätze berücksichtigen die vorhandene Erschliessungsqualität. An einem mit ÖV gut erschlossenen Standort erfordert dies eine starke Reduktion der Anzahl Parkplätze und ein stark auf den ÖV ausgerichtetes Erschliessungskonzept. (Beispiel Europaallee)</p>

## Das Mobilitätsverhalten beeinflussen

		Das Erschliessungskonzept kann Vorinvestitionen in die Groberschliessung des Areals beinhalten. Damit werden die Voraussetzungen für die weitere Planung verändert. Es kann von einem entsprechend veränderten Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer ausgegangen werden. Zudem wird die Marktfähigkeit der Überbauung verbessert. (Beispiel Sihlcity)
Vertiefungen	Machbarkeitsanalyse Markt-/Konkurrenzanalyse Zielgruppendefinition Produktdefinition	Zeigt sich in der Planung, dass das Parkplatzangebot für gewisse Nutzungen zu knapp werden kann, wird die Einführung eines Mobilitätsmanagements geprüft. Ein Bestandteil davon kann beispielsweise ein Fahrtenmodell sein. Mit diesem wird die Nutzung der vorhandenen Parkplätze flexibilisiert, während die Öffentlichkeit durch die Festlegung eines Fahrtenplafonds Gewissheit hat, dass das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs nicht höher wird als geplant und verträglich. (Beispiel Sihlcity)
Planerische Rahmenbedingungen	Revision Nutzungsplanung bzw. Sondernutzungsplanung (z.B. Gestaltungsplan oder Sonderbauvorschriften)	Das MIV-Aufkommen ist mit den Kapazitäten des Verkehrsnetzes abzustimmen. Dazu sind häufig Massnahmen zur Reduktion und Steuerung des MIV nötig, etwa die Herabsetzung der Parkplatzzahl oder Beschränkungen der Anzahl Ein- und Ausfahrten zu Spitzenzeiten. Eine gute ÖV-Erschliessung und kurze direkte Wege für Fussgänger und Velofahrende erleichtern eine Verlagerung. (Beispiel Sulzerareal 1)
Von der Vision zum konkreten Projekt	Architekturwettbewerb Vorprojekt	Mit den Vorgaben und Rahmenbedingungen ist eine gute Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum einzufordern. Ziel sind attraktive öffentliche Räume für Fussgänger und Velofahrende. Mit gut platzierten Zufahrten, der richtigen Bemessung der Anzahl Abstellplätze für Velos und Autos sowie deren zweckmässige Anordnung kann die Attraktivität der einzelnen Verkehrsträger im Sinne der Mobilitätsziele beeinflusst werden. (Beispiele Richti-Areal, Sihlbogen und Toblerstrasse)
Vom Projekt zur Umsetzung	Bauprojekt Baueingabe Realisierung	Bei Unterschreitung der minimal erforderlichen Parkplatzzahl zeigt ein Mobilitätskonzept auf, wie die Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer auch mit weniger Parkplätzen sichergestellt ist. (Beispiele Giesserei, Toblerstrasse und Sihlbogen)  Eine etapierte Realisierung grosser Gebiete bringt Vorteile mit sich. Wenn sich Rahmenbedingungen verändert haben (Marktumfeld, Erschliessung etc.), sind die Planungsziele und die Regelungen der Nutzungs- oder Sondernutzungsplanung für die nächste Etappe zu überdenken. (Beispiel Glattpark)
Überbauung steht	Betrieb Vermarktung	Für die Positionierung einer Überbauung am Markt kann es ein Vorteil sein, wenn die Überbauung autoarm oder autofrei ist. Voraussetzung dafür ist eine gute ÖV-Erschliessung. Mit einem Controlling wird die Umsetzung des Mobilitätskonzepts überprüft. (Beispiel Sihlbogen)



## Impressum

Ausgabe September 2014

Verlag und Redaktion:

Kanton Zürich

Volkswirtschaftsdirektion

Amt für Verkehr

Baudirektion

Amt für Raumentwicklung

Neumühlequai 10

Postfach 8090 Zürich

Telefon +41 43 259 30 61

Fax +41 43 259 51 62

afv@vd.zh.ch

www.afv.zh.ch

Auflage: 180 Exemplare

Papier: REFUTURA, 100% Altpapier

FSC-zertifiziert und CO<sub>2</sub>-neutral

### Projektteam

Peter Spörri, Amt für Verkehr (Leitung)

Lucas Schloeth, Amt für Raumentwicklung

Andreas Lehmann, AWEL, Abteilung Lufthygiene

Marc Neracher, Kantonspolizei

### Begleitgruppe

Stefan-Martin Dambacher, Mobimo

Michael Hauser, Stadt Winterthur

Reto Lorenzi, Stadt Dübendorf

Marc Osterwalder, Stadt Kloten

Marco Rüdisühli, ZVV

Ute Schneider, KCAP

Andreas Steiger, SBB Immobilien

Nigel Woolfson, Allreal

### Bearbeitung:

Ernst Basler + Partner AG, Zürich

Mark Sieber, Nicolas Jauslin, Andreas Erni

Reto Trachsel, Magnus Gocke

### Bildnachweise

G. Sengün Titelbild, AFV, VBG, Ernst Basler + Partner S. 6,

Comet S. 9, Stefan Müller S. 12, Alessandro Della Bella S. 14,

Gebietsmarketing Glattpark S. 16, PSP Swiss Property S. 18,

Allreal S. 20, Jürg Altwegg S. 22, www.limmatfeld.ch S. 24,

Sihlcity S. 26, Markus Jelk S. 28, Thies Wachter S. 30,

BS + EMI Architektenpartner AG S. 32