

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

08.11.2006

1354.

Schriftliche Anfrage von Silvia Seiz-Gut betreffend Aldi-Filiale in Neu-Oerlikon, Auswirkungen auf den Individualverkehr

Am 12. Juli 2006 reichte Gemeinderätin Silvia Seiz-Gut (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/319 ein:

Seit kurzer Zeit hat ALDI eine Filiale in Neu Oerlikon eröffnet. Dies trägt dazu bei, dass die angrenzenden Liegenschaften von zunehmendem motorisierten Individualverkehr betroffen sind. Die Kunden besuchen ALDI vorwiegend mit ihrem Auto.

Direktbetroffen sind die im gleichen Gebäude und mitte Juni eröffnete Altersresidenz Nordlicht und die direkt an der Zufahrtsstrasse wohnenden Mieterinnen und Mieter.

Die Verkehrserschliessung wird im Moment via Birchstrasse zum Parkhaus geführt. In nächster Zeit wird die Birchstrasse für den Individualverkehr geschlossen und die Zufahrt für die ALDI Parkplätze wird via Armin-Bollinger-Weg erschlossen.

Offenbar stehen ALDI acht gemietete Parkplätze zur Verfügung. Diese Zahl soll ALDI durch Zumietung von Privatparkplätzen wesentlich erhöht haben.

In diesem Zusammenhang ersuche ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Parkplätze wurden ALDI für den Betrieb bewilligt und wie viele stehen den Kundinnen und Kunden zurzeit zur Verfügung?
2. Ist es rechtens, dass ALDI seinen Kundinnen und Kunden durch Zumieten einer massiven Zahl von Privatparkplätzen ein viel grösseres Angebot als bewilligt zur Verfügung stellen kann?
3. Dieses grosse Parkplatzangebot führt unweigerlich zu Mehrverkehr im Wohnquartier. Welche Massnahmen zur Beruhigung sind vorgesehen und in welchem Zeitpunkt werden sie umgesetzt?
4. Wie kann das Verkehrsvolumen, das auf dem Armin Bollingerweg durch die Schliessung der Birchstrasse entsteht, reduziert werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Ausgangslage

Lange Zeit wurde das Gebiet nördlich des Bahnhofs Oerlikon von der Industrie dominiert. Die Industriebetriebe bildeten grossflächige, in sich geschlossene Areale. Veränderungen in der industriellen Struktur und die erhöhte Bedeutung des Standorts Oerlikon als Nebenzentrum mit City-Funktionen läuteten in den 1980er-Jahren die Umwandlung des Oerliker Industriegebiets in ein neues Stadtquartier ein. Dem allmählichen Ersatz der Fabriken durch Bürokomplexe oder durch Wohnbauten stand jedoch die Bau- und Zonenordnung im Wege, welche dort eine Industriezone festgesetzt hatte. Dies bewog die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, zusammen mit den städtischen Behörden ein Gesamtkonzept zu entwickeln. Nach planerischen Vorarbeiten des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und intensiven Verhandlungen einer Delegation des Stadtrates mit der Grundeigentümerschaft über die Zielvorstellungen, wurde im Jahre 1991 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb veranstaltet. Das siegreiche Projekt wurde zu einem Leitbild weiterentwickelt, welches von der Grundeigentümerschaft und vom Stadtrat gutgeheissen wurde. Gestützt auf dieses Leitbild, die im Frühjahr 1995 durchgeführte Vernehmlassungsrunde zu diesem und zum beabsichtigten Erlass von Sonderbauvorschriften und nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG) verabschiedete der Stadtrat am 4. Dezember

1996 die Sonderbauvorschriften für das Gebiet Zentrum Zürich Nord (SBV-ZZN) zuhanden des Gemeinderates. Mit Beschluss vom 4. Februar 1998 setzte dieser die Sonderbauvorschriften, bestehend aus Vorschriften, Plan und Richtlinien fest. Nachdem die Baudirektion Kanton Zürich am 30. April 1998 die Genehmigung erteilt hatte, wurden sie auf den 16. Mai 1998 in Kraft gesetzt.

Ein Hauptziel der Sonderbauvorschriften war die Überführung der damaligen Industriezone in ein Gebiet mit urbaner Nutzungsdurchmischung mit Wohnen, Kultur, Freizeit und Arbeitsplätzen sowohl im Dienstleistungs- als auch im Gewerbe- und Industriebereich. Als Folge der damals bereits vorhandenen guten Erschliessung des Planungsgebiets durch öffentliche Verkehrsmittel (Bahnhöfe Oerlikon und Seebach, Tram und Bus), dem geplanten weiteren Ausbau der Buslinien sowie der in weiterer Zukunft beabsichtigten Führung einer Tramlinie durch die Binzmühlestrasse sollten die Parkplatzzahlen und somit der motorisierte Individualverkehr möglichst tief gehalten werden. Der durch die Verdichtung entstehende Mehrverkehr sollte durch den Ausbau des Leistungsangebots des öffentlichen Verkehrs abgefangen werden. Im Vergleich zur geltenden Parkplatzverordnung wurde in den Sonderbauvorschriften eine Regelung getroffen, die zu tieferen Parkplatzzahlen führt. Insbesondere sind so genannt freiwillige Parkplätze, d. h. solche, die den Pflichtbedarf übersteigen, nur für Wohnnutzungen zulässig. Eine Besonderheit besteht ausserdem darin, dass es im Gebiet Neu-Oerlikon keine öffentlichen Strassenparkplätze gibt. Dies zwingt alle Verkehrsteilnehmenden, die in diesem Gebiet bestehenden privaten Parkieranlagen zu benutzen.

Das in den Sonderbauvorschriften festgelegte Erschliessungskonzept für den motorisierten Individualverkehr basiert auf der Binzmühle-, der Robert-Maillart-, der Neunbrunnen-, der Ruedi-Walter- und der Birchstrasse zwischen Regensberg- und Binzmühlestrasse als Haupterschliessungsstrassen. Von allem Anfang an war vorgesehen, die Birchstrasse zwischen Binzmühle- und Neunbrunnenstrasse für den motorisierten Individualverkehr zu schliessen und für den öffentlichen Verkehr bzw. den Langsamverkehr zu reservieren. Um den innern Kern des Gebiets, der vorwiegend dem Wohnen und der Erholung dient, wurde ein Haupterschliessungsring bestimmt, der aus der Binzmühle-, der Robert-Maillart-, der Neunbrunnen- und der Ruedi-Walter-Strasse besteht. Davon wegführend wurden die Stichstrassen mit möglichst kurzen bzw. direkten Verbindungen zu den einzelnen Baufeldern geplant und bis heute weitgehend auch realisiert. Mit diesem System wurde anvisiert, jeweils möglichst wenig Autoverkehr durch das Gebiet bzw. diesen möglichst direkt zum Zielort zu führen. Ein Schleichverkehr durch das (Wohn-) Gebiet, wie er in andern Stadtquartieren oft noch möglich ist, wird so faktisch weitgehend verunmöglicht.

Weil die Sonderbauvorschriften zu relativ tiefen Parkplatzzahlen führen, welche weit unter dem ursprünglichen Wunschbedarf der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer liegen, kam schon früh das Anliegen, im zentralen Gebiet des Zentrums Zürich Nord, dem erweiterten Teilgebiet D, ein innovatives Konzept umzusetzen. Dieses sollte die Mehrfachnutzung der Parkplätze und die Flexibilität dank vernetzter Bewirtschaftung ermöglichen. Den Anforderungen des Umweltschutzrechts sollte dabei mit einer Beschränkung der Fahrtenzahl Rechnung getragen werden. Gestützt auf ein entsprechendes Gesuch mit Umweltverträglichkeitsbericht der ABB Immobilien AG als Vertreterin der diversen betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bewilligte die Bausektion für die Baufelder A1, A10, B1, B4, B7, B8 sowie D1 bis D16 im Gebiet der Sonderbauvorschriften Zentrum Zürich Nord am 18. März 2003 unter diversen Nebenbestimmungen die Mehrfachnutzung der Parkieranlagen, kombiniert mit einer Begrenzung der Fahrtenzahlen. Für das Parkhaus am Max-Bill-Platz auf den Baufeldern B1 bzw. B8, in welchem sich u. a. die Parkplätze für die Aldi-Filiale befinden, wurden durchschnittlich 445 Fahrten pro Tag als umweltverträglich erachtet. Für sämtliche in dieses Fahrtenmodell einbezogenen Parkieranlagen wurden durchschnittlich 8000 Fahrten pro Tag als mit dem Umweltschutzrecht vereinbar beurteilt. Gegen die erwähnte Bewilligung haben die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer Rekurs erhoben, da sie insbesondere die für die einzelnen Parkieranlagen angeordneten Beschränkungen der durchschnittlichen täglichen Fahrtenzahl als zu restriktiv erachteten. Ebenfalls Rekurs erhoben hat der Verkehrsclub der Schweiz (VCS). Die Rekurse sind sistiert. Ein Fahrtenmodell mit neun einbezogenen, an verschiedenen Strassen liegenden Parkieran-

anlagen ist eine äusserst komplexe Angelegenheit. Noch nicht vollständig abgeschlossene Abklärungen der städtischen Verwaltung mit der ABB Immobilien AG als Vertreterin der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer könnten – selbstverständlich unter Berücksichtigung der Einhaltung der Umweltverträglichkeit – dazu führen, die Bewilligung zumindest teilweise im Sinne der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu modifizieren.

Der Stadtrat erachtet für das involvierte Gebiet die Umsetzung des Fahrtenmodells als geeignetes Mittel, um die durch den Ziel- bzw. Quellverkehr verursachten Auswirkungen umweltverträglich zu gestalten. Mit der Fahrtenzahlbegrenzung wird sichergestellt, dass trotz Mehrfachnutzung der Autoabstellplätze kein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt wird. Letztlich ist es nicht der Parkplatz als solcher, welcher Immissionen auslöst, sondern es sind die damit verbundenen Fahrten. Der Anschluss der einzelnen Parkieranlagen an ein Parkleitsystem, wie dies in Neu-Oerlikon bereits erfolgt ist, wirkt sich insofern positiv auf die Umwelt aus, als der Suchverkehr deutlich reduziert wird.

Zu Frage 1: Die Überbauung am Max-Bill-Platz, in welcher u. a. die Altersresidenz Nordlicht beheimatet ist, wurde am 28. Oktober 2003 bewilligt. Daraufhin wurden, nicht zuletzt als Folge der im Laufe der Zeit eingetretenen Konkretisierung der Nutzungen im Erdgeschoss, verschiedene Abänderungsgesuche bewilligt. Mit Bauentscheid Nr. 1704/05 wurden für die Nutzung des Aldi-Verkaufsladens sechs Autoabstellplätze bewilligt, davon fünf für die Kundschaft. Für die sonstige gewerbliche Nutzung (Restaurant, Apotheke, Coiffeursaloon usw.) in der Überbauung sind weitere insgesamt zehn Abstellplätze bewilligt, davon sieben für die Kundschaft.

Während ein Teil der 123 in der Unterniveaugarage befindenden Abstellplätze durch entsprechende gelbe Markierung als privat gekennzeichnet ist, sind 83 Parkfelder weiss markiert und stehen entsprechend allen Kundinnen/Kunden und Besucherinnen/Besuchern zur Verfügung, welche am Automaten bei der Garageneinfahrt einen Parkschein lösen.

Zu Frage 2: Die Parkieranlage der Überbauung Max-Bill-Platz wird betrieben, wie wenn das durch die Bausektion bewilligte Fahrtenmodell bereits rechtskräftig wäre. Ein grosser Teil der einzelnen Parkfelder ist deshalb nicht bestimmten Mieterinnen und Mietern fest zugeteilt. Dass die Kundschaft der Aldi-Filiale – wie im übrigen auch diejenige der andern gewerblichen Nutzungen – auf eine grössere Zahl von Parkplätzen Zugriff hat, als in den diversen Bewilligungen für die Überbauung Max-Bill-Platz festgelegt wurde, ist somit rechtlich nicht einwandfrei. Solange jedoch die in der Baubewilligung zum Fahrtenmodell für die Parkieranlage Max-Bill-Platz als umweltverträglich beurteilte Limite von durchschnittlich 445 Fahrten pro Tag nicht überschritten wird, besteht kein dringlicher Handlungsbedarf.

Zu den Fragen 3 und 4: Die Baufelder A1, B1 und B8, welche direkt am Armin-Bollinger-Weg liegen, haben gemäss Art. 9 SBV-ZZN nur eine geringe Wohnanteilsverpflichtung, nämlich 33 Prozent (Baufelder A1 und B1) bzw. 0 Prozent (Baufeld B8). Beim Erlass der Sonderbauvorschriften wurde demnach davon ausgegangen, dass dort eine urbane Nutzung entstehen würde, d. h. das Wohnen eine eher untergeordnete Bedeutung spielen, das Schwergewicht bei einer Nichtwohnnutzung (vor allem Dienstleistung) liegen würde.

Wie eingangs erwähnt, bilden die Binzmühle-, die Robert-Maillart-, die Neunbrunnen- und die Ruedi-Walter-Strasse den Haupterschliessungsbügel von Neu-Oerlikon. Von diesem ausgehend erschliessen Quartierstrassen das Gebiet. Durch ihre Ausbildung als Stichstrassen wird der Durchgangsverkehr von ihnen fern gehalten. Sie sind siedlungsorientiert gestaltet und dementsprechend verhältnismässig schmal. Dass mit der Realisierung bzw. dem Bezug von Neubauten – deren verkehrsmässige Erschliessung gemäss Regelung in den Sonderbauvorschriften auf diese neu zu erstellenden bzw. erstellten Stichstrassen ausgerichtet werden musste – der Verkehr und die damit verbundenen Immissionen im Laufe der Zeit bis zur vollständigen Überbauung der Bauparzellen zunehmen würden, musste denn auch für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer von allem Anbeginn an absehbar sein.

Die Zufahrt zum Parkhaus am Max-Bill-Platz via Armin-Bollinger-Weg mag aus Sicht der Anwohnernden ungünstig erscheinen, insbesondere zu gewissen Zeiten (Anlieferung, Ein-

kaufsverkehr am Samstag). Beim Wohnen in einem urbanen, dicht überbauten Umfeld lässt sich allerdings kaum vermeiden, dass stärkere Beeinträchtigungen durch den Strassenverkehr entstehen, als dies in Stadtrandquartieren oder ländlich geprägten Orten ausserhalb der Stadt Zürich der Fall ist. Im Hinblick auf die Vorteile, die eine zentrale Lage mit sich bringt, ist dies hinzunehmen. Die in den Sonderbauvorschriften verankerte Erschliessungslösung bringt für das Gebiet insofern einen Gewinn, als mit der für den motorisierten Individualverkehr gesperrten Birchstrasse eine attraktive Route für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht und der Oerliker Park nicht vom Autoverkehr durchquert wird. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder zur Reduktion des Verkehrsvolumens sind zurzeit nicht vorgesehen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy