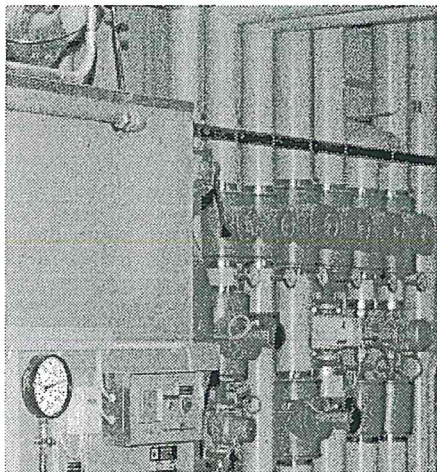
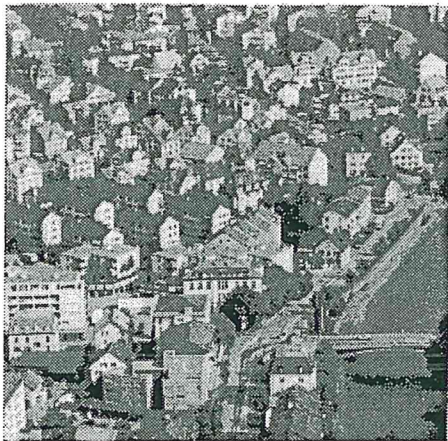
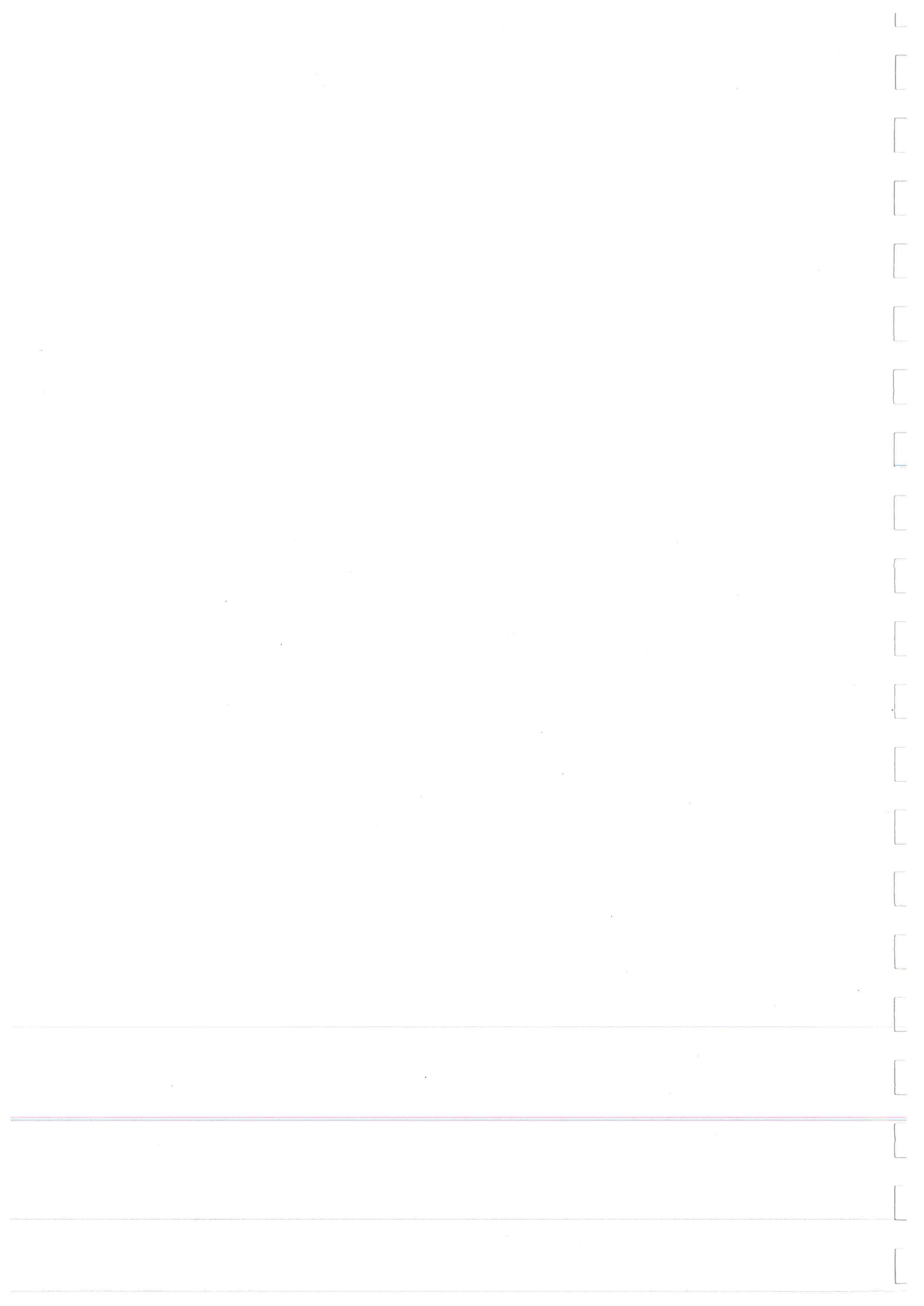


Kommunaler Richtplan

Vom Gemeinderat festgesetzt am 2. Dezember 1998

Von der Baudirektion genehmigt am 30. März 1999





Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	Seite 1
1.1	Anlass und Aufgabe	1
1.2	Bestandteile des Richtplans	3
2.	Vorgehen und Mitwirkung	5
3.	Entwicklungsgrundsätze für das Gebiet Sunnau-Lebern	7
4.	Siedlungsplan Sunnau-Lebern	9
4.1	Abgrenzung	9
4.2	Festlegungen	10
4.2.1	Wohngebiet	10
4.2.2	Gebiet mit gemischter Nutzung	10
4.2.3	Arbeitsplatzgebiet	11
4.2.4	Zentrumsgebiet	11
4.2.5	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen	12
5.	Landschaftsplan Sunnau-Lebern	13
5.1	Abgrenzung	13
5.2	Festlegungen	13
5.2.1	Erholungsgebiet	14
5.2.2	Freihaltegebiet	15
5.2.3	Vernetzungskorridor	17
5.2.4	Bachöffnung	18
5.2.5	Aussichtslage / Aussichtspunkt	18
6.	Verkehrsplan	19
6.1	Grundsätzliches	19
6.1.1	Was ist ein Verkehrsplan ?	19
6.1.2	Gesetzliche Bestimmungen	20
6.1.3	Darstellung	21

6.2	Motorfahrzeugverkehr und öffentlicher Verkehr	22
6.2.1	Übergeordnete Festlegungen	22
6.2.2	Kommunale Festlegungen	25
6.3	Fussgängerkehr	28
6.3.1	Übergeordnete Festlegungen	28
6.3.2	Kommunale Festlegungen	28
6.4	Radfahrer- und Reiterverkehr	31
6.4.1	Übergeordnete Festlegungen	31
6.4.2	Kommunale Festlegungen	31
7.	Versorgungsplan	33
7.1	Abgrenzung	33
7.2	Groberschliessung Sunnau-Lebern	34
7.2.1	Wasserversorgung	34
7.2.2	Abwasserbeseitigung	34
7.3	Wärmeversorgung	35
7.3.1	Energiepotentiale	36
7.3.2	Prioritätsgebiete der Wärmeversorgung	37
7.4	Elektrizitätsversorgung	41
7.5	Abfälle – Kompostierung	42
8.	Auswirkungen	45
8.1.	Wohn- und Arbeitsplätze	45
8.2	Verkehr	46
8.2.1	Entwicklungsraum Sunnau-Lebern	46
8.2.2	Ganze Stadt	47
8.3	Umwelt	48
8.3.1	Lärmbelastung	48
8.3.2	Luftbelastung	48
8.3.3	Ausstoss von Kohlendioxid	49
8.3.4	Elektromagnetische Strahlung	50
8.3.5	Natur und Landschaft	50
8.3.6	Altlasten	50
8.4	Finanzen	51

1. Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabe

bisheriger kommunaler Gesamtplan

Der bis heute rechtsgültige kommunale Gesamtplan (frühere Bezeichnung für Richtplan) der Stadt Adliswil wurde am 24. Juni 1981 vom Gemeinderat festgesetzt und mit Beschluss Nr. 1824/1982 durch den Regierungsrat genehmigt. 1987 und 1991 wurde der Gesamtplan geändert: Streichung der Nordtangente, Radweg Sihltal (beides regional), Änderungen Sihlhofgebiet und Streichung Kronenstrasse.

Anlass zur Revision der Richtplanung

Die Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 1. September 1991 hatte die Überarbeitung und Neufestsetzung der Richtpläne auf allen Stufen zur Folge.

So legt der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 für die Stadt Adliswil das Gebiet Lebern als zusätzliches Siedlungsgebiet fest.

Der regionale Richtplan (DV-Beschluss vom 4. Juli 1996) differenziert diese Festlegung, indem er einen Teil als Gebiet für gemischte Nutzung bezeichnet.

Nun soll auch die kommunale Richtplanung den veränderten Vorgaben und Randbedingungen angepasst werden.

Stand der Nutzungsplanung

Die Nutzungsplanung der Stadt Adliswil (Bau- und Zonenordnung (BZO) mit Zonenplan und Sonderbauvorschriften) wurde den neuen gesetzlichen Bestimmungen angepasst und am 5. April 1995 vom Gemeinderat festgesetzt. Das Gebiet Sunnau-Lebern wurde dabei noch gemäss dem bisherigen Gesamtplan von 1981 behandelt.

Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern

Zur Findung und Diskussion der Leitlinien zur Nutzung des zusätzlichen Siedlungsgebiets liess der Stadtrat das Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern erarbeiten. Stadtrat und Baukommission haben das Entwicklungskonzept am 16. November 1996 zuhanden des Gemeinderats und der Öffentlichkeit verabschiedet. An seiner Sitzung vom 12. März 1997 nahm der Gemeinderat Kenntnis davon.

Aufgabe der Richtplanung

Die Richtplanung hat die Aufgabe, einen Überblick über die verschiedenen raumwirksamen Tätigkeiten und Erfordernisse der nächsten 20 bis 25 Jahre zu ermöglichen und zwischen diesen zu koordinieren. Sie bestimmt die anzustrebende räumliche Entwicklung und legt den Rahmen für nachfolgende Planungen fest.

Gestaltungsgrundsätze

Die Richtplanung hat die Gestaltungsgrundsätze gemäss §18 PBG zu beachten. Darunter sind etwa der Schutz der Umwelt und der Sied-

lungen vor Beeinträchtigungen oder die ausreichende Ausstattung und Erschliessung der Siedlungsgebiete zu nennen.

**Stufengerechte
Planung**

Die Festlegungen im Richtplan haben stufengerecht über die kantonale, regionale und kommunale Richtplanung zu erfolgen. Die Planungen unterer Stufen haben denjenigen der oberen Stufe zu entsprechen (PBG §16).

Verbindlichkeit

Der Richtplan ist ein für die Behörden verbindliches Koordinationsinstrument. Grundeigentümer sind nicht unmittelbar betroffen. Für sie werden die neuen Festlegungen erst bei der Umsetzung in der Nutzungsplanung rechtlich verbindlich.

1.2

Bestandteile des Richtplans

Teilrichtpläne	Gemäss § 31 PBG kann der kommunale Richtplan neu auf einzelne Teilrichtpläne beschränkt werden. Nicht verzichtet werden darf auf den Verkehrsrichtplan. Der Stadtrat Adliswil hat am 10. Juni 1997 beschlossen, die Richtplanung für folgende Bereiche zu überarbeiten: – Siedlung und Landschaft (beschränkt auf Sunnau-Lebern) – Verkehr (für ganze Stadt) – Versorgung (inkl. Energie für ganze Stadt)
Siedlungs- und Landschaftsplan	Der Siedlungsplan wird nur für das Entwicklungsgebiet Sunnau-Lebern überarbeitet. Für das restliche Siedlungsgebiet wird er aufgehoben. In diesem Bereich hat die Koordination auf der Stufe Nutzungsplanung (BZO-Revision) bereits stattgefunden. Ebenso wird der bisherige Landschaftsplan ausserhalb von Sunnau-Lebern aufgehoben. Massnahmen zur Landschaftsentwicklung sollen nach Abschluss der Richtplanung erarbeitet werden.
Verkehrsplan	Dem Verkehrsplan kommt weiterhin eine wichtige Koordinationsfunktion zu. Er legt insbesondere die verkehrliche Groberschliessung des gesamten Siedlungsgebietes einschliesslich des Entwicklungsraums Sunnau-Lebern fest.
Versorgungsplan	Der Versorgungsplan wird neu erarbeitet und mit der Koordination der Wärmeversorgung ergänzt. Die 1995 vom Stadtrat beschlossene Energieplanung wird dadurch politisch breiter abgestützt und in eine behördenverbindliche Form übergeführt. Für die Bereiche Wasserversorgung, Abwasserentsorgung sowie Strom- und Gasversorgung beschränkt sich der Plan weitgehend auf die Festlegung der geplanten Leitungen zur Groberschliessung und verzichtet auf die Darstellung der bestehenden Netze.
Aufhebung Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen	Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wird ersatzlos aufgehoben werden, da in diesem Bereich aus heutiger Sicht kein weiterer Koordinationsbedarf besteht.
Bestandteile	Der Richtplan besteht aus den Karten im Massstab 1 : 5'000 und dem vorliegenden Bericht. Nach der öffentlichen Auflage kommt der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen als zusätzlicher Bestandteil hinzu.

Festlegungen

Die verbindlichen kommunalen Festlegungen sind in den Karten dargestellt und im Bericht eingerahmt.

- * bisherige Festlegungen (aus Gesamtplan 1981 oder Zonenplan 1995) und Festlegungen bestehender Anlagen werden mit einem Stern eingeleitet,
- neue Festlegungen oder geplante Anlagen sind mit einem Punkt gekennzeichnet.

2. Vorgehen und Mitwirkung

Positionspapier als Grundlage	Ein Positionspapier zur Überarbeitung der kommunalen Richtplanung und zur planungsrechtlichen Umsetzung des Entwicklungskonzeptes Sunnau-Lebern bildete die Grundlage für den Entscheid des Stadtrates Adliswil, nicht nur den zwingend vorgeschriebenen Verkehrsplan (§ 31 PBG), sondern auch den Versorgungsplan neu zu erstellen und für das Entwicklungsgebiet Sunnau-Lebern den Siedlungs- und Landschaftsplan zu überarbeiten.
Auftragserteilung	Am 10. Juni 1997 beauftragte der Stadtrat das Raumplanungsbüro Hesse+Schwarze+Partner AG, Zürich, mit der Revision der kommunalen Richtplanung. Durch die Auftragnehmerin wurden folgende Unteraufträge vergeben: – R. Enz, Ingenieurbüro: Grundlagen für den Verkehrsrichtplan – Ingenieurbüro Rutishauser: Lärmschutzprojekt Moos
Erarbeitung des Entwurfs	In der Zeit von Juni bis Oktober 1997 wurde gemeinsam mit der Baukommission ein Revisionsentwurf erarbeitet, der vom Stadtrat am 25. November zum planungsrechtlichen Verfahren verabschiedet wurde. Dieses besteht aus: – Vorprüfung durch den Kanton – Anhörung bei den Nachbargemeinden (§ 7 PBG) – öffentliche Auflage während 60 Tagen, in deren Rahmen jedermann berechtigt ist, sich zum Planinhalt zu äussern (§ 7 PBG) Die drei Verfahrensteile werden zeitlich parallel zwischen November 1997 und Januar 1998 durchgeführt. Der bereinigte Richtplanentwurf wurde am 5. Mai 1998 vom Stadtrat zuhänden Gemeinderat verabschiedet.
Überarbeitungsphase	Aufgrund der Ergebnisse von Vorprüfung und Anhörung sowie der berücksichtigten Einwendungen aus der öffentlichen Auflage wird der Richtplanentwurf überarbeitet. Über die Gründe für die Ablehnung der nicht berücksichtigten Einwendungen wird in einem Bericht Rechenschaft abgelegt.
Festsetzung	Das im Sinne von § 32 PBG für die Festsetzung des Richtplans zuständige Organ ist gemäss Gemeindeordnung der Gemeinderat. Dessen Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
Genehmigung	Der festgesetzte Richtplan bedarf der Genehmigung durch die Baudirektion.

3.

