

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 27. Januar 2021

98. Hochbaudepartement, Gebietsentwicklung Lätten, Entwicklungsleitbild, Vernehmlassung, Zuschrift

IDG-Status: öffentlich

Mit Brief vom 15. Mai 2020 stellte die Stadt Adliswil der Stadt Zürich die «Gebietsentwicklung Lätten, Entwicklungsleitbild» zur Vernehmlassung zu. Sie wurde dem Vorsteher des Hochbaudepartements zugewiesen.

Auf Antrag des Vorstehers des Hochbaudepartements wird folgendes der Stadt Adliswil geschrieben:

Mit dem Schreiben vom 15. Mai 2020 haben Sie uns die Unterlagen zur «Gebietsentwicklung Lätten, Entwicklungsleitbild», zugestellt. Im Rahmen einer stadtinternen Vernehmlassung haben sich das Amt für Städtebau (AfS), der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), das Tiefbauamt (TAZ), Grün Stadt Zürich (GSZ), Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ), die Dienstabteilung Verkehr (DAV) und die Verkehrsbetriebe (VBZ) zur Vorlage geäußert.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, besonders auch für die Fristverlängerung, die uns in Absprache mit Herr Vonrufs, gewährt wurde.

Einleitung

Das Entwicklungsleitbild Lätten zeigt nachvollziehbar auf, wie sich das Gebiet mittel- bis langfristig als Arbeits- und Wohngebiet entwickeln könnte. Begrüssenswert erachten wir das arealübergreifend behandelte Thema der Arbeitsplatzgebiete und den Erhalt von Flächen, auch für stark störende Nutzungen (ES IV).

Allgemeines zum Verkehr

Es fehlt eine Beschreibung des Ist-Zustands und der vorgesehenen Entwicklung für den MIV. Folgende Fragen sind insbesondere zu beantworten: Wie viele Fahrten sind aus dem Gebiet Lätten zu erwarten? Wie verteilen sie sich räumlich (Quelle-/Ziel-Beziehung) und zeitlich (Verkehrsbelastung während der Hauptverkehrszeiten)? Ist das bestehende umliegende Strassennetz in der Lage, den vom Gebiet Lätten erzeugten Mehrverkehr zu verarbeiten? Welche Auswirkungen (Stau, verlängerte Reisezeiten) sind zu erwarten? Welche Massnahmen können getroffen werden, um die negativen Auswirkungen zu reduzieren?

Antrag: Es ist eine Beschreibung des Ist-Zustands zu erstellen, um die Auswirkungen abschätzen zu können.

Die Stadt Zürich hat vor, aus Sicherheitsgründen Tempo 30 auf dem Zwängiweg im Abschnitt Erligatterweg – Lettenholzstrasse einzuführen. Nach den Sommerferien 2020 wurden Verkehrsmessungen durchgeführt. Die angepassten Verkehrsvorschriften wurden im Anschluss publiziert.

Antrag: Das angepasste Verkehrsregime ist in der Gebietsplanung Lätten zu berücksichtigen.

Der Stadt Zürich ist es ein grosses Anliegen, dass die Erschliessung des Entwicklungsgebiets gut gelöst wird. Neben der vorgesehenen Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs erachtet sie die Punkte «Erschliessung ÖV, Option Bushaltestelle am Lättenplatz» (S. 47) sowie hinsichtlich des MIV «Verkehrsvermeidung» (S. 52) als wichtige Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

Antrag: Die weitere planerische Vertiefung in Bezug auf die angestrebte Entwicklung sollte insbesondere zu den Verkehrsthemen in Koordination mit der Stadt Zürich (TAZ und DAV) erfolgen, zumal verschiedene Vorschläge nur mit Zustimmung der Stadt Zürich umgesetzt werden können (Details unten aufgeführt).

