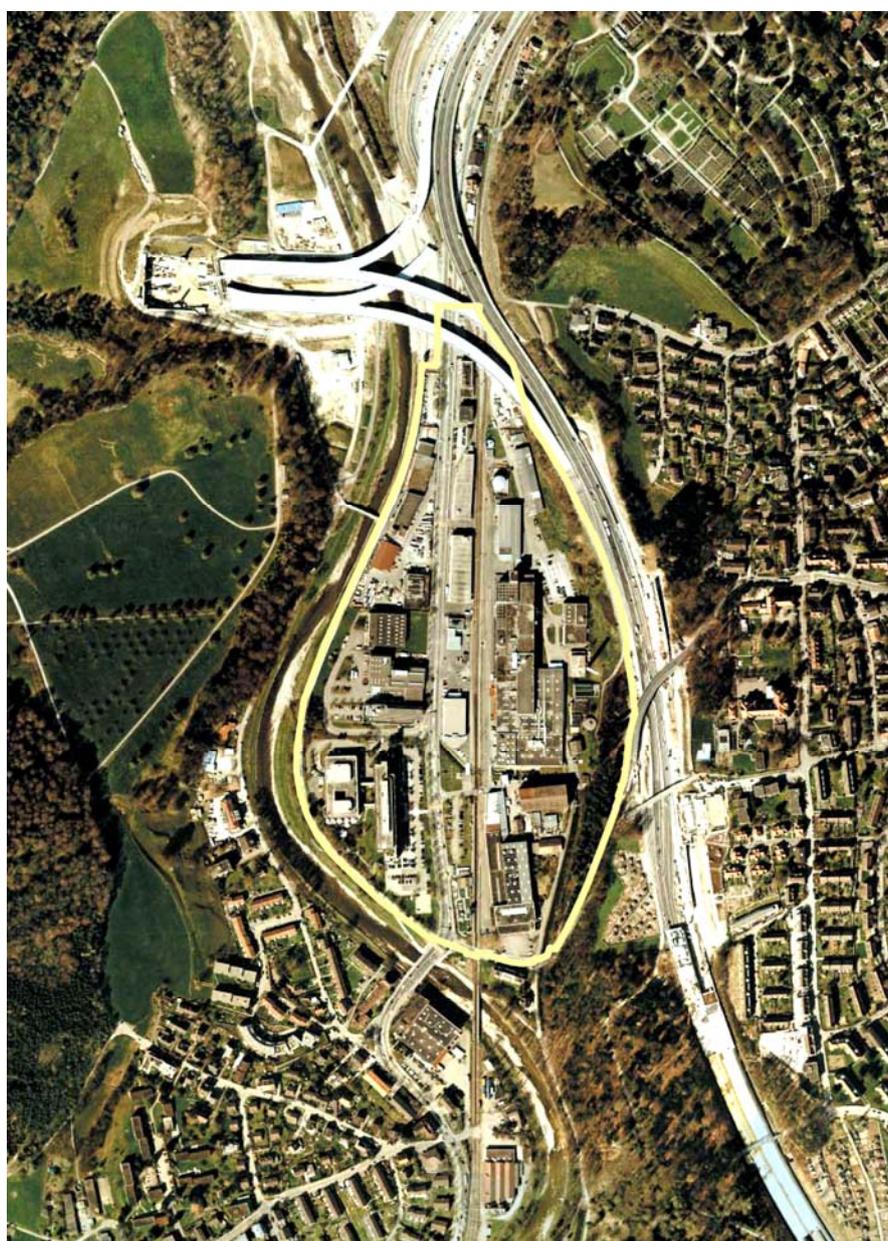


# Privater Gestaltungsplan Manegg mit Umweltverträglichkeitsprüfung

Zürich Wollishofen

Erläuterungsbericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung und Leitbild Freiraum zum  
Gestaltungsplan

1. Dezember 2008





## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Ausgangslage.....	1
1.2	Heutige Nutzung des Areals, Eigentum und Verfügbarkeit.....	2
1.3	Legislatorschwerpunkte 2006 – 2010.....	3
1.4	Planungs- und baurechtliche Situation.....	3
1.4.1	Kantonaler und Regionaler Richtplanung.....	3
1.4.2	Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich 1999.....	4
1.4.3	Hochhausleitbild.....	5
1.4.4	Planungen und Entwicklungen im Umfeld.....	5
2	Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts.....	6
2.1	Rechtliche Grundlage und Zielpublikum.....	6
2.2	Verfahren zum Erlass des Privaten Gestaltungsplans.....	7
2.3	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	7
3	Organisation und Verfahren.....	8
3.1	Kooperative Entwicklungsplanung.....	8
3.2	Verfahrenskoordination.....	9
3.3	Quartierplan – Gestaltungsplan.....	10
3.4	Projekt Allmendstrasse.....	10
3.5	Entlassung der Inventarobjekte.....	10
4	Leitbild Freiraum.....	11
4.1	Leitgedanken.....	11
4.2	Einbindung in die Umgebung.....	13
4.2.1	Sihluferraum ("feucht").....	14
4.2.2	Böschungsräume Entlisberg ("trocken").....	14
4.3	Freiraumbereiche.....	15
4.3.1	Untere und obere Stadtebene: Die Terrassen des Sihlraumes.....	16
4.3.2	Freiraumachsen in Ost-West Richtung (inkl. der Wendebereiche).....	17
4.3.3	Plätze.....	18
4.3.4	Strassenräume, Bahnkorridor.....	19
5	Erläuterungen.....	21
5.1	Art. 4 Denkmalschutz.....	21
5.2	Art. 5 Gleisanschluss.....	21
5.3	Art. 7 Ergänzende Gestaltungspläne.....	21
5.4	Art. 8 Ausnützung.....	22
5.5	Art. 10 Nutzweisen.....	22
5.6	Art. 11 und 12 Gesamthöhe, Dachaufbauten und Hochhäuser.....	24
5.7	Art. 13 Dachgestaltung.....	25
5.8	Art. 14 Abstände.....	25

5.9	Art. 15 Freiflächenziffer .....	26
5.10	Art. 16 Freiraumgestaltung.....	28
5.11	Art. 17 Hochwasserschutz, Terraingestaltung.....	28
5.12	Art. 20 Verkehrserschliessung .....	28
	5.12.1 Groberschliessung, Lage im Verkehrsnetz .....	28
	5.12.2 Angebot öffentlicher Verkehr .....	29
	5.12.3 Feinerschliessung Motorisierter Individualverkehr .....	29
	5.12.4 Anlieferung .....	31
5.13	Art. 21 Langsamverkehr .....	31
5.14	Rahmenbedingungen bezüglich Verkehrsaufkommen.....	32
5.15	Art. 22 Parkierungsregelung.....	34
	5.15.1 Verwendete Nutzungsszenarien .....	34
	5.15.2 Normalbedarfswerte .....	35
	5.15.3 Reduktionsfaktoren .....	37
	5.15.4 Parkplatzbewirtschaftung .....	38
5.16	Art. 23 Fahrtenmodell.....	38
5.17	Art. 24 Lärm .....	42
5.18	Erschütterungen/Körperschall .....	43
5.19	Art. 25 Ökologischer Ausgleich .....	44
5.20	Art. 26 Meteorwasser .....	45
5.21	Wasserrechte, Kanäle .....	45
5.22	Art. 27 Energie .....	46
5.23	Gashochdruckleitung .....	47
5.24	Auswirkungen des Transports von gefährlichen Gütern .....	47
6	Schlussbemerkung .....	49

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Das zwischen Sihl und Autobahn A3 inselartig eingebettete Gebiet Manegg am südlichen Stadtrand von Zürich (Kreis 2) befindet sich bereits seit längerer Zeit im Umbruch. Die heute nur noch in Teilen vorhandene industrielle Produktion soll durch neue Nutzungen abgelöst werden. Mit einer Fläche von rund 200'000 m<sup>2</sup>, ausgestattet mit hochwertigen Infrastrukturen des individuellen und öffentlichen Verkehrs sowie direkt angrenzend an den Erholungs- und Landschaftsraum der Sihl, stellt die Manegg heute eine bedeutende Entwicklungsreserve für die Stadt Zürich dar. Die Manegg bietet grob geschätzt Raum für 1'200 bis 1'700 Einwohner und 5'000 Arbeitsplätze.

Bereits 2000/01 hat daher die Stadt Zürich gemeinsam mit den GrundeigentümerInnen in einer kooperativen Planung Grundsätze für die zukünftige Gebietsentwicklung erarbeitet. Unter Mitwirkung von drei Planungsteams wurde anhand von Testentwürfen die Bandbreite der Entwicklungsmöglichkeiten ausgelotet. Anschliessend wurden in drei Workshops die Themen Image und Nutzung, Städtebau und Freiraum sowie Verkehr vertiefend diskutiert und 2004 in einem Leitbild die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst. Die Erfolge von durchmischten Umstrukturierungsgebieten wie Zürich-West aber auch die veränderten Rahmenbedingungen auf dem Immobilienmarkt haben dazu beigetragen, dass 2005 erneut geprüft wurde, ob sich die Manegg auch für Wohnnutzungen eignet. Letztlich wurde 2006 das Gebiet Manegg in eine Zentrumszone (Z5) umgezont und damit für Wohnnutzungen geöffnet.

Basierend auf den Erkenntnissen 2000 bis 2004 und immer dringlicheren Entwicklungsabsichten einzelner Grundeigentümer wurden 2006 die Weichen für einen privaten Gestaltungsplan gestellt, der gemeinsam durch VertreterInnen der verschiedenen Grundeigentümer sowie ein beauftragtes Team von Landschaftsarchitekten, Architekten und Planern in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau erarbeitet wurde.

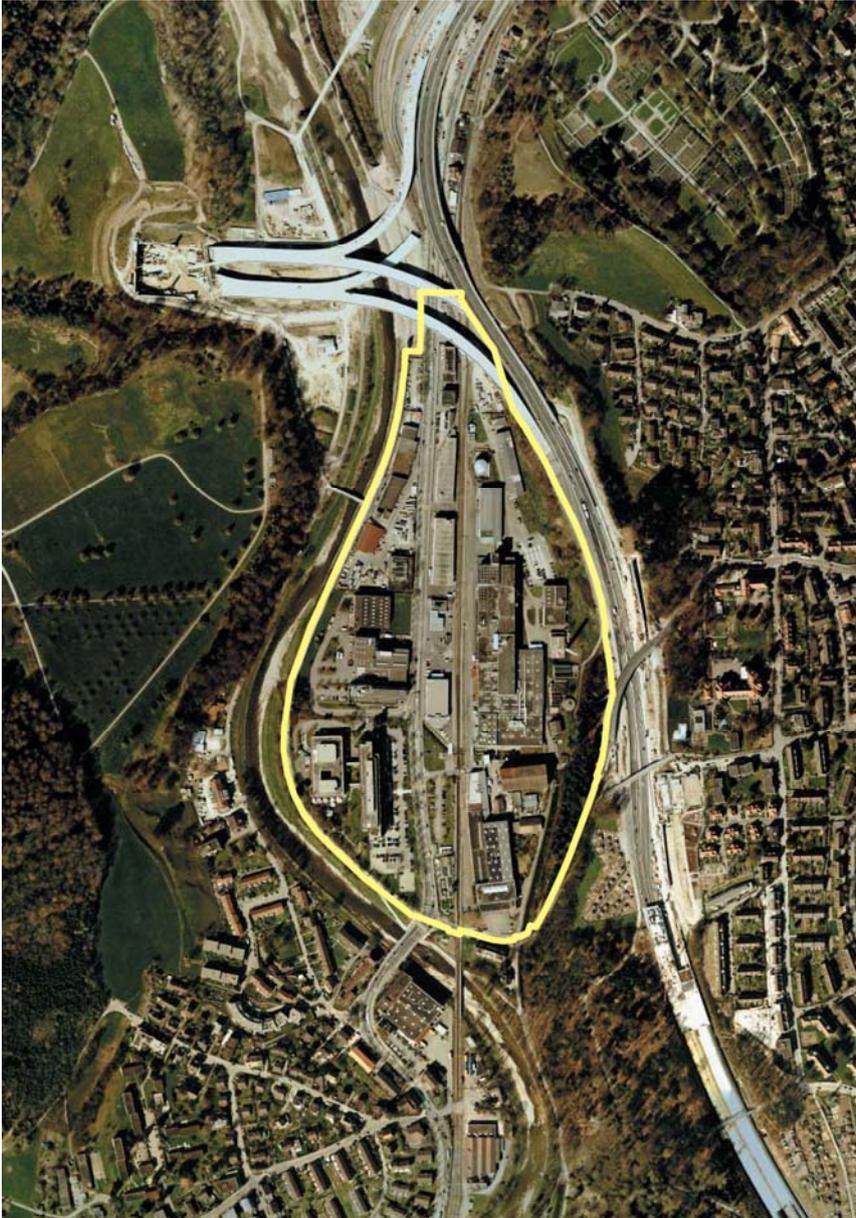


Abbildung 1: Perimeter Gestaltungsplan

## 1.2 Heutige Nutzung des Areals, Eigentum und Verfügbarkeit

Die Manegg wird heute durch eine Reihe von Gewerbebetrieben sowie weiteren Dienstleistungsunternehmen genutzt. Einzelne Gebäude, wie das alte Spinnereigebäude stehen leer. Die Grundstücke der Manegg sind mehrheitlich im Besitz privater Unternehmen; der Kanton Zürich verfügt über eine Fläche im Norden des Gebiets, die Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich, besitzt Flächen am östlichen Rand des Gebiets.

Aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, Verfügbarkeiten einzelner Immobilien, bestehender Vertragsverhältnisse usw. bestehen sehr unterschiedliche zeitliche Entwicklungs-

absichten der am Verfahren beteiligten Grundeigentümer, denen im Gestaltungsplanverfahren und in den Inhalten des Gestaltungsplanes Rechnung getragen werden müssen.

### 1.3 Legislatorschwerpunkte 2006 – 2010

Für die Stadtentwicklung wurden basierend auf den Legislatorschwerpunkten des Stadtrats von Zürich für das "Planen und Bauen für die Stadt von morgen" folgende für Umstrukturierungsgebiete massgebliche Ziele festgehalten, die als übergeordnete Leitlinien zu werten sind:

- Hohe Qualität des öffentlichen Raumes als Standortfaktor und als Beitrag zur Stadt- und Quartieridentität
- Attraktiver Raum für Wohnen, Arbeiten und Freizeit in Neubau- und Umnutzungsgebieten
- Stärken der Quartieridentität in Veränderungsgebieten.

### 1.4 Planungs- und baurechtliche Situation

#### 1.4.1 Kantonaler und Regionaler Richtplanung

Im **Kantonalen Richtplan** ist das Gebiet weitestgehend als Siedlungsgebiet eingetragen. Ein zusammenhängender Bereich im Süd-Osten ist als Wald und ein Streifen entlang der Sihl sowie im Süd-Osten sind als Landwirtschaftsgebiet deklariert.

Des Weiteren sind im Kantonalen Richtplan, in der Richtplankarte Verkehr, der geplante Ausbau der Bahnlinie, der bestehende Bahnhofpunkt sowie die Allmendstrasse als Hauptverkehrsstrasse verzeichnet.

Der **Regionale Richtplan** enthält einen Eintrag zum Gleisanschluss der SZU.

Im **Regionalen Richtplan** wird die Manegg als Arbeitsplatzgebiet ausgewiesen. Auf kommunaler Stufe kann eine nutzungsmässige Differenzierung vorgenommen werden, die auch andere Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistung etc. vorsehen kann. Komplexe Problemstellungen wie Nutzung, Städtebau, Freiraum, Erschliessung etc. können gebietsbezogen in kooperativen Planungsverfahren gelöst werden und anschliessend mit den PBG-Instrumenten der Nutzungsplanung sowie mit vertraglichen Vereinbarungen zwischen GrundeigentümerInnen und der Stadt umgesetzt werden.

Gas: In Nord-Süd-Richtung (im östlichen Gestaltungsplanperimeter) sind eine übergeordnete sowie in West-Ost-Richtung eine regionale Gashauptleitung eingetragen.

Wasser: In West-Ost-Richtung querend sind ein Korridor für eine geplante Wasserhauptleitung sowie in Nord-Süd-Richtung (im östlichen Gestaltungsplanperimeter) eine regionale Schmutz- oder Mischwasserleitung dargestellt.

Elektrizität: Entlang der nördlichen Perimetergrenze ist eine übergeordnete, geplante Kabelleitung für 110 kV eingetragen.

Der **Kommunale und Regionale Verkehrsrichtplan** (2004 bzw. 2000) bestimmen für Entwicklungsgebiete, insbesondere ehemalige Industriegebiete an zentraler Lage, unter anderem die Priorisierung öffentlicher Verkehrsmittel sowie des Velo- und Fussverkehrs und bei Bedarf die generelle Lage von kommunal und regional bedeutsamen Verbindungen. Regional bedeutsame Veloverbindungen bestehen entlang der Sihl sowie über die Butzenstrasse in Richtung Wollishofen. Diese sollen durch eine Verbindung in Nord-Südrichtung ergänzt werden. Für den Fussgängerverkehr ist auf kommunaler Ebene eine Ost-West-Querung auf Höhe der SZU-Haltestelle in Teilen bestehend und ab der SZU-Haltestelle als geplant ausgewiesen sowie vom Haltepunkt zur Sihlbrücke (bestehend).

Für den Öffentlichen Verkehr und den Güterverkehr sind der Doppelspurausbau geplant sowie ein bestehendes Anschlussgleis eingetragen.

#### **1.4.2 Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich 1999**

Das Gebiet lag gemäss der von der Baudirektion verfüigten Bau- und Zonenordnung (BD-BZO) von 1995 in der Zone IHD (Industrie-, Handels- und Dienstleistungsnutzungen). Im Rahmen der BZO-Revision (BZO 99) wurde mit BD-Verfügung vom 23.05.2000 aufgrund fehlender klarer Vorstellungen über die künftig anzustrebenden Nutzungs- und Baustrukturen eine Planungszone festgesetzt. Basierend auf den Ergebnissen des kooperativen Planungsprozesses wurde die Planungszone durch die am 8.02.2006 in Kraft gesetzte Zentrumszone Z5 mit Gestaltungsplanpflicht abgelöst. Der Wohnanteil beträgt gemäss rechtskräftigem Zonenplan 0% und die Freiflächenziffer 20%.

Westlich der Sihl und östlich der Autobahn befinden sich die nächstgelegenen Wohngebiete W2 bzw. südöstlich W4. Eingerahmt ist das Gebiet durch Freihaltezonen und eine Waldfläche.

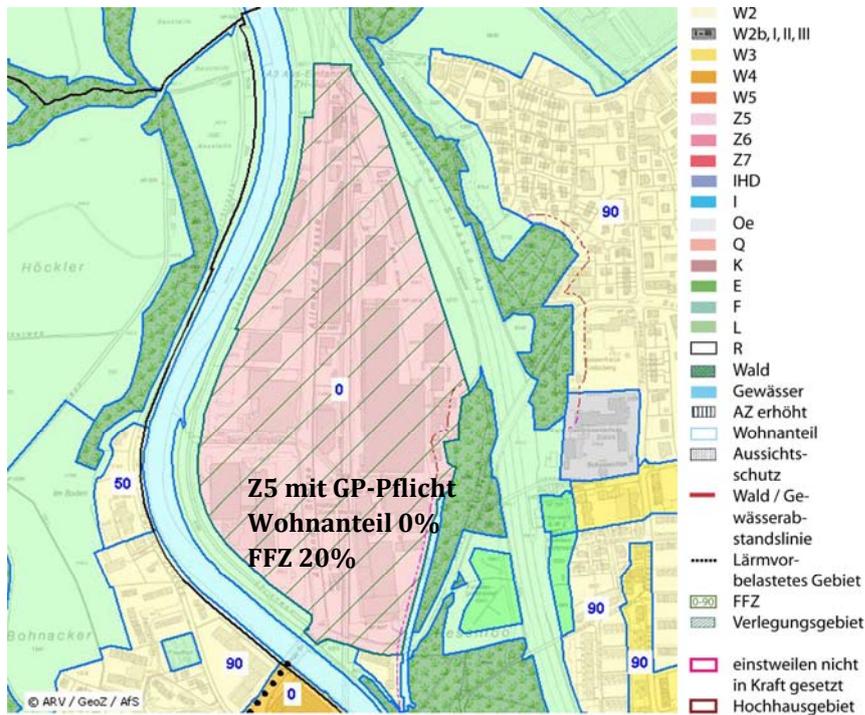


Abbildung 2: Auszug aus dem Zonenplan der Stadt Zürich

### 1.4.3 Hochhausleitbild

Die Stadt Zürich hat Gebiete ausgeschieden, in welchen Hochhäuser grundsätzlich zugelassen sind und hierzu architektonisch-städtebauliche Anforderungen formuliert. Das Gebiet Manegg ist nicht in das Hochhausgebiet aufgenommen.

### 1.4.4 Planungen und Entwicklungen im Umfeld

Angesichts der Grösse des Areals und der besonderen inselartigen Lage in Zürich werden wichtige aktuelle Planungen und Entwicklungen innerhalb eines grösseren Betrachtungsraumes aufgezeigt. Insbesondere die nachfolgenden Planungen und Konzepte spiegeln die umfangreichen Aktivitäten im Einzugsbereich von Manegg wider, die Einfluss auf die zukünftigen Standorteigenschaften von Manegg besitzen.

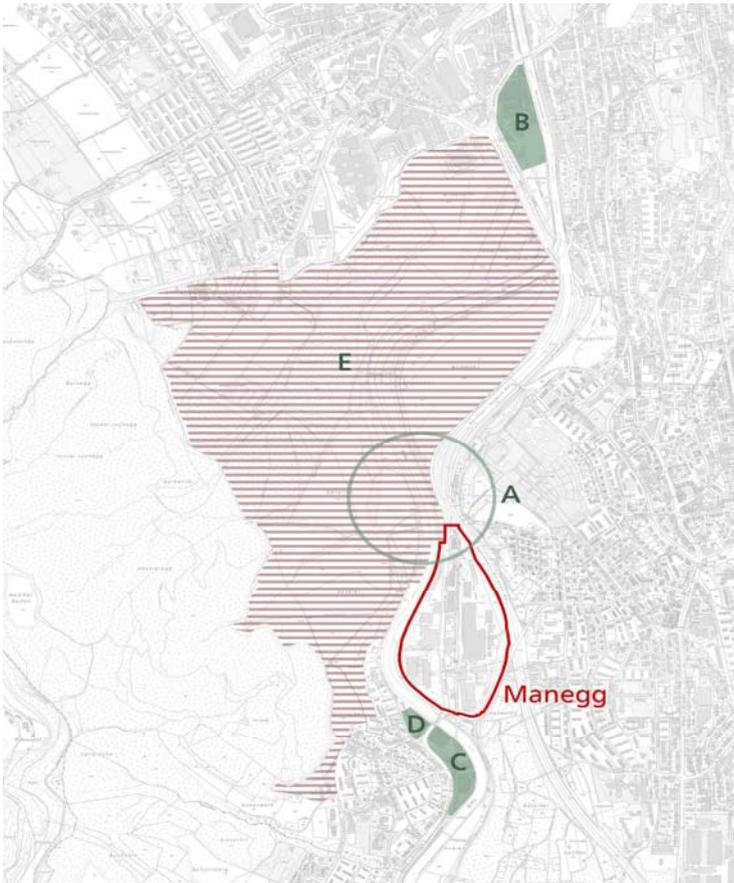


Abbildung 3: Lageplan mit den lokalisierten Projekten

- A. Autobahnanschluss A3
- B. Sihlcity (hochwertiger Einzelhandelsstandort im süd-westlichen Stadtgebiet)
- C. Wohnsiedlung und Gewerbezentrum Sihlbogen (Pionierprojekt im Bereich Nachhaltigkeit), Zürich-Leimbach (Baugenossenschaft Zurlinden)
- D. Ersatzneubauten der Genossenschaft Hofgarten
- E. Nutzungskonzept Allmend Brunau.

## 2 Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts

### 2.1 Rechtliche Grundlage und Zielpublikum

Der Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) wird im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zu Händen der Genehmigungsbehörde erstellt. Er gibt Auskunft darüber, wie die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes, der Kantone und Regionale Richtplan berücksichtigt werden sowie den Anforderungen des Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung getragen wird.

Der Erläuterungsbericht richtet sich an die kantonale Genehmigungsbehörde. Im vorliegenden Fall ist dies formell der Regierungsrat und die für die Prüfung zuständigen Stellen der kantonalen Verwaltung. Daneben soll der Erläuterungsbericht auch den Stadtbehörden als Entscheidungsgrundlage für die nachfolgenden Planungen und Projekte dienen.

## **2.2 Verfahren zum Erlass des Privaten Gestaltungsplans**

Der private Gestaltungsplan wurde neben der öffentlichen Auflage (Mitwirkung) gleichzeitig zur kantonalen Vorprüfung und städtischen Ämtervernehmlassung eingereicht. In Absprache mit der Baudirektion wurden die Anregungen aus der Bevölkerung, die städtische Ämtervernehmlassung sowie die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung zusammengefasst, Einwände ausgewertet, der Gestaltungsplan bereinigt und zu den nicht berücksichtigten Einwendungen in ergänzenden Berichten Stellung genommen. Der private Gestaltungsplan Manegg wird nun dem Stadtrat vorgelegt. Nach vorgängiger Behandlung in der Spezialkommission Hochbaudepartement / Stadtentwicklung bedarf es anschliessend der Zustimmung des Gemeinderates. Die Festsetzung ist öffentlich bekannt zu machen. Nach einer 30-tägigen Rekursfrist und Erledigung allfälliger Einsprachen wird der Gestaltungsplan zur Genehmigung an die Baudirektion weitergeleitet. Mit der öffentlichen Bekanntgabe der Genehmigung durch die Baudirektion wird der private Gestaltungsplan durch den Stadtrat in Kraft gesetzt.

Der private Gestaltungsplan beinhaltet noch keine Bewilligung für konkrete Bauprojekte. Er steckt lediglich den äusseren planungsrechtlichen Rahmen für die Umnutzung der Grundstücke ab. Ergänzende Gestaltungspläne ebenso wie Baubewilligungsverfahren folgen später.

## **2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Da auf dem Gestaltungsplanareal voraussichtlich mehr als 300 Parkplätze und auch mehr als 5'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche realisiert werden, muss gemäss den Vorschriften der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden. Die UVP-Pflicht besteht auch dann, wenn die Schwellwerte für die UVP-Pflicht gemäss revidierter UVPV ab dem 1. Dezember 2008 auf 500 Parkplätze bzw. 7'500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche angehoben werden. Mit der Umweltschutzfachstelle der Stadt Zürich wurde vereinbart, dass die UVP auf der Stufe Gestaltungsplan durchgeführt wird und das Gestaltungsplan-Verfahren deshalb das massgebliche Verfahren für die Prüfung ist.

Die Untersuchungen bezüglich Umwelt wurden in einem separaten Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) dokumentiert. Dieser zeigt die konkreten Details der Umweltaspekte und Umweltschutzmassnahmen ausführlich auf. Die Untersuchungen kommen zum Schluss, dass bezüglich denjenigen Umweltbereichen, welche bereits auf Stufe Gestaltungsplan abschliessend beurteilt werden können, die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden. Bei Aspekten, welche erst auf Stufe Bauprojekt oder noch später beurteilt werden können, zeichnen sich beim jetzigen Stand des Wissens keine unlösbaren Konflikte ab. Die Untersuchungen bezüglich Umwelt wurden in einem separaten Umweltverträglich-

lichkeitsbericht (UVB) dokumentiert. Dieser zeigt die konkreten Details der Umweltaspekte und Umweltschutzmassnahmen ausführlich auf. Die Untersuchungen kommen zum Schluss, dass bezüglich denjenigen Umweltbereichen, welche bereits auf Stufe Gestaltungsplan abschliessend beurteilt werden können, die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden. Bei Aspekten, welche erst auf Stufe Bauprojekt oder noch später beurteilt werden können, zeichnen sich beim jetzigen Stand des Wissens keine unlösbaren Konflikte ab.

Einzelne raumrelevante Aspekte aus dem UVB, welche einen Einfluss auf die Vorschriften zum Gestaltungsplan haben, sind im Kapitel 5 dargestellt.

## **3 Organisation und Verfahren**

### **3.1 Kooperative Entwicklungsplanung**

Bereits im Jahr 2000 begannen die GrundeigentümerInnen gemeinsam mit der Stadt eine kooperative Entwicklungsplanung. Gemeinsam sollten Grundsätze für die zukünftige Gebietsentwicklung erarbeitet und die planungsrechtliche Grundlage für deren Umsetzung geschaffen werden. Die Testplanung, die 2004 in einem ersten Entwurf für ein Entwicklungleitbild Manegg (durch die Architekten agps architecture, Zürich) mündete, lieferte Hinweise zur räumlichen Strukturierung und nutzungsmässigen Positionierung des Gebiets. Wesentliche, bereits damals erarbeitete Grundsätze werden auch heute noch weiterverfolgt:

- ein Netz aus Frei- und Erschliessungsräumen als Rückgrat für die Entwicklungen in den einzelnen Teilgebieten
- zwei in Ost-West-Richtung verlaufende Freiraumachsen, welche die grossen Grün- und Naherholungsgebiete, den Sihluferraum und den Entlisberg miteinander verbinden
- ein grosszügiger Platzbereich um das ehemalige Spinnereigebäude
- der Erhalt des Spinnereigebäudes als geschichtlicher Zeuge der industriellen Vergangenheit.

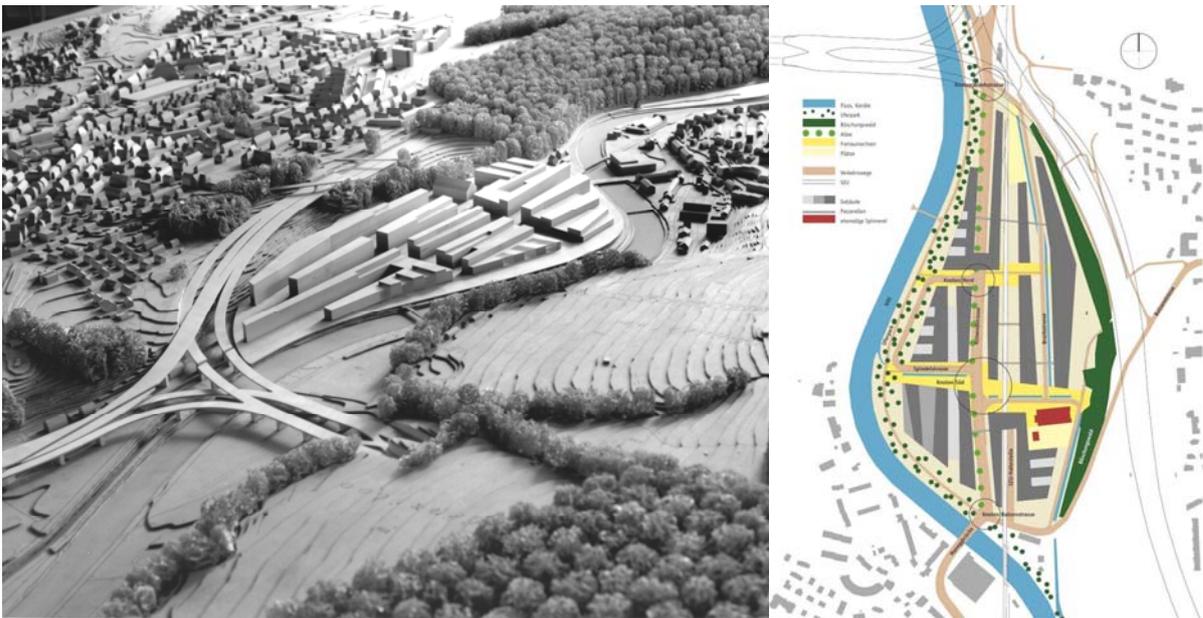


Abbildung 4: Testplanung und Entwurf Städtebauliches Leitbild von agps architecture, Zürich (200-2004)

Im weiteren Verlauf des Verfahrens hat sich gezeigt, dass die städtebaulichen Ideen aus dem Entwurf des Entwicklungsleitbildes unter den veränderten Rahmenbedingungen (Durchgangsverkehrsmengen auf der Allmendstrasse, Wohnen in der Manegg etc.) angepasst werden müssen. Mit der Umzonung des Gebiets in eine Zentrumszone Z5 (2006) wurden die 2004 formulierten Grundsätze überprüft und präzisiert. Aus diesen Diskussionen ging das "Leitbild Freiraum" als bindende Leitvorstellung hervor (vgl. Kapitel 4).

### 3.2 Verfahrenskoordination

Die planerisch notwendigen Instrumente für die Manegg umfassen neben dem Gestaltungsplan

- den amtlichen Quartierplan als Grundlage für die Regelung der Eigentumsverhältnisse und der Feinerschliessung
- das Strassenbauprojekt Allmendstrasse zur Regelung der Groberschliessung
- die Revision der Baulinie entlang der Allmendstrasse
- vertragliche Regelung der denkmalpflegerischen Belange der Spinnerei
- die Entlassung von Naturschutzobjekten aus dem Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte
- die Verlegung der Gashochdruckleitung zur Gewährleistung der Sicherheitserfordernisse.

Das Amt für Städtebau übernimmt bei dieser planungsrechtlichen Umsetzung die Koordination der verschiedenen Verfahren.

### **3.3 Quartierplan – Gestaltungsplan**

Der Gestaltungsplan basiert auf der im Quartierplan geregelten Feinerschliessung und Neuordnung der Grundeigentumsverhältnisse. Er tritt erst in Kraft, wenn der Quartierplan rechtskräftig genehmigt ist. Der Quartierplan umfasst

- die beiden Anschlussknoten, Stichstrassen und Wendebereiche von der Allmendstrasse ausgehend nach Westen
- die drei Anschlussknoten sowie die Erschliessungsschlaufe (neue Erschliessungsstrasse SMIAG) östlich der SZU-Gleise
- die generelle Lage der Zu- und Wegfahrten auf die privaten Grundstücke
- die Grundeigentumsverhältnisse inkl. des monetären Flächenausgleichs.
- die Fussgängerunter- bzw. -überführung ausgehend von der Allmendstrasse unter/über die SZU-Gleise
- die unterirdische Durchfahrt unter den SZU-Gleisen für PKW auf Höhe Knoten 3 (Philips)

### **3.4 Projekt Allmendstrasse**

Aufgrund der Verkehrsbelastungen und Funktionen der Strasse wurden Lösungen für die Groberschliessung erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Innerhalb des Projekts Allmendstrasse wurden Lösungen für die Verkehrsregelung, die Organisation und Gestaltung des Strassenraums sowie der Kreuzungsbereiche einschliesslich der hinteren Trottoirkante erarbeitet. Die Ergebnisse des Allmendstrassenprojekts bilden eine wichtige Grundlage für die Regelungen im Quartier- und Gestaltungsplan (Lage und Dimension der Ein- und Ausfahrtsspuren für die Feinerschliessung etc.).

Sowohl Quartier- als auch Gestaltungsplan werden erst genehmigt, wenn das festgesetzte und rechtskräftig genehmigte Strassenprojekt Allmendstrasse vorliegt.

### **3.5 Entlassung der Inventarobjekte**

Im Gebiet Manegg befinden sich verschiedene Schutzobjekte, die im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (KSO) verzeichnet sind. Die Inventarobjekte KSO-51-03, KSO-51-04, KSO-51.04, KSO-55.02, KSO-55.05 wurden gemäss Stadtratsbeschluss vom 9. Juli 2008 aus dem Inventar mit Vorbehalt entlassen und Anforderungen an den Ersatz und dessen Unterhalt bestimmt. Eingriffe sind danach grundsätzlich nur nach Rücksprache mit der Fachstelle Naturschutz des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements erlaubt. Die Entlassung aus dem Inventar wurde mit Vorbehalt ausgesprochen. Sie tritt in Kraft, sobald die Baubehörde gestützt auf eine rechtskräftige Baubewilligung die Baufreigabe erteilt hat.

## 4 Leitbild Freiraum

### 4.1 Leitgedanken

Die Manegg wird durch ein Netz unterschiedlicher Freiraumbereiche strukturiert und in die Umgebung eingebunden. Diese gliedern sich in:

- die beiden grossen Freiräume in Nord-Süd-Richtung: der Sihluferraum und der Böschungsraum Entlisberg
- die beiden Freiraumachsen in Ost-West-Richtung mit dem Spinnerei- und Wasserturmplatz, welche den Sihluferraum mit dem Böschungsraum verbinden
- die von Verkehr geprägten Freiräume der Allmendstrasse, der neuen Erschliessungsstrasse SMIAG und der SZU-Gleise
- die privaten und halböffentlichen Freiflächen der unteren und oberen Stadtebene.

Die verschiedenen Freiräume dienen dem Aufenthalt, der Erholung, der Aneignung durch verschiedene Nutzergruppen, der Erschliessung, der Identifikation mit dem Gebiet aber auch der städtebaulichen Strukturierung. Sie bilden das gestalterische Rückgrat für die Entwicklung der Manegg. Die von industrieller Nutzung kennzeichnende Vergangenheit und die naturräumliche Lage im Sihlraum sind die Grundlage gestalterischer Aussagen.

Die Ausbildung und Vernetzung der differenzierten Freiraumstrukturen soll eine hohe ästhetische Qualität im Bezug auf ihre Nutzbarkeit und Erholungsfunktion für den Menschen aufweisen und gleichzeitig ökologische Qualitäten im Sinne der Schaffung und Optimierung von Lebensräumen für Wildtiere und standortgerechte Pflanzen umfassen.