Entwicklungsgrundsätze für das Gebiet Sunnau-Lebern

(Auszug aus dem Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern)

Sunnau-Lebern als städtebauliche 'Wasserscheide'

Das Entwicklungsgebiet Sunnau-Lebern, mit welchem sich der vorliegende kommunale Richtplan schwergewichtig befasst, liegt nicht nur auf einer topographischen, sondern auch auf einer städtebaulichen 'Wasserscheide'. Die Siedlungsräume der Städte Zürich und Adliswil stossen hier mit ihrer Peripherie aneinander. Das Gebiet liegt im Einflussbereich beider Zentren.

Unter Beachtung dieser Gegebenheiten soll sich das Gebiet Sunnau-Lebern nach den folgenden Grundsätzen entwickeln:

eigenständiges Quartier

- Als Antwort auf die periphere Lage soll ein eigenständiges Quartier mit guter Anbindung an die Nachbarquartiere und das Zentrum von Adliswil entstehen. Es soll mit der nötigen Quartierinfrastruktur (z.B. Läden für den täglichen Bedarf, Kindergarten, Primarschule) ausgestattet werden sowie über gute Verkehrsbeziehungen zum Stadtzentrum und nach Wollishofen verfügen.

hauptsächlich qualitativ hochstehendes Wohnen

- Wohnen bildet den Nutzungsschwerpunkt im Entwicklungsraum und schafft die Voraussetzungen für ein funktionsfähiges Quartier. Es sollen Wohnüberbauungen von vorbildlicher Qualität und Vielfalt (z.B. bezüglich Wohnungsgrössen und -typen) erstellt werden, die überdurchschnittlich gut gestaltet und sorgfältig in die Umgebung eingepasst sind. In Teilbereichen sind Möglichkeiten für zukunftsgerichtete Siedlungskonzepte offen zu halten (z.B. Energiesparhäuser, flexible Wohnformen).

Quartierzentrum als attraktiver Treffpunkt

- Das Quartierzentrum soll im Schwerpunkt des Gebietes liegen und mögliche Synergien mit dem gegenüber geplanten Unterhaltungs- und Freizeitzentrum nutzen. Es soll aus allen Richtungen gut erreichbar sein, vielfältige Nutzungen anbieten und zum Treffpunkt für die Quartierbevölkerung werden.

Gewerbe und Dienstleistung

- Es sind geeignete Areale für kleinere und mittlere Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe bereitzuhalten.

Landschaftserhaltung und -aufwertung

- Das landschaftlich und ökologisch sehr wertvolle Gehölz- und Magerwiesenband Sihlprallhang - Leberenhügel (mit Vernetzungsfunktion) ist zu erhalten und aufzuwerten.

durchgrünte
Überbauungen

- Die vorhandenen Natur- und Landschaftswerte sind in die Siedlungsentwicklung einzubeziehen. Neuüberbauungen sollen mit Grünachsen und Freiflächen strukturiert und durchsetzt werden.

umweltschonende
Verkehrerschliessung

- Die Verkehrerschliessung des Gebietes soll möglichst umweltschonend, emissionsarm und wirtschaftlich erfolgen. Dem öffentlichen Verkehr ist hohe Priorität einzuräumen. Die Option einer Tramverlängerung von Wollishofen in den Entwicklungsraum wird offengehalten. Ein attraktives Angebot soll sicherstellen, dass der Benutzungsgrad des öffentlichen Verkehrs (Modal Split) mindestens demjenigen von Adliswil entsprechen wird. Für den Langsamverkehr ist ein sicheres und feinmaschiges Wegnetz zu erstellen.

Ver- und Entsorgung

- Die Versorgung des Gebietes mit Wasser und Energie sowie die Entwässerung sollen die aktuellen Kenntnisse der Umwelttechnik berücksichtigen.

Option 'Erschliessung
Letten'

- Die Erschliessung des Gebietes Letten ist als Option offenzuhalten.

4.

Siedlungsplan Sunnau-Lebern

4.1

Abgrenzung

Aufhebung des bisherigen Siedlungsplans

Die Nutzungsplanung (BZO vom 5. April 1995) legt den Rahmen für die bauliche Entwicklung der Stadt fest. Dazu besteht für das bisherige Baugebiet kein weiterer Koordinationsbedarf. Der bisherige Siedlungsplan wird aufgehoben.

Beschränkung auf den Entwicklungsraum Sunnau-Lebern

Hingegen eröffnet die Zuweisung des Gebiets Lebern zum Siedlungsgebiet (kantonaler Richtplan vom 31. Januar 1995) neue Perspektiven, die im „Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern“ von 1996 bereits konkretisiert worden sind. Es soll hier ein eigenständiges Quartier für etwa 2'500 Einwohner und 1'400 bis 2'300 Arbeitsplätze entstehen. Ein Quartierzentrum und öffentliche Infrastrukturanlagen sollen mithelfen, einen Ort mit eigener Identität zu schaffen.

Entwicklungskonzept als Grundlage



Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wurden Entwicklungsvarianten für das Gebiet Sunnau-Grüt-Moos geprüft und bezüglich ihrer Auswirkungen untersucht. Dabei zeigte sich, dass sich eine Belegung des in attraktiver Nähe zum Autobahnknoten gelegene Areal mit publikumsintensiven und damit stark verkehrserzeugenden Nutzungen auf Umwelt und Stadtfinanzen nachteilig auswirken würde. Entsprechend sind neben dem bewilligten Bauvorhaben für ein Kino- und Fachmarktzentrum im Grüt keine weiteren Nutzungen erwünscht, welche ein regionales, auf das Motorfahrzeug ausgerichtetes Publikum anziehen. Dem Entwicklungskonzept wurde dementsprechend jene Variante zugrundegelegt, welche den Schwerpunkt bei der Wohnnutzung setzt und daneben Raum für verschiedene Arbeitsplatznutzungen bietet, ohne aber weitere publikumsintensive Nutzungen vorzusehen.

rechtliche Verbindlichkeit

Die Richtplanung bietet die Möglichkeit, diese Entwicklungsabsichten zu koordinieren und in einer politisch abgestützten und für die Behörden verbindlichen Form festzulegen. Dadurch wird auch die Rechtssicherheit für Grundeigentümer und Investoren erhöht.

räumliche Abgrenzung

Im Sinne einer natürlichen Gebietsabgrenzung wird der Festlegungssperimeter des Siedlungsplans im Westen bis zur Sihl, im Süden bis zum Lebernhügel und im Norden und Osten bis zur Stadtgrenze ausgedehnt.

4.2

Festlegungen

Übergeordnete Festlegungen

Neben dem Siedlungsgebiet Lebern ist im kantonalen Richtplan auch das Bauentwicklungsgebiet Letten festgelegt, welches die Option für eine spätere bauliche Entwicklung wahren soll.

Der regionale Richtplan enthält ein grösseres Gebiet für gemischte Nutzung, das im wesentlichen Sunnau und Moos umfasst (siehe Kap. 3.2.2). Ein regionaler Grünzug ist entlang der Stadtgrenze am Zwängiweg und an der Autobahnabfahrt festgelegt. Dieser soll mit einer den örtlichen Gegebenheiten angepassten Bepflanzung in Absprache mit der Stadt Zürich umgesetzt werden.

4.2.1

Wohngebiet

Festlegungen

* bisher
• neu

- Sunnau
- Lebern
- * Letten: nördlicher Rand

Wirkung

Die im Siedlungsplan festgelegten Wohngebiete sind in der Nutzungsplanung Wohnzonen unterschiedlicher Dichte zuzuordnen.

Erläuterungen



Bisher war die Bauzone im Gebiet Sunnau produzierenden Betrieben vorbehalten. Da es sich um eine attraktive Wohnlage handelt, wird gemäss dem Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern eine Fläche von rund 6 ha dem Wohngebiet zugewiesen.

Nachdem der Kanton das Gebiet Lebern dem Siedlungsgebiet zugeschlagen hat, soll auch hier Wohnen die hauptsächliche Nutzung sein. Eine Fläche von rund 14 ha wird dem Wohngebiet zugewiesen.

4.2.2

Gebiet mit gemischter Nutzung

Festlegungen

- Sunnau: 50 - 60 m breiter Streifen entlang der Zürichstrasse
- Moos: südlicher Teil bis zur Unteren Lettenstrasse

Wirkung

Diese Gebiete sind in der Nutzungsplanung Mischzonen unterschiedlicher Dichte zuzuordnen, in denen sowohl Gewerbe- wie auch Wohnnutzungen zulässig sind.

Erläuterungen

Mit der Bezeichnung der beiden Mischgebiete im Umfang von total 7 ha beidseits der Zürichstrasse wird die regionale Festlegung eines Gebiets mit gemischter Nutzung differenziert. Die eigentlichen Mischgebiete umfassen nur einen Teil der regional vorgegebenen Fläche. Aus der Erkenntnis, dass sich die unmittelbare Durchmischung von Nutzungen nicht durch Planung verordnen lässt und

im allgemeinen konfliktträchtig ist, werden Wohn- und Arbeitsplatzgebiete räumlich getrennt, aber einander auf engem Raum zugeordnet. Die Mischgebiete übernehmen eine verbindende Rolle dazwischen und schirmen mit ihren gewerblichen Nutzungen dahinterliegende Wohnungen von den Lärmimmissionen der Zürichstrasse und der Autobahn ab.

4.2.3

Arbeitsplatzgebiet

Festlegungen

- * Moos: nördlicher Teil
- * Grüt
- * Tüfi: südlicher Teil

Wirkung

Die bezeichneten Arbeitsplatzgebiete sind in der Nutzungsplanung einer Zone zuzuweisen, in der Produktions- und Dienstleistungsbetriebe zulässig sind. Neben der Dichte können auch die zulässigen Betriebsarten und Immissionen differenziert festgelegt werden. Auf dem Grüt-Areal ist das Projekt eines 'Kino- und Fachmarktzentrums' bewilligt. Falls sich dieses als nicht realisierbar erweisen sollte, ist neu zu beurteilen, inwieweit auf dem Areal Grüt andere Nutzungen erwünscht sind. Die Ortsplanung wäre dannzumal anzupassen. Die Ansiedlung weiterer publikumsintensiver Nutzungen ist gemäss Entwicklungskonzept nicht erwünscht; entsprechende Bestimmungen sind in der Nutzungsplanung vorzusehen.

Erläuterungen

Die Fläche der reinen Arbeitsplatzgebiete nimmt im Raum Sunnau-Lebern von 15 ha auf rund 5 ha ab. Dies lässt sich mit der fehlenden Nachfrage nach gewerblich nutzbaren Flächen und der angestrebten, vermehrt auf das Wohnen ausgerichteten Entwicklung begründen. Künftig sollen die Arbeitsplatzgebiete auch Dienstleistungsbetrieben offenstehen. Die gebietsweise Beschränkung auf Produktionsbetriebe war bisher angesichts der grossen Zonenflächen, der ungenügenden ÖV-Erschliessung und des daraus zu erwartenden zusätzlichen Motorfahrzeugverkehrs sinnvoll. Für die nun in reduziertem Umfang bezeichneten Arbeitsplatzgebiete mit verbesserter ÖV-Erschliessung ist eine solche Beschränkung nicht mehr angebracht.

4.2.4

Zentrumsgebiet

Festlegung

- Quartierzentrum Sunnau-Lebern (östlich der Zürichstrasse)

Wirkung

In der Nutzungsplanung ist eine Zentrumszone auszuscheiden. Diese soll eine dichte Bebauung mit gemischter Nutzung zulassen, welche die Entstehung eines Quartierzentrums begünstigt. Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss sind besonders zu fördern.

Erläuterungen

Das rund 1.5 ha grosse Gebiet befindet sich im Zentrum von Sunnau-Lebern. Es soll die Grundversorgung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gewährleisten. Dies ist nötig, um das angestrebte Ziel eines eigenständigen Quartiers zu erreichen. Der Bezug zu einem nahegelegenen Zentrum begünstigt die Verwurzelung der Neuzuzüger im Quartier.

Das Quartierzentrum soll auch der Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs sowie der internen Fuss- und Radwegverbindungen im Gebiet Sunnau-Lebern sein.

Die Bewilligung für das 'Kino- und Fachmarktzentrum' auf dem gegenüberliegenden Grüt-Areal enthält Auflagen, mit denen eine Verbesserung der Buserschliessung schon zu einem frühen Zeitpunkt erreicht werden kann. Sowohl diese Überbauung als auch das Quartierzentrum profitieren davon, dass ein Raum entsteht, der auch ausserhalb der hauptsächlichen Betriebszeiten belebt ist. Dies bedingt eine entsprechend attraktive, städtische Gestaltung des Strassenraums. Bezüglich des Angebots an Waren und Dienstleistungen ist eine Koordination zwischen den beiden Zentren zu suchen.

4.2.5

Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen

Festlegungen

- * Sportanlage Tüfi
- Gebiet südlich des Quartierzentrums
- Gebiet beim EKZ-Unterwerk an der Grütstrasse

Wirkung

Die Festlegung zieht in der Nutzungsplanung normalerweise eine Zone für öffentliche Bauten nach sich. Sie dient beim Gebiet südlich des Quartierzentrums der Bereitstellung von Flächen für den Bau eines Schulhauses mit zugehörigen Nebeneinrichtungen und Aussenanlagen. Das Gebiet an der Autobahn enthält heute eine Entwässerungsanlage der A3 und das EKZ-Unterwerk. Die verbleibenden Reserven sollen weiteren öffentlichen Einrichtungen offenstehen.

Erläuterungen



Das zentral gelegene, rund 1 ha grosse Gebiet südlich des Quartierzentrums bietet die Voraussetzungen dafür, dass die schulische Grundversorgung (Unter- und Mittelstufe) für das Quartier in kurzer Fusswegdistanz sichergestellt werden kann. Dies ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die neu zu schaffenden Wohnsiedlungen im Gebiet Sunnau-Lebern. Für die Oberstufe verfügen die vorhandenen Schulhäuser in Adliswil über genügend Raumkapazitäten. Kindergärten sollen dezentral in den Wohnsiedlungen eingerichtet werden.

Die gut 1 ha grosse Fläche zwischen Grütstrasse und Autobahn ist zum Teil bereits heute mit verschiedenen öffentlichen Infrastruktureinrichtungen belegt. In Zukunft sollen dort weitere derartige Bedürfnisse abgedeckt werden können.

5. Landschaftsplan Sunnau-Lebern

5.1 Abgrenzung

Aufhebung des bisherigen Landschaftsplans zugunsten Landschaftsentwicklungskonzept

Die meisten Inhalte des bisherigen kommunalen Landschaftsplans sind entweder durch Festlegungen im kantonalen oder regionalen Richtplan (Landwirtschaftsgebiet, Wald) oder durch die entsprechende Zonierung in der Nutzungsplanung gesichert (Freihalte- und Erholungszonen). Mit dem Verzicht auf den Landschaftsplan wird nicht der Stellenwert der Landschaft in Frage gestellt. Vielmehr soll die Sicherung und Aufwertung landschaftlicher Elemente im Anschluss an die Richtplanung direkt durch ein massnahmenorientiertes Landschaftsentwicklungskonzept in Zusammenarbeit mit Grundeigentümern und der Bevölkerung erfolgen.

Entwicklungsraum
Sunnau-Lebern

Für das Gebiet Sunnau-Lebern soll die Richtplanung jedoch auch im Landschaftsbereich die Aufgabe übernehmen, die Entwicklung in einer politisch abgestützten und behördenverbindlichen Form festzulegen. Die Erhaltung und Förderung landschaftlicher Werte im Gebiet werden entscheidend zu der angestrebten hohen Wohnqualität beitragen. Die damit einhergehende Attraktivität des Raums wird darüber entscheiden, ob sich die angezielte bauliche Entwicklung einstellt.

räumliche Abgrenzung

Die räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs ist dieselbe wie für den Siedlungsplan.

5.2 Festlegungen

Übergeordnete
Festlegungen

Der kantonale Landschaftsplan enthält für das Gebiet Sunnau-Lebern neben den Waldflächen nur die Bezeichnung des Landwirtschaftsgebiets am nordwestlichen Rand von Sunnau und Tüfi. Dieses wurde in der Nutzungsplanung durch Freihalte- und Erholungszonen durchstossen. Der regionale Landschaftsplan legt das Erholungsgebiet Tüfi (Sportplatz) und einen ökologischen Vernetzungskorridor im Bereich Tüfi - Entlisberg fest. Diese Festlegungen werden in der kommunalen Richtplanung verfeinert.

5.2.1

Erholungsgebiet

Das Erholungsgebiet umfasst jene Flächen, die der Erholung der Bevölkerung dienen und bei denen dieser Zweck gegenüber anderen Nutzungen überwiegt.

Festlegungen

- * bisher
- neu

Allgemeines Erholungsgebiet:

- Sunnau: nordwestlicher Teil

Besonderes Erholungsgebiet:

B Parkanlage

- Dietlimoos: Teil der heutigen Baumschule

C Sportplätze

- * Tüfi: Spielfelder

D Familiengartenareal

- * Sunnau: westlicher Teil

E Erlebnisbauernhof

- * Tüfi

Wirkung

Erholungsgebiete werden in der Nutzungsplanung je nach Zweck der Freihalte- oder Erholungszone oder auch der Zone für öffentliche Bauten zugewiesen. Bauten sind zulässig, soweit sie dem in der Nutzungsplanung umschriebenen Zonenzweck entsprechen.

Erholungsgebiet Tüfi

Das im regionalen Richtplan festgelegte Erholungsgebiet Tüfi wird im kommunalen Landschaftsplan unterteilt in den Bereich der Sportanlage (Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen), die angrenzenden Spielfelder (Besonderes Erholungsgebiet C) und das Gebiet des Erlebnisbauernhofs (E). Der nordöstliche Teil des regionalen Erholungsgebiets dient nicht in erster Linie der Erholung und wird deshalb dem Freihaltegebiet zugewiesen (vgl. 5.2.2).

„Quartierpark“ Dietlimoos



Die Festlegung einer Erholungszone (rund 1 ha) im Bereich der bisherigen Baumschule Dietlimoos bezweckt die Einrichtung eines Quartierparks für das Gebiet Lebern. Dieser ist ein weiteres wichtiges Element zur Sicherstellung einer hohen Wohnqualität im Gebiet. Der öffentlich zugängliche Park mit seinem wertvollen Baumbestand soll der Wohnbevölkerung Gelegenheit zur Naherholung und zu Begegnungen bieten.

Erholungsgebiet Sunnau

Das Erholungsgebiet Sunnau umfasst nicht nur das schon bisher im Zonenplan bezeichnete Familiengartenareal, sondern wird gegen Norden bis an die Stadtgrenze ins Gebiet Grabetwies erweitert. Im Gespräch mit der Stadt Zürich soll geprüft werden, ob und wie die

Stadtzürcher Sportplätze an der Zürichstrasse aus dem künftigen Wohn- und Mischgebiet heraus in das Gebiet Sunnau/Grabetwies (Allgemeines Erholungsgebiet) verlegt werden können. Würde sich das Gebiet als geeignet erweisen, könnte auch die Stadt Zürich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine solche Nutzung schaffen. Die Erschliessung hätte vom Hasenholzweg her zu erfolgen.

5.2.2

Freihaltegebiet

Festlegungen

N Naturschutz

- * Tüfiweiher / Sihlufer
- * Feuchtwiesen Untere Lebern
- Magerwiese Zürichstrasse

I Immissionsschutz

- Moos-Lebern: entlang der Autobahn
- Böschung Zürichstrasse

F Freihaltung

- * Moränenzug Lebern
- * Tüfi: nordöstlicher Teil
- * Tüfi-Sunnau: Waldsaum

Wirkung

Freihaltegebiete werden in der Regel in der Nutzungsplanung der Freihaltezone zugewiesen. Daneben besteht aber auch die Möglichkeit, mittels Baulinien oder Nutzungsumlagerungen die Freihaltung zu sichern.

Naturschutzgebiete

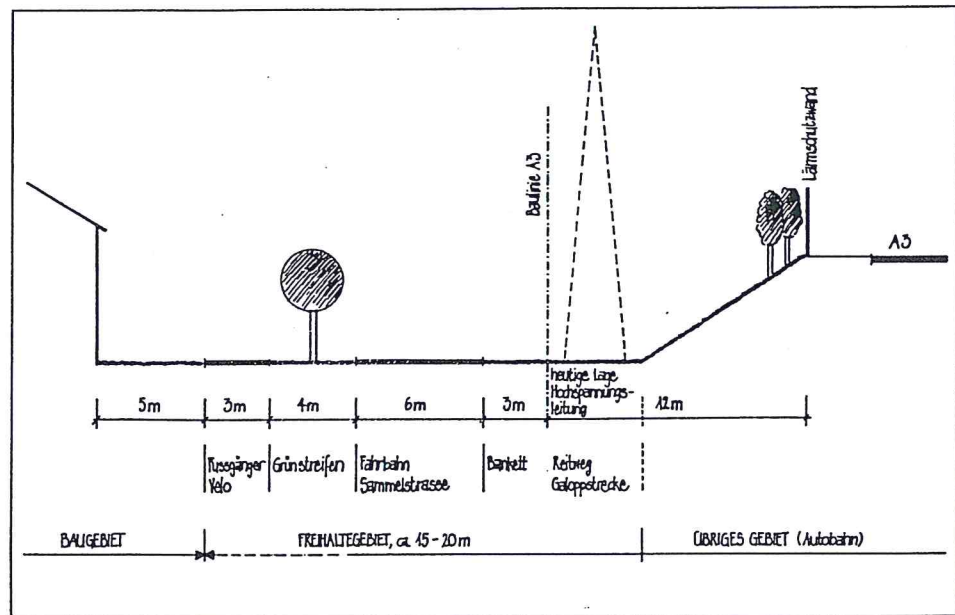
Der Tüfiweiher wie auch die Feuchtwiesen Untere Lebern waren schon im bisherigen Landschaftsplan festgelegt. Über diese Naturschutzgebiete bestehen Schutzverordnungen, in denen Schutz- und Pflegemassnahmen aufgeführt sind. Das Naturschutzgebiet Tüfiweiher wird im Richtplan um einen Abschnitt des Sihlufers ergänzt. Neu festgelegt wird die Magerwiese an der Böschung der Zürichstrasse, und zwar nicht nur aus Gründen des Naturschutzes, sondern auch des Immissionsschutzes.

Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte

Die Ergänzungen der Naturschutzgebiete wurden vom Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von kommunaler Bedeutung vom 8. April 1997 übernommen. Das Inventar enthält im Gebiet Sunnau-Lebern einige weitere Objekte, insbesondere Feldgehölze und Hecken, die aufgrund ihrer geringen Ausdehnung nicht in den Landschaftsplan übertragen werden. Deren Schutz wird trotzdem angestrebt. Inventarisierte Hecken und Feldgehölze können fallweise nach einer Interessenabwägung auch andernorts ersetzt werden.

Immissionsschutz vor Lärm, ...

Ausser beim bereits erwähnten Gebiet an der Zürichstrasse ist auch entlang der Autobahn die Ausscheidung eines Freihaltegebietes aus Gründen des Immissionsschutzes für das dahinterliegende Wohn- und Mischgebiet zweckmässig. In diesem 15 bis 20 m breiten Streifen (ab Böschungsfuss) lassen sich die Sammelstrasse zur Erschliessung der Gebiete Moos und Lebern, ein Fuss- und Radweg, teilweise auch ein Reitweg, sowie ein Grünstreifen anordnen. Zusammen mit einer durchgehenden Lärmschutzwand von 4 m Höhe bzw. einem Damm soll dieser Abstand von der Lärmquelle gewährleisten, dass im Wohngebiet Lebern die Planungswerte der Lärmempfindlichkeitsstufe II eingehalten werden.



Luftschadstoffen ...

Die Immissionen von Luftschadstoffen werden durch den Abstand von der Quelle und die verbesserte Frischluftzufuhr verringert. Werden alle Massnahmen des kantonalen Luft-Programms realisiert, so kann im Gebiet Lebern der Immissionsgrenzwert für NO₂ (Stickoxid) im Jahr 2010 weitgehend eingehalten werden.

und elektromagnetischer Strahlung

Das Trasse der Hochspannungsleitung entlang der Autobahn soll beim geplanten Neubau auf die östliche Seite der Autobahn verlegt werden. Damit würden die elektromagnetischen Felder für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Gebiete Lebern und Moos massiv verringert (vgl. Versorgungsplan).

Freihaltung



Bei den Gebieten Lebernhügel, nördliche Tüfi und Waldsaum Tüfi-Sunnau sind es vor allem landschaftliche Gründe, die für eine Freihaltung vor Bauten sprechen. Insbesondere der Lebernhügel mit seiner attraktiven Aussichts Lage (vgl. 5.2.5) ist ein für das bestehende Wohngebiet Tiefacker – Hofacker und das Entwicklungsgebiet Sunnau-Lebern wichtiger Naherholungsraum.

5.2.3

Vernetzungskorridor

Festlegung

- Entlisberg - Stadtgrenze - Hang am Rand der Tüfi - Untere Lebern - Lebernhügel

Wirkung

Die Festlegung des Vernetzungskorridors soll die Durchlässigkeit für Pflanzen und Tiere erhalten und verbessern. Die Stadt kann entsprechende Umsetzungsmassnahmen im Rahmen eines Landschaftsentwicklungskonzepts fördern.

Erläuterungen

Durch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte, vor allem das Siedlungswachstum, sind zahlreiche Lebensräume für heimische Pflanzen und Tiere verschwunden. Insbesondere sind Verbindungen zwischen noch vorhandenen Lebensräumen (Wälder, Gehölze und wenig intensiv genutzte Flächen) unterbrochen durch Verkehrsträger, Siedlungen oder ausgeräumte Landschaften. Die Artenvielfalt nimmt dadurch ab. Um dem entgegenzuwirken, müssen einerseits Lebensräume geschützt werden (Biotopschutz), andererseits müssen aber auch wichtige Verbindungen zwischen den Biotopen für Pflanzen und Tiere durchlässig bleiben. Das heisst beispielsweise, dass Feldgehölze oder Hecken als sogenannte „Trittsteine“ zu erhalten sind.

Dieses Ziel verfolgte auch die Regionalplanungsgruppe Zimmerberg, als sie im regionalen Richtplan Korridore der ökologischen Vernetzung festlegte. Ein Korridor ist im Bereich Entlisberg - Tüfi angedeutet, der nun im kommunalen Landschaftsplan konkretisiert wird. Er verbindet den Lebernhügel, die Feuchtwiesen Untere Lebern und die Magerwiese Zürichstrasse mit den Waldrändern in der Tüfi, dem Sihlufer, dem Tüfi-Weiher, dem Grütbachlauf und dem Entlisbergwald.

Kleinstrukturen wie Feldgehölze, Hecken oder Magerwiesen werden von Tieren auf ihrem Weg von Lebensraum zu Lebensraum als „Trittsteine“ benützt.

Der Vernetzungskorridor ist nicht als scharf abgegrenzte Fläche zu verstehen. Durch seine Lage sind bloss der Bereich und die Richtung angedeutet, in denen mit höherer Priorität die Durchlässigkeit für Pflanzen und Tiere verbessert werden soll. So kann zum Beispiel bei der Zürichstrasse eine Unterführung für den Dietlimoosbach einem Teil der betroffenen Tierarten, vor allem den Amphibien, die Querung ermöglichen.

5.2.4

Bachöffnung

Festlegungen

- Dietlimoosbach: Dietlimoos - Zürichstrasse
- Grütbach: Untere Lettenstrasse - Zürichstrasse

Wirkung

Die Behörden wirken im Rahmen der Überbauung des Entwicklungsraums Sunnau-Lebern auf eine Öffnung dieser kleinen Bachläufe hin.

Erläuterungen

Zur Zeit der Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion wurden vielerorts Bäche eingedolt, die wieder geöffnet werden sollen, wo dies wirtschaftlich vertretbar ist und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

Auch kleine Bäche üben eine sehr bereichernde Wirkung auf das Wohnumfeld aus. Als natürliche Elemente gliedern sie die Überbauung und führen mit ihren Böschungen und Randbepflanzungen zu einer ökologischen Aufwertung. Zudem können sie als Vorfluter Meteor- und Sickerwasser ableiten.

Beim Dietlimoosbach bestehen Zweifel an einer ausreichenden Wasserführung. Diese müssen vor einer Öffnung ausgeräumt werden. Allenfalls könnten Sickerleitungen aus dem Gebiet der Nationalstrassenböschung und des Krankenhauses Sanitas in den Bach geleitet werden. Ein Teil des Sickerwassers aus dem Gebiet Lebern könnte den Feuchtwiesen Untere Lebern zugeleitet werden.

5.2.5

Aussichtslage / Aussichtspunkt

Festlegungen

- * Aussichtslage Lebernhügel: nord- und südwärts
- * Aussichtspunkt Grüt: auf Stadt und Albis
- * Aussichtspunkt Sunnau: auf Stadt und Albis

Wirkung

Von der Aussichtslage bzw. den Aussichtspunkten muss die freie Sicht in die angegebenen Richtungen gewährleistet bleiben. Dies kann in der Nutzungsplanung mit Freihaltezonen oder Bauhöhen- und Bepflanzungsbeschränkungen erreicht werden. Der öffentliche Zugang ist zu gewährleisten.

6. Verkehrsplan

6.1 Grundsätzliches

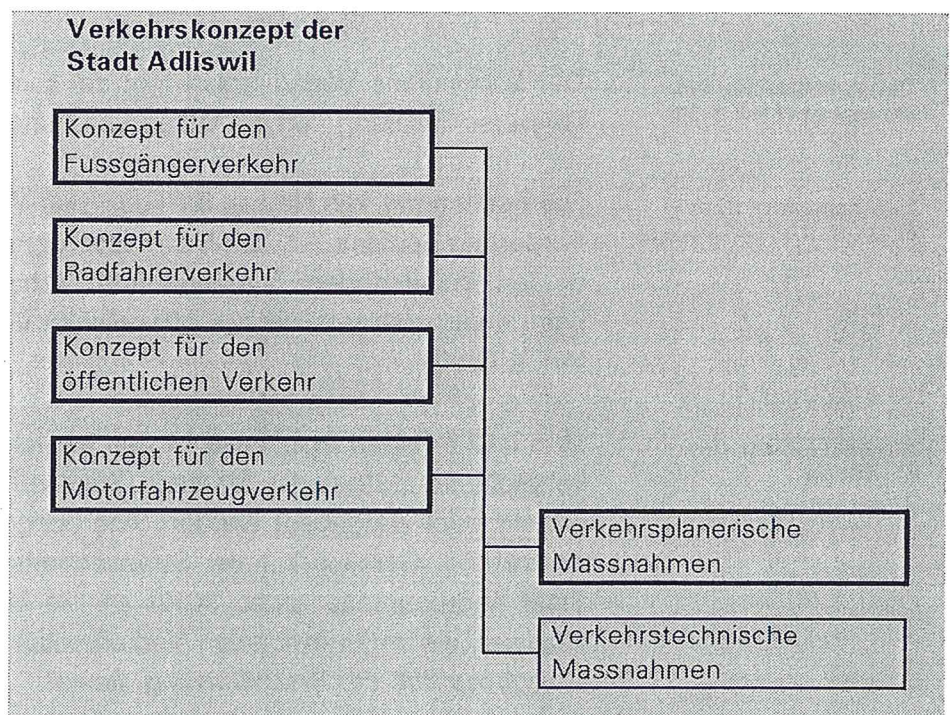
6.1.1 Was ist ein Verkehrsplan ?

Aufgabe

Der Verkehrsplan hat für alle Verkehrsmittel jene Verkehrswege aufzuzeigen, die nötig sind, um Wohn-, Arbeits-, Einkaufs-, Vergnügungs- und Erholungsorte der Stadt zu erschliessen und miteinander sowie mit den Nachbargemeinden zu verbinden. Der Verkehrsplan ist das Resultat eines Verkehrskonzeptes, das Rücksicht auf die Anliegen von Siedlung, Wirtschaft, Landschaft und Umwelt nimmt.

Ein Verkehrskonzept setzt die gleichwertige Behandlung aller Verkehrsarten voraus. Es besteht deshalb aus vier Teilen, nämlich je aus einem Konzept für den Fussgänger-, Radfahrer-, öffentlichen Verkehr und individuellen Motorfahrzeugverkehr. Ein Verkehrskonzept unterscheidet für jede Verkehrsart verkehrsplanerische und verkehrstechnische Massnahmen.

Die verkehrsplanerischen Massnahmen sind im Verkehrsplan dargestellt; wichtige verkehrstechnische Massnahmen werden im Bericht erläutert und zum Teil auch im Plan lokalisiert.



Verkehrsplanerische Massnahmen

Verkehrsplanerische Massnahmen bieten neue oder andere Verbindungen an. Damit kann die Qualität der Verkehrsabläufe verbessert werden, indem Engpässe umfahren, Abkürzungen angeboten und Verkehrsarten entflochten werden. Bestehende Verbindungen können ganz bewusst der einen oder anderen Verkehrsart zugewiesen werden, um die verschiedenen Verkehrsarten zu entflechten oder der einen oder anderen den Vorzug zu geben. Im Verkehrsplan sind hauptsächlich die verkehrsplanerischen Massnahmen (Verbindungen, Verkehrsnetze) dargestellt.

Verkehrstechnische Massnahmen

Verkehrstechnische Massnahmen, beziehungsweise die zu einem Verkehrskonzept gehörenden Absichten zur Verbesserung der Befahrbarkeit, Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Sicherheit von Verkehrsanlagen, können im Bericht zum Verkehrsplan erwähnt werden.

6.1.2

Gesetzliche Bestimmungen

Planungs- und Baugesetz (PBG)

Laut Planungs- und Baugesetz (PBG) ist der Verkehrsplan jener Teilrichtplan, auf den in der kommunalen Richtplanung nicht verzichtet werden darf (§ 31 PBG). Er übernimmt die übergeordneten Festlegungen gemäss §§ 24 und 30 PBG. Für die Stadt Adliswil sind dies im wesentlichen:

kantonal (§ 24 PBG)

- Nationalstrassen, Staatsstrassen von kantonomaler Bedeutung;
- Bahnlinien und Luftseilbahnen.

regional (§ 30 PBG)

- Strassen und Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung;
- Buslinien mit den dazugehörigen Anlagen;
- übergeordnete Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege unter Einbezug historischer Verkehrswege.

Der kommunale Verkehrsplan (PBG § 31)

Der kommunale Verkehrsplan legt die kommunalen Strassen für die Groberschliessung und die Wege von kommunaler Bedeutung fest.

Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege

Die Festlegung von Netzen für Fuss- und Wanderwege ist auch eine Forderung gemäss Art. 4 FWG. Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Einkaufsläden (Art. 2 FWG).

Strassengesetz des Kt. Zürich

§§ 5 und 6 halten fest, dass in den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen festgelegte Strassen Staatsstrassen sind, die vom Staat erstellt oder ausgebaut werden. Alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen. Gemäss § 1 der Strassenbeitragsverordnung leistet der Staat Kostenanteile (max. 30%) an die Baukosten von Gemeindestrassen, die im kommunalen Verkehrsplan festgelegt sind und nicht ausschliesslich der Erschliessung dienen.

Verkehrstechnische und rechtliche Klassierung der Strassen

Es ist zu unterscheiden zwischen der verkehrstechnischen und der rechtlichen Klassierung der Strassen. Meistens stimmt jedoch die verkehrstechnische Klassierung auch mit der rechtlichen Klassierung überein (Hochleistungsstrasse = Nationalstrasse, Hauptverkehrsstrasse = Staatsstrasse, Sammelstrasse = Gemeindestrasse). In der kommunalen Planung festgelegte Verbindungen können in öffentlichem Besitz, nur öffentlich unterhalten oder gar in Privatbesitz sein und privat unterhalten werden. Dies gilt insbesondere für das anzustrebende dichte Netz der Fussgängerverbindungen (Fusswege).

6.1.3

Darstellung

Kartographische Darstellung

Der besseren Übersichtlichkeit und des besseren Verständnisses wegen ist der Verkehrsplan in drei Teilverkehrspläne aufgeteilt mit den Verbindungen und Anlagen für den

- Motorfahrzeugverkehr und öffentlichen Verkehr,
- Fussgängerverkehr,
- Radfahrer- und Reiterverkehr.

Bei den Verbindungen und Anlagen für Motorfahrzeuge, Fussgänger und Radfahrer wird farblich unterschieden nach übergeordneten Festlegungen (blau) und nach kommunalen Festlegungen (rot). Bestehende und geplante Anlagen können durch die Signatur erkannt werden.

In Ergänzung zum Anhang zur Verordnung über die einheitliche Darstellung der Richtplanungen werden Strecken und Anlagen von öffentlichen Verkehrsmitteln einerseits farblich (Bahn = grün / Bus = schwarz) sowie in der Dicke (übergeordnete Festlegung = breit / kommunale Festlegung = schmal) voneinander unterschieden.

Bericht

* bestehend • geplant

Der Bericht zum Verkehrsplan beschreibt die kartographische Darstellung des Verkehrsplanes bzw. die festgelegten verkehrsplanerischen Massnahmen, wiederum unterschieden in übergeordnete und kommunale sowie nach bestehenden (*) und geplanten (•) Festlegungen, und erläutert diese aus verkehrspolitischer, verkehrsplanerischer und wo nötig auch aus verkehrstechnischer (baulicher und betrieblicher) Sicht.

6.2 Motorfahrzeugverkehr und öffentlicher Verkehr

6.2.1 Übergeordnete Festlegungen

Nationalstrasse	Hochleistungsstrasse (A3) mit den Anschlüssen Wollishofen und Thalwil/Adliswil, letzterer ausserhalb Gemeindegebiet und ausserhalb Planausschnitt.
Staatsstrassen	Hauptverkehrsstrassen: * Sihltalstrasse (Staatsstrasse 9) mit den Anschlüssen Sood, Albisstrasse und Langnau. Letzterer ausserhalb Gemeindegebiet, * Albisstrasse – Bahnhofbrücke – Zürichstrasse, * Wachtbrücke – Wachtstrasse.
Park-and-Ride-Anlagen	* Bahnhofparkhaus (P+R), • P+R-Anlage Sood, • P+R-Anlage Sihlau.
Bahnlinien	• Geplanter doppelspuriger Eisenbahntunnel Zürich – Thalwil, * Sihltalbahn (S4) mit den Haltestellen Sood, Bahnhof Adliswil und Sihlau, • geplanter doppelspuriger Ausbau der Sihltalbahn.
Buslinien	* Strecke Wollishofen – Krone – Sanitas (gegenwärtige Linie 184) mit den Haltestellen: Sunnau – Moos (•), Grüt (•), Tiefacker, Krone, Kronenwiese (•), Badstrasse, Grütstrasse, Sanitas. • Geplante Strecke Krone – Bahnhof Adliswil: Neuführung Buslinie 184 zwischen den Bahnhöfen Adliswil und Wollishofen. • Geplante (für Spätkurse bereits bestehende) Strecke Kilchberg – Adliswil mit den Haltestellen: Grütstrasse, Badstrasse, Kronenwiese (•) und Bahnhof Adliswil. • Geplante Strecke Sood – Bahnhof Adliswil mit den Haltestellen: Sood (•), Schönauweg (•) und Bahnhof Adliswil. • Geplante Strecke Bahnhof Adliswil – Wachtstrasse (– Rüschlikon/Thalwil) mit den Haltestellen: Bahnhof Adliswil und Schulhaus Kopfholz.
Luftseilbahn	* Adliswil – Felsenegg

Erläuterungen zum Motorfahrzeugverkehr	Dank der A3 und der Sihltalstrasse (S9) ist der Nord-Süd-gerichtete Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr vorzüglich kanalisiert.
Verkehr durch die Stadt	Der West-Ost-gerichtete Verkehr bleibt auf Hauptverkehrsstrassen (Albisstrasse/Zürichstrasse/Wachtstrasse) teils mitten durch das Stadtzentrum angewiesen. Während den Stosszeiten des Verkehrs wird von Langnau (Sihltal und Albis) nach Zürich via Stadtzentrum Adliswil gefahren bzw. auf die A3 (via Anschluss Wollishofen oder via Anschluss Thalwil) oder nach Wollishofen "umgestiegen". Auslöser dieser "Umsteiger" sind Verstopfungen durch Leimbach.
Autobahn 4 und Uetlibergtunnel	Adliswil erhofft sich Verkehrsabnahmen von der A4 und vom Uetlibergtunnel. Letzterer könnte sich als Bumerang erweisen, weil damit kleinräumiger Verkehr und Verkehr aus dem Sihltal praktisch dazu gezwungen wird, über das Adliswiler Stadtzentrum "umzusteigen", um via Anschluss Wollishofen und anschliessend via A3 den Uetlibergtunnel zu erreichen.
Dosierung der Verkehrsmengen	Eine Vision zur Lösung der beschriebenen Probleme, wie seinerzeit die Adliswiler Nordtangente, fehlt. Das Problem des Durchgangsverkehrs kann durch Lichtsignalanlagen gelindert werden (siehe kommunale Festlegungen, Kap. 6.2.2). Mit diesen Lichtsignalanlagen ("Pförtneranlagen") können zu den Stosszeiten des Verkehrs beschränkte Verkehrsmengen nach Adliswil durchgelassen und der öffentliche Verkehr bevorzugt abgefertigt werden. Das paketweise Eintreffen der Fahrzeuge durch Adliswil wird es Fussgängern erleichtern, die Hauptverkehrsstrassen zu überqueren. Verkehrsabläufe des hausgemachten Verkehrs an Kreuzungen und Einmündungen werden ebenfalls erleichtert.
Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	Auch eine siedlungsorientierte Neu- und Umgestaltung von Abschnitten der Hauptverkehrsstrassen kann mithelfen, dass der Motorfahrzeugverkehr durch Adliswil erträglicher (langsamer und ruhiger) ablaufen wird als heute (vgl. Festlegungen Kap. 6.2.2).
Park-and-Ride-Anlagen	Adliswil will mit seinen Anlagen im Rahmen seiner Möglichkeiten zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr beitragen: • P+R-Anlage Sood: 150 Parkplätze, * P+R-Anlage Bahnhof Adliswil: 50 Parkplätze, • P+R-Anlage Sihlau: 20 Parkplätze. Adliswil hofft aber auch sehr auf Anlagen, die die Automobilisten bereits im hinteren Sihltal (Forsthaus, Sihlbrugg) auf die Bahn bringen.
Erläuterungen zum öffentlichen Verkehr	Automobilisten sollen möglichst an der Quelle der Reise (z.B. am Wohnort) zum "Umsteigen" auf den öffentlichen Verkehr bewegt

Notwendige
Betriebsstudien

werden. Dies erklärt die zahlreichen Festlegungen neuer Strecken und Haltestellen.

Das festgelegte Streckennetz muss durch ein Liniennetz ergänzt werden. Damit einzelne Linien festgelegt und deren Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden können, braucht es vertiefte Studien, die überdies das Zusammenspiel mit dem Ortsbus (kommunale Festlegung, vgl. Kap. 6.2.2) berücksichtigen müssen.

Erste Ideen

Im Zusammenhang mit der Erschliessung des neuen Stadtquartiers Sunnau-Lebern sind erste Ideen:

- die Buslinie 184 dereinst zwischen den Bahnhöfen Adliswil und Wollishofen via Morgental (zwischen guten Umsteigepunkten) pendeln zu lassen,
- die Option einer Tramverlängerung offenzuhalten; deren Verwirklichung ist jedoch städtebaulich heikel (Strassenraumgestaltung, Zerschneidung des Quartiers) und zur Zeit auch aus wirtschaftlichen Gründen unrealistisch,
- die gegenwärtige Bedienung des Krankenhauses Sanitas (Buslinie 184) abzulösen durch den Ortsbus (vom Bahnhof Adliswil aus),
- neue regionale Buslinien vom Bahnhof Adliswil nach Kilchberg, Rüschlikon und Thalwil zu führen,
- über die Region hinausschauend, bleibt stets auch die Führung von Zügen der Sihltalbahn nach Zug zu diskutieren.

Gemäss der Verfügung der Baudirektion des Kantons Zürich (ARV/373 vom 30. März 1999) gelten bei allfälligen Differenzen im Verkehrs- und Versorgungsplan die rechtskräftigen Festlegungen des regionalen Richtplanes Zimmerberg RRB Nr. 2258/1998).

6.2.2

Kommunale Festlegungen

Festlegungen
Motorfahrzeugverkehr

* bestehend
• geplant

Sammelstrassen links der Sihl:

- * Leimbachstrasse
- * Zelgstrasse – Rellstenstrasse
- * Büelstrasse bis Feldblumenstrasse
- * Sonnenbergstrasse
- * Industriering – Poststrasse
- * Soodstrasse
- * Wannetenstrasse – Bernhofstrasse bis Abzweigung Breitenstr.
- * Bernhofstrasse ab Rütlibachweg bis Albisstrasse
- * Finsterrütistrasse
- * Sihlstrasse

Sammelstrassen rechts der Sihl:

- * Tiefackerstrasse
- * Kilchbergstrasse
- * Grütstrasse
- * Obertilstrasse
- * Mühlebrücke – Rütistrasse – Kopfholzstrasse
- * (Zwängiweg –) Lettenstrasse
- Strasse entlang der A3 zur Grütstrasse
- Erschliessungsoptionen Letten

Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung:

- Albisstrasse im Stadtzentrum
- Zürichstrasse im Stadtzentrum
- Wachtstrasse im Stadtzentrum
- Zürichstrasse im neuen Quartierzentrum Sunnau-Lebern

Dosierung der Verkehrsmengen:

- * Mühlebrücke
- Sunnau und evtl. Grüt sowie Tiefackerstrasse
- Grütstrasse (Höhe Lebernhügel)
- Soodstrasse (Höhe Pumpwerkstrasse)

Sammelstrassen

Die festgelegten Sammelstrassen dienen der Groberschliessung des Siedlungsgebietes und, die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ergänzend, als Verbindungen zu den benachbarten Ortschaften. Sie sind so zu gestalten, dass die Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer gewährleistet ist und ein attraktiver Strassenraum entsteht, insbesondere in Quartierzentren.

Siedlungsorientierte
Strassenraum-
gestaltung

Um das Stadtzentrum funktional und gestalterisch aufzuwerten, sollen Umgestaltungen der übergeordnet festgelegten Zürich-, Albis- und Wachtstrasse in Zusammenarbeit mit den Betroffenen geplant und realisiert werden.

Dosierung der Verkehrsmengen

Die geplante Strasse entlang der A3 ist die einzige Netzergänzung. So logisch diese – nebst der vorgesehenen Groberschliessung von Lebern und Moos – auch für Fahrten zum Autobahnanschluss und zur Entlastung der Tiefackerstrasse ist, so sehr wird neuer "Schleichverkehr" via Grütstrasse befürchtet. Die neue Strasse soll deswegen so gestaltet werden, dass Durchfahrten nicht verhindert, aber dosiert (minimiert) werden können und dass der Verkehr via die neue Verbindung ruhig und sicher ablaufen wird. Dies wird insbesondere auch in dem Bereich vorgesehen, wo der Lebernhügelweg die Grütstrasse quert.

Im gleichen Sinn soll die Soodstrasse, insbesondere im Bereich der Pumpwerkstrasse so gestaltet werden, dass der Verkehr des Gebietes Sihlhof und der Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe "Sood" nach Möglichkeit direkt auf die Sihltalstrasse und den Industriering kanalisiert werden.

Erschliessungsoptionen Letten

Östlich der Autobahn könnte das Bauentwicklungsgebiet Letten (vgl. Kap. 4.2), umrahmt von der Unteren Lettenstrasse, der Lettenstrasse, dem Zwängiweg und der Autobahn, in ferner Zukunft eingezont und überbaut werden. Zwei Pfeile geben an, wie dieses Gebiet groberschlossen werden könnte.

Verkehrsberuhigung



Bestehende Strassen, die im Verkehrsplan nicht als Hauptverkehrs- oder Sammelstrassen bezeichnet sind, sollen – durch entsprechende Massnahmen unterstützt – ganz auf die Belange der Fussgänger und Radfahrer sowie auf den Schutz der Anwohner vor den Gefahren und Immissionen des motorisierten Verkehrs ausgerichtet werden. Das Stichwort heisst Verkehrsberuhigung.

Verkehrsberuhigte Strassen sollen so gestaltet werden, dass sich der motorisierte Verkehr vor allem langsamer, aber auch ruhiger bewegt. Die verkehrsberuhigten Strassen sind sowohl Bestandteil des Netzes von Fussgänger- und Radfahrerverbindungen als auch Bestandteil des Strassennetzes.

In leicht beschränktem Masse können auch Sammelstrassen so gestaltet werden, dass der Verkehr langsamer wird. Beispielsweise ist die Sonnenbergstrasse bereits heute so gestaltet.

Tempo 30-Zonen

Insbesondere Gebiete, deren Strassen und Wege von Hauptverkehrs- und/oder Sammelstrassen umschlossen sind, aber auch nicht vollständig umschlossene Wohngebiete eignen sich für Tempo 30-Zonen. Eine Beurteilung im Einzelfall ist unerlässlich.

Festlegungen öffentlicher Verkehr

- * bestehend
- geplant

Bahnlinie:

- * Anschlussgleis Sood

Ortsbuslinien mit Haltestellen:

- * Bahnhof Adliswil – Mittelleimbach (Linie 1)
mit den Haltestellen: Bahnhof Adliswil, Poststrasse, Zelgstrasse 41/Bodenacher, Glärnischstrasse/Quellenstrasse, Zelgstrasse 6, Mittelleimbach.
- * Bahnhof Adliswil – Wacht (Linie 2)
mit den Haltestellen: Bahnhof Adliswil, Bünistrasse (•), Rifertstrasse, Schulhaus Kopfholz, Kopfholz- /Rütistrasse, Obertilstrasse, Tobelhof.
- * Bahnhof Adliswil – Büchel (Linie 3)
mit den Haltestellen: Bahnhof Adliswil, Wanneten-/Haldenstrasse, Landolt Junkerstrasse, Büchel.
- Bahnhof Adliswil – Sanitas (geplante Linie 4)
mit den Haltestellen: Bahnhof Adliswil, Krone, Tiefacker, Grüt (•), Dietlimoos (•), Grütstrasse (•), Krankenhaus Sanitas.
- Bahnhof Adliswil – Birkenstrasse (geplante Linie 5)
mit den Haltestellen: Bahnhof Adliswil, Kronenwiese (•), Badstrasse, Talstrasse (•), Birkenstrasse (•).
- Bahnhof Adliswil – Hofern (geplante Linie 6)
mit den Haltestellen: Bahnhof Adliswil, Wanneten-/Haldenstrasse, Stiegstrasse (•), Hofernweg (•).

Erläuterungen



Notwendige Betriebsstudien

Auf die regionalen Festlegungen abgestimmt, wird im Zusammenhang mit der Erschliessung des neuen Stadtquartiers Sunnau-Lebern eine flächendeckende, kostengünstige Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel angestrebt. Ein zweites Ortsbusfahrzeug soll eingesetzt werden. Damit wird es möglich, das Streckennetz des Ortsbusses zu verdoppeln und eine flächendeckende Erschliessung im Halbstundentakt anzubieten.

Das festgelegte Streckennetz muss durch ein Liniennetz ergänzt werden. Es muss von Bussen im Linienbetrieb abgefahren werden können, so dass möglichst wenig Umsteiger von der einen Linie auf die andere entstehen. Viele Kurse und aufeinander abgestimmte Fahrpläne sollen die Reisezeit (Wartezeit an den Haltestellen und Umsteigestationen) verkürzen und letztlich sollte das Ganze noch wirtschaftlich (mit möglichst kleinen Defiziten) möglich sein. Um diese Probleme lösen zu können, braucht es vertiefte Studien, die überdies das Zusammenspiel des Ortsbusses (kommunale Festlegung) mit den regionalen Buslinien (vgl. Kap. 6.2.1) berücksichtigen muss. Im Verkehrsplan können deswegen nur provisorische Angaben über die Linienführung von Bussen (das Liniennetz) gemacht werden.

6.3

Fussgängerverkehr

6.3.1

Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen links der Sihl

* bestehend
• geplant

- * Albisgratweg.
- * Durchgehender Höhenweg:
Verbindung vom Risweg zum Reservoir Oberleimbach • (geplant) – Rebeggweg – zur Schiessanlage Buel • (geplant) – Chalberweid – oberer Höhenweg via Felseneggweg bis Stiegstrasse – Stiegstrasse – Verbindung zur Büchelrüti • (geplant) – via Rossweg zum Bernerrain – via Reservoir Rebweid zur Waldstrasse.
- * Risweg – Feldblumenstrasse – Buelweg.
- * Risweg – Baldernstrasse – Leimbachstrasse – Bahnstation Sood – Im Sihlhof – Tüfisteg.
- * Felseneggweg – Rellstenstrasse – Überführung Sihltalstrasse und Sihltalbahn – Bahnhof Adliswil.
- * Bucheneggweg – Rütlibachweg – Buttenaustasse – Bahnstation Sihlau.
- * Rossweg – Bernerrain – Bucheneggweg.

Regionale Festlegungen rechts der Sihl

- * Durchgehende rechtsufrige Verbindung entlang der Sihl mit den Sihlbrücken: Sihlau, Bahnhofbrücke und Tüfisteg.
- * Bushaltestelle Tiefacker – Lebernhügelweg – Grütstrasse – Krankenhaus Sanitas (– Kilchberg).
- * Webereistrasse – Wachtgasse – Kirchstrasse – Kirchweg – Obertillstrasse – Geroldsrüti – Untere Chopfholzstrasse.

Erläuterungen

Ausgangspunkte der übergeordneten Festlegungen sind die Stationen der Sihltalbahn und die Bushaltestelle Tiefacker. Die festgelegten Verbindungen bilden im Prinzip das Netz der übergeordneten Wanderwege.

6.3.2

Kommunale Festlegungen

Festlegungen

Fussgängerverbindungen: siehe Karte

Fussgängerbereiche:

- * Zentrum (Florastrasse bis Poststrasse)
- * Zentrum Kronenstrasse (zwischen Sihl und Kronenstrasse)
- Quartierzentrum Sunnau-Lebern

Erläuterungen

Ein dichtes Netz von möglichst direkten Fussgängerverbindungen, das Umwege reduziert, ist die Voraussetzung, dass gerne zu Fuss gegangen wird und dass der öffentliche Verkehr "von der Haustüre weg" benützt werden kann.

Bestehende Fussgängerverbindungen

Adliswil hat bereits ein vorzügliches (sehr dichtes) Netz von Fussgängerverbindungen. Diese sind oft keine eigenen Wege, sondern verlaufen entlang den Hauptverkehrs- und Sammelstrassen auf ein- oder beidseitigen Trottoirs. Auch entlang von Erschliessungsstrassen können sie auf Trottoirs verlaufen oder mit Erschliessungsstrassen, mit Wohnstrassen oder Zufahrtswegen identisch sein.

Geplante Fussgängerverbindungen links der Sihl ...

Links der Sihl sind nahezu 30 Netzerergänzungen vorgesehen. Neun davon überqueren, überbrücken oder unterführen natürliche oder künstliche Hindernisse:

- zweimal die Sihl,
- dreimal die Sihltalbahn,
- dreimal die Sihltalstrasse,
- einmal die Poststrasse.

Es handelt sich dabei um neun „Schlüsselstellen“ im Netz der Fussgängerverbindungen, die besonders geeignet sind, Wege abzukürzen und/oder neue attraktive Verbindungen anzubieten.

... und rechts der Sihl

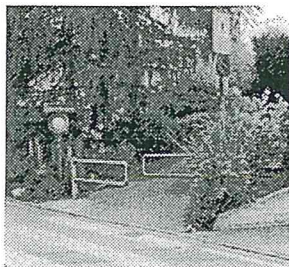
Rechts der Sihl sind ebenfalls rund 30 Netzerergänzungen vorgesehen. Drei davon im bebauten Gebiet, nämlich:

- von der Hofackerstrasse zur Tiefackerstrasse,
- von der Grundstrasse zur Badstrasse,
- Abkürzung Rütistrassenschlaufe.

Auch diese Netzerergänzungen rechts der Sihl sind „Schlüsselstellen“. Insbesondere ergibt sich damit auch eine hervorragende, vom Motorfahrzeugverkehr weitgehend unabhängige Verbindung von der Talstrasse via Badstrasse – Grundstrasse – Kronenstrasse und neuen Sihlsteg ins Zentrum.

Rund 20 Netzerergänzungen umfasst die Erschliessung des neuen Quartiers Sunnau-Lebern.

Anforderungen an das Fusswegnetz



Geplante Verbindungen sollten, wo immer möglich Fusswege werden, die je nach Ausbau und Funktion auch von Radfahrern mitbenutzt werden können.

- Im bestehenden Siedlungsgebiet geplante Wege schliessen Lücken im Netz der bestehenden Fussgängerverbindungen zum Dorfzentrum, zu den Schulen, Kindergärten, Freizeit- und Sportanlagen, zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zwischen den Quartieren.
- Im neuen Stadtquartier Sunnau-Lebern geplante Verbindungen sind ebenfalls aufs Quartierzentrum sowie auf obgenannte bestehende und geplante Ziele ausgerichtet.

Überwindung von Hindernissen

Topographische, natürliche und künstliche Hindernisse gilt es zu überwinden. Dies wird nicht zuletzt auch eine bauliche und gestalterische Herausforderung werden. Einige direkte Verbindungen sind nur mit Treppen möglich.

Überprüfen der
Wünsche

Die Wünsche nach möglichst direkten, gefahrlosen Verbindungen für Fussgänger sind wahrscheinlich noch grösser als die im Verkehrsplan aufgezeigten. Es bleibt Aufgabe der verantwortlichen Behörden, stets alle Veränderungen im Siedlungs- und Verkehrswegebau auf allfällige Ergänzungen des Fusswegnetzes hin zu prüfen.

Gestaltung

Anlagen für Fussgänger sind freundlich und einladend zu gestalten. Im besiedelten Gebiet sollen sie in der Regel bei jeder Witterung begehbar sein. Übergänge über die Hauptstrassen sind besonders sorgfältig und sicher auszubilden.

rechtliche Sicherung

Fussgängerverbindungen können, auch über private Grundstücke verlaufen. In diesem Fall gelten sie nur als bestehend, wenn ein entsprechendes Wegrecht im Grundbuch eingetragen ist. Ansonsten gilt das Wegstück als geplant; seine öffentliche Begehbarkeit soll in Absprache mit dem Grundeigentümer gesichert werden. Dazu bieten sich der Gemeinde vor allem folgende Möglichkeiten:

- freihändiger Landerwerb oder Landumlegung
- Quartier- oder Gestaltungspläne in Neubaugebieten
- privatrechtliche Vereinbarungen mit den Grundeigentümern und Eintrag des Wegrechtes im Grundbuch.

Finanzierung

Die Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen hat nach den Möglichkeiten des Finanzplanes und in Koordination mit Neuüberbauungen (Privatwege) sowie mit Sanierungs- und Reparaturarbeiten an Strassen und Werkleitungen zu erfolgen.

6.4

Radfahrer- und Reiterverkehr

6.4.1

Übergeordnete Festlegungen

Verbindungen
für Radfahrer

* bestehend
• geplant

- * Zelgstrasse – Sonnenbergstrasse – Mülimattenweg – Bernhofstrasse – Büchelstrasse – Finsterrütistrasse – Waldistrasse – Albisstrasse
- * Sihltalstrasse
- * Kläranlage – Radweg links der Sihl – Werdbücke – Zürichstrasse – Sihlquai – Webereistrasse – Sihlweg – Sidiweg
- * Sihlquai – Kilchbergstrasse – Talstrasse – Verbindung zur Rifertstrasse – Rifertstrasse nach Rüschlikon

Erläuterungen

Die übergeordneten Festlegungen von Verbindungen für Radfahrer erstrecken sich vor allem in die Längsrichtung des Tales. Von Langnau kommend, ist die vorerst rechtsufrig, nach der Werdbücke linksufrig und bei der Kläranlage wieder rechtsufrig vorgesehene Verbindung entlang der Sihl praktisch ein reiner Radweg. Die übrigen Verbindungen sind Radrouten, die vorwiegend auf bestehenden Strassen verlaufen.

Verbindungen
für Reiter

Kopfholz – via Scheibenstand Rüschlikon – Überführung A3 (Kilchbergstrasse) – Reservoir Aspholz (•) – Unterführung A3 (Grütstrasse) – Weg entlang der A3 (•) – Grütweg (•) – Entlisberg

Erläuterungen

Der Reitweg führt an drei Stallungen vorbei und verbindet die Reitwege im Chopfholzwald mit den Reitwegen am Entlisberg.

6.4.2

Kommunale Festlegungen

Festlegungen

Verbindungen für Radfahrer:

- * bestehende Verbindungen siehe Karte
- Verbindung entlang der A3
- Verlängerung der Verbindung entlang der A3 bis Zwängiweg
- Überquerung Zürichstrasse zur Sportanlage Tüfi
- Verbindung Grütstrasse – Grüt – Tüfi
- Verbindung Grundstrasse – Badstrasse
- Überführung der Poststrasse mit Bahn Fussweg
- Bahnunterführung Sonnenberg Fussweg – Florastrasse
- Verbindung Wachtstrasse – Rifertstrasse bei Weissberg

Bike-and-Ride-Anlagen (B+R):

- * Sood
- * Bahnhof Adliswil Ost
- Bahnhof Adliswil West
- Sihlau
- Grüt

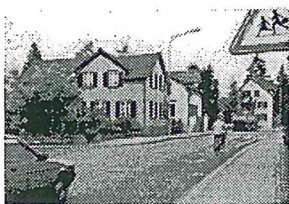
Verbindung für Reiter:

- Grütweg – Reitstall Tüfi (Verbindungsstrecke)

Erläuterungen

Radfahrer wünschen sich, wie Fussgänger, direkte und gefahrlose Verbindungen abseits des Motorfahrzeugverkehrs zwischen den gleichen Zielen, die diese haben. Fussgängerverbindungen sollten grundsätzlich auch Verbindungen für Radfahrer sein.

Gestaltung



Der Verkehrsplan beschränkt sich darauf, die wichtigsten wünschbaren Radfahrerverbindungen festzuhalten, welche die übergeordneten in idealer Weise ergänzen. Im einzelnen können diese Verbindungen bestehende oder geplante, durchgehende oder partielle Radwege, Radstreifen oder lediglich Radrouten sein.

Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Sammelstrassen sind ebenfalls Verbindungen für die Radfahrer. Besonders im hügeligen Gelände weisen diese Strassen meistens geringere Gefällsverhältnisse auf als separate Wege. An einigen Stellen des Netzes muss das Rad jedoch gestossen werden, um Höhendifferenzen zu überwinden.

verkehrstechnische Massnahmen

Organisatorische und bauliche Massnahmen, um die Sicherheit und die Attraktivität von Verbindungen für die Radfahrer zu verbessern, sind nicht nur für die in übergeordneten Planungen festgelegten Verbindungen ein immerwährendes Anliegen, sondern auch für kommunal festgelegte Radfahrerverbindungen.

Veloabstellplätze

Wo immer möglich, sollten Radfahrer ihre Velos unmittelbar am Zielort auch abstellen können. Nach Möglichkeit sind an allen wichtigen Zielorten gedeckte Veloabstellplätze anzubieten.

Bike-and-Ride-Anlagen

Veloabstellplätze unmittelbar bei den Bahnstation Bahnhof Adliswil und Sood sowie bei der Bushaltestelle Grüt sollen die Kombination vom Radfahrerverkehr (Feinverteilung) mit dem öffentlichen Verkehr (Grobverteilung) fördern, das sogenannte Bike and Ride (B+R).

Galoppstrecke

Bei Reiterinnen und Reitern besteht der Wunsch nach einer Galoppstrecke in Adliswil. Sie kann parallel zum Reitweg im Freihaltegebiet entlang der Nationalstrasse (Gebiet Lebern) angelegt werden. Die Realisierung kann zeitlich unabhängig von der nutzungsplanerischen Umsetzung der Richtplanung erfolgen.

7. Versorgungsplan

7.1 Abgrenzung

kein kommunaler
Versorgungsplan 1981

Da das damalige Siedlungsgebiet von Adliswil weitgehend überbaut und groberschlossen war, wurde im kommunalen Gesamtplan 1981 auf einen Teilplan Versorgung verzichtet.

Aus folgenden Gründen erscheint heute die Erarbeitung eines Versorgungsplans notwendig:

Groberschliessung
Sunnau-Lebern

– Die Ergänzung des Siedlungsgebiets Lebern und die neuen Nutzungen im ganzen Entwicklungsraum Sunnau-Lebern erfordern Groberschliessungsanlagen. In diesem Teil hat der Versorgungsplan die Aufgabe, die Groberschliessung des neuen Siedlungsgebiets aufzuzeigen.

Wärmeversorgung

– 1995 hat der Stadtrat eine Energieplanung festgesetzt, welche die Wärmeversorgung des Siedlungsgebietes koordiniert und Prioritätsgebiete für bestimmte Energienutzungen bezeichnet. Die wichtigsten Inhalte sollen in aktualisierter Form durch deren Bezeichnung im Versorgungsplan politisch abgestützt und behördenverbindlich festgelegt werden.

Hochspannungsleitung

Zudem präzisiert der kommunale Versorgungsplan die kantonale Festlegung der EWZ-Hochspannungsleitung (als Informationsinhalt).

keine bestehenden
Anlagen festgelegt

Im Versorgungsplan wird generell darauf verzichtet, bestehende Groberschliessungsanlagen darzustellen.

Grundlagen

Der Versorgungsplan stützt sich fast durchwegs auf vorhandene Grundlagen ab:

- kommunale Energieplanung 1995 (vom Regierungsrat genehmigt am 21.2.96)
- Generelle Wasserplanung 1995 (Knotenplan zur Netzberechnung)
- Generelles Entwässerungsprojekt (GEP), Meteor- und Schmutzwasser
- Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern 1996

Der Versickerungsplan von 1990 ist direkt anwendbar. Sein Inhalt wird nicht in den Versorgungsplan übernommen.

GEP teilweise zu
überarbeiten

Das Generelle Entwässerungsprojekt ist für das Gebiet Sunnau-Lebern-Letten zu überarbeiten, damit für die Projektierung der Entwässerungsleitungen genauere Grundlagen vorliegen.

7.2

Groberschliessung Sunnau-Lebern

Inhalt

Zur Ergänzung der Groberschliessung des Entwicklungsraums Sunnau-Lebern sind neben den festgelegten Verkehrsanlagen auch neue Wasser- und Abwasserleitungen notwendig.

Erschliessungsoption Letten

Für das Bauentwicklungsgebiet Letten sind die Erschliessungsoptionen offenzuhalten. Die dafür notwendigen Vorleistungen sollen allerdings möglichst gering bleiben, da keineswegs sicher ist, ob das Gebiet je überbaut wird.

7.2.1

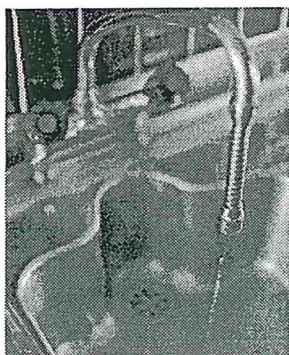
Wasserversorgung

Festlegung

- * bestehend
- geplant

- Lebern - Moos: Neubau Transport- und Versorgungsleitung oder Zwängiweg - Zürichstrasse: Sanierung und Ausbau (Varianten)

Erläuterungen



Das Gebiet Sunnau-Lebern ist an sich groberschlossen. Nötig ist jedoch eine Transportleitung zwischen den beiden bestehenden Reservoirs und dem Seewasserwerk (obere Druckzone der Wasserversorgung). Im Gespräch dafür ist der Bau einer neuen Leitung Letten - Moos entlang der Autobahn, von der aus auch die anliegenden Baugebiete Lebern und Moos direkt erschlossen werden könnten und die zudem die Versorgungssicherheit der oberen Druckzone erhöhen würde. Eine Alternative dazu ist der Ausbau der bestehenden Leitung Zwängiweg - Zürichstrasse. Beide Varianten sollen offengehalten werden.

Option Letten

Die Erschliessungsoption für das Gebiet Letten besteht vom Zwängiweg und von der beim Autobahnbau vorbereiteten Unterführung Moos her.

7.2.2

Abwasserbeseitigung

Abwasserbeseitigung im Trennsystem

Die Abwasserbeseitigung erfolgt für Neubaugebiete im Trennsystem: Das Meteorwasser wird, wo es im überbauten Gebiet nicht lokal versickern kann, gesammelt und einem Bach oder der Sihl zugeführt, die als Vorfluter dienen. Damit belastet dieses unverschmutzte Wasser die Abwasserreinigungsanlage (ARA) nicht, der in separaten Leitungen das Schmutzwasser zugeführt wird.

Festlegung

- Meteorwasserleitung Lettenstrasse, Ableitung (z.T. über bestehende Leitungen) in den Grützbach
- Schmutzwasserleitung Lettenstrasse, Ableitung zur Zürichstrasse
- Schmutzwasserleitung Sunnau, Ableitung zur ARA

Erläuterungen

Das nördliche Teilgebiet Moos wird im Mischsystem nach Zürich entwässert. Die festgelegten Leitungsergänzungen erschliessen das südlich der Wasserscheide gelegene Gebiet; sie fügen sich ins bestehende Netz der Meteor- und Schmutzwasserleitungen ein.

Die Schmutzwasserleitung von der Sunnau in Richtung Sihl soll soweit wie möglich parallel zu den bestehenden Wasser- und Gasleitungen verlegt werden. Dabei sind Vorkehrungen für die allfällige Verlegung einer Abwärmeleitung von der ARA zu prüfen (vgl. Kap. 7.3.2).

Erschliessungsoption Letten

Auf der Höhe der vorbereiteten Strassenunterführung (vgl. Verkehrsplan) wird die Möglichkeit geschaffen, das Gebiet Letten bei einer allfälligen späteren Erschliessung an das Entwässerungsnetz anzuschliessen. Die Anschlussmöglichkeit für Meteorwasser, das Richtung Zürich fliesst, besteht bereits beim Autobahnknoten.

7.3

Wärmeversorgung

Energieplanung 1995

Die kommunale Energieplanung von 1995 wurde als Entscheidungsgrundlage für die Stadtbehörden erarbeitet, um eine rationelle und umweltschonende Energieversorgung zu begünstigen. Sie bezweckt eine räumliche Koordination zwischen den Versorgungsgebieten verschiedener Energieträger, z.B. zwischen der Abwärme aus der Abwasserreinigungsanlage (ARA) und der Erdgasversorgung. Dabei wurde die Prioritätenliste gemäss kantonalem Richtplan befolgt, derzufolge umweltschonende und standortgebundene Energieträger Vorrang haben gegenüber anderen.

Prioritätenliste für Gebietsausscheidungen (kantonaler Richtplan)

1. Ortsgebundene hochwertige Abwärme: Abwärme aus Kehrrichtverbrennungsanlagen und langfristig zur Verfügung stehende Industrieabwärme, die ohne Hilfsenergie direkt verteilt und genutzt werden kann.
2. Ortsgebundene niederwertige Abwärme und Umweltquellen: Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen und Industrien sowie Wärme aus Flüssen, Seen und Grundwasser, die vor der Nutzung mittels Wärmepumpen auf ein höheres Temperaturniveau gebracht werden.
3. Leitungsgebundene fossile Energieträger: Gasversorgung für Siedlungsgebiete mit hoher baulicher Dichte oder industrieller Nutzung, welche auch in Zukunft eine hohe Energiedichte aufweisen; für grössere Bezüger ist der Einsatz von gasbetriebenen Wärme-Kraft-Kopplungsanlagen (WKK) anzustreben.
4. Regional gebundene erneuerbare Energieträger: Einsatz von einheimischem Energieholz in Einzelanlagen, Anlagen für Grossverbraucher oder Quartierheizzentralen.
5. Örtlich gebundene Umweltwärme: Umweltwärme aus der Umgebungsluft, der Sonnenenergienutzung und der Geothermie.
6. Frei verfügbare Energieträger

aktualisierte Energieziele:	Gestützt auf die Ziele des nationalen Programms 'Energie 2000' und der kommunalen Energieplanung 1995 werden folgende Energieziele verfolgt:
Energieverbrauch minimieren, ...	– Der Energieverbrauch der privaten Bauten soll bis im Jahr 2000 auf dem Stand von 1990 stabilisiert, derjenige der öffentlichen Bauten um 20% reduziert werden.
Nutzung von Abwärme und erneuerbaren Energien und ...	– In den Prioritätsgebieten für die ARA-Abwärmenutzung werden günstige Voraussetzungen für einen späteren Wärmeverbund geschaffen. Das Holzpotential der stadteigenen Wälder soll bis im Jahr 2000 mehrheitlich genutzt werden. Bei öffentlichen Bauten sollen Sonnenenergieanlagen geprüft werden.
Wärme rationeller erzeugen	– Bei Grossfeuerungen sollen gasbetriebene WKK-Anlagen vorgesehen werden.
vom Energieplan zum Richtplan	In der Zwischenzeit sind bereits verschiedene Empfehlungen der Energieplanung befolgt worden. Bei einzelnen Prioritätsgebieten haben genauere Abklärungen für konkrete Bauvorhaben zu Entscheidungen zugunsten anderer Energieträger geführt. In verschiedenen Gebieten, für die im Energieplan eine Versorgung mit Erdgas vorgesehen war, sind die entsprechenden Hauptleitungen zur Groberschliessung bereits gebaut oder im Bau. Um den Inhalt des Energieplans entsprechend zu aktualisieren und politisch breiter abzustützen, wird er in den Richtplan übernommen. Die Festlegungen erhalten damit behördenverbindliche Wirkung.

7.3.1

Energiepotentiale

Abwasserreinigungsanlage als Abwärmequelle (kantonal)

ARA Sihltal	Die Festlegung der ARA Sihltal als Abwärmequelle im kantonalen Richtplan verpflichtet die Stadt Adliswil zu prüfen, wie die Abwärme genutzt werden kann, und die nötigen planerischen Festlegungen zu treffen. Das nutzbare Wärmepotential beträgt maximal 14'000 MWh, womit sich eine Geschossfläche von 200'000 m ² beheizen liesse.
-------------	---

Erdwärmenutzung

Festlegung	• Hanglagen und erhöht gelegene Gebiete beidseits des Talbodens
Wirkung	Diese Festlegung hat nur hinweisenden Charakter; die Abgrenzung des Gebiets, in welchem Erdwärmenutzung möglich ist, dient vor allem zur Information und Motivation.

Erläuterungen

Die Nutzung der Erdwärme mittels Erdwärmesonden macht technologisch grosse Fortschritte und wird wirtschaftlich attraktiv; sie ist konzessionspflichtig. Einer Konzession steht in den bezeichneten Gebieten ohne grundwasserführende Schichten aus heutiger Sicht nichts im Wege (vgl. Erdwärmesondenkarte des Kantons Zürich).

Energieholz

Potential

Der zusätzlich als Energieholz nutzbare Teil des Adliswiler Waldertrages hat einen Energieinhalt von rund 2'000 MWh/a. Hinzu kommen Importe aus dem Staatswald Buchenegg, aus Rüschlikon und der Stadt Zürich im Umfang von 1'500 MWh. Gesamthaft lassen sich damit in Neubauten rund 200 Wohneinheiten beheizen.

7.3.2

Prioritätsgebiete der Wärmeversorgung

Nutzung der Abwärme aus der Abwasserreinigungsanlage

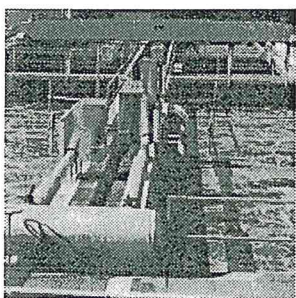
Festlegung

- Sihlhof

Wirkung

Im heute mit Gas versorgten Gebiet Sihlhof hat die Nutzung der Abwärme aus der Abwasserreinigungsanlage 1. Priorität.

Erläuterungen



Die ARA Sihltal verfügt über ein nutzbares Wärmepotential von maximal 14'000 MWh/a. Das Gebiet Sihlhof bietet die besten Voraussetzungen für dessen wirtschaftliche Nutzung. Der Wärmebedarf beträgt ca. 3'200 MWh/a. Die Vorkehrungen für eine spätere Abwärmeeinnahme sind bereits getroffen; insbesondere wurden

- eine Niedertemperaturheizung erstellt und
- die Heizzentralen so konzipiert, dass die Einspeisung der Abwärme mit geringem Aufwand erfolgen kann (Raumreserve für Wärmetauscher, Anschlussflansch, Steuerung).

Die Leistung des Abwassers im kältesten Monat reicht aus, um neben dem Sihlhof zwei weitere Gebiete mit einem ähnlich hohen Wärmebedarf zu versorgen. Voraussetzung dafür ist, dass die Abwärme als Grundversorgung genutzt wird, die Spitzen des Wärmebedarfs jedoch mit einem Gas- oder Ölkessel abgedeckt werden (bivalenter Betrieb).

Festlegungen

Nutzung der ARA-Abwärme als Option:

- Sunnau
- Grüt
- zwischen Sihltalstrasse und SZU-Linie
- Soodmatte

Wirkung	In den vier Gebieten sollen die Voraussetzungen geschaffen werden oder gewahrt bleiben, dass zu einem späteren Zeitpunkt mit verhältnismässig geringem Aufwand die Abwärme genutzt werden kann. Insbesondere sollen – pro Überbauung bzw. pro Baufeld eine Heizzentrale erstellt werden, – die vorläufige Feuerung so konzipiert sein, dass eine spätere Verwendung zur Spitzendeckung möglich ist, – Niedertemperaturheizungen erstellt werden und – in den Heizzentralen genügende Raumreserven vorhanden sein (Wärmetauscher).
---------	---

Erläuterungen	Die Voraussetzungen für die Realisierung der Abwärmeversorgung dieser vier Gebiete sind ebenfalls günstig. Deshalb soll die Option zur Abwärmenutzung offengehalten werden, bis klar ist, welche Gebiete mit dem verbleibenden Potential der ARA-Abwärme versorgt werden. Der Zeitpunkt der Realisierung ist offen. Er richtet sich nach den rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.
---------------	---

Gasversorgung

Festlegung	* Perimeter der heutigen Gasversorgung (Groberschliessung)
------------	---

Wirkung	Innerhalb des heute bereits mit Gas erschlossenen Gebiets soll im Sinne einer wirtschaftlichen und möglichst umweltschonenden Versorgung die Anschlussdichte erhöht werden.
---------	--

Festlegungen	Ausdehnung Gasversorgungsgebiet 1. Priorität • Quellenstrasse - Feldblumenstrasse - Hündli • Weinbergstrasse - Im Stieg • Wanneten - Breitenstrasse - Wilhof - Bernhofstrasse • Sihlmatten • Geroldsrüti - Egg - Kopfholzstrasse - Förlweid - Wohnzone Tal (Areal Tennisplätze) • Werd • Moos - Lebern
--------------	---

Wirkung	Die bezeichneten Gebiete sind durch ihre Lage und bauliche Dichte geeignet, um zusätzlich mit Gas erschlossen zu werden. In diesen Gebieten hat Erdgas Priorität gegenüber anderen Energieträgern. Der individuelle Einsatz von anderen, insbesondere erneuerbaren Energien (wie Sonnenenergie) wird dadurch nicht eingeschränkt.
---------	--

Erläuterungen	Gebiete, die mit Erdgas erschlossen werden, sollen einen hohen spezifischen Energiebedarf aufweisen. Damit kann eine wirtschaftli-
---------------	---

che Gasversorgung gewährleistet werden. Gas hat gegenüber Erdöl den Vorteil eines geringeren Ausstosses von Kohlendioxid (CO₂), Stickoxid (NO_x) und Schwefeldioxid (SO₂).

Festlegungen

Ausdehnung Gasversorgungsgebiet 2. Priorität

- Gestaltungsplangebiet Hofern
- Reihenhaussiedlung Wilacker
- südliche Lebern
- Sunnau
- Grütstrasse

Wirkung

Das Gasversorgungsgebiet wird in diese Gebiete nur ausgedehnt, wenn sich keine wirtschaftlich zumutbare Versorgung mit erneuerbaren Energieträgern realisieren lässt.

Erläuterungen

Im Fall des Gestaltungsplangebiets Hofern ist in Priorität ein Anschluss an die projektierte Holzschnitzelheizung im Schulhaus Hofern anzustreben.

Die bestehende Reihenhaussiedlung Wilacker verfügt pro Haureihe über eine Heizzentrale und könnte dereinst mit kleinem Aufwand an einen Holzwärmeverbund Wil/Wilacker angeschlossen werden.

Die südliche Lebern mit einer voraussichtlich weniger dichten Bebauung (Quartierpark, Hanglage etc.) ist zur Erstellung von Niedrigenergiebauten mit Nutzung der Sonnenenergie und der Bodenwärme besonders geeignet.

Für das Gebiet Sunnau ist vorläufig eine Erschliessung mit Erdgas vorgesehen. Falls es zu einem späteren Zeitpunkt doch mit ARA-Abwärme versorgt wird, dient die Erdgaserschliessung zur Abdeckung der Bedarfsspitzen.

Die Gaserschliessung des Gebiets Bänklen von Kilchberg aus legt den Zusammenschluss der dazu geplanten Mitteldruckleitung mit der Adliswiler Mitteldruckleitung in der Zürichstrasse nahe. Dadurch kann die Versorgungssicherheit für beide Werke gesteigert werden. Der direkte Anschluss der Bauten beidseits der Grütstrasse an die Mitteldruckleitung ist möglich.

Festlegung

- WKK-Prüfungspflicht für neue und zu sanierende Anlagen über einer geeigneten Leistungsgrösse

Wirkung

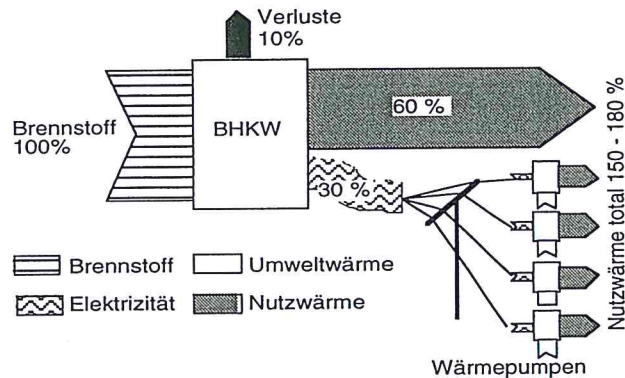
Die Stadt macht bei grossen Bau- oder Sanierungsvorhaben die Prüfung einer Wärmekraftkopplungsanlage zur Auflage. Sie stützt sich dabei auf § 13 Energiegesetz und §§ 222 sowie 295 PBG. Bei technischer Eignung ist mindestens die Option längerfristig zu sichern.

Erläuterungen

Die an sich schon geringeren Kohlendioxidemissionen von Gasheizungen werden durch die Wärmekraftkopplung zusätzlich verringert,

wenn davon ausgegangen wird, dass die produzierte Elektrizität andernorts zum Betrieb von Wärmepumpen dient, welche dem Wasser, der Luft oder dem Boden Wärme entziehen.

Mit dem Einsatz von Wärmekraftkopplungsanlagen (BHKW) und Wärmepumpen (WP) kann die Energieeffizienz gegenüber einem Heizkessel verdoppelt werden. Dabei ist es von Vorteil, dass sowohl die Stromproduktion im BHKW, als auch die Stromnachfrage für Wärmepumpen witterungsabhängig sind.



Energieholznutzung

Festlegungen

- Schulhaus Hofern (ergänzt mit Gestaltungsplangebiet)
- Neubaugebiet Wil/Wilacker (ergänzt mit Reihenhaussiedlung Wilacker)

Wirkung

Die Energieholznutzung hat in den beiden Gebieten Priorität vor anderen Energieversorgungen.

Erläuterungen

Holz ist ein lokal verfügbarer, erneuerbarer Energieträger. Durch seine Verbrennung wird nicht mehr Kohlendioxid freigesetzt als im nachwachsenden Holz wieder gebunden wird, d.h. die Verbrennung von Holz ist CO₂-neutral.

Bedarf

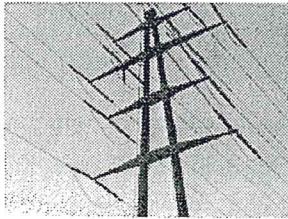


Der Bedarf des Neubaugebiets Wil/Wilhof liegt bei rund 1'000 MWh/a. Für das Schulhaus Hofern wurde 1997 der Einbau einer Holzsnitzelheizung beschlossen (bivalent, d.h. mit Heizkessel zur Spitzendeckung). Ihr Holzenergiebedarf wird rund 900 MWh/a betragen. Damit würde mehr als die Hälfte des gesamten Potentials von ca. 3'500 MWh/a genutzt (vgl. Kap. 7.3.1).

Ob das angrenzende Gestaltungsplangebiet an die projektierte Holzsnitzelheizung im Schulhaus Hofern angeschlossen werden kann, ist im Zeitpunkt der Erarbeitung des Gestaltungsplans zu prüfen. Eine entsprechende Erweiterung des Versorgungsgebietes könnte insbesondere in Kombination mit Energiesparmassnahmen beim Schulhaus vorteilhaft sein.

Zum Zeitpunkt, zu dem die Überbauung des Gebiets Wil/Wilacker einsetzt, ist zu prüfen, ob die bestehende Reihenhaussiedlung in die Wärmeversorgung einbezogen wird. Damit wäre von Beginn weg ein grosser Abnehmer vorhanden, der eine Grundausslastung der Holzsnitzelheizung sichert.

EWZ-Hochspannungs-
leitung entlang der
Autobahn



Die Festlegung der groben Linienführung von Hochspannungsleitungen liegt in der Kompetenz der kantonalen Richtplanung. Der Richtplan vom 31. Januar 1995 macht deutlich, dass die 150 kV-Leitung des EWZ entlang der Autobahn ersetzt werden soll durch eine 380 kV-Leitung. Der kommunale Richtplan präzisiert nun diese Festlegung.

In den im Sommer 1997 aufgelegten Projektplänen wird das Wohngebiet Birkenstrasse - Grütstrasse neu von der Hochspannungsleitung umfahren. Die bestehende Leitung wird abgebrochen. Dies bedeutet eine deutliche Verbesserung der Wohnsituation in diesem Gebiet.

Für den Abschnitt Lebern - Moos stellt der kommunale Richtplan die Verlegung der neuen Leitung auf die östliche Seite der Autobahn dar, wie sie von der Stadt Adliswil im Rahmen des Planauflageverfahrens beantragt worden ist. Eine solche Linienführung bedeutet einen Platzgewinn im erweiterten Siedlungsgebiet Lebern, da der seitliche Sicherheitsabstand von Wohngebäuden (herunterhängende Drähte) wegfällt. Die Verlegung hätte auch für die Wohnqualität im neuen Quartier (elektromagnetische Felder) und für die Gestaltung des Wohnumfeldes grosse Vorteile; sie würde dem Vorsorgeprinzip gemäss Umweltschutzrecht entsprechen.

Darstellung im Plan

Im kommunalen Versorgungsplan wird die angestrebte Linienführung ebenso dargestellt, wie das bei Ersatz abzubrechende Teilstück der bestehenden Leitung. Der Abschnitt von Längimoos (Gemeinde Rüschlikon) bis Hochweid (Grenze Kilchberg/Adliswil) wird in der Linienführung dargestellt, wie sie gemäss Plangenehmigungsverfahren vorgesehen ist. Für den anschliessenden Abschnitt auf Gemeindegebiet Adliswil (Hochweid bis Autobahnknoten Wollishofen) wird die von der Stadt Adliswil im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren beantragte Linienführung wiedergegeben. Dabei handelt es sich nicht um Festlegungen auf kommunaler Stufe, sondern um eine im Sinne der Stadt Adliswil differenzierte Wiedergabe der kantonalen Festlegung.

Gemäss der Verfügung der Baudirektion des Kantons Zürich (ARV/373 vom 30. März 1999) gelten bei allfälligen Differenzen im Verkehrs- und Versorgungsplan die rechtskräftigen Festlegungen des regionalen Richtplanes Zimmerberg RRB Nr. 2258/1998).

Trennen von Abfällen

Durch das wachsende Umweltbewusstsein in der Bevölkerung hat das Trennen von Abfällen an Bedeutung gewonnen. Seit Einführung der Sackgebühr 1996 in der Stadt Adliswil spricht zusätzlich das finanzielle Argument für eine Verringerung des Kehrrichtanteils am gesamten Abfall.

Grünabfälle



dezentrale Kompostierung im Garten

Die organischen Grünabfälle (Garten- und Küchenabfälle) sind von besonderer Bedeutung: Einerseits machen sie gewichtsmässig einen grossen Anteil der gesamten Abfallmenge aus, andererseits lassen sich aus ihnen Komposterde und, bei der anaeroben Kompostierung (Vergärung), Energie gewinnen, wodurch Kreisläufe der Natur geschlossen werden können.

Eine Erhebung der Abteilung Gesundheit und Umwelt der Stadt Adliswil kam 1996 zum Ergebnis, dass rund 40% der Haushalte ihre Grünabfälle im Garten selbst kompostieren. Für diese Haushalte besteht die Möglichkeit eines Häckseldienstes für grobe Abfälle (Äste etc.). Die dezentrale Kompostierung soll weiter gefördert werden.

Sammlung von Garten-, aber nicht von Küchenabfällen

Für Haushalte, die nicht selbst kompostieren, werden von April bis November Gartenabfälle einmal wöchentlich gesammelt und der Kompostierungsanlage in Ottenbach zugeführt. Für Küchenabfälle mit ihrem hohen Wassergehalt besteht heute keine entsprechende Sammlung. Als Gründe werden die finanzielle Belastung, die der Stadt aus einem solchen Angebot entstehen würde, und die Geruchsmissionen im Sommer sowie die Gefahr des Gefrierens der stark wasserhaltigen Abfälle im Winter angeführt.

Vergärung von Grünabfällen als gesetzlicher Auftrag

Das Abfallgesetz des Kantons Zürich (vom 25. September 1994) schreibt in § 2 Abs. 2 vor, dass verwertbare Abfälle in der Regel getrennt gesammelt, dafür geeignete Abfälle vergärt oder dezentral kompostiert werden. Das geänderte Energiegesetz (vom 25. Juni 1995) konkretisiert in § 12a: „Kompostierbare Abfälle, die nicht dezentral kompostiert werden können, sind unter Ausschöpfung des Energiepotentials in zentralen Anlagen zu marktfähigen Produkten zu verwerten, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich ist.“

ökologische Gründe sprechen für die Vergärung

Die Vorgabe, dass Grünabfälle, die nicht dezentral kompostiert werden können, vergärt werden sollen, hat ökologische Gründe: Pro Tonne Grünabfall fallen bei der Vergärung bis zu 100 m³ Kompogas an, was dem Energieinhalt von fast 50 l Heizöl entspricht. Mit dem Kompogas können in einem Blockheizkraftwerk Wärme und Elektrizität erzeugt werden, wovon der kleinere Teil für den Betrieb der Anlage verwendet werden muss. Es können aber auch speziell aus-

gerüstete Fahrzeuge betankt werden. Kompogas ist ein Energieträger mit einer neutralen Kohlendioxid-Bilanz (CO_2): Bei seiner Verbrennung wird nur soviel CO_2 freigesetzt, wie durch die nachwachsenden Gartenpflanzen wieder gebunden wird.

**Kompogasanlage
Samstagern**

Die bewährte Technik der Vergärung wird im Kanton Zürich an vier Standorten angewendet. Die von Adliswil aus am nächsten gelegene Anlage in Samstagern verfügt noch über freie Kapazität. Dort wird das Kompogas aufbereitet und ins Erdgasnetz eingespeist, womit an verschiedenen Orten am Erdgasnetz Gastankstellen eingerichtet werden können.

**kombinierte Anlage
Baar (ZG)**

In Baar besteht eine kombinierte Anlage, in welcher die nassen Grünabfälle (ca. 1/3 der gesamten Menge) vergärt werden und der daraus entstehende Schlamm zusammen mit den trockenen, groben Abfällen aerob kompostiert wird. In diesem Anlagentyp fällt weniger Kompogas an als bei voller Vergärung. Die aus dem Kompogas gewonnene Elektrizität und Wärme werden vollständig für den Betrieb der Anlage verwendet. Auch in Baar würden zur Zeit die Kapazitäten noch ausreichen, mit einem Anlieferer wie der Stadt Adliswil einen Vertrag abzuschliessen.

Pläne der Stadt Zürich

Beim Abfuhrwesen der Stadt Zürich (AWZ) bestehen Pläne für den Bau einer Vergärungsanlage bei der Abwasserreinigungsanlage Werdhölzli. Vorläufig wird bei der Bemessung der Anlagekapazität nicht mit Fremdzulieferern gerechnet.

**finanzielle und
ökologische Aspekte**

Beim Entscheid über den Umgang mit Grünabfällen werden finanzielle Aspekte ein grosses Gewicht haben. Die heute belieferte Kompostierungsanlage in Ottenbach bietet für Adliswil sehr günstige Konditionen. Allerdings ist fraglich, wie lange die Betriebsbewilligung noch aufrecht erhalten werden kann, wenn § 12 a des zürcherischen Energiegesetzes durchgesetzt wird. Die Anlage in Samstagern arbeitet der verwendeten Technik entsprechend bedeutend kostspieliger. Die ökologischen Vorteile sind jedoch eindeutig. Etwas billiger ist die kombinierte Anlage in Baar, wobei hier auch die ökologischen Vorteile geringer sind.

**verursachergerechte
Gebühr auch für
Grünabfälle**

Zahlreiche Gemeinden sammeln Grünabfälle nicht mehr gratis ein, sondern erheben verursachergerechte Gebühren. Deren Höhe sollte aber so abgestimmt werden, dass nicht ein negativer Anreiz besteht, Grünabfälle weiterhin dem Hauskehricht beizugeben. Hingegen ist der Anreiz zur dezentralen Kompostierung auf dem eigenen Grundstück durchaus erwünscht.

Fazit

Folgende Schlüsse können für die Stadt Adliswil gezogen werden:

- Auf dem Gebiet der Stadt Adliswil ist keine Anlage zur Behandlung von Grünabfällen und damit auch keine richtplanerische Festlegung eines Standorts notwendig.
- Die dezentrale Kompostierung soll weiter gefördert werden.
- Da die dezentrale Kompostierung nicht allen Bewohnerinnen und Bewohnern möglich ist, sollte unter dem Aspekt der umweltgerechten Abfallbehandlung die Einführung einer Sammlung von Grünabfällen (auch Küchenabfälle etc.) erwogen werden.
- Bei einer der für die Verwertung in Frage kommenden Anlagen, z.B. der Kompogasanlage Samstagern, könnte eine Abnahmeoption gesichert werden.

8. Auswirkungen

hauptsächliche Auswirkungen durch Entwicklung in Sunnau-Lebern

Die Auswirkungen der kommunalen Festlegungen werden sich am deutlichsten im Gebiet Sunnau-Lebern zeigen. Die Bevölkerungsentwicklung, das Landschaftsbild, die Verkehrs- und die Umweltsituation werden sich durch die Entwicklung in diesem Raum wandeln. Zum Teil sind die Folgen daraus auch in anderen Teilen der Stadt Adliswil, insbesondere im Zentrum, spürbar.

Die Aussagen zu Auswirkungen der Entwicklung im Raum Sunnau-Lebern sind dem Entwicklungskonzept vom Dezember 1996 entnommen.

Verkehrsplan und Versorgungsplan (Teil Wärmeversorgung) haben Auswirkungen im ganzen Stadtgebiet. Allerdings sind diese kaum quantifizierbar.

8.1 Wohn- und Arbeitsplätze

Voraussetzungen für starken Bevölkerung- und Arbeitsplatzschub

Im Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern wird geschätzt, dass die vorgeschlagene Nutzung Raum für rund 2'200 - 3'000 zusätzliche Einwohner und 1'400 - 2'300 zusätzliche Arbeitsplätze bietet. Die grossen Bandbreiten ergeben sich aus den Unsicherheiten, mit denen verschiedene Berechnungsannahmen behaftet sind.

Dank dem effizienten Erschliessungskonzept werden die Verkehrsflächen einen verhältnismässig geringen Anteil ausmachen. Für die gemischt genutzten Gebiete wurde mit einer gleichwertigen Verteilung der Flächen für Wohn- und Arbeitsplätze gerechnet.

Tabelle: Einwohner- und Arbeitsplätze nach Nutzung und Teilgebieten

Nutzungen und Teilgebiete	Disponible Brutto-Baufläche (ha)	Einwohner		Arbeitsplätze		Wohneinheiten	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.
Wohngebiet	20.7	1'670	2'300	200	340	610	920
Arbeitsplatzgebiet	3.7			600	1'000		
Gebiet mit gemischter Nutzung	5.1	390	530	430	710	140	210
Zentrumsgebiet	1.4	130	170	140	230	50	70
Total	30.9	2'190	3'000	1'370	2'280	800	1'200
Grüt	2.5			400	670		
Sunnau	7.2	570	790	180	290	210	320
Moos	6.3	410	560	640	1'070	150	220
Lebern	14.9	1'210	1'650	150	250	440	660
Total	30.9	2'190	3'000	1'370	2'280	800	1'200

8.2.

Verkehr

8.2.1

Entwicklungsraum Sunnau-Lebern

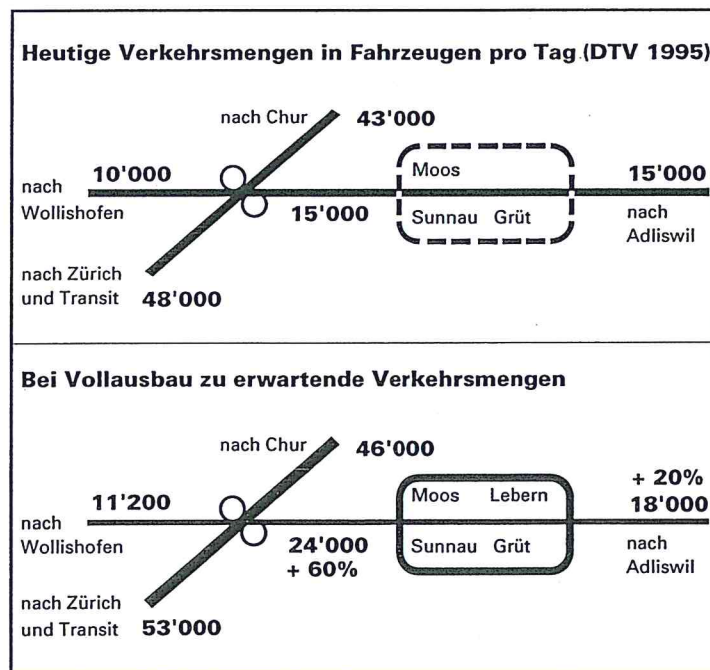
stark belastete Zürich-
strasse hat noch
Kapazitätsreserven

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Zürichstrasse beträgt - seit mehreren Jahren kaum verändert - rund 15'000 Fahrzeuge. Zu den beiden ausgeprägten Spitzenstunden passieren 1'600 bzw. 1'400 Fahrzeuge pro Stunde die Zürichstrasse. Die maximale Spitzenbelastung läge bei rund 1'800 Fahrzeugen pro Stunde; diese wird heute kaum erreicht, weil die Ausfahrten aus Zürich dosierend wirken.

12'000 zusätzliche
Fahrten durch Vollaus-
bau Sunnau-Lebern

Bei einem Vollausbau des Entwicklungsraums werden etwa 12'000 zusätzliche Fahrten erwartet. 3'000 davon führen in Richtung Adliswil, 9'000 in Richtung Autobahnknoten/Zürich. Dies wird eine Auffüllung der Kapazität der Zürichstrasse und eine Verbreiterung der Tagesspitzen zur Folge haben. Der Bau des Kino- und Fachmarktzentrums Grüt wird ein überproportionales Anwachsen der Verkehrsbelastungen in den bisher schwach frequentierten Abendstunden und an Wochenenden mit sich bringen.

Auswirkungen auf die
Strassenbelastungen (DTV)



Ausbau des
öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr soll im Entwicklungsraum ausgebaut werden. Ein Pendelbus verbindet das Morgental in Wollishofen mit dem Bahnhof Adliswil, zuerst im Halbstunden-, später im Viertelstundentakt. Über beide Umsteigepunkte lässt sich die Innenstadt von Zürich innert rund 25 Minuten erreichen. Das ÖV-Angebot würde von den Betreibern des geplanten Kino- und Fachmarktzentrums Grüt in den Abendstunden und am Samstag verdichtet.

8.2.2

Ganze Stadt

Verkehrsbelastung durch Sunnau-Lebern

Bei einer Vollüberbauung von Sunnau-Lebern nimmt der durchschnittliche tägliche Verkehr in Richtung Zentrum um rund 20% zu. Vom Zentrum aus verteilt sich der Grossteil der zusätzlichen Fahrten auf das übergeordnete Strassennetz: Sihltal-, Wacht- und Albisstrasse.

Auswirkungen Verkehrsplan

Von den im Verkehrsplan neu festgelegten Inhalten werden, abgesehen von der Erschliessung des Entwicklungsraums Sunnau-Lebern, insbesondere die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und zum Schutz der Fussgänger und Fussgängerinnen Auswirkungen mit sich bringen.

Siedlungsorientierte Strassenraum- gestaltung

Durch die siedlungsorientierten Strassenraumgestaltungen in der Innenstadt und im Zentrum von Sunnau-Lebern sollen die Strassen nicht undurchlässiger werden. Die Wirkung wird insbesondere in einem verlangsamten und verstetigten Verkehrsfluss, in besseren Querungsmöglichkeiten und in einer stärkeren Gewichtung ästhetischer Aspekte bestehen.

Dosierung der Verkehrsmengen

Die beiden vorgesehenen Dosierungsstellen auf der Sood- und der Grütstrasse sollen den Durchgangsverkehr von diesen Achsen beschränken und auf das übergeordnete Strassennetz umlenken. Die Folge wird eine reduzierte Verkehrsmenge auf diesen beiden Strassen und ihren Verbindungen sein, was sich positiv auf das Wohnumfeld und die Sicherheit der Anwohner auswirkt.

Ausbau der Ortsbuslinien

Durch die Ergänzung des öffentlichen Verkehrsnetzes wird den neu erschlossenen Gebieten eine Alternative zum Motorfahrzeug geboten. Wie attraktiv diese sein wird, hängt von der Führung und Bedienung der Linien ab.

Nicht zuletzt hat der öffentliche Verkehr eine soziale Komponente, indem jenen Bevölkerungsteilen, die nicht über ein Motorfahrzeug verfügen (Kinder, Jugendliche, Ältere etc.), ein Fortbewegungsmittel angeboten wird.

Fusswegverbindungen, Fussgängerbereiche

Ein dichtes Fusswegnetz mit sicheren und direkten Verbindungen zu den Zielorten ist Voraussetzung dafür, dass das Zufussgehen auf kurzen Strecken innerhalb der Stadt attraktiv ist. Damit können unter anderem auch Fahrten mit dem Motorfahrzeug ersetzt werden. Die Fussgängerbereiche tragen entscheidend zur Attraktivität der dafür bezeichneten Abschnitte bei. Davon wird auch das anliegende Gewerbe profitieren.

8.3

Umwelt

8.3.1

Lärmbelastung

Sunnau-Lebern heute:
ein mit Lärm
belastetes Gebiet

Sunnau-Lebern ist heute ein mit Lärm belastetes Gebiet. Sowohl auf der Autobahn A3 als auch auf der Zürichstrasse (S1) führen die hohen Verkehrsmengen zu starken Lärmemissionen. Das Gewerbegebiet Moos ist durch eine 3 m hohe Lärmschutzwand entlang der A3 geschützt. Im nördlichen Teil müssen die Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe III eingehalten werden, im südlichen Teil die höheren Werte der Stufe IV.

in Zukunft: Wohnen
wird durch Lärmschutz-
massnahmen möglich

In den bereits baureifen Teilen der heutigen Bauzonen gelten die Immissionsgrenzwerte, in den übrigen Gebieten und insbesondere in den neu einzuzonenden Gebieten sind die um 5 Dezibel tiefer liegenden Planungsgrenzwerte einzuhalten (Art. 29 f. LSV).

Die Untersuchungen des Ingenieurbüros Rutishauser, Zürich, kommen zum Schluss, dass die vorgesehenen Nutzungen im Gebiet Sunnau-Lebern die Immissions- bzw. Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung einhalten können, wenn entlang der Autobahn 4 m hohe Lärmschutzwände oder -wälle erstellt werden. Bezüglich der Ausrichtung der Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Räumen ergeben sich für die Wohnnutzung Einschränkungen auf einer Tiefe von rund 90 m ab der A3. Auch entlang der Zürichstrasse dürfen auf einer Tiefe von 60 m Lüftungsfenster nicht direkt auf die Strasse ausgerichtet werden. Dank der günstigen Exposition können diese Auflagen ohne einschneidene Massnahmen erfüllt werden.

übrige Stadt

Der Mehrverkehr im Stadtzentrum, der vom Entwicklungsraum Sunnau-Lebern ausgeht, wird zu einer kaum wahrnehmbaren Zunahme der Lärmbelastung führen. Auf der anderen Seite haben die im Kapitel 6.2.2 erläuterten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und siedlungsorientierten Gestaltung von Strassen neben den hauptsächlich angezielten Verbesserungen von Wohnqualität und Sicherheit auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung an den betreffenden Strassenabschnitten.

8.3.2

Luftbelastung

die Verkehrszunahme
vermindert Verbesse-
rungen der Luftqualität

Die starke Verkehrszunahme infolge der zusätzlichen Fahrten aus dem Gebiet Sunnau-Lebern wird die erwarteten Verbesserungen der Luftqualität (Katalysator, kantonales Luftprogramm) etwas abgemindern. Auf die Luftsituation im Zentrum von Adliswil hat die Verkehrszunahme kaum spürbare Auswirkungen. Die tendenziell verkehrsdämpfenden Massnahmen des Verkehrsplans im restlichen Stadtgebiet werden einen Teil der Mehrbelastung kompensieren.

kleiner Einfluss der
Wärmeversorgung auf
die Luftbelastung

Die Energieversorgung des Entwicklungsgebiets wird stark unterdurchschnittliche spezifische Emissionen von Luftschadstoffen und Kohlendioxid mit sich bringen. Einerseits ist anzunehmen, dass ein Teil der nötigen Wärmemenge mit erneuerbaren Energien abgedeckt wird (Sonnenkollektoren, Erdwärmesonden und allenfalls Abwärme aus der ARA, vgl. Kap. 7.3.2), andererseits ist der spezifische Energiebedarf neuer Bauten heute etwa halb so hoch wie beim Durchschnitt des Adliswiler Baubestandes.

Für das übrige Stadtgebiet ist zu vermuten, dass die Heiz-Emissionen leicht abnehmen. Der Versorgungsplan begünstigt schadstoffarme und erneuerbare Energienutzungen. Daneben können durch Sanierungen von Altbauten erhebliche Energiemengen eingespart werden, was zu einer Entlastung der Luft führt.

8.3.3

Ausstoss von Kohlendioxid

Die Rolle von
Kohlendioxid

Kohlendioxid (CO₂) ist kein Luftschadstoff, sondern ein natürlicher Bestandteil der Luft. Die Zunahme seiner Konzentration in der Atmosphäre seit der Industrialisierung ist jedoch hauptverantwortlich für die drohenden Klimaveränderungen.

Entwicklung des
CO₂-Ausstosses



Beim Ausstoss von CO₂ auf dem Gebiet der Stadt Adliswil sind gegenläufige Entwicklungen zu erwarten:

Einerseits entsteht insbesondere durch das neue Quartier Sunnau-Lebern Mehrverkehr, der höhere Gesamtemissionen mit sich bringt. Diese Zunahme wird durch verkehrsberuhigende Massnahmen, die Förderung von Fussgänger- und Radfahrerverkehr und sparsamere Fahrzeuge gedämpft.

Andererseits sinkt der spezifische Bedarf an fossiler Energie für die Wärmeversorgung so stark, dass die Zunahme des Bauvolumens (Sunnau-Lebern) kaum zu einem Anstieg des CO₂-Ausstosses führen wird.

Eine zuverlässige Quantifizierung ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Aufgrund des grossen Potentials für Energieeinsparungen (30% gemäss Energieplanung 1995) kann erwartet werden, dass die spezifischen CO₂-Emissionen (pro Einwohner und Arbeitsplatz) sinken werden.

8.3.4

Elektromagnetische Strahlung

Verlegung der Hochspannungsleitung

Auch wenn noch umstritten ist, inwieweit die niederfrequente magnetische Strahlung von Hochspannungsleitungen zu gesundheitlichen Schäden führen kann, entspricht es dem Vorsorgeprinzip, Hochspannungsleitungen nicht durch bewohntes Gebiet zu führen. Dementsprechend wird beim Neubau der Leitung (neu mit 380 kV Spannung) entlang der Autobahn das Wohngebiet an der Birken- und Grütstrasse umfahren und damit von weiteren Immissionen entlastet.

Die mit den Überbauungsabsichten im Raum Lebern begründete Verlegung der Linienführung auf die östliche Seite der Autobahn (vgl. Kap. 7.4) wird zu einer deutlichen Verringerung der Belastung für die Gebiete Lebern und Moos führen.

8.3.5

Natur und Landschaft

Überbauung, aber auch Aufwertung

Durch die Überbauung des Gebiets Sunnau-Lebern gehen zwar einerseits Natur- und Landschaftswerte verloren, andererseits entstehen durch die angestrebte Durchgrünung des Quartiers, durch die Öffnung von Bachläufen und die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung von Hecken, Feldgehölzen und Freiflächen neue Qualitäten. Gebietsweise wird der Entwicklungsraum dadurch nicht weniger naturnah sein als die heutigen Kulturlandflächen.

8.3.6

Altlasten

Altlastenverdachtsflächen in Sunnau-Lebern

Der Altlastenverdachtsflächen-Kataster des Kantons Zürich bezeichnet unter zahlreichen möglichen Standorten von Altlasten im ganzen Stadtgebiet von Adliswil auch drei Flächen im bereits heute eingezonten Teil des Entwicklungsraums Sunnau-Lebern. Es sind dies vor allem ehemalige oder noch betriebene Standorte von Gewerbebetrieben, die mit gefährlichen Stoffen arbeiten (z.B. Metall- oder Kunststoffverarbeitung). Diese Altlastenverdachtsflächen sind in der Klasse D eingestuft, für die gilt, dass erst im Baufall die Notwendigkeit von Altlastensanierungen geprüft werden muss.

Daraus ergeben sich keine Vorbehalte gegenüber der im Siedlungsplan Sunnau-Lebern festgelegten Nutzungsverteilung.

gewinnträchtige
Investitionen in
Sunnau-Lebern

Die Betrachtung der finanziellen Auswirkungen kann sich im wesentlichen auf Sunnau-Lebern beschränken. Für dieses Gebiet zeigen detaillierte Abklärungen im Zusammenhang mit dem Entwicklungskonzept, dass die kommunalen Kostenanteile für die Bereitstellung von Infrastrukturanlagen und öffentlichen Diensten wesentlich geringer sein werden als die erwarteten Erträge aus Handänderungs- und Grundstückgewinnsteuern sowie aus Anschlussbeiträgen an öffentliche Werke. Ein Grund dafür liegt bei den bereits erbrachten Vorleistungen für Versorgungs- und Entsorgungsanlagen. Hier werden weitsichtig geschaffene Kapazitätsreserven ausgeschöpft und abgegolten.

Kosten der Lärmschutz-
massnahmen

Ein gewichtiger Posten auf der Seite der Vorinvestitionen sind die Lärmschutzmassnahmen entlang der Autobahn, welche Voraussetzung dafür sind, dass im Gebiet Lebern gewohnt werden kann. Die Realisierung der 1. Nutzungsetappe, welche die Umzonungen in den Gebieten Sunnau und Moos umfasst, erfordert auf einer Länge von über 300 m die Erstellung einer 4 m hohen Lärmschutzwand bzw. eines Lärmschutzwalls. Die Kosten dafür werden auf rund eine Million Franken geschätzt.

Die folgenden Etappen der Nutzungsplanänderung mit der Einzonung des Gebiets Moos-Lebern erfordern eine Verlängerung der Lärmschutzwand über rund 550 m, was mit Kosten von weiteren 1.5 Mio. Franken verbunden sein wird.

weitere
Erschliessungskosten

Die erforderlichen Investitionen für die Groberschliessung des Gebiets Sunnau-Lebern (Verkehr, Ver- und Entsorgung) werden im Rahmen der folgenden Nutzungsplanung im Erschliessungsplan ermittelt.

jährlich wiederkehren-
der Ertragsüberschuss

Gewichtiger als die einmaligen Investitionen sind jedoch die wiederkehrenden Ausgaben und Einnahmen. Ausschlaggebende Faktoren sind dabei die Aufwendungen im sozialen und schulischen Bereich sowie das Steueraufkommen natürlicher Personen. Faktoren also, welche die Bedeutung des planerischen Ziels unterstreichen, durch hohe Wohn- und Umweltqualität eine ausgewogene Bewohnerstruktur zu erhalten.

übrige Stadt

Die aus dem Verkehrsplan abzuleitenden Massnahmen werden für die Stadt Kosten verursachen. Unter dem Blickwinkel der erhöhten Sicherheit (z.B. Fussgängerverbindungen oder Verkehrsmengendosierung) und der Attraktivitätssteigerung im Zentrum scheinen diese Investitionen jedoch gerechtfertigt.

Grundlagen

Gesetze

- Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. Sept. 1975 (revidiert 1. Sept. 1995)
- Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (geändert am 16. Juni 1997)

Übergeordnete Planungsvorgaben

- Kantonaler Richtplan vom 31. Januar 1995
- Regionaler Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ (RRB Nr. 2258 / 1998)

Kommunale Planungen Stadt Adliswil

- Kommunalen Gesamtplan vom 24. Juni 1981
- Gesamtplanänderungen 1987: Nordtangente, Radweg Sihltal, Sihlhof
- Bau- und Zonenordnung vom 5. April 1995
- Entwicklungskonzept Sunnau-Lebern, Dez. 1996
- Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von kommunaler Bedeutung vom 8. April 1997
- Verkehrsberuhigung Adliswil, Grobkonzept, Januar 1988
- Verkehrskonzept Sunnau-Lebern
- Lärmnachweis 1. Nutzungsetappe (Entwicklungsplanung Sunnau-Lebern), Juli 1997
- Energieplanung, Juni 1995
- ARA-Abwärmenutzung im Gebiet Sunnau/Grüt, April 1997
- Gasleitungsnetz, Januar 1993
- Generelle Wasserplanung, Dezember 1995
- Generelles Entwässerungsprojekt (Meteor- und Schmutzwasser, Versickerungskarte)
- Leitungspläne 9 und 10 (Sunnau-Lebern)
- Höhenlinienpläne Sunnau-Lebern

Kantonale Sachgrundlagen

- Grundwasserkarte des Kantons Zürich (Blätter Albis und Zürich), Amt für Gewässerschutz und Wasserbau (AGW), 1982
- Historische Gewässerkarte des Kantons Zürich (Blätter Albis und Zürich), Amt für Raumplanung, 1991
- Altlastenverdachtsflächenkataster, AGW, 1995
- Erdwärmesondenkarte (Blätter Albis und Zürich), AGW, 1996