Vom Autobahnanschluss Wollishofen führen der Zwängiweg, die Lettenstrasse und die Hornhaldenstrasse entlang der Zürcher Stadtgrenze in Richtung See. Diese Strassen sind teilweise ziemlich schmal und es gehen immer wieder Reklamationen ein, dass diese Verbindungen als Schleichweg zwischen Autobahn und Seeufer benutzt werden. Die Gemeinde Adliswil plant im Gebiet Lätten Wohnungen, Arbeitsplätze und weitere publikumsintensive Nutzungen wie Sportplätze. Die Stärkung von Langsamverkehr und eine gute und attraktive ÖV-Erschliessung ist dabei zentral. Insbesondere da durch die attraktive Lage, direkt am Autobahnanschluss, nur schwer ein guter Modalsplit zugunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen ist und Stätten, wie das geplante Recycling-Zentrum, im Normalfall mit MIV frequentiert werden.

Antrag: Es ist sicherzustellen, dass die Entwicklung des Gebiets Lätten nicht dazu führt, dass die Strassen Zwängiweg (ab Erligatterweg), Lettenstrasse und Hornhaldenstrasse mit Mehrverkehr belastet werden.

ÖV-Erschliessung

Für ein sinnvolles ÖV-Angebot betrachtet die VBZ die vorgesehene Wendeanlage als ungenügend. Stattdessen soll eine neue ÖV-Achse Moosstrasse-Zwängiweg über die Autobahn entstehen (Ideallinie: Unterführung im Bereich der Haltestelle «Adliswil, Moos»). So sind kundenfreundlichere und betrieblich sinnvollere Busverbindungen möglich (anstatt ineffiziente Stichanschlüsse oder einfache Linienverlängerungen mit neuer Endhaltestelle im Quartier). Im Zwängiweg soll zwischen der Albisstrasse und der neuen Quartierstrasse Platz für eine Busspur freigehalten werden. So ist eine allfällig zukünftige Buslinie Adliswil-Lätten-Zürich nicht von der bereits heute existierenden Verkehrsüberlastung betroffen. Die neue Strassen- und Haltestelleninfrastruktur soll mindestens für Gelenkbusse tauglich und befahrbar sein.

Antrag: Anpassung des ÖV-Konzepts im oben erwähnten Sinne.

Erschliessung MIV

Die Themen zum MIV begrenzen sich auf das Parkplatzangebot und das Carsharing. Es fehlt ein MIV-Konzept mit der Fahrtenanzahl, zeitlichen und räumlichen Verkehrsverteilungen und einer Aussage zu den Auswirkungen des Mehrverkehrs auf das umliegende Strassennetz. Kann das bestehende Strassennetz den Mehrverkehr verarbeiten? Die Zufahrtssituation wird aufgrund ihrer Nähe zur Autobahnausfahrt (90 m) als besonders kritisch erachtet. Die Rückstausituation bis zur Autobahnausfahrt soll aus Sicherheitsgründen vermieden und das Thema untersucht und erläutert werden.

Antrag: Ein MIV-Konzept, wie oben erläutert, ist zu erstellen.

Lastwagenfahrverbot

«Im Zwängiweg soll ein Fahrverbot für Lastwagen in östlicher Richtung dafür sorgen, dass der Verkehr nicht in die Hornhaldenstrasse, ins Zentrum Kilchberg und Richtung Zürichsee geführt wird». Das Lastwagenfahrverbot liegt in der Zuständigkeit der DAV unter Einbezug des TAZ. Der Vorschlag wird als kritisch beurteilt und ist zu begründen. Dazu sind u. a. folgende Fragen zu klären:

- Inwiefern ist diese Option für das Entwicklungsbild Lätten notwendig?
- Wie sollen die Anlieferung der naheliegenden Gewerbe (Gebiet Lätten, Gemeinde Kilchberg, Stadt Zürich) bzw. die Entsorgung mit dieser Option erfolgen?
- Welcher Mehrwert ergibt sich für das Gebiet Lätten?
- Wie sieht es mit der Befahrbarkeit der Gewerbegasse für Lieferwagen aus?

Bei einem Verbot ab Höhe Erligatterweg müsste sehr wahrscheinlich eine Wendemöglichkeit im Entwicklungsgebiet Lätten bereitgestellt werden, da der Zwängiweg für das Wenden eines Lastwagens zu schmal ist.