Für die Erzeugung eines grosszügigen Gesamtbildes sind alle Oberflächen und Raumabfolgen möglichst einheitlich und zusammenhängend sowie in Material- und Pflanzenwahl hierzu adäquat auszugestalten.

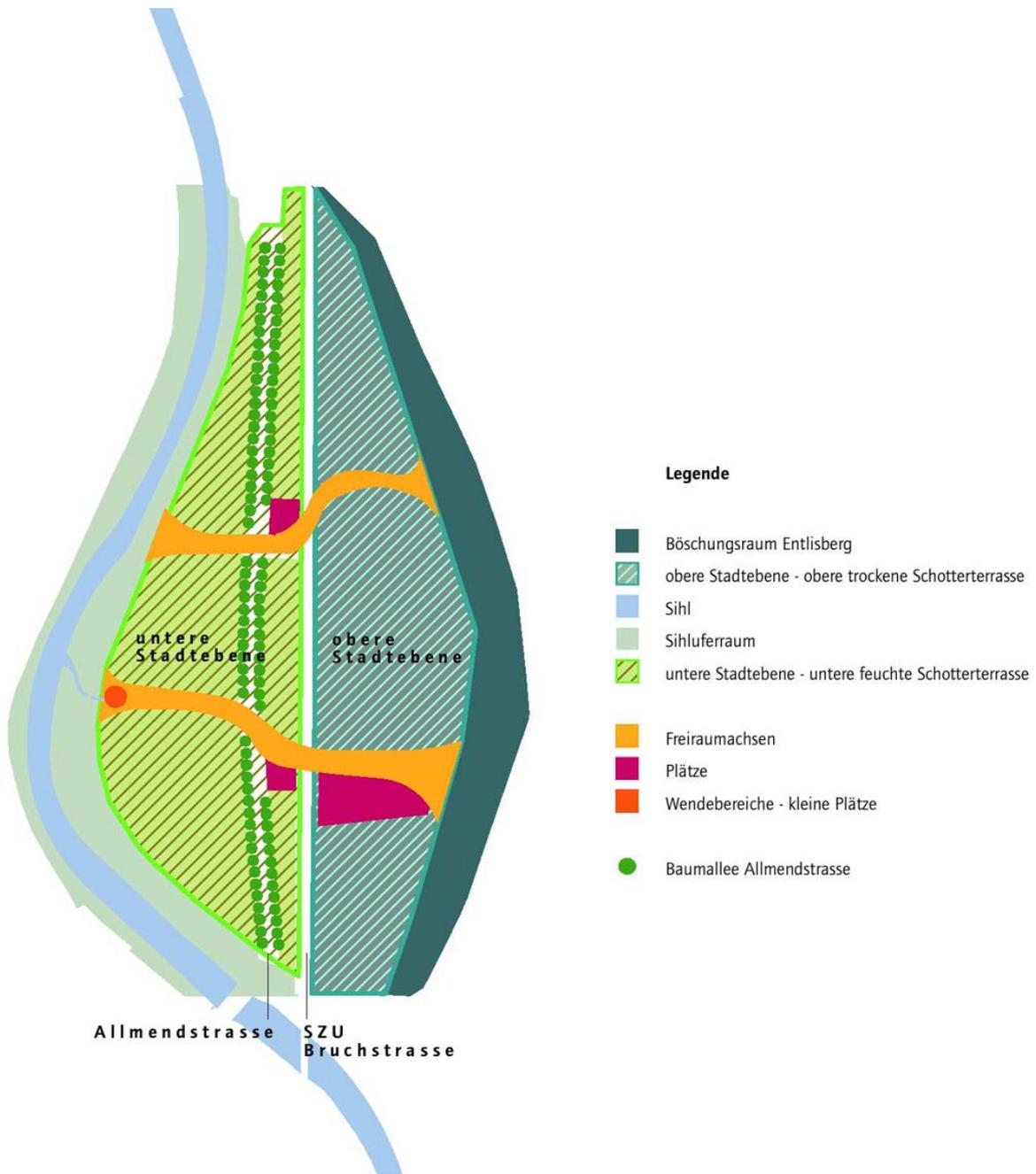


Abbildung 5: Freiraumkonzept

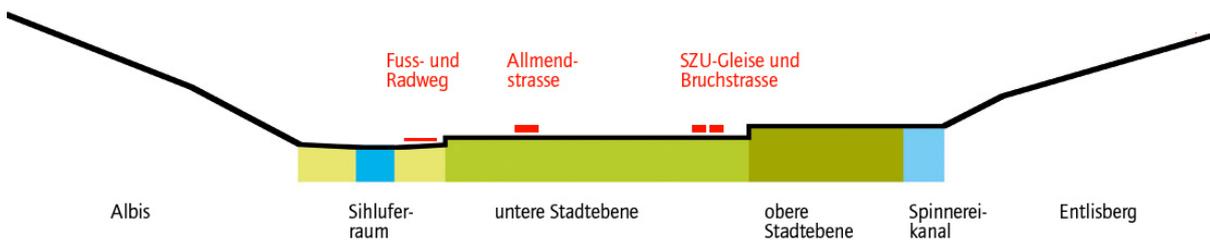


Abbildung 6: Schnitt durch die Topografie und die Stadtebenen des Gebiets Manegg

## 4.2 Einbindung in die Umgebung

Die übergeordneten, das Gebiet Manegg landschaftlich prägenden Aussenräume verlaufen in Nord-Süd-Richtung. Zu ihnen gehören im Westen die Albiskette mit dem Sihluferraum sowie im Osten der Böschungsraum Entlisberg. Ein deutlich ablesbares Wegenetz verknüpft diese Landschaftsräume untereinander und dient der guten Orientierung innerhalb der Manegg.

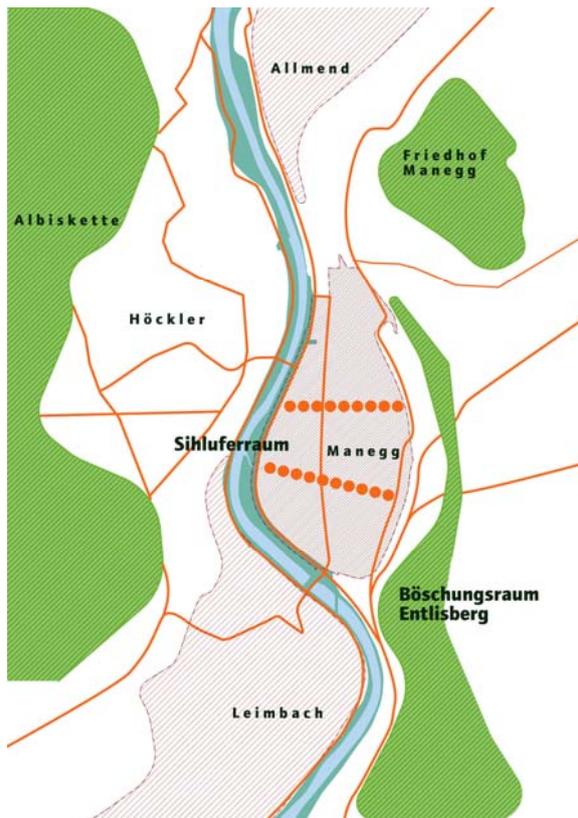


Abbildung 7: Einbindung in das übergeordnete Freiraumsystem



Abbildung 8: Der Sihlraum mit der Tallage Manegg (von Norden)

#### **4.2.1 Sihluferraum ("feucht")**

Der Sihluferraum erstreckt sich zu beiden Seiten der Sihl und ist hauptsächlich durch einen standortgerechten Pflanzenbewuchs mit üppigem Baumbestand in Gruppen sowie weite Wiesenflächen charakterisiert. Mit dem Ziel einer naturräumlichen und gestalterischen Kontinuität soll der Sihluferraum bis in die privaten Grundstücke hineinreichen, dort themenverwandt und standortgerecht gestaltet sein z.B. durch lichte Gruppen auetypischer Gehölze und unbefestigte Bereiche wie Wiesen- und Kiesflächen. Auf der unteren Stadtebene wird damit der Übergang von den naturnahen Bereichen des Sihluferraums zu einer urbanen Gestaltung formuliert.

#### **4.2.2 Böschungsraum Entlisberg ("trocken")**

Als Gegenpol zum Sihluferraum wird der östliche Abschluss des Gebiets Manegg durch den Böschungsraum Entlisberg gebildet. Im süd-östlichen Teil verstärkt der bestehende Wald räumlich die Geländekante und dient als Abgrenzung zur Autobahn. Im nord-östlichen Teil soll die westexponierte Böschung wieder in eine artenreiche, trockene Wiese zurückgeführt werden. Typische Pflanzbilder und Landschaftselemente dieses Böschungsraumes bilden auf der oberen Stadtebene die Grundlage der Freiraumgestaltung.

### 4.3 Freiraumbereiche

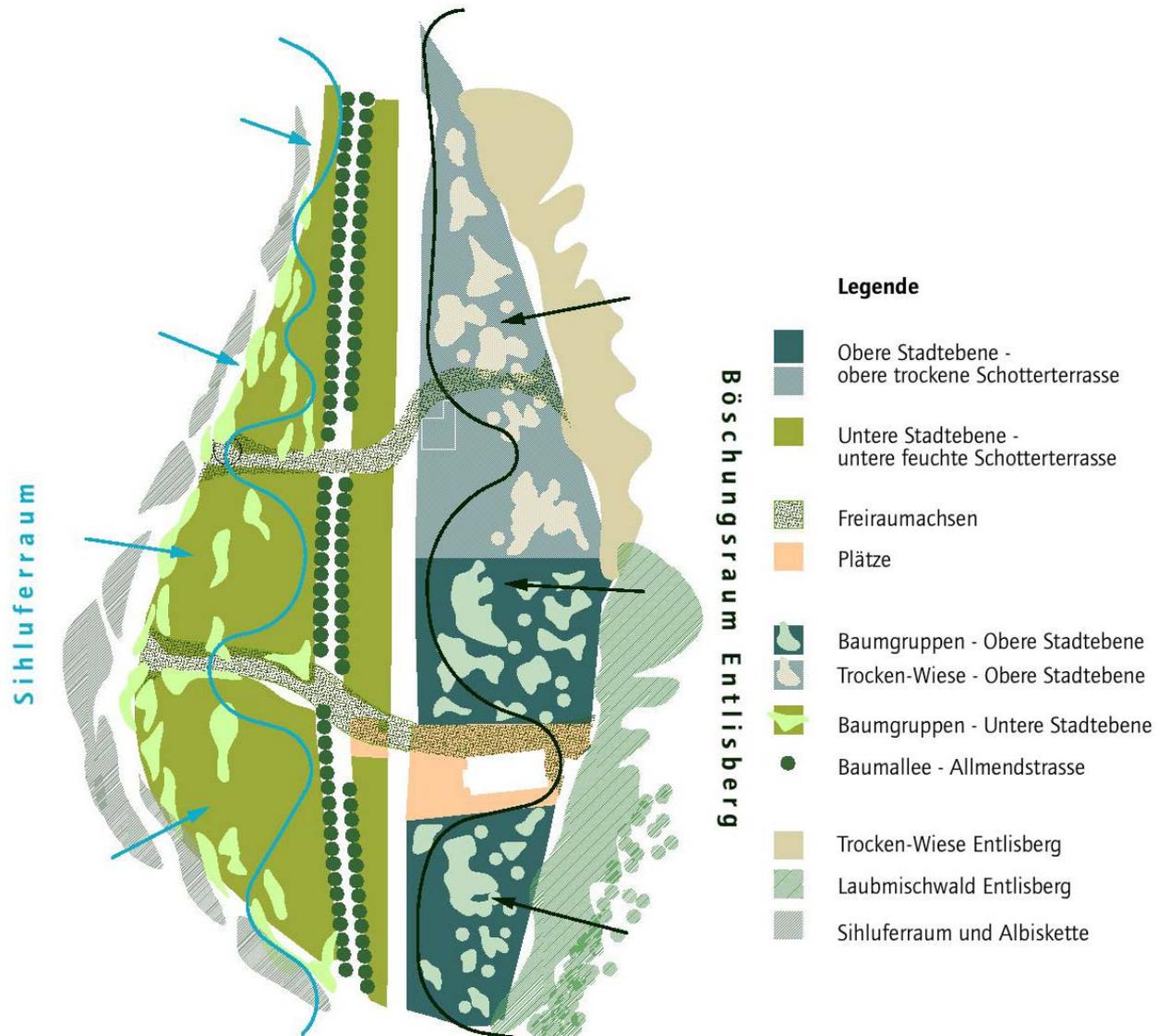
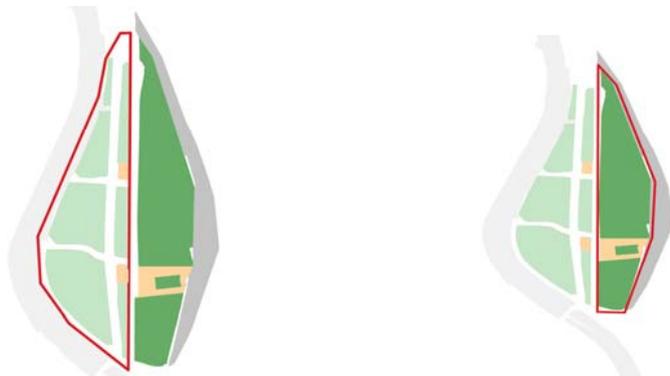


Abbildung 9: Pflanztypologien der Freiraumbereiche

### 4.3.1 Untere und obere Stadtebene: Die Terrassen des Sihlraumes



*Untere Stadtebene*

*Obere Stadtebene*

An die naturnahen Landschaftsräume der Sihl und des Entlisbergs grenzen zwei in ihrer Höhenlage und naturräumlichen Zuordnung unterschiedliche Räume, die dem natürlichen Verlauf der Schotterterrassen folgen: die untere Stadtebene entlang des Sihlufers und die am Hang des Entlisberg gelegene obere Stadtebene. Die Gleise der SZU trennen die Bereiche voneinander. Die Gestaltung der Freiraumstrukturen (Plätze, Parks, Spielflächen, etc.) orientiert sich in Pflanzenwahl und Materialisierung am jeweils benachbarten natürlichen Landschaftsraum, so dass zwei Gebiete mit eigener Ausstrahlung entstehen. Die untere Stadterrasse nimmt den Charakter des Sihlufers auf, die obere Stadterrasse interpretiert Themen des benachbarten Waldes im städtischen Kontext.

Zwischen allen vier Räumen werden klar wahrnehmbare Übergänge gestaltet. Diese können beispielsweise in Form von Geländemodellierungen, baulichen oder vegetativen Kanten ausgebildet werden. Durch variable Bepflanzungsdichten und -strukturen und gezielte Modellierung der Topografie entstehen räumlich offene und geschlossene Bereiche von unterschiedlichem Charakter (Abbildung 9). Die Bereiche dienen vor allem dem Aufenthalt und der Erholung für Anwohner, Arbeitende und Besucher. Ein übergreifendes räumliches Konzept für die zugänglichen und nutzbaren Flächen verbindet die beiden Bereiche zu einer grösseren städtischen Einheit.

Die privaten Aussensitzplätze und Terrassen fügen sich in das Erscheinungsbild des jeweiligen städtischen Raumes ein. Ihre Gestaltung orientiert sich an der Architektur der Gebäude.

**Obere Stadtebene (östlich der SZU-Gleise):** Die Freiräume der oberen Stadtebene beziehen sich auf die waldreiche Vegetation des Böschungsraums Entlisberg (natürlicher Hangraum) sowie der artenreichen Trockenwiese im nördlichen Abschnitt. Elemente aus Wegtypologien, Pflanzbildern oder der Geomorphologie werden auf die obere Stadtebene übertragen und landschaftsarchitektonisch umgesetzt. Bäume sind in lockeren Gruppen anzuordnen (Abbildung 9).

**Untere Stadtebene (westlich der Allmendstrasse):** Die Gestaltung der unteren Stadtebene orientiert sich an Elementen des benachbarten natürlichen Sihluferraumes. Vegetations-

bilder der Weich- und Hartholzaue prägen den Freiraum (Abbildung 9). Lichte Gruppen aus für Auen typischen Gehölzen prägen diesen Bereich.

Die im Entwurf der Gefahrenkarte der Stadt Zürich enthaltenen Hochwasserkoten (HQ100 + 1 m) liegen zwischen 0 und 120 cm über dem heute gewachsenen Terrain. Aus landschaftsgestalterischen Gründen ist der Höhenunterschied (Böschungen) durch sanfte Hügelschüttungen entlang des Spulenweges umzusetzen. Die Ausformung der Topografie soll sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügen und gleichzeitig den Übergang zwischen dem natürlichen Sihlraum und der unteren Stadtebene definieren.

Die Stichstrassen und Wendepunkte müssen die geforderten Hochwassermarken gewährleisten. Die Niveauunterschiede zwischen dem Wendepunkt und dem Spulenweg sind möglichst ohne Mauern und Treppenanlagen auszugleichen.

#### 4.3.2 Freiraumachsen in Ost-West Richtung (inkl. der Wendebereiche)

Die beiden Freiraumachsen, die das Gebiet in Ost-West-Richtung durchdringen, sind wesentliche Elemente der Freiraumgestaltung. Sie sind öffentlich zugänglich, schaffen Durchsicht und räumliche Verbindungen innerhalb des Gebiets sowie zu angrenzenden Freiräumen (natürlicher Sihl- und Hangraum).

Die verkehrstechnischen Massnahmen sollen sich so weit als möglich einer durchgehenden Gestaltung unterordnen. Die Freiraumbereiche sind von baulichen Elementen und dichter Bepflanzung frei zu halten und ermöglichen hierdurch Blickbeziehungen zur Orientierung im Gebiet. Bereiche für Fussgänger in variierenden Breiten verlaufen niveaugleich zu angrenzenden Freiräumen. Aufenthaltsorte und Spielbereiche fügen sich ebenfalls bodenbündig ein. Die gestalterischen und vegetativen Elemente der Freiraumachsen orientieren sich an den benachbarten Freiräumen der unteren und oberen Stadtebene.

Die Wendebereiche der Stichstrassen werden räumlich und gestalterisch den Freiraumachsen zugeordnet. Es sind kleine Plätze, die den Übergang zwischen dem Erholungsraum Sihl und der Manegg bilden. Sie dienen dem Aufenthalt, der Orientierung und stellen kleine Merkmale innerhalb der unteren Stadtebene dar.





Abbildung 10: Gestaltungsansätze Freiraumachsen

### 4.3.3 Plätze

Die öffentlich zugänglichen Plätze sind mit räumlichem Bezug zu den sie prägenden, identitätsstiftenden Gebäuden auszubilden. Sie sind als Stadtplätze mit eigenständiger, dem urbanen Kontext entsprechender Pflanzen- und Materialwahl auszugestalten und sollen für Fussgänger als weitgehend durchlässige, offene Flächen realisiert werden.

Werden Bäume verwendet, sind diese mit städtischem Charakter in markanten Gruppen zu pflanzen. Hochstämmige Bäume mit charakteristischem Wuchs sollten favorisiert werden.

Erschliessungs- und Anlieferungsverkehr ist Teil der Platzfläche und niveaugleich auszubilden. Die Oberflächengestaltung unterliegt dem Konzept des gesamtheitlichen Erscheinungsbildes der Plätze.

Veranstaltungen wie kleinere Konzerte, Quartiersfeste oder Märkte können hier stattfinden. In den Erdgeschossen der sie begrenzenden Gebäude sind vorzugsweise öffentliche Nutzungen wie Cafés aufzunehmen.



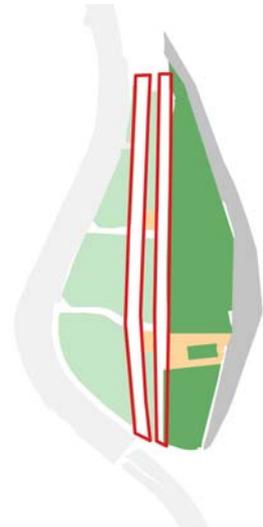
**Spinnereiplatz:** Der Platz nimmt Bezug zum historischen Spinnereigebäude auf, wodurch seine eigenständige Gestaltung unterstrichen wird. Er wird begrenzt durch die ihn umgebenden Architekturen sowie die Perrons der SZU und umfließt das Gebäude der alten Spinnerei. Der visuelle Bezug zwischen dem Spinnereiplatz, Allmendstrasse und der Fortführung der Freiraumachse an die Sihl ist sicherzustellen.

**Wasserturmplatz:** Beim alten Wasserturm, zwischen SZU und Allmendstrasse, liegt der Wasserturmplatz, der sich visuell auf den Wasserturm bzw. auf die hier neu entstehenden Architekturen bezieht. Er bildet damit ein wichtiges Bindeglied zwischen den Bereichen östlich und westlich der SZU Gleise. Über die in die Platzgestaltung integrierte Fusswegeverbindung werden die Bereiche miteinander vernetzt. Merkmale der Platzgestaltung können zum einen der inhaltliche Bezug zum bestehenden Wasserturm, zum anderen auch die Umsetzung und Einbettung vergangener industrieller Motive wie Grenzrairie, Lagerflächen oder Infrastrukturen in einen städtischen Kontext sein.

#### 4.3.4 Strassenräume, Bahnkorridor

##### Allmendstrasse

Als prägendes Merkmal der Allmendstrasse wird die bestehende, einseitige Baumreihe im Rahmen des "Allmendstrassenprojekts" zu einer Baumallee bis zur Maneggbrücke ergänzt. Die Bodenbeläge sind bis an die Gebäude befestigt auszubilden. Für die Allee sind standortgerechte Strassenbäume zu pflanzen. Unterbrechungen der Baumallee entstehen auf Grund städtebaulicher Festsetzungen wie beispielsweise der Vorrangigkeit der Freiraumachsen oder der zentralen Plätze.



##### Bahnkorridor der SZU

Die SZU-Haltestelle Manegg im Süden wird in die Umgebungsgestaltung integriert. Somit soll dieser Bereich massgeblich aufgewertet werden.

Der Gleiskörper der SZU ist durch einen Sicherheitszaun von den übrigen Bereichen abgetrennt. Flächen innerhalb des Zaunes sowie Flächen im direkten Anschluss an den Zaun sollen möglichst als Ruderalflächen ausgebildet werden, welche die Versickerung des Wassers und die Entstehung neuer Lebensräume begünstigen. Für Anlieferungs- und Erschliessungsflächen sind geschlossene Beläge vorzusehen. Im Trassenbereich entlang der beiden Plätze kann die Oberfläche diesen angepasst werden.

##### Arealerschliessungen

Die der Arealerschliessung dienenden Wege sollen sich in das gestalterische Gesamtkonzept Freiraum in räumlicher Ausprägung, Material und Pflanzwahl einfügen und somit eine

lokale Identifizierbarkeit ermöglichen. Die Gestaltung des Strassenraums soll einen nahtlosen Übergang zu angrenzenden Freiraumbereichen ermöglichen.

## **5 Erläuterungen**

Die Präambel in den Vorschriften verweist explizit auf das „Leitbild Freiraum“, das eine wichtige Grundlage für den Gestaltungsplan Manegg bildet.

### **5.1 Art. 4 Denkmalschutz**

Das Spinnereigebäude steht gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 10120 vom 29. August 2007 unter Schutz. Der hierfür festgesetzte Schutzzumfang ist massgebend für Renovationen und Umbauten am geschützten Gebäude. Diese sind im Einvernehmen mit der Denkmalpflege der Stadt Zürich zu planen und durchzuführen.

### **5.2 Art. 5 Gleisanschluss**

Für einen Gleisanschluss auf der Ostseite des SZU-Trasses ist im Sinne der langfristigen Raumsicherung ein Korridor freizuhalten, der auch innerhalb des Strassenraumes liegen kann. Die Funktionsfähigkeit dieses Korridors ist in Abhängigkeit vom konkreten Projekt im Teilgebiet C im ergänzenden Gestaltungsplan nachzuweisen.

### **5.3 Art. 7 Ergänzende Gestaltungspläne**

Die sehr unterschiedlichen zeitlichen und räumlichen Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer in der Manegg sowie die verschiedenen Projektstände haben unter bestimmten Voraussetzungen und für ausgewiesene Teilgebiete zu einem zweistufigen Gestaltungsplanverfahren geführt. Im vorliegenden übergeordneten Gestaltungsplan werden alle wichtigen Belange wie Fahrten, Parkierung, Nutzungsart, Nutzungsmass, Freiraum, Ökologie abschliessend geregelt.

Ergänzende Gestaltungspläne sind zwingend erforderlich für die empfindliche Nutzung Wohnen, für Hochhäuser und für grosse Teilgebiete (A, B und C). Sie enthalten insbesondere Regelungen, die die vorliegenden Bestimmungen zur Bebauung konkretisieren wie Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise der Bauten. Für einzelne Wohnungen wie Dienstwohnungen, die in einem funktionalen Zusammenhang mit der Nutzung auf dem betreffenden Teilgebiet stehen sind keine ergänzenden Gestaltungspläne erforderlich.

Ergänzende Gestaltungspläne sind im Rahmen der vorliegenden Bestimmungen des übergeordneten Gestaltungsplanes aufzustellen und haben jeweils eine planerisch und städtebaulich sinnvolle, zu begründende Gebietsfläche zu erfassen. Sie bedürfen lediglich der Zustimmung durch den Stadtrat, wenn sie nicht vom übergeordneten Gestaltungsplan abweichen.

## 5.4 Art. 8 Ausnützung

Die maximale Gesamtnutzfläche wird im gesamten Gestaltungsplanperimeter Manegg auf 315'000m<sup>2</sup> festgesetzt und ist proportional zur ausnützungsberechtigten Grundstücksfläche auf die verschiedenen Teilgebiete verteilt. Grundlage für die Festlegung der maximalen Ausnützung bilden die Zonierung in eine Zentrumszone Z5 sowie die Begrenzung des Verkehrsaufkommen auf 10'000 Fahrten pro Tag. Hinzu kommt ein Ausnutzungsbonus von 7'500 m<sup>2</sup> Gesamtnutzfläche für das zu erhaltende Spinnereigebäude im Teilgebiet B, die nur innerhalb des Spinnereigebäudes realisiert werden darf. Hierauf sind nur Flächen innerhalb des heute bestehenden Gebäudes anrechenbar. Die in der nachfolgenden Tabelle dargestellte Ausnützung entspricht in etwa der Zone Z5 mit Arealüberbauung.

Teilgebiet	A	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L	Summe
GNF in m <sup>2</sup>	11'210	151'601		18'154	25'344	4'925	7'386	10'312	26'547	55'800	3'721	315'000

Tabelle 1: Gesamtnutzflächen

Die Teilgebiete B und C werden erst im ergänzenden Gestaltungsplan in zwei einzelne Teilgebiete unterteilt. Basierend auf den zu diesem Zeitpunkt konkretisierten städtebaulichen Projekten und Nutzweisen wird eine planerisch zweckmässige Unterteilung gewährleistet.

## 5.5 Art. 10 Nutzweisen

Grundsätzlich sind im gesamten Geltungsbereich Wohnnutzungen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen sowie höchstens mässig störende Nutzungen gestattet.

### Wohnen

Aufgrund der heute noch isolierten Lage, Lärmbelastung und den fehlenden Infrastrukturen wurde im übergeordneten Gestaltungsplan in der Manegg bewusst keine Wohnpflicht formuliert. Falls jedoch Wohnen realisiert wird, sind auf den für Wohnen geeigneten Teilgebieten Mindestwohnanteile einzuhalten, die vor allem der Sicherung und Konzentration des Wohnens innerhalb der Manegg dienen. Wohnen in den Teilgebieten entlang des Sihlraumes würde die aktuellen Entwicklungen in Leimbach fortsetzen.

Des Weiteren sind in ergänzenden Gestaltungsplänen die Freiflächenziffer zu erhöhen (vgl. Art. 15 Abs. 1), Flächen für ein Kleinschulhaus zu sichern sowie sichere Wegeverbindungen zu schaffen. Ergänzende Gestaltungspläne stellen darüber hinaus die Qualitäten wie Lage und Stellung der Baukörper sicher.

Gemäss einer realistischen Prognose basierend auf dem heute aktuellen Wissensstand über die einzelnen, vorgesehenen Arealentwicklungen, entsteht Wohnraum für ca. 1'200 bis 1'700 Einwohner, der sich auf die Teilgebiete B, E, H und I verteilt.

## Kommerznutzungen

Kommerznutzung (Läden, Gastronomie, Freizeit) sind in der Manegg grundsätzlich zulässig. Überschreiten diese jedoch zusammen 10% der Gesamtnutzfläche in einem Teilgebiet, ist zwingend ein Fahrtenmodell gemäss Art. 23 zu etablieren. Dieses stellt sicher, dass die Gesamtzahl von 10'000 Fahrten / Tag (DTV; ohne Spinnerei) nicht überschritten wird.

## Kleinschulhaus

In ergänzenden Gestaltungsplänen sind die Anordnungen der Baukörper, die Sicherung von Flächen für ergänzende Infrastrukturen wie ein Kleinschulhaus und hierzu gehörige Freiflächen zu regeln. Aus heutiger Sicht wurden seitens der Immobilienbewirtschaftung Zürich, der Kreisschulpflege und dem Schul- und Sportdepartement, in einem Workshop die folgenden zwei Standorte als geeignet ausgewählt:

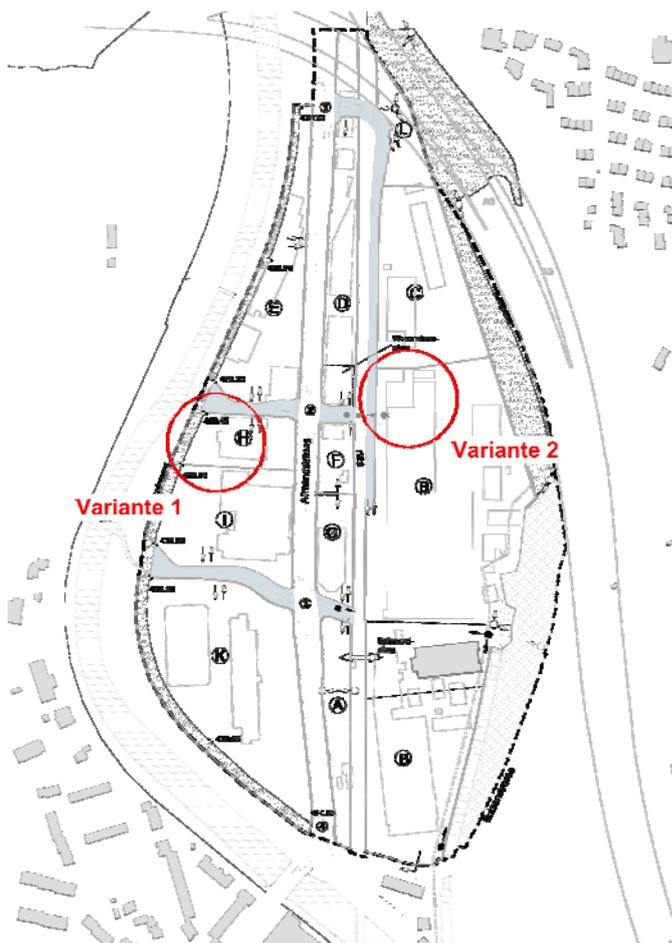


Abbildung 11: Aus heutiger Sicht denkbare Varianten für den Schulhausstandort in der Manegg

An das Kleinschulhaus sowie für das weitere Vorgehen werden seitens der Schulbehörde und der Immobilien Bewirtschaftung der Stadt Zürich die folgenden Anforderungen gestellt:

- Eine Lösung mit Züri-Modular Pavillons ist nicht möglich, ein Anmieten von Räumen in einer neuen Überbauung ist denkbar (Stadt verfügt in der Manegg über keine geeigneten

Landreserven). Aufgrund erster grober Abschätzungen ergibt sich ein minimaler Flächenbedarf von 848 m<sup>2</sup> Geschossfläche für die Schule und von 800 m<sup>2</sup> für den direkt an die Schule angrenzenden Freiraum.

- Mit dem Bau der ersten 10'000 m<sup>2</sup> Wohnnutzung ist in Rücksprache mit der Stadt Zürich ein Kleinschulhaus an geeigneter Lage zu erstellen. Es ist mindestens ein Standort mit geeignetem Aussenraum zu realisieren. Eine Etappierung der Realisierung ist zu berücksichtigen.
- Sicher gestaltete Überquerungen über die Allmendstrasse und sicherer Weg zum Schulhaus Leimbach (Turnunterricht) sind zu berücksichtigen.
- Der Standort und die Machbarkeit sind mit den entsprechenden VertreterInnen der Stadt Zürich abzustimmen.

Erweisen sich im Rahmen der Weiterentwicklung der Projekte andere Standorte für das Schulhaus als besser geeignet, so ist das Gespräch mit den zuständigen Behörden diesbezüglich wieder aufzunehmen.

## **5.6 Art. 11 und 12 Gesamthöhe, Dachaufbauten und Hochhäuser**

Nach BZO ist die Gesamthöhe gemäss Zonierung Zentrumszone Z5 auf 19 m, mit Arealüberbauung auf 25 m beschränkt. Der private Gestaltungsplan legt für den gesamten Perimeter eine maximale Gesamthöhe von 25 m über gewachsenem Terrain fest. Die Anzahl Geschosse ist gemäss PBG frei. Das gewachsene Terrain wird aus Gründen des Hochwasserschutzes zwischen Sihl und Allmendstrasse durch die Interpolation zwischen den im Plan eingetragenen Terrainkoten entlang der Freihaltezone und den Terrainhöhen der Allmendstrasse ermittelt.

Die Testentwürfe für die verschiedenen Teilgebiete zeigen auf, dass aufgrund der spezifischen Lage der Manegg mit dem rückwärtigen steilen Hangabschluss eine Bebauung dieser Höhe verträglich ist. Die Gebäudehöhe spiegelt auch die Grobkörnigkeit der bestehenden industriellen und gewerblichen Anlagen wider und unterstützt damit die spezifische Massstäblichkeit des räumlich abgegrenzten Gebiets.

In den Teilbereichen B, C und D unter Voraussetzungen von §284 PBG und eines ergänzenden Gestaltungsplanes (Art. 7 Abs. 1) sind Hochhäuser bis zu einer Gesamthöhe von 40 m zulässig. Die bisherigen städtebaulichen Studien zeigen, dass die Manegg durch ihre inselartige Lage, die markanten Topographien des umgebenden Landschaftsraumes sowie der angrenzenden Autobahn in Hochlage hinsichtlich der Eignung des Gebiets für Hochhäuser gesondert beurteilt werden sollte.

Hochhäuser in der Manegg setzen städtebauliche Akzente entlang der Autobahn sowie im nördlichen Eingangsbereich. Die Manegg, die sehr stark durch lineare Elemente wie die Autobahn, die Sihl und die Allmendstrasse geprägt ist, erhält damit kontrastierend eine vertikale städtebauliche Akzentuierung.

Im Rahmen von ergänzenden Gestaltungsplänen sind basierend auf konkretisierten Projekten Vertiefungsstudien zu erarbeiten.

### **5.7 Art. 13 Dachgestaltung**

Die Flachdächer sind unter Berücksichtigung einer ökologischen Aufwertung des Gesamtareals und der Retention von Meteorwasser zu begrünen, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Die Wahl der Pflanzen und des Substrates orientieren sich an dem freiraumplanerischen Leitgedanken der topografischen Lage des Gebietes auf den Schotterterrassen der Sihl.

### **5.8 Art. 14 Abstände**

#### **Abs. 1 Mehrhöhenbeschränkung**

Auf Mehrhöhenzuschläge wird aus städtebaulichen Gründen verzichtet. Hierdurch soll eine unerwünschte Staffelung der Gebäude (z.B. mittels zurückversetzter Attikageschosse) vermieden werden.

#### **Abs. 2 Strassenabstand**

Der gegenüber Strassen festgesetzte minimale Abstand von 3.5 m wird ab Hinterkante Trottoir gemessen. In städtebaulich begründeten Einzelfällen kann der Mindestabstand gegenüber den Quartierstrassen unterschritten werden. Die konkrete Regelung und damit auch die Begründung erfolgt dann im ergänzenden Gestaltungsplan.

#### **Abs. 3 Abstand gegenüber Wegen und Plätzen**

Gegenüber arealinternen Wegen und Plätzen müssen keine Abstände eingehalten werden. Dies kann städtebauliche Vorteile mit sich bringen.

#### **Abs. 4 und 5 Waldabstand, Abstand unterirdischer Gebäude**

Grundsätzlich sind die Waldabstandslinien zu berücksichtigen.

Unbeachtlich der Waldabstandslinie dürfen Unterbauten, die nicht dem dauernden Aufenthalt dienen, nicht beheizt und/oder mit Oberlichtern natürlich belüftet sind, bis auf 5 m an die Waldgrenze heran erstellt werden. Bis auf 2 m an die Waldgrenze heran ist eine Umgebungsgestaltung beispielsweise mit Wasser möglich. Innerhalb dieses 2 m Abstandes dürfen keine Terrainveränderungen stattfinden. Der Einbezug des Elements Wasser in die zukünftige Gestaltung nimmt den Bezug zum industriellen Erbe des Gebiets auf (bestehender Kanal und Wasserbecken auf der Rückseite).

Gemäss Art. 21 des Wasserwirtschaftsgesetzes haben ober- und unterirdische Bauten und Anlagen gegenüber offenen und eingedolten öffentlichen Oberflächengewässern einen Abstand von 5 m einzuhalten. Die Kanäle in der Manegg sind jedoch als private Oberflächengewässer zu betrachten. Gemäss Auskunft des AWEL kann deshalb mit dem Einverständnis

des wasserrechtlichen Inhabers des Kanals bis an den Rand des Kanals gebaut werden. Es gelten in diesem Bereich die Waldabstandslinien und somit ist ein Abstand von ca. 5 m gesichert.

## **5.9 Art. 15 Freiflächenziffer**

Mit den Festsetzungen zur Freiflächenziffer erreicht man die im Leitbild Freiraum angestrebten quantitativen und qualitativen Ziele. In den an die übergeordneten Landschaftsräume unmittelbar anschliessenden Teilgebiete B, C, E, H, I, L und K beträgt die Freiflächenziffer grundsätzlich 20%. In den Teilgebieten A, G, F und D zwischen Allmendstrasse und SZU wird aufgrund beengter Platzverhältnisse festgesetzt, dass mindestens 1/3 der nicht mit Gebäuden überstellten Parzellenflächen als Frei- bzw. Grünraum auszubilden sind. Diese Flächen sind in sinnvollen Einheiten mit Aufenthaltsqualitäten zu gestalten.

Die Erhöhung der Freiflächenziffer auf 30% ist notwendig, wenn Wohnen (gemäss den festgesetzten Mindestwohnanteilen) entsteht. Hierdurch wird sichergestellt, dass ausreichend Freiflächen für den Aufenthalt der BewohnerInnen vorhanden sind.

Das Transferieren der Freiflächen zwischen benachbarten Teilgebieten eröffnet Spielraum für städtebaulich und landschaftsgestalterisch übergreifende Lösungen.

Die topografische Lage der Manegg auf den Schotterterrassen der Sihl und die daher notwendige gestalterische Ausbildung von kleineren Höhenversätzen kann sich auch in entsprechenden städtebaulichen Konzepten z.B. mit Sockelbauten bzw. grösseren zusammenhängenden Dachflächen mit Freiraumcharakter widerspiegeln. Sind diese Freiflächen gut zugänglich, vielseitig nutzbar und befinden sich auf einer maximalen Höhe von 8 m (Oberkante Dachhaut, ohne Erdaufbauten), so können sie der Freiflächenziffer angerechnet werden.

Auf eine ausreichend hohe Aufbaustärke zum Pflanzen von Bäumen soll auf unterbauter Fläche geachtet werden. Hierfür werden die allgemeinen Richtwerte der Freiraumversorgung (Grün Stadt Zürich) zu Grunde gelegt. Für grosskronige Solitärbäume bedeutet dies eine zusammenhängende Überdeckung von mindestens 1,50 m auf 25 m<sup>2</sup> Grundfläche. Bei der Pflanzung von Grosssträuchern und Kleinbäumen ist eine Aufbauhöhe von 1 m vorzusehen. In Pflanzbereichen ist ein Dachaufbau zur intensiven Dachbegrünung zu gewährleisten.

### **Nachweis Freiraumversorgung**

Das Entwicklungsgebiet Manegg zeichnet sich u.a. dadurch aus, dass es an grosszügige, zusammenhängende Landschaftsräume wie den Sihluferraum mit der Allmend, der Albiskette sowie den Entlisberg angrenzt. Von diesen attraktiven Naherholungszonen können die Beschäftigten und EinwohnerInnen der Manegg in hohem Masse profitieren. Die Eigenversorgung an Freiraum soll trotzdem möglichst auch innerhalb des Gebietes Manegg sichergestellt werden. Die Richtwerte von Grün Stadt Zürich für den Bedarf an öffentlichen multifunktionalen Freiraum betragen 5 m<sup>2</sup> pro Beschäftigten bzw. 8 m<sup>2</sup> pro EinwohnerIn. Bei einer geschätzten zukünftigen Einwohnerzahl von 1'300 beträgt der Bedarf somit rund 10'400 m<sup>2</sup>.

Bei den Beschäftigten schätzt man mit einer Zahl von rund 5'000, was einen Bedarf an 25'000 m<sup>2</sup> auslöst. Durch die unterschiedlichen Nutzungszeiten und -ansprüche kann der Bedarf der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten auf denselben Flächen abgedeckt werden. In der Praxis ist deshalb nur der jeweils höhere Flächenbedarf zu berücksichtigen. Somit ist im Gebiet Manegg insgesamt eine öffentliche multifunktionale Freifläche von ca. 24'400 m<sup>2</sup> zu realisieren. Diese kann selbstverständlich auf die verschiedenen Teilgebiete aufgeteilt werden.

Die untenstehende Tabelle zeigt, dass die angestrebten Richtwerte der Freiraumversorgung mit den Bestimmungen des Gestaltungsplanes (insbesondere Freiflächenziffer) erreicht werden können. Die aufgrund der vorgeschriebenen Freiflächenziffer (FFZ) ermittelten Werte können allerdings nicht direkt mit den obigen Richtwerten zur Freiraumversorgung (5/8 m<sup>2</sup>/AP bzw. EW) verglichen werden. Einerseits, weil Kleinstflächen wie Rabatten bei der FFZ auch mitberechnet werden und andererseits weil die Flächen, welche der FFZ angerechnet werden, nicht zwingend öffentlich zugänglich sein müssen. Einzig der Spinnerei- und der Wasserturmplatz mit einer Gesamtfläche von rund 4'250 m<sup>2</sup> sind im GP gesicherte, öffentlich zugängliche Flächen. Bei den nachfolgenden Projektentwicklungen ist deshalb anzustreben, dass die erforderlichen Freiflächen möglichst zusammenhängend und öffentlich zugänglich angeordnet werden.

	Bauzonenflächen in m2 (ohne Freihalteflächen)	Art. 15, Abs. 2 (1/3 Regelung) Annahme: 70% überbaut	Art. 15, Abs. 1, 3	nachzuweisende FFZ in m2
A	4'242	1/3 Regelung		428
B/C	62'022	1/3 Regelung	Annahme 30%	18'607
D	6'826	Wasserturmplatz 750 m2		750
E	9'631	1/3 Regelung	Annahme 30%	2'889
F	1'984	1/3 Regelung		198
G	3'216	1/3 Regelung		318
H	4'290		Annahme 30%	1'287
I	10'404		Annahme 30%	3'121
K	19'822		Annahme 20%	3'964
L	3'021		Annahme 20%	604
<b>Total</b>	<b>125'458</b>			<b>32'167</b>

	Bezugsflächen		EW* (maximal)	8 m2 / EW	AP	5 m2 / AP	angestrebter Orientie- rungswert**
	GNF Arbeiten	GNF Wohnen					
A/B/C/L	106532	60000	1200	9'600	2'316	11'580	11'580
D	18154		0	0	395	1'973	1'973
E	13094	12250	245	1'960	285	1'423	1'960
F	4925		0	0	107	535	535
G	7386		0	0	161	803	803
H	5312	5000	100	800	115	577	800
I	18797	7750	155	1'240	409	2'043	2'043
K	55800	0	0	0	1'213	6'065	6'065
<b>Total</b>	<b>230'000</b>	<b>85'000</b>	<b>1'700</b>		<b>5'000</b>		<b>25'759</b>

\* Annahme gemäss heutigem Wissensstand über die einzelnen, vorgesehenen Arealentwicklungen gemäss Auskunft Grundeigentümer/Entwickler

\*\* Orientierungswerte sind über das Gesamtgebiet anzustreben. Die Freihaltezonen können hierauf angerechnet werden.

*Tabelle 2a/b: Nachzuweisende Flächen in den Teilgebieten: a) Freiflächenziffer gemäss Art. 15, Abs. 1, 3 b) Orientierungswerten*

## **5.10 Art. 16 Freiraumgestaltung**

Die gestalterischen Vorgaben zur Freiraumgestaltung sind im Leitbild Freiraum (vgl. Kapitel 4) näher ausgeführt. Das Leitbild enthält vor allem qualitative Zielvorgaben und lässt bewusst Spielräume für die Projektierung offen.

### **Spinnereiplatz Abs. 2**

Der Spinnereiplatz ist spätestens zusammen mit dem ersten direkt an den Platz anstossenden Bauvorhaben zu erstellen. Wird die angrenzende Bebauung also in mehreren Etappen erstellt, so soll der gesamte Platz in seiner Fläche und Funktion erkennbar sein. Er muss jedoch nicht bereits beim ersten Bauvorhaben vollständig ausgestaltet werden. Somit bleibt gewährleistet, dass der Bauablauf verschiedener Vorhaben mit der Realisierung des Platzes abgestimmt wird.

### **Wasserturmplatz**

Innerhalb der Mindestfläche für den Wasserturmplatz von 750 m<sup>2</sup> kann eine Personenque- rung in Form einer Unter- oder Überführung angeordnet werden. Der Platz ist spätestens zusammen mit dem direkt an den Platz angrenzenden Bauvorhaben zu realisieren.

## **5.11 Art. 17 Hochwasserschutz, Terraingestaltung**

Grundlage für die neuen Terrainkoten entlang der Freihaltezone an der Sihl bildet die im Entwurf der Gefahrenkarte für die Stadt Zürich enthaltene Hochwasserkote (HQ 100 + 1 m). Diese liegt zwischen 0 und 120 cm über dem heute gewachsenen Terrain. Aus landschafts- gestalterischen Gründen soll entlang der Sihl kein Wall entstehen. Der Höhenunterschied zwischen den Grundstücksgrenzen entlang der Sihl und der Allmendstrasse soll vielmehr durch sanfte Hügelschüttungen erfolgen (vgl. Ausführungen zur Gestaltung im Kapitel 4.3.1). Weitere gestalterische Hinweise können dem Leitbild Freiraum entnommen werden.

## **5.12 Art. 20 Verkehrserschliessung**

Die Feinerschliessung ist abschliessend im Quartierplan geregelt. Im Gestaltungsplan wird diese nur zur Information dargestellt.

### **5.12.1 Groberschliessung, Lage im Verkehrsnetz**

Das Gestaltungsplangebiet wird in Längsrichtung von zwei Verkehrsachsen durchzogen: Die Allmendstrasse, eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, bildet die Groberschliessungsachse für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), die SZU-Gleise mit der Haltestelle Manegg jene für den öffentlichen Verkehr. Dem Fussgänger- und Veloverkehr stehen neben der All- mendstrasse der Sihlufeweg als hauptsächliche Längsachse sowie strassenbegleitende Fuss- und Radwege entlang der Butzenstrasse als Querung nach Wollishofen zur Verfü- gung.

Die Lage des Gebiets im grossräumigen Verkehrsnetz ist günstig. Über den rund 1.2 km von der nördlichen Spitze der Manegg entfernt gelegenen Anschluss Brunau ist das Gebiet an die Nationalstrasse A3 angebunden. Ab 2009 bzw. 2010 wird über diesen Anschluss neben den Richtungen Zürich und Thalwil auch der Üetlibergtunnel mit der Westumfahrung von Zürich und der N4.1.6 im Knonaueramt erreichbar sein. Dadurch wird die Allmendstrasse eine deutliche Entlastung erfahren. Die frei werdende Strassenverkehrskapazität kann gemäss dem Konzept für flankierende Massnahmen zur Westumfahrung N4/N20 für die Erschliessung der Manegg und die dadurch ermöglichte Siedlungsentwicklung genutzt werden. Damit die Strasse ihre Groberschliessungsfunktion für ein dicht genutztes Gebiet Manegg übernehmen kann, wird die Allmendstrasse umfassend neu gestaltet und teilweise geringfügig verbreitert.

Die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die S4 Zürich HB – Adliswil – Langnau der SZU wird durch die Buslinie 70 ergänzt, welche die Querverbindung zum Morgental (Wollishofen) mit Anschluss an die Tramlinie 7 und die Buslinien 33 und 66 ermöglicht.

### **5.12.2 Angebot öffentlicher Verkehr**

Die S4 bietet werktags insgesamt 74 Abfahrten je Richtung. Zwischen 06.00 Uhr und 20.00 Uhr handelt es sich um 59 Abfahrten, also um ein durchschnittliches Kursintervall von 14 Minuten. Gemäss der Wegleitung der Zürcher Baudirektion<sup>1</sup> liegt das Gebiet damit in einem Umkreis von 300 m von der SZU-Haltestelle in der Güteklasse B, jenes im Umkreis von 500 m, und damit das ganze restliche Gestaltungsplangebiet (Teilgebiete D und E sowie nördlicher Bereich des Teilgebiets C und Teilgebiet L), in der Güteklasse C. Eine Beurteilung dieser Erschliessungsqualität findet sich im Umweltverträglichkeitsbericht, Kapitel 4.3.

Die Buslinie Nr. 70 in Richtung Wollishofen verkehrt an Werktagen zwischen 06.00 Uhr und 20.00 Uhr im 10-Minuten-Takt, d.h. das Angebot umfasst 84 Abfahrten in diesem Zeitraum.

### **5.12.3 Feinerschliessung Motorisierter Individualverkehr**

Die Restkapazitäten auf der durch den Verkehr zwischen Sihltal und Stadt Zürich intensiv genutzten Allmendstrasse sind knapp bemessen. Zudem ergeben sich durch die Zerschneidung durch die SZU schwierige Randbedingungen für die Erschliessung. Das Erschliessungskonzept sieht zwei Stichstrassen zur Erschliessung des westlichen Teils und einen Bügel mit zweimaliger Querung der SZU-Gleise sowie eine dazwischen liegende Stichstrasse im östlichen Teil vor.

Folgende Hauptknoten mit der Allmendstrasse sind erforderlich:

- Knoten (4) mit Butzenstrasse am südlichen Ende, bestehend
- Knoten (3) 'Philips' mit südlicher Stichstrasse West und südlicher Bahnquerung; die Erschliessung des östlichen Arealteils für den motorisierten Individualverkehr sowie der Un-

---

<sup>1</sup> Baudirektion Kanton Zürich: Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Oktober 1997

terniveau-Garage unterquert die SZU-Gleise, die à-Niveau-Querung ist nur für Velos und FussgängerInnen erlaubt; das Linkseinmünden auf die Allmendstrasse muss aus Kapazitätsgründen auf dem östlichen Knotenast unterbunden werden. Die Ausfahrt in Richtung Sihltal erfolgt für den südlichen Arealteil östlich der SZU über die Butzenstrasse.

- Knoten (2) 'Furter' mit nördlicher Stichstrasse West und Stich bis an die SZU-Gleise (Fussgängerquerung der Gleise)
- Knoten (1) 'Nord' mit nördlicher Bahnquerung à Niveau

Lage und Abmessung der Erschliessungsstrassen werden im Quartierplan Nr. 488 Manegg geregelt.

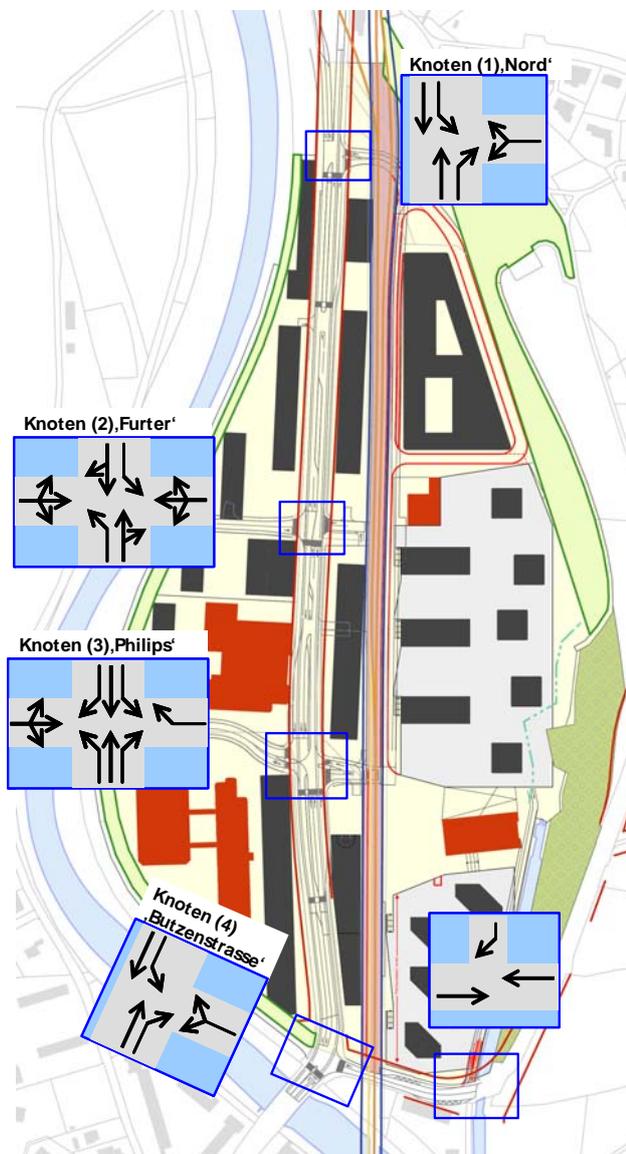


Abbildung 12: Feinerschliessung MIV ab der Allmendstrasse (Hauptknoten); Projekte  
indikativ

### 5.12.4 Anlieferung

Für die Anlieferung mit Lastwagen gelten teilweise andere Zu- und Wegfahrtsregelungen als für den Personenwagenverkehr: Die Unterführung der SZU-Gleise im südlichen Arealteil kann von zufahrenden Lastwagen in Richtung Teilgebiet B nicht benutzt werden. Die Anlieferung muss über den nördlichen Bahnübergang und die längs der SZU-Gleise verlaufende neue Erschliessungsstrasse SMIAG erfolgen.

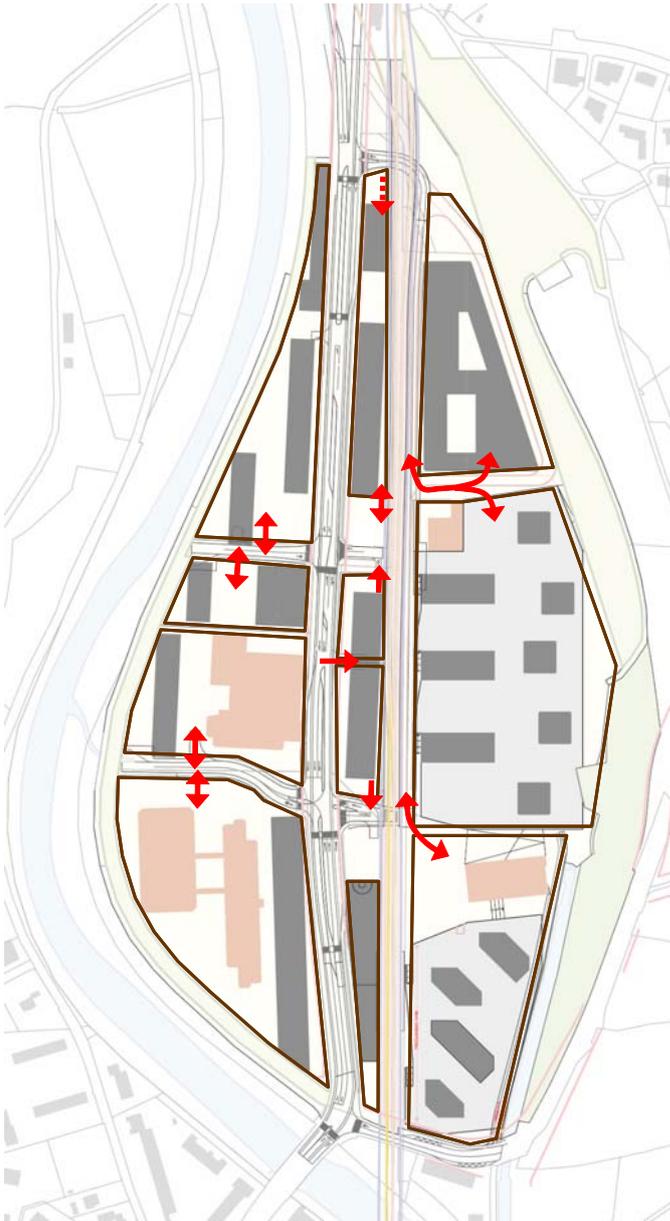


Abbildung 13: Anlieferungspunkte für Lastwagen

### 5.13 Art. 21 Langsamverkehr

Mehrere Längsachsen für Fussgänger und Velos bestehen im Gebiet: Allmendstrasse, Sihluferweg und Weg entlang der oberen Hangkante im Perimeter der Autobahn. Die Querachsen

für die hauptsächliche Feinerschliessung verlaufen entlang der Freiraumachsen (vgl. Kapitel 4). Ergänzt werden die Längsachsen durch eine zusätzliche Achse entlang des Hangfusses auf der Rückseite der Teilgebiete A, B und C.

Im Gestaltungsplan sind die wichtigen Anschlusspunkte zur inneren Durchwegung der Manegg gekennzeichnet.

#### **5.14 Rahmenbedingungen bezüglich Verkehrsaufkommen**

Die Entwicklung des Gestaltungsplangebiets Manegg in der vorgesehenen Weise wird durch die Eröffnung der Westumfahrung von Zürich N4/N20 mit dem Üetlibergtunnel und der Autobahn N4.1.6 im Knonaueramt erst ermöglicht. Die Umlagerung des grossräumigen Strassenverkehrs vom Sihltal ins Knonaueramt und auf die Westumfahrung führt zu einer Abnahme der Verkehrsbelastung auf der Allmendstrasse.

Der Gestaltungsplan Manegg ist das Ergebnis eines langen Planungsprozesses, in dessen Verlauf insbesondere auch geklärt wurde, welches Verkehrsaufkommen für die Umwelt und das Strassennetz toleriert werden kann:

- Für den Spitzenstundenverkehr ergaben Kapazitätsabklärungen einen Bereich von 1'200 bis 1'500 Fahrten pro Stunde<sup>2)</sup>. Massgeblich für diese Festlegung war der U-Turn der Allmendstrasse beim Anschluss Brunau. Später wurde die verkehrstechnische Machbarkeit der Gebietsentwicklung Manegg auf der Basis des Erschliessungskonzepts mehrfach überprüft. Für das dem Gestaltungsplan zugrunde liegende Erschliessungskonzept wurde der Leistungsnachweis erbracht. Dabei wurde festgestellt, dass die Entwicklung des Gebiets mit der angenommenen Verkehrserzeugung machbar ist, dass sich aber die Knoten im Gestaltungsplangebiet nahe an der Kapazitätsgrenze befinden.<sup>3)</sup>
- Für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) wurde ein Aufkommen von 8'500 – 12'000 Fahrten pro Tag als Schwellenwert ermittelt. Im Rahmen der Erarbeitung von Sonderbauvorschriften im Jahr 2005 wurde dieses Mass der Verkehrserzeugung bezüglich seiner Umweltauswirkungen untersucht.<sup>4)</sup>

Die Festlegungen zur verträglichen Verkehrserzeugung schlugen sich in der anvisierten Bebauungsdichte und schliesslich in der Zonierung nieder. 2006 wurde das Gebiet in eine Zentrumszone Z5 mit Gestaltungsplanpflicht umgezont. Die Bestimmungen des Gestaltungsplans sind darauf ausgerichtet, dass ein Verkehrsaufkommen von 10'000 Fahrten pro Tag nicht überschritten wird. Dieses maximale Verkehrsaufkommen wird proportional zu den zulässigen Gesamtnutzflächen (Art. 8) auf die Teilgebiete aufgeteilt.

---

2) Amt für Städtebau Stadt Zürich / Tiefbauamt Stadt Zürich / Grundeigentümer Manegg: Entwicklungsplanung Manegg, Konzept für die Verkehrserschliessung, Ernst Basler + Partner AG, 2002

3) Kanton Zürich / Stadt Zürich: Optimiertes Erschliessungskonzept Manegg, Leistungsnachweis der Knoten an der Allmendstrasse, Ernst Winkler + Partner AG, November 2005

4) Amt für Städtebau: Sonderbauvorschriften Manegg, Begleitender Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV, Ernst Basler + Partner AG, 2005

	Anteile Fahrten				
	Teilgebiet	Flächenproportionaler Anteil	Fahrten/d	Fahrten/a	Fahrten/h
SMIAG	A	3.6%	356	129'894	53
	B	48.1%	4'813	1'756'647	722
	C				
Oechsle	D	5.8%	576	210'356	86
	E	8.0%	805	293'669	121
Esso	F	1.6%	156	57'067	23
Kull	G	2.3%	234	85'584	35
Furter	H	3.3%	327	119'488	49
GDZ	I	8.4%	843	307'608	126
Philips	K	17.7%	1'771	646'571	266
Kanton ZH	L	1.2%	118	43'116	18
Total		100%	10'000	3'650'000	1'500

Abbildung 14: Flächenproportionale Aufteilung der maximalen Fahrtenzahlen auf GrundeigentümerInnen bzw. Teilgebiete

### Eingrenzung des Verkehrsaufkommens

Die Regelung, die im Gestaltungsplan getroffen wird, muss den folgenden Anforderungen genügen:

- Anforderungen Stadt /Öffentlichkeit
  - Sicherheit bezüglich Auswirkungen auf Netz-Leistungsfähigkeit (Spitzenstunden)
  - Sicherheit bezüglich Umweltauswirkungen (Lärm und Luft)
- Anforderungen Stadt und Grundeigentümer
  - einfache und nachvollziehbare Regelungen
- Anforderungen Grundeigentümer
  - Flexibilität bezüglich Nutzungsmix
  - Sicherheit gegenüber allfälligen Rekursen gegen Gestaltungsplan
  - Sicherheit im Hinblick auf künftige Baubewilligungen
  - Sicherheit der Vermarktungsfähigkeit
- Anforderungen Nutzer
  - Sicherheit bezüglich ausreichender Parkplatzzahl
  - Sicherheit bezüglich Leistungsfähigkeit Strassennetz

Aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der GrundeigentümerInnen werden Bestimmungen festgelegt, die den GrundeigentümerInnen innerhalb der Randbedingungen bezüglich des Verkehrsaufkommens genügend Flexibilität und Wahlmöglichkeiten belassen:

- Grundsätzlich wird eine Parkierungsregelung festgelegt, die auf der revidierten Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich (PPV 08) basiert, welche zwar noch

nicht rechtsgültig, aber nach Beschluss der Bausektion voranzuwenden ist (vgl. Kapitel 5.15).

- Wahlweise kann ein Fahrtenmodell etabliert werden. Machen die Kommerznutzungen (Läden, Gastronomie, Freizeit) für ein Teilgebiet zusammen einen Anteil von über 10% der Gesamtnutzfläche gemäss Art. 8 aus (Art. 10 Abs. 3), so ist der Wechsel zu einem Fahrtenmodell zwingend (vgl. Kapitel 5.16).
- Die verkehrsintensiven Nutzungen dürfen gemäss Art. 23 Abs. 2 auf keinem Teilgebiet ein Ausmass annehmen, mit dem unter Berücksichtigung des Nutzungsmixes die Einhaltung des maximalen Fahrtenplafonds (Art. 23 Abs. 4) nicht mehr gewährleistet wäre.

## 5.15 Art. 22 Parkierungsregelung

Die Parkierungsregelung in Art. 22 Abs. 2 weicht teilweise von der rechtsgültigen Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich vom 11. Dezember 1996 bzw. deren revidierter Fassung gemäss Stadtratsbeschluss vom 30.01.2008 ab, um den entstehenden künftigen Motorisierten Individualverkehr (MIV) stärker zu beschränken, als es mit der Anwendung der Parkplatzverordnung (PPV 96 und 08) der Fall wäre, und gleichzeitig einen ausreichenden Entwicklungsspielraum zu belassen.

### 5.15.1 Verwendete Nutzungsszenarien

Der Gestaltungsplan geht von einer verkehrsrelevanten maximalen Nutzfläche von 322'500 m<sup>2</sup> aus (inkl. Spinnerei). Gemäss den aktuellen Planungen der GrundeigentümerInnen / Entwickler wird von folgendem **realistischen** Nutzungsszenario ausgegangen (Zahlen gerundet):

Nutzweise	Gestaltungsplan	GP inkl. Spinnerei
Wohnen	97'900 m <sup>2</sup>	103'500 m <sup>2</sup>
Dienstleistung und Gewerbe (Büro, Praxen, Labors, Werkstätten)	168'900 m <sup>2</sup>	169'100 m <sup>2</sup>
Kommerz		
- Läden, Freizeit	37'600 m <sup>2</sup>	37'600 m <sup>2</sup>
- Gastronomie	2'800 m <sup>2</sup>	4'500 m <sup>2</sup>
Sondernutzungen	7'800 m <sup>2</sup>	7'800 m <sup>2</sup>
Fabrikations- und Lagerräume	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Total	315'000 m <sup>2</sup>	322'500 m <sup>2</sup>

Als **massgeblich**, und damit für den UVB relevant, wird das folgende Nutzungsszenario festgelegt, welches die unter diesen Voraussetzungen maximale Kommerzfläche enthält, welche rechnerisch innerhalb der maximal angestrebten Fahrtenzahl realisierbar ist. Dieses Nutzungsszenario weicht nicht wesentlich vom realistischen Szenario ab. Dies hat damit zu tun, dass sich die Veränderungen für die einzelnen Teilgebiete teilweise aufheben. Während

beim realistischen Szenario auf die effektiven Nutzungsabsichten der GrundeigentümerInnen / Entwickler abgestützt wird, geht der massgebliche Nutzungsmix von gleichmässig verteilten Kommerzflächen (zusammen 14%) für alle Teilgebiete aus.

<b>Nutzweise</b>	Gestaltungsplan	GP inkl. Spinnerei
Wohnen	97'900 m <sup>2</sup>	99'400 m <sup>2</sup>
Dienstleistung und Gewerbe (Büro, Praxen, Labors, Werkstätten)	173'600 m <sup>2</sup>	178'100 m <sup>2</sup>
Kommerz		
- Läden, Freizeit	39'500 m <sup>2</sup>	41'000 m <sup>2</sup>
- Gastronomie	4'000 m <sup>2</sup>	4'000 m <sup>2</sup>
Sondernutzungen	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Fabrikations- und Lagerräume	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>315'000 m<sup>2</sup></b>	<b>322'500 m<sup>2</sup></b>

### 5.15.2 Normalbedarfswerte

Die Ansätze für die Ermittlung des Normalbedarfs (m<sup>2</sup> Gesamtnutzfläche je Abstellplatz) werden pro Nutzungsart (Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe, Kommerz, Sondernutzungen, Fabrikations- und Lagerräume) festgelegt. Die PPV 96 und 08 sähe eine differenziertere Regelung vor, welche aber zur Folge hätte, dass je nach Zusammensetzung der Nutzungen innerhalb einer Nutzungsart ein unterschiedlich hoher Normalbedarf resultiert. Beispielsweise hätten kleinflächige Büronutzungen einen deutlich höheren Normalbedarf als grossflächige. Mit der Basierung auf Mischwerten pro Nutzung ist das Risiko gebannt, dass durch Nutzungsverchiebungen innerhalb einer Nutzungsart ein höherer Normalbedarf entsteht als angenommen.

**Wohnen:** Der Normalbedarfswert von 120 m<sup>2</sup>/PP gemäss PPV-Revisionsvorlage wird im Gestaltungsplan übernommen. Unter Berücksichtigung eines Reduktionsfaktors von 105% ergibt dies ein maximales Parkplatzangebot von 114 m<sup>2</sup>/PP.

Absatz 3 lässt jedoch nötigenfalls die Erhöhung des Parkplatzangebots auf einen Parkplatz je Wohnung zu (exkl. Besucherparkplätze).

Die demografische Entwicklung (Altersstruktur) und die Zunahme der Ein-Personen-Haushalte sprechen dafür, dass in Zukunft eher auch wieder kleinere Wohnungsgrössen nachgefragt sein könnten. Somit kann die durchschnittliche Gesamtnutzfläche je Wohnung auch unter dem zugrunde gelegten Wert von 114 m<sup>2</sup> liegen.

Für die Markttauglichkeit des künftigen Wohnungsangebots in der Manegg erscheint es aber notwendig, dass für jede Wohnung ein Parkplatz angeboten werden kann. Dafür sprechen verschiedene Gründe:

- Die Manegg liegt als grosse Siedlungseinheit zwischen Brunau und Leimbach. Die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Manegg haben keine Möglichkeit, auf benach-

barte Grundstücke oder auf öffentliche Strassen auszuweichen, wenn die Nachfrage nach Parkplätzen nicht befriedigt werden kann. Anders als in anderen Quartieren gibt es keine öffentlichen Strassenparkplätze.

- Zwar lebt ca. 45% der Stadtzürcher Haushalte ohne eigenes Auto (TAZ, 2001). Gleichzeitig steigt aber auch der Anteil der Haushalte mit mehr als einem Auto. Im Jahr 2000 waren dies 11% der Haushalte (TAZ, 2003). Insgesamt ergibt sich ein Verhältnis von durchschnittlich 0.7 Auto je Haushalt, Tendenz zur Zeit steigend.
- Prognosen zur künftigen Mobilität zeigen auf, dass die Autoverfügbarkeit bei den künftigen Senioren, die einen grösseren Teil der Gesamtbevölkerung ausmachen werden, deutlich höher sein wird als bei den heutigen Senioren. (UVEK: Forschungsprojekt 2001/508 auf Antrag der SVI, Mobilitätsmuster im AHV-Alter)
- In Neubausiedlungen dürfte der Anteil der autofreien Haushalte infolge der sozioökonomischen Zusammensetzung der Bewohnerinnen und Bewohner geringer sein als im städtischen Durchschnitt.

**Dienstleistung und Gewerbe:** Die Revisionsvorlage der PPV sieht je nach Grösse der Betriebseinheiten sehr unterschiedliche Normalbedarfswerte vor: 120 m<sup>2</sup>/PP für die ersten 500 m<sup>2</sup> je Betriebseinheit und 210 m<sup>2</sup>/PP für Flächen einer Betriebseinheit über 500 m<sup>2</sup>.

Im Gestaltungsplan wird der Normalbedarf für Dienstleistung und Gewerbe über einen einzigen Mischwert geregelt. Damit wird mehr Planungssicherheit für alle Seiten angestrebt. Der Wert von 140 m<sup>2</sup>/PP entspricht z.B. der folgenden Situation:

- Kleine Betriebseinheiten (< 500 m<sup>2</sup>) belegen einen Drittel der Fläche.
- Grosse Betriebseinheiten (> 500 m<sup>2</sup>) belegen zwei Drittel der Fläche und messen im Durchschnitt 1'000 m<sup>2</sup>, entsprechen ca. 25 - 40 Arbeitsplätzen.

Die prozentuale Zusammensetzung der Betriebseinheiten würde damit dem gesamtstädtischen Durchschnitt entsprechen. Zu beachten ist, dass die Revisionsvorlage der PPV vorsieht, dass auch bei grossen Betriebseinheiten jeweils die ersten 500 m<sup>2</sup> mit dem Ansatz der kleinen Betriebseinheiten gerechnet werden. Daraus ergibt sich eine Erhöhung des Normalbedarfs an Abstellplätzen gegenüber der rechtsgültigen PPV.

Zusätzlich begründet ist der Normalbedarfswert durch die künftigen Arbeitsformen wie Desk-sharing, die zu einem höheren Parkplatzbedarf führen. Mit den vorgeschlagenen Bestimmungen erzeugen 100 m<sup>2</sup> Dienstleistungsfläche immer noch 3.3 mal weniger Fahrten wie 100 m<sup>2</sup> Kommerzfläche, aber das Verhältnis ist weniger unausgewogen als in der PPV angelegt.

#### **Kommerz:**

- **Läden, Freizeit:** Der Quervergleich mit anderen Gestaltungsplänen zeigt Unterschiede bei den Normalbedarfsansätzen für die Kommerznutzung. Der Gestaltungsplan "Stadt-raum HB" schreibt für Kommerznutzungen einen Normalbedarf von 140 m<sup>2</sup>/PP vor. In der Manegg wurde der Normalbedarf für folgenden Mix angesetzt: 45% Läden < 2'000 m<sup>2</sup>,

---

40% Läden > 2'000 m<sup>2</sup> mit einer Durchschnittsfläche von 3'000 m<sup>2</sup>, 10% Freizeit und 5% Lagerflächen. Daraus resultiert ein Durchschnitt von 120 m<sup>2</sup> pro Abstellplatz. Auch hier macht sich im Unterschied zum Gestaltungsplan "Stadtraum HB" neben dem unterschiedlichen Nutzungsmix die Neuerung der revidierten PPV bemerkbar, wonach auch bei grossen Einheiten die jeweils ersten 2'000 m<sup>2</sup> mit dem Ansatz der kleinen Einheiten zu berücksichtigen sind.

- **Gastronomie:** Die gastronomischen Nutzungen sind – anders als beispielsweise im Gestaltungsplan "Stadtraum HB" – separat geregelt. Dies liegt im verhältnismässig hohen Parkplatzbedarf der Gastronomie begründet. Werden einzelne Etappen realisiert, in denen nur Wohnnutzungen mit Gastronomie im Erdgeschoss gemischt sind, so hätte eine undifferenzierte Regelung der Gastronomie wie Läden und Freizeitnutzungen ein im Verhältnis zum effektiven Bedarf zu knappes Parkplatzangebot zur Folge.

Dank diesen Beschränkungen kann die Einhaltung des Verkehrsaufkommens von 10'000 Fahrten pro Tag gewährleistet werden. Vergleichsrechnungen zeigen, dass ohne Zusammenfassung der Nutzungsarten bei entsprechend hohen Anteilen verkehrsintensiver Nutzungen die Fahrtenzahl von 10'000 Fahrten/Tag früher überschritten wird.

### 5.15.3 Reduktionsfaktoren

Gemäss rechtsgültiger PPV 96 ist das Gestaltungsplangebiet keinem Reduktionsgebiet, sondern dem "übrigen Gebiet" zugeordnet. Damit würden Reduktionsfaktoren von minimal 80% und maximal 130% gelten. Die Revision (PPV 08) sieht eine Einteilung der Manegg im Reduktionsgebiet D vor, wo künftig Reduktionsfaktoren von minimal 60% und maximal 95% gelten.

Der Gestaltungsplan legt die Reduktionsfaktoren auf minimal 70% und maximal 105% fest. Der Gestaltungsplanentwurf vom Oktober 2007 war bereits zur Vorprüfung eingereicht, als die Voranwendung der PPV 08 durch die Bausektion ohne Gewährung von Übergangsfristen beschlossen wurde. Die in der PPV 08 enthaltene Zuweisung des Gebiets Manegg zum Reduktionsgebiet D wird übernommen, indem zwar nicht die Werte 60% / 95% festgeschrieben werden, sondern in Übereinstimmung mit den Stellungnahmen von TAZ und UGZ vom Jan. / Feb. 2008 zum Gestaltungsplanentwurf minimal 70% und maximal 105%. Dabei handelt es sich um jenen maximalen Reduktionsfaktoren, der gemäss PPV im Reduktionsgebiet D gelten würde, sobald die zulässigen Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung auf dem gesamten Stadtgebiet eingehalten werden.

Diese Abweichung von den Reduktionsfaktoren gemäss der durch den Stadtrat verabschiedeten PPV-Revision scheint auch aus folgenden Gründen gerechtfertigt:

- Der Vergleich der ÖV-Erschliessungsgüte gemäss der Wegleitung der Zürcher Baudirektion<sup>5</sup> mit anderen Gebieten in der Stadt Zürich lässt die Zuweisung der Manegg (ÖV-

---

5) Baudirektion Kanton Zürich: Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Oktober 1997

Gütekategorie B / C) unverhältnismässig erscheinen. So liegt beispielsweise das nahe gelegene Einkaufszentrum Brunaupark im übrigen Gebiet gemäss PPV 08, obschon seine ÖV-Erschliessung der ÖV-Gütekategorie A entspricht.

- Das Reduktionsgebiet D für die Manegg blieb im Entwurf der PPV 08 stehen, obschon das Gebiet in der BZO-Revision im Jahr 2005 der Zone Z5 mit Gestaltungsplanpflicht zugewiesen wurde. Damit wurde die maximale Nutzungsdichte reduziert und festgelegt, dass das Verkehrsaufkommen über den Gestaltungsplan zu regeln ist.
- Grundeigentümer und Stadt einigten sich innerhalb der Bandbreite von 8'500 – 12'000 Fahrten pro Tag im Sinne einer Planungsannahme auf 10'000 Fahrten (DTV, ohne Spinnerei). Diese Zahl wurde im Herbst 2006 durch die Delegation für stadträumliche Fragen des Stadtrates bestätigt.
- Die NO<sub>x</sub>-Emissionen des Gebiets nehmen mit der Entwicklung gemäss dem Gestaltungsplan ab. Das Gebiet gilt nicht als überdurchschnittlicher Emittent, weshalb keine zusätzlich verschärften Massnahmen erforderlich sind.

Zum Vergleich wird untersucht, wie viele Parkplätze und Fahrten bei der Anwendung der kantonalen Wegleitung<sup>6)</sup> möglich wären. Zugrunde gelegt werden die Güteklassen der Erschliessung mit ÖV, wie sie im Kapitel 5.12 hergeleitet wurden. Die in der kantonalen Wegleitung angegebenen Werte würden für das ganze Gestaltungsplangebiet eine Parkplatzzahl von rund 3'200 zulassen, gegenüber ca. 2'670 bei Anwendung der Gestaltungsplanvorschriften (inkl. Spinnerei). Nach Anwendung der kantonalen Wegleitung würden mehr als 12'400 Fahrten pro Tag (DTV, inkl. Spinnerei) induziert.

#### **5.15.4 Parkplatzbewirtschaftung**

Abs. 5 schreibt im Grundsatz die Bewirtschaftung von Abstellplätzen für BesucherInnen und Kundschaft ab der ersten Minute vor. Die Regelung unterstützt die Dämpfung des Verkehrsaufkommens und trägt dazu bei, dass das maximal zulässige Parkplatzangebot ausreicht.

#### **5.16 Art. 23 Fahrtenmodell**

Die Bestimmungen zum Fahrtenmodell kommen in zwei Fällen zum Tragen:

1. Wenn sich die Grundeigentümer freiwillig zur Etablierung eines Fahrtenmodells entschliessen, um von dessen Vorteilen profitieren zu können.
2. Wenn die Kommerznutzung (Läden, Gastronomie, Freizeit) einen Anteil von mehr als 10% der maximal zulässigen Gesamtnutzfläche eines Teilgebiets übersteigen. Dies ist ab folgenden Flächen der Fall:

---

6) Baudirektion Kanton Zürich: Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Oktober 1997

Teilgebiet	A	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L	Total
Max. GNF Kommerznu- tzung [m <sup>2</sup> ]	1'121	15'160		1'815	2'534	493	739	1'031	2'655	5'580	372	31'500

*Tabelle 3: Mass der Kommerznutzung, ab welchem die Etablierung eines Fahrtenmodells zwingend wird*

Der Schwellenwert von 10% ergibt sich aus einer 'worst-case-Betrachtung' innerhalb realistischer Bandbreiten: Wenn die unter 'Kommerz' zusammengefassten Nutzungen im Durchschnitt nicht wie angenommen 12 Fahrten pro Besucherparkplatz und Tag auslösen, sondern ausschliesslich sehr verkehrsintensive Nutzungen mit einem durchschnittlichen spezifischen Verkehrspotenzial von 15 Fahrten pro Besucherparkplatz und Tag umfassen, lassen sich die maximalen Fahrtenzahlen von 10'000 Fahrten pro Tag mit einem Anteil der Kommerzflächen von 10% gerade noch einhalten. Werden mehr Kommerzflächen realisiert, so reicht die Parkierungsregelung nicht mehr aus, um die Unterschreitung der 10'000 Fahrten pro Tag sicherzustellen, weshalb zwingend ein Fahrtenmodell vorgesehen werden muss.

Die Kommerznutzung in der definierten Form ist nicht zu verwechseln mit "publikums-" oder "verkehrsintensiven Anlagen". Der Begriff der verkehrsintensiven Einrichtungen hat verschiedene Definitionsversuche erfahren. Im Richtplan des Kantons Zürich<sup>7)</sup> gelten Einrichtungen als verkehrsintensiv, die an mindestens 100 Tagen im Jahr von mehr als 1'500 Personenwagen erreicht werden sollen. Die Verwendung dieser Definition in einem Gestaltungsplan ergäbe im Baubewilligungsverfahren Interpretationsfragen, einerseits in Bezug auf den funktionalen Zusammenhang zwischen verschiedenen kleineren publikumsorientierten Nutzungen, andererseits zur Abschätzung der Verkehrserzeugung. Unter dem Begriff Kommerznutzung hingegen sind mehrere Nutzweisen (Läden, Freizeit) zusammengefasst, die publikumsorientiert, aber nicht in allen Teilen gleich publikumsintensiv sind. Deren Abgrenzung ist eindeutig.

### **Fahrtenplafond**

Das massgebliche Nutzungsszenario führt mit den getroffenen Vorschriften und unter Berücksichtigung der festgeschriebenen Betriebstage, während derer die jeweiligen Nutzungen in Betrieb sind, zu einem Verkehrsaufkommen von rund 3.65 Mio. Fahren pro Jahr (ohne Spinnerei). An einem durchschnittlichen Tag entspricht dies 10'000 Fahrten (DTV). Damit ist die Planungsannahme über das maximale Verkehrsaufkommen berücksichtigt.

Entsprechend ist ein Fahrtenplafond von 3.65 Mio. Fahrten pro Jahr die Basis für die Festlegung der maximalen Fahrtenplafonds je Teilgebiet. Die in Art. 23 Abs. 4 für die Teilgebiete

7) Kanton Zürich, Kantonaler Richtplan, Verkehr, Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 (Festsetzung)

festgelegten maximalen Fahrtenplafonds je Kalenderjahr entsprechen der flächenproportionalen Aufteilung der 3.65 Mio. Fahrten pro Jahr (Abbildung 14).

Die Spinnerei zählt nicht zur Ausnützung der Teilgebiete gemäss Art. 8. Für die umgenutzte Spinnerei erhöht sich deshalb gemäss Art. 23 Abs. 5 die maximale Fahrtenzahl um 96'000 Fahrten pro Jahr. Dies entspricht 300 Fahrten pro Tag (DTV).<sup>8)</sup>

Für alle Zwischenzustände, in denen Teile der Überbauung realisiert sind, definiert Art. 23 Abs. 6 die Berechnungsweise der jeweils gültigen Fahrtenlimite. Die Fahrtenlimite bestimmt sich in folgenden Schritten:

- Berechnung des Normalbedarfs an Parkplätzen anhand der Normalbedarfswerte je Nutzweise
- Berechnung des minimalen Parkplatzbedarfs und des maximalen Parkplatzangebots anhand der Reduktionsfaktoren (min./max.)
- Aufteilung der resultierenden Parkplatzzahlen auf BewohnerInnen-/Beschäftigten-Parkplätze und Parkplätze für BesucherInnen und Kundschaft anhand der nutzungsspezifisch vorgeschriebenen Anteile
- Berechnung der täglichen Fahrtenzahl an einem Betriebstag anhand der je Nutzweise und Art der Parkplätze differenzierten Spezifischen Verkehrspotenziale (SVP in [Fahrten / Parkplatz \* Tag])
- Berechnung der jährlichen Fahrtenzahl anhand der nutzungsspezifisch festgelegten Anzahl Betriebstage je Jahr, an denen die jeweilige Nutzung in Betrieb ist.<sup>9)</sup>
- Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ergibt sich aus der jährlichen Fahrtenzahl nach Division durch 365.

Der Rechengang entspricht sowohl vom Ablauf her als auch bezüglich der verwendeten Werte (Normalbedarfswerte, spezifische Verkehrspotenziale, Anzahl Betriebstage) dem Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich.<sup>10)</sup>

Die Regelungen zum Fahrtenmodell bergen die Gefahr in sich, dass der maximale Fahrtenplafond gemäss Art. 23 Abs. 4 erreicht wird, bevor die maximale Gesamtnutzfläche konsumiert ist. Die Regelung in Art. 23 Abs. 7 ist als Anreiz für Teilgebiete mit einem verkehrsinintensiven Nutzungsmix zu verstehen. Auch sie sollen einen Ausbaugrad von zumindest 90% anstreben, was insbesondere aus städtebaulichen Gründen erwünscht ist. Der mögliche "Bonus" beim Fahrtenplafond widerspricht zwar dem Grundsatz, diesen über die Nutzung zu berechnen, wird aber wegen seines geringen Ausmasses gegenüber dem angebotenen An-

---

8) Annahmen zum massgeblichen Nutzungsmix Spinnereigebäude: 1'500 m<sup>2</sup> Wohnen, 4'500 m<sup>2</sup> Dienstleistung, 1'500 m<sup>2</sup> Kommerznutzung

9) Wohnen: 365 Tage pro Jahr; Dienstleistung: 300 Tage pro Jahr; Kommerz und Gastronomie: 320 Tage pro Jahr.

10) Stadt Zürich: Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe, Januar 2007

reiz als untergeordnet beurteilt. Die Regelung ist auf Teilgebiete beschränkt, auf denen die Kommerznutzungen einen Anteil von 10% übersteigen und für die das Fahrtenmodell damit zwingend etabliert werden muss. Im Extremfall stehen einem Teilgebiet damit 12.5% mehr Fahrten zur Verfügung als über die Berechnung des Fahrtenplafonds gemäss Art. 23 Abs. 6.<sup>11</sup>

Für die beiden Nutzungsszenarien (vgl. 5.15.1) ergibt sich das in den Abbildungen 15 und 16 dargestellte Parkplatzangebot und Verkehrsaufkommen.

	Wohnen		Dienstleistung und Gewerbe		Kommerz		Gastro		Sondernutzung		Total	
Nutzflächen	97'858 m <sup>2</sup>		168'902 m <sup>2</sup>		37'640 m <sup>2</sup>		2'800 m <sup>2</sup>		7'800 m <sup>2</sup>		315'000 m <sup>2</sup>	
	31.1%		53.6%		11.6%		0.9%		2.5%		100%	
Normalbedarf nach GP	120 m <sup>2</sup> /PP		140 m <sup>2</sup> /PP		120 m <sup>2</sup> /PP		40 m <sup>2</sup> /PP		250 m <sup>2</sup> /PP			
	815 PP		1206 PP		314 PP		70		31 PP		2437 PP	
Parkplatzzahl nach GP	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
	70	105 %	70	105 %	70	105 %	70	105 %	70	105 %	1'706	2'559 PP
	571	856 PP	845	1'267 PP	220	329 PP	49	74 PP	22	33 PP		
davon Beschäftigte / BewohnerInnen	90	%	75	75 %	25	%	25	%	50	%	1'225	1'827 PP
	514	799 PP	633	950 PP	55	55 PP	12	12 PP	11	11 PP		
davon BesucherInnen	10	%	25	25 %	75	%	75	%	50	%	481	731 PP
	57	57 PP	211	317 PP	165	274 PP	37	61 PP	11	22 PP		
Fahrtanzahl	Wohnen		Dienstleistung und Gewerbe		Kommerz		Gastro		Sondernutzung		Total	
	2.5	2.5 F/PP d	3.0	3.0 F/PP d	3.0	3.0 F/PP d	3.0	3.0 F/PP d	3.0	3.0 F/PP d	7'026	10'846 F/d
	2.5	2.5 F/PP d	5.0	5.0 F/PP d	12.0	12.0 F/PP d	10.0	10.0 F/PP d	6.0	6.0 F/PP d		
	1'427	2'141 F/d	2'956	4'434 F/d	2'141	3'458 F/d	404	649 F/d	98	164 F/d		
Fahrtanzahl (Jahr)	365	365 Tage/a	305	305 Tage/a	320	320 Tage/a	335	335 Tage/a	350	350 Tage/a	2'277'274	3'515'051 F/a
	520'890	781'335 F/a	901'514	1'352'272 F/a	685'048	1'106'616 F/a	135'424	217'499 F/a	34'398	57'330 F/a		
											DTV:	6'239 9'630 F/d
zusätzlich:	Wohnen		Dienstleistung und Gewerbe		Kommerz		Gastro		Sondernutzung (öff.)		Total	
Spinnerei	1'500	1'500 m <sup>2</sup>	4'500	4'500 m <sup>2</sup>	1'500	1'500 m <sup>2</sup>	0	0 m <sup>2</sup>	0	0 m <sup>2</sup>	7'500	7'500 m <sup>2</sup>
red. Parkplatzbedarf	9	13 PP	23	34 PP	9	13 PP	0	0 PP	0	0 PP	40	60 PP
Fahrten / Tag	22	33 F/d	79	135 F/d	85	138 F/d	0	0 F/d	0	0 F/d	186	306 F/d
Fahrten / Jahr	7'984	11'977 F/a	24'019	41'175 F/a	27'300	44'100 F/a	0	0 F/a	0	0 F/a	59'303	97'252 F/a

Abbildung 15: Realistisches Nutzungsszenario: Zusammenstellung des max. Verkehrsaufkommens und Parkplatzangebots (inkl. Spinnerei)

11) Teilgebiet B / C: Wenn die Kommerzflächen 10% der Gesamtnutzfläche umfassen (9% Läden und Freizeitnutzungen, 1% Gastronomie) und der Ausbaugrad bei 90% erreicht, so beläuft sich der berechnete Fahrtenplafond auf 1.56 Mio. Fahrten pro Jahr; mit dem "Bonus" erhöht sich der Fahrtenplafond um 12.5% auf 1.76 Mio. Fahrten pro Jahr.

	Wohnen	Dienstleistung und Gewerbe	Kommerz	Gastro	Sondernutzung	Total
Nutzflächen	100'000 m2	171'500 m2	39'500 m2	4'000 m2	0 m2	315'000 m2
	31.7%	54.4%	11.2%	1.3%	0.0%	99%
Normalbedarf nach GP	120 m <sup>2</sup> /FP	140 m <sup>2</sup> /FP	120 m <sup>2</sup> /FP	40 m <sup>2</sup> /FP	250 m <sup>2</sup> /FP	
	833 FP	1225 FP	329 FP	100	0 FP	2488 FP
Parkplatzzahl nach GP	min 70 max 105 %	min 70 max 105 %	min 70 max 105 %	min 70 max 105 %	min 70 max 105 %	min 1'741 max 2'612 FP
davon Beschäftigte / BewohnerInnen	90 % 525 817 FP	75 % 643 965 FP	25 % 58 58 FP	25 % 18 18 FP	50 % 0 0 FP	1'243 1'856 FP
davon BesucherInnen	10 % 58 58 FP	25 % 214 322 FP	75 % 173 288 FP	75 % 53 88 FP	50 % 0 0 FP	498 755 FP
Fahrtzahl	Wohnen 2.5 2.5 F/PP d 1'458 2'188 F/d	Dienstleistung und Gewerbe 3.0 3.0 F/PP d 5.0 5.0 F/PP d 3'001 4'502 F/d	Kommerz 3.0 3.0 F/PP d 12.0 12.0 F/PP d 2'247 3'629 F/d	Gastro 3.0 3.0 F/PP d 10.0 10.0 F/PP d 578 928 F/d	Sondernutzung 3.0 3.0 F/PP d 6.0 6.0 F/PP d 0 0 F/d	Total 7'284 11'246 F/d
Fahrtzahl (Jahr)	365 365 Tage/a 532'292 798'438 F/a	305 305 Tage/a 915'381 1'373'072 F/a	320 320 Tage/a 718'900 1'161'300 F/a	335 335 Tage/a 193'463 310'713 F/a	350 350 Tage/a 0 0 F/a	DTV: 2'360'035 3'643'522 F/a 6'466 9'982 F/d
zusätzlich:	Wohnen	Dienstleistung und Gewerbe	Kommerz	Gastro	Sondernutzung (öff.)	Total
Spinnerei	1'500 1'500 m2	4'500 4'500 m2	1'500 1'500 m2	0 0 m2	0 0 m2	7'500 7'500 m2
red. Parkplatzbedarf	9 13 PP	23 34 PP	9 13 PP	0 0 PP	0 0 PP	40 60 PP
Fahrten / Tag	22 33 F/d	79 135 F/d	85 138 F/d	0 0 F/d	0 0 F/d	186 306 F/d
Fahrten / Jahr	7'984 11'977 F/a	24'019 41'175 F/a	27'300 44'100 F/a	0 0 F/a	0 0 F/a	59'303 97'252 F/a

Abbildung 16: Massgebliches Nutzungsszenario: Zusammenstellung des max. Verkehrsaufkommens und Parkplatzangebots

Die Spinnerei eingeschlossen, resultieren mit dem massgeblichen Nutzungsszenario 10'300 Fahrten pro Tag (DTV). Dieses Verkehrsaufkommen wird für den Umweltverträglichkeitsbericht verwendet.

Bei voller Ausnutzung der zulässigen Gesamtnutzflächen und einem Verkehrsaufkommen von 10'000 Fahrten pro Tag (DTV) wird mit einem Anteil der im Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Personenwege von rund 40% gerechnet.

## 5.17 Art. 24 Lärm

### Lärmempfindlichkeitsstufe

Dem Gebiet der Zone Z5 wird die Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

### Stark Lärm belastete Gebiete

Das Gebiet ist v.a. durch die Allmendstrasse und die Autobahn A3 mit dem zukünftigen Zubringer zum Üetlibergtunnel bereits stark mit Lärm belastet. Die SZU-Linie, welche ebenfalls durch das Gebiet führt, stellt dagegen bezüglich Lärmbelastung kein Problem dar.

Im Bereich der lärmempfindlichen Räume der einzelnen Gebäude müssen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Kritisch sind dabei nur die Wohnnutzungen, da Büro- und Gewerbenutzungen auch bei einer hohen Lärmbelastung mit einer kontrollierten Belüftung realisiert werden können.

Der Nachweis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für die einzelnen Projekte erbracht. Die Situation bezüglich Lärmbelastung kann folgendermassen beurteilt werden (siehe detaillierte Darstellung im UVB):

- Zur Minimierung der Lärmbelastung in den Teilgebieten entlang der Autobahn wurde der vorgesehene Lärmschutz entlang der A3 um 45 cm erhöht. Dank dieser Massnahme können die Immissionsgrenzwerte in der kritischen Periode (Nacht) im Teilgebiet B praktisch überall eingehalten werden. Einzig an der Ostfassade der beiden Flügel des Gebäudes B1 (siehe Abbildung A3-1 im Anhang A3 des UVB) wird der Immissionsgrenzwert im obersten Geschoss um 2.4 dBA bzw. 0.7 dBA überschritten. Zudem wird der Immissionsgrenzwert an der Nordfassade des einen Flügels um 0.7 dBA überschritten. Aufgrund der geringfügigen Überschreitungen können diese mit relativ einfachen Massnahmen am Gebäude selber (z.B. Vor- und Rücksprünge der Fassade, ev. Dachfenster) im Rahmen der weiteren Projektierung eliminiert werden. Im Teilgebiet C ist keine Wohnnutzung vorgesehen, so dass die hier auftretenden Überschreitungen von bis zu maximal 10 dBA unproblematisch sind.
- Im Bereich der Allmendstrasse treten an den der Strasse zugewandten Fassaden Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes bis zu maximal 9 dBA auf. Aufgrund der relativ hohen Überschreitungen reichen hier einfache Massnahmen an der Fassade zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Wohnnutzungen in den Teilgebieten E, H und I nicht aus, sondern es müssen je nach Lage der Wohnungen umfassendere Massnahmen getroffen werden. Die Umsetzung solcher Massnahmen ist anspruchsvoll, aber grundsätzlich möglich (z.B. Durchwohnen von Ost nach West). Für Wohnungen in den obersten Geschossen sind auch Massnahmen wie z.B. Rückversetzung und Ausbildung der Brüstungen als Lärmschutz denkbar. In den Teilgebieten A, D, F, G und K sind voraussichtlich keine Wohnnutzungen vorgesehen. Sollen mit einem ergänzenden Gestaltungsplan entlang der Allmendstrasse Wohnnutzungen realisiert werden, so ist gemäss Art. 24 Abs. 3 der Gestaltungsplanvorschriften nachzuweisen, dass die massgebenden Grenzwerte an den Lüftungsfenstern lärmempfindlicher Räume nicht überschritten werden.

Insgesamt gesehen ist die Realisierung der in den Gestaltungsplanvorschriften dargestellten Wohnanteile aus heutiger Sicht möglich.

### **5.18 Erschütterungen/Körperschall**

Für die Beurteilung der Auswirkungen von Erschütterungen auf den Menschen gibt es noch keine Verordnung mit Belastungsgrenzwerten. Es ist zur Zeit noch nicht ersichtlich, wann die vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) angekündigte neue Verordnung zum Schutz vor Erschütterungen (VSE) als Entwurf vorliegt bzw. wann sie in Kraft gesetzt werden soll. Massgebend ist folglich nach wie vor Art. 15 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), wonach die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Erschütterungen so festzulegen sind, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Die Weisung vom 20. De-

zember 1999 für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen ist im vorliegenden Falle nicht anwendbar. Sie bezieht sich nur auf die Beurteilung von Erschütterungen bei neuen oder baulich oder betrieblich geänderten Schienenverkehrsanlagen, nicht aber für bestehende Strecken. Um trotzdem einen Anhaltspunkt für die Beurteilung der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen zu haben, wurden die Anforderungen der BEKS herangezogen:

Die Abschätzung der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen hat die folgenden Resultate ergeben:

- Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 können überall eingehalten werden mit Ausnahme der Teilgebiete D und F/G, wo die Belastung in der Nacht knapp über dem oberen Anhaltswert liegt. Gemäss Kapitel 6.5.3.5 der DIN 4150-2 hat für den Schienenverkehr der obere Anhaltswert in der Nacht nicht die Bedeutung, dass bei dessen seltener Überschreitung die Anforderungen der Norm als nicht eingehalten gelten. In diesem Sinn wird davon ausgegangen, dass die Anforderungen der DIN 4150-2 im vorliegenden Fall eingehalten sind. Es ist jedoch sinnvoll, die Situation auf Stufe Bauprojekt (allenfalls mit Hilfe von Messungen) auf der Basis des konkreten Projekts (Abstände, Nutzungen) und der damals gültigen Gesetzgebung zu überprüfen.
- Die Immissionsrichtwerte der BEKS für Körperschall können überall problemlos eingehalten werden.

### **5.19 Art. 25 Ökologischer Ausgleich**

Der im Westen liegende Landschaftsraum Üetliberg ist kantonales Landschaftsschutzgebiet. Der Sihlraum, die Schotterterrasse bis zur Allmendstrasse und Teile des Entlisberges im Süden und Norden befinden sich im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (KSO-29.00 Üetliberg, nördliche Albiskette, Entlisberg, Allmend Brunau, Einstufung "sehr wertvoll").

Das Planungsgebiet schmiegt sich längs an das Objekt Sihl (KSO 50.01, Einstufung "sehr wertvoll"). Innerhalb des Planungsgebietes liegen verschiedene kommunale Naturschutzobjekte (KSO 51.03 Ruderalflächen im Norden, Einstufung "bemerkenswert", 51.04 Ruderal-säume entlang der Sihltalbahn, Einstufung "bemerkenswert", 55.02 Böschung Überlauf Fabrikkanal, Einstufung "bemerkenswert" und 55.05 Fabrikkanal, Einstufung "wertvoll"). Entlang der Westseite der Allmendstrasse zieht sich eine Ahorn-Baumreihe (weist Lücken auf), welche im Alleenkonzept der Stadt Zürich enthalten ist.

Die im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte verzeichneten und von Bauprojekten auf dem Manegg-Areal betroffenen Objekte werden gemäss Stadtratsbeschluss vom 9. Juli 2008 aus dem Inventar entlassen vorbehaltlich der entsprechenden rechtskräftigen Baubewilligung für das jeweilige Teilgebiet, welche die Originalflächen oder gleichwertige Ersatzflächen sichert. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Flächen sachgerecht zu pflegen, d.h. die Kontinuität der bis heute unternommenen Anstrengungen ist fortzusetzen.

Anzustreben ist dabei ein flächengleicher Ersatz. Falls nicht genügend Platz zur Verfügung steht, kann in Ausnahmefällen allenfalls der Ersatz durch eine entsprechend höherwertige Massnahme sichergestellt werden. Ersatzflächen müssen nicht zwingend auf demselben Grundstück realisiert werden, sondern können auch auf andere Teilgebiete der Manegg übertragen werden. Die bestehenden oder auch neu erstellten Ruderalflächen werden auf die geforderten Freiflächen gemäss Art. 15 angerechnet. Sie sind frei zugänglich und unterliegen im Grundsatz den gestalterischen Anforderungen des Leitbildes Freiraum.

## **5.20 Art. 26 Meteorwasser**

Die Entwässerung wird im Rahmen der einzelnen Bauprojekte im Detail festgelegt. Auf Stufe Gestaltungsplan ist sie folgendermassen geplant:

- Dachwasser von nicht begehbaren, nicht metallischen Flächen (Bemerkung: z.B. Chromstahl wäre ebenfalls i.O.) sowie das im Bereich der Sockelgeschosse auf Rasenflächen anfallende Wasser ist als sauber zu betrachten und kann unter Einhaltung der Belüftungstrecke ohne Behandlung direkt in die Hinterfüllung des Sockelgeschosses bzw. der Gebäude geleitet werden. Flachdächer werden begrünt und mit einer angemessenen Retentionsmöglichkeit ausgebildet, wenn dies zweckmässig und wirtschaftlich zumutbar ist.
- Wasser von Balkonen sowie von begehbaren Terrassen und Dachflächen ist als verschmutzt zu betrachten und muss der Schmutzwasserkanalisation zugeführt werden.
- Das übrige auf den Sockelgeschossen sowie auf Plätzen und Stichstrassen anfallende Wasser muss vor der Versickerung behandelt werden (z.B. indem es durch eine Bodenschicht gereinigt wird. Der erforderliche Bodenaufbau ist den Vorgaben der VSA-Richtlinie „Regenwasserentsorgung“ zu entnehmen, wobei der Notüberlauf wenn immer möglich in den Vorfluter führt. Das Wasser des Wasserturmplatzes und des Spinnereiplatzes (Teilgebiet B) kann allenfalls in den Vorfluter geleitet werden, wenn eine Versickerung nicht möglich ist. Das Wasser von stark genutzten Flächen (z.B. Restaurants, Umschlagplätze) ist jedoch in die Kanalisation zu leiten.
- Bei gewerblichen Nutzungen gelten generell die Bestimmungen gemäss Merkblättern des betrieblichen Umweltschutzes.

## **5.21 Wasserrechte, Kanäle**

Sind die Kanäle zu erhalten, müssen Anforderungen an den Erhalt formuliert werden. Voraussetzung für den Erhalt sind entsprechende vertragliche Regelungen mit dem AWEL. Die heutige Situation stellt sich wie folgt dar:

Die Sihl Management Immobilien AG (SMIAG) verfügt über eine Konzession für die Sihl-Wassernutzung zur Betreibung eines Kleinkraftwerkes (Wasserrecht Nr. 56, Bezirk Zürich). Dieses befindet sich im Spinnereigebäude auf dem Areal der SMIAG. Gemäss Beschluss

des Regierungsrats vom 1. November 2006 erlischt diese Konzession am 31.12.2012, sofern sie nicht vorher durch den Regierungsrat erneuert wird. Der offene Fabrikkanal verbindet die Sihl mit dem Kraftwerk. Nördlich davon fliesst das Wasser im Unterwasserkanal verdolt bis zur Allmend Brunau, wo es wieder offen geführt wird. Der Leerkanal führt von der Kraftwerkanlage zur Sihl und dient dem Abschlag von Schwallwasser und dem Rechenüberlauf. Die Kanäle werden erhalten, sofern mit dem Kanton im Rahmen der Neukonzessionierung des Kleinkraftwerkes bezüglich der nutzbaren Wassermenge eine Regelung gefunden werden kann, welche einen wirtschaftlichen Weiterbetrieb des Kraftwerkes ermöglicht.

## **5.22 Art. 27 Energie**

### **Energiebedarf**

Der Energiebedarf für Heizung und Warmwasser hängt nicht nur von den künftigen Nutzern und deren Flächenbedarf, sondern auch vom Standard der eingesetzten Wärmedämmung der Gebäude ab. Gemäss Art. 27 der Gestaltungsplanvorschriften sind Neubauten mindestens im Minergiestandard zu erstellen oder haben hinsichtlich des Heizenergiebedarfs die Werte der Wärmedämmvorschriften der Baudirektion gemäss Ausgabe 2008 um wenigstens 20% zu unterschreiten.

Der zulässige Nutzenergiebedarf für Heizung und Warmwasser ergibt sich aus dem Grenzwert für den Heizenergiebedarf gemäss Wärmedämmvorschriften zuzüglich Energiebedarf für Warmwasser gemäss Standardnutzung SIA 380/1 und beträgt rund 14'500 MWh/a.

### **Varianten für die künftige Energieversorgung**

Im Energieplan ([www.gis.zh.ch](http://www.gis.zh.ch), Zugriff vom 8.9.2008) sind bezüglich Energieversorgung für das Manegg-Areal folgende Vorgaben enthalten:

- Das Areal befindet sich in einem Gebiet, in dem sich Teilbereiche mit hoher Wärmedichte zur Versorgung mit leitungsgebundenen Energieträgern (Erdgas/Fernwärme) eignen.
- Auf dem Areal werden in der Regel keine Erdsonden bewilligt werden können (Quelle: Erdwärmesondenkarte Stand 1996).

Im Rahmen des UVB wurden die drei Grobvarianten Heizöl-Heizkessel, Erdgas-Heizkessel sowie Energieholz-Heizkessel kombiniert mit Erdgas-Heizkessel zur Spitzenabdeckung im Detail untersucht. Aufgrund der geringsten NO<sub>x</sub>-Emissionen steht die Variante Erdgas-Heizkessel für die weitere Planung im Vordergrund. Weitere Varianten mit Abwärmenutzung (wie z.B. aus der ARA Adliswil, aus der Sihl, aus Abwasser oder aus anderen Industriebetrieben) wurden zwar ebenfalls in Erwägung gezogen. Sie scheiden jedoch aus verschiedenen Gründen im vorliegenden Fall aus.

### 5.23 Gashochdruckleitung

Auf der Ostseite des Areals befindet sich eine 25-bar-Hochdruckleitung. Eigentümerin der Leitung ist die Erdgas Zürich AG, Betreiberin die Erdgas Ostschweiz AG. Dieser Abschnitt der Leitung ist Bestandteil einer Ringleitung um die Stadt Zürich. Sie führt entlang der Autobahn A3, zweigt auf Höhe der Butzenstrasse von der A3 ab und führt dann auf einer Länge von rund 400 m auf oder in unmittelbarer Nähe des Perimeters des Gestaltungsplans. Anschliessend unterquert sie leicht nördlich des heutigen Gebäudes Allmendstrasse 89 die Allmendstrasse und die Sihl.

Wegen der gegenüber heute deutlich näher liegenden Gebäude und der intensiveren Nutzung muss diese Gasleitung verlegt werden. Im Personaldienstbarkeitsrecht vom 30. November 1981 ist dazu folgendes aufgeführt:

"Sollte die Rohrleitungsanlage mit einer auf dem belasteten Grundstück vorgenommenen Überbauung kollidieren, so kann der Grundeigentümer verlangen, dass die Rohranlage auf Kosten der GVO innerhalb des dienenden Grundstücks und im Rahmen des technisch Möglichen auf eine das Bauvorhaben nicht störende Stelle verlegt wird."

Am 24. Mai 2007 wurde der Sachverhalt mit der Erdgas Ostschweiz besprochen und folgendes weiteres Vorgehen vereinbart:

- Die Erdgas Ostschweiz interpretiert den Sachverhalt grundsätzlich so, dass sie die Leitung ausserhalb des Gestaltungsplanareals auf ihre Kosten verlegen muss.
- Der notwendige Abstand der Gasleitung von den Gebäuden des Gestaltungsplanareals muss aufgrund von Risikoüberlegungen bestimmt werden. Eigentümer bzw. Betreiber der Leitung werden einen entsprechenden Auftrag auslösen. Anschliessend werden mögliche Varianten für die neue Linienführung gesucht und beurteilt.
- Für die Bestvariante wird schliesslich das Bewilligungsverfahren eingeleitet. Die Verlegung der Leitung ist allenfalls aufgrund von Anhang Nr. 22.1 des Anhangs der UVPV selbst UVP-pflichtig. Das massgebende Verfahren ist das Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Energie.

Zur Zeit wird im Auftrag der Erdgas Ostschweiz eine Machbarkeitsstudie für zwei Varianten bezüglich Linienführung erstellt. Ziel ist es, dass zum Zeitpunkt der Einreichung der ergänzenden Gestaltungspläne für das Areal Manegg die Bewilligung für die neue Linienführung der Gasleitung vorliegt.

### 5.24 Auswirkungen des Transports von gefährlichen Gütern

Durch die gegenüber heute stark verdichtete Nutzung nimmt die Zahl der sich auf dem Areal aufhaltenden Personen und damit auch das Ausmass von allfälligen Störfällen im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter auf der Autobahn und der Allmendstrasse zu. Die Aktualisierung der Kurzberichte bzw. die Erarbeitung einer allfällig notwendigen Risiko-

ermittlung ist durch die Inhaber der Strassen (Kanton bzw. ASTRA) durchzuführen. Der Spielraum für betriebliche Massnahmen im Bereich der Strassen ist jedoch gering.

Da die Umzonung des Manegg-Areals bereits erfolgt ist, sind keine Einsprachen gegen die Bebauungsdichte oder die Nutzungen auf dem Areal möglich. Im Rahmen der Bauprojekte sind jedoch Massnahmen zu treffen und mit dem AWEL abzustimmen, um die Auswirkungen von allfälligen Störfällen zu minimieren (z.B. optimale Lage der Gebäudeöffnungen bzw. der Luftansaugöffnungen).

## 6 Schlussbemerkung

Der Gestaltungsplan Manegg nimmt die Vorgaben der Richtplanung sowie die übergeordneten Planungsgrundsätze auf, indem er unter Berücksichtigung der vorhandenen verkehrlichen Kapazitäten eine verdichtete Bauweise anstrebt, ein nutzungsdurchmischtes Gebiet ausweist und ausreichend Freiraum mit hohen Qualitäten für die Bewohner und Arbeitenden vorsieht. Das in Teilen bereits brachgefallene und untergenutzte Gebiet Manegg kann somit umstrukturiert und für zukunftsfähige Nutzungen geöffnet werden.

Der durch Umweltvorgaben und begrenzte Verkehrskapazitäten eng gesteckte Rahmen bei gleichzeitig sehr unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Grundeigentümer und deren Nutzungsanforderungen sowie der bereits vorhandenen Nutzungen wird durch die vorgesehenen Regelungen der Parkierung bzw. je nach Nutzungsmix durch die Deckelung der Fahrten mit einem Fahrtenmodell eingehalten. Hierbei galt es, trotz der beengten Verkehrskapazitäten wirtschaftlich tragfähige Vereinbarungen zu formulieren.

In einem zweistufigen Planungsverfahren wird den unterschiedlichen Entwicklungsabsichten der verschiedenen GrundeigentümerInnen mit verschiedenen Zeithorizonten des sehr grossen Gebiets Rechnung getragen. Wichtige, übergeordnete Rahmenbedingungen können bei diesem Verfahren bereits zu Beginn für alle verbindlich festgelegt werden. Detaillierte Festlegungen erfolgen dann zum jeweils geeigneten Zeitpunkt, wenn bei den Grundeigentümern konkrete Bauabsichten vorhanden sind.