

STADT OPFIKON

ANTRAG DES STADTRATES OPFIKON

SITZUNG VOM 22. August 2017
SEITE 1 von 7

Organisation Airport-City 2017

6.0.4

Gestützt auf den Antrag des Stadtrates vom 22. August 2017 und auf Art. 35, Ziff. 4 der Gemeindeordnung

BESCHLIESST DER GEMEINDERAT:

1. Für die planerische und administrative Stadtraumentwicklung Airport City (Zeitraum 2018 bis 2020) wird ein Rahmenkredit im Betrag von CHF 750'000 inkl. MWST zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. 209.5810.116, bewilligt.
2. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - Stadtrat
 - Abteilung Finanzen und Liegenschaften
 - Abteilung Bau und Infrastruktur



ANTRAG DES STADTRATES OPFIKON

SITZUNG VOM 22. August 2017
SEITE 2 von 7

B E R I C H T**1. Ausgangslage**

Mit der Airport-Region Zürich wird ein Raum von nationaler Bedeutung beim Flughafen Zürich bezeichnet, der sich als zusammenhängende Achse über die Gemeinden Kloten, Opfikon, Rümlang sowie die Kreise 11 und 12 der Stadt Zürich erstreckt. Die Airport-Region weist aufgrund der Standortgunst einen wachsenden Entwicklungsdruck auf.

Die Region versteht sich heute noch zu wenig als eine funktionale Einheit mit dem Flughafen als Schlüsselakteur und Identifikationssymbol. Dies spiegelt sich auch in der aktuellen siedlungs- und verkehrsräumlichen Situation wider. Diese weist – basierend auf sektoralen und kleinräumigen Entscheiden – erhebliche Engpässe im Bereich Verkehr auf und lässt ein übergreifendes Siedlungs- und Verkehrskonzept vermissen. Zudem erschweren unterschiedliche Regelungen je nach Gemeindegebiet eine ganzheitliche Planung. Aktuell sind eine Reihe bedeutender Arealentwicklungen und Bauprojekte in Planung, die eine beträchtliche Anzahl neuer Arbeitsplätze schaffen könnten, aber auch neue Anforderungen an das bereits überlastete Verkehrsnetz der Region stellen. Daher ist es den Gemeinden und dem Kanton wichtig, die strategische Ausrichtung der Nutzungen, Dichten und Qualitäten dieses für die gesamte Schweiz bedeutsamen Wirtschaftsstandorts zu hinterfragen und so zu definieren, dass die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung verbessert werden können. Vor diesem Hintergrund wurde 2013/2014 eine Gebietsplanung Airport-Region unter Federführung des Amtes für Raumentwicklung durchgeführt. Die Resultate dieser Testplanung wurden in einem Synthesebericht festgehalten und der politischen Begleitgruppe zur Kenntnis gebracht.

2. Planungsgrundlage Airport-Region

Darauf aufbauend wurde im nächsten Schritt das Gebietsmanagement Airport-Region initiiert, welches die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit intensivierte und den Fokus zunächst auf fünf verschiedene Teilprojekte legte. Es stellte sich schnell heraus, dass die Abhängigkeiten unter den Teilprojekten bzw. den daraus abgeleiteten Themenschwerpunkten dazu führten, dass ein gesamtübergreifendes Konzept Airport City und Massnahmen erarbeitet werden mussten.

Das Gebietsmanagement wurde inhaltlich mit der Behördendelegationssitzung vom 3. April 2017 abgeschlossen. Die in den Planungsprozess involvierten Exekutiven haben die nachfolgenden drei Berichte als behördenverbindlich erklärt.



ANTRAG DES STADTRATES OPFIKON

SITZUNG VOM 22. August 2017
SEITE 3 von 7

Bericht I, Dokumentation

Dieser Bericht dient der Dokumentation des Prozesses Gebietsmanagement Airport-Region und spiegelt die Organisation, den Ablauf sowie die Themenschwerpunkte der Bearbeitung wider. Er dient als Materialsammlung und Herleitung. In diesem Bericht kommt es zu Überschneidungen mit Inhalten des Berichtes II und III.

Bericht II, Ergebnisse

Dieser Bericht beschreibt das Konzept "Entwicklung Airport-City" und hält die daraus resultierenden Massnahmen fest.

Bericht III, Organisation 2017

Dieser Bericht zeigt auf, wie die Organisation der weiteren Zusammenarbeit ab 2017 aussehen soll. Die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit sowie die Zusammenarbeit mit dem Kanton soll weitergeführt werden, um die Ergebnisse aus dem Gebietsmanagement zu konkretisieren und die im Bericht II aufgeführten Massnahmen umzusetzen.

Zentrale Inhalte

Zusammengefasst haben sich folgende Ergebnisse aus dem Gebietsmanagement Airport-Region ergeben:

- Einführung eines städtischen Verkehrssystems mit einem auf den Perimeter beschränkten dynamischen Parkplatzreglement und einem Parkplatzmanagement zur Erreichung der anspruchsvollen Modalsplit-Ziele.
- Schaffung von attraktiven Fuss- und Radwegverbindungen mit einer „Flyline“ als Rückgrat des städtischen Verkehrssystems.
- Optimierung des bestehenden MIV-Verkehrsnetzes mit dem Ziel, die Schaffhauserstrasse zu stabilisieren und den Verkehr auf die Birchstrasse zu lenken, sowie die Erreichbarkeit des Flughafens zu erhalten.
- Verknüpfung eines attraktiven Freiraumes mit einer urbanen Bebauungsstruktur und Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Bahnhöfen und den Dienstleistungszentren.
- Auslegeordnung für das stark lärmbelastete Gebiet Rohr/Platten erarbeiten.

Entsprechend wurde an der dritten Behördendelegation im November 2016 beschlossen, folgende Massnahmen in den nächsten zwei Jahren anzugehen:



ANTRAG DES STADTRATES OPFIKON

SITZUNG VOM 22. August 2017
SEITE 4 von 7

Massnahmen 1. Etappe (2017 / 2018)			
Thema	Nr.	Massnahme	Lead
Erschliessung motorisierter Individualverkehr	1	Verkehrslenkung und -verlagerung	AFV
Ertüchtigung öffentlicher Verkehr	2	Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg	Gemeinden
Ausbau Langsamverkehr	3	Neue Achse Langsamverkehr	AFV
Entwicklung im Fluglärm	4	Rohr/Platten	Opfikon
	5	Entwicklung Opfikon	Opfikon
Parkierung	6	gemeinsames Parkplatz-reglement	Gemeinden
	7	Parkraummanagement	Gemeinden
Freiraum	8	Freiraumkonzept	Gemeinden
Arealentwicklung	9	Bestmögliche Dichte-verteilung	Gemeinden
	10	Gestaltungsplanpflicht	Gemeinden

3. Von der Airport Region zur Airport City

Die primär planerische Phase der Airport Region wird in der aktuellen und bevorstehenden konzeptionellen Raum-/Stadtentwicklungsphase der Airport City konkretisiert. Es kommen weitere Disziplinen wie z.B. Marktwirtschaft hinzu.

Die Bezeichnung Airport City wird als Gebietsbezeichnung und als Marke (Dachmarke) verwendet. Der Name ersetzt die bestehenden Bezeichnungen der Ortschaften und Ortsteile nicht. Die Städte Kloten und Opfikon sowie die Gemeinde Rümlang verwenden die Bezeichnung Airport City im Kontext zum interkommunal verbindenden Wirtschafts- und Gesellschaftsraum. Auf keinen Fall wird die Gemeindeautonomie tangiert. Die Gemeinden bleiben im Sinne des Föderalismus eigenständig.

Der Perimeter der Airport City ist aus den Erfahrungen der Planung Airport-Region entstanden und umfasst einen klar abgrenzbaren Raum, für welchen die künftig ausgearbeiteten Konzepte, Reglemente etc. gelten werden. Rund 80% der Gebietsfläche liegt auf Hoheitsgebiet der Stadt Opfikon.



ANTRAG DES STADTRATES OPFIKON

SITZUNG VOM 22. August 2017
SEITE 5 von 7

Stadtlandschaft von Morgen

Im Lebensraum Airport City zwischen dem Flughafen und der Schaffhauserstrasse verbirgt sich nach Auffassung von Städtebauern, Immobilienexperten und Ökonomen mehr Potential als bis anhin eingeschätzt. Ein Raum der sich klar dem Flughafen zuwendet. Bewusst wird die neue City als Flughafenstadt bezeichnet, ein klares Bekenntnis zu einer flughafenorientierten Siedungslandschaft.

Die Airport City erhält primär durch die Wirtschaftsunternehmen eine starke Ausstrahlung. Zugleich sollen neue Wohnformen zu den bestehenden und geplanten Dienstleistungsbauten ermöglicht werden. Die bestehenden Wohnbauten, insbesondere im Gebiet Rohr/Platten, dürfen in den Bauvolumen und Wohntypen eine Änderung erfahren. Der Aussenraum und dessen Qualität gewinnen an Bedeutung und sollen die unterschiedlichen Teile der Airport City miteinander verbinden.

Auch im Kultur- und Veranstaltungssektor darf die City am Angebot und Bedeutung wachsen und sich zu einem interessanten Standort etablieren. Die Airport City soll ein breites Nutzungsspektrum bieten und zukünftig mit Aufenthalts- und Verweilqualitäten überzeugen.

Der interne Bericht (Entwicklungsstrategie Airport City) datiert vom 16. März 2017, erarbeitet durch die Abteilung Bau und Infrastruktur, hat keinen verbindlichen Charakter. Der Bericht ist als Entwicklungsmöglichkeit zu verstehen. In Zusammenarbeit mit den partizipierenden Gemeinden soll der Grundgedanke des neu zu definierenden Raumes geschärft werden.

4. Netzwerkorganisation, strategisch und operative Begleitung

Die weitere Zusammenarbeit findet seit 2017 unter der operativen Federführung der Stadt Opfikon statt. Ergänzend zum Bericht III, Organisation 2017, liegt ein Projekthandbuch von den Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang vor. Die Projektleitung (Lenkungsausschuss