Bei einem Rechtsabbiegeverbot beim Zwängiweg sind Wendemanöver am Knoten Zwängiweg – Albisstrasse zu erwarten. Der Lastwagenverkehr beim Zwängiweg wird somit nicht oder kaum unterbunden, und die Mehrbelastung und U-Turns im Knotenbereich werden negative Auswirkungen für den Verkehr auf der Autobahnauffahrt, auf der Albisstrasse und auf dem Zwängiweg haben.

Antrag: Das Lastwagenverbot ist mit der DAV und dem TAZ zu besprechen.

Lättenplatz/Zufahrt

Die Option einer Dosierung über Lichtsignalanlage sowie die vorgeschlagene breite Spuraufteilung auf dem Zwängiweg stehen im Widerspruch zum Charakter des vorgesehenen Tempo 30-Regime.

«Die Einfahrt in das Gebiet Lätten erfolgt ab einem gesteuerten Knoten am Zwängiweg»: Wieso ist die Option Mehrzweckstreifen (siehe Dokument 10247_08_200318_Dossier.indd) nicht erwähnt? Hier wird ein Knotenlayout präjudiziert, bevor die fachliche Prüfung erfolgt ist.

Die Knotenart und -gestaltung (Mehrzweckstreifen oder Dosierung über Lichtsignalanlage) soll anhand des zu erwartenden Verkehrsaufkommens geplant werden. Bei der Option Dosierung über Lichtsignalanlage soll darauf geachtet werden, dass kein Rückstau bis zur Autobahnauffahrt entsteht.

Die Option Haltestelle und Wendepunkt beim Lättenplatz soll zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Schleppkurvenprüfung untersucht werden.

Der Zwängiweg ist im Eigentum der Stadt Zürich. Er befindet sich in unmittelbarer Nähe zur kantonal klassierten Albisstrasse und der Autobahnauffahrt A3.

Antrag: Die Stadt Zürich (TAZ, DAV) ist in die Planung zum Zwängiweg einzubeziehen.

Vernetzung mit umliegenden Quartieren

Ein wichtiger Aspekt für die umliegenden Quartiere ist, dass Zu- und Wegfahrten sowie Schleichverkehr via Zwängiweg in die angrenzenden Wohngebiete vermieden werden muss. Bereits heute ist dies ein Thema, das sich mit der Entwicklung und aufgrund der Art der Nutzungen (Lastwagenverkehr) noch akzentuieren wird. Die Anbindung an den Zwängiweg ist daher bei der weiteren Ausarbeitung der Arealerschliessung genauer zu untersuchen, inklusive allfälliger Auswirkungen auf vorgelagerte Knoten (Autobahn, Albisstrasse) und es sind Massnahmen zum Schutz der Quartiere vorzusehen.

Des Weiteren ist zu beachten, dass die Einträge zum ÖV in den regionalen Richtplänen (Tramverlängerung, Quartierbus Entlisberg) weiterhin Gültigkeit behalten. Das Quartier Sunnau ist von der potenziellen Nachfrage besser als das neue Lätten-Quartier für eine Anbindung an

das Trolleybus- oder Tramnetz geeignet. Ein Quartierbus ist hingegen für beide Entwicklungsgebiete funktional ungeeignet und von der Gefässgrösse her zu klein.

Antrag: Die Vernetzung mit den umliegenden Quartieren, insbesondere in Bezug auf den Zwängiweg, ist zu vertiefen.

Kleingärten

Der Verlust des Gartenlandes wird bedauert, bieten doch Kleingärten Tieren Lebensräume und Kleinstrukturen, die selten geworden sind. So zeigen z. B. Untersuchungen in der Stadt Zürich, dass in alten Gartenarealen 50 Prozent der Wildbienen leben, darunter auch viele gefährdete Arten. Es ist zwar Ersatz vorgesehen, die Lage des geplanten Ersatz-Gartenlandes ist jedoch ungünstig gelegen, da es eingeklemmt ist zwischen Gewerbe und Wohnen. Dies könnte zu Konflikten führen. Familiengärten in Randlage wären vorzuziehen. Als ungünstig erweist sich auch die Hanglage.

Antrag: Eine zum Gärtnern notwendige Terrassierung ist deshalb in das Bauprojekt zu integrieren.

Gleich gegenüber der geplanten Strasseneinmündung in den Zwängiweg liegt der Eingang des Familiengartenareals «Filter». Mit der Neugestaltung Lätten ändert sich die Verkehrssituation am Zwängiweg. Es ist mit erhöhtem Werkverkehr zu rechnen. Um Unfälle zu verhindern, ist die Eingangssituation des Familiengartenareals neu zu gestalten. Ebenso werden die Gärten entlang des Zwängiwegs durch den Mehrverkehr an Attraktivität verlieren.

Antrag: Im Projekt sind entsprechend flankierende Massnahmen miteinzubeziehen.

Ökologische Vernetzung

Die Vernetzungssituation wird durch das Gebiet mit hoher baulicher Dichte grundsätzlich deutlich verschlechtert. Der Entlisberg wird durch eine intensive Bebauung noch stärker isoliert. Der Wildtieraustausch über Zimmerberg – Stöcken – Lätten – Entlisberg – Sihl (vgl. auch entsprechenden Korridor im LEK Adliswil) wird durch die Bebauung weiter eingeschränkt.

Für eine Kompensation der Vernetzungssituation bräuchte es einen Vernetzungskorridor östlich entlang der Autobahn inkl. Grünbrücke über die Autobahn. Der vorgesehene Grünstreifen entlang der Autobahn nimmt diese Idee auf, ist aber im Bereich der Bebauung zu schmal. Es fehlt eine Pufferfläche zur intensiven Bebauung im Sinn eines vorgelagerten Wiesenstreifens. Der Grünstreifen müsste verbreitert werden, um die fehlende Vernetzung zu ersetzen. Bei der Anordnung der Gebäude und Erschliessungsstrassen sollten möglichst keine neuen Fallen entstehen.

Der Vernetzungskorridor setzt sich fort entlang des Zwängiwegs. Die Ausformulierung dieses Korridors ist nicht Teil der Gebietsplanung. Er müsste gestärkt und ostwärts weitergeführt werden, bis zum zürcherischen kommunalen Grünkorridor Rebhügel – Tal – Kirche Wollishofen.

Der gemäss LEK Adliswil zu prüfende Biotopverbund innerhalb des Baugebiets, beispielsweise mittels ergänzenden Trittsteinbiotopen, wird nicht thematisiert.

Ebenso ist die ökologische Trennwirkung der Autobahn kein Thema der Gebietsentwicklung. Diese Situation und ihre Verbesserung sollte zusammen mit dem Langsamverkehr geprüft werden.

Der Vernetzungskorridor entlang der Autobahn sollte mit der Entwicklung des Landschaftskorridors auf Stadtzürcher Seite von der Balderen über Sihl – Entlisberg – Autobahnausfahrt bis zum See koordiniert werden.

Auf die Gebietsentwicklung selbst bezogen wird die Ausscheidung von Freiräumen begrüsst. Namentlich ist die nutzergerechte Gestaltung mit naturnahen Elementen – insbesondere mit alterungsfähigen Bäumen – anzustreben. Die räumliche Vernetzung – auch über die kommunalen Grenzen hinweg – ist von zentraler Bedeutung, sei es in West-Ost-Richtung parallel zur Autobahn und auch in Richtung Nord – Süd vom See ins Sihltal. Der Überwindung von räumlichen Barrieren, der attraktiven Gestaltung im Hinblick auf den Langsamverkehr und der ökologischen Vernetzung sind besondere Achtung zu schenken. Die Aufenthaltsqualität von Wegverbindungen und kleineren Freiräumen ist insbesondere in der Transformationsphase des Gebiets identitätsstiftend (Wiedererkennungswert) und wichtig.

Antrag: Die ökologische Vernetzung ist im oben beschriebenen Sinn, in Absprache mit GSZ, zu verbessern.

Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Finanz-, des Sicherheits-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements, des Departements der Industriellen Betriebe sowie des Schul- und Sportdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Stadtentwicklung, Liegenschaften Stadt Zürich, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, das Amt für Städtebau (Raumentwicklung und Planung und Arealentwicklung Süd/Ost), das Tiefbauamt, Grün Stadt Zürich, die Verkehrsbetriebe Zürich, das Schul- und Sportamt, und per Einschreiben an die Stadt Adliswil, Hochbau.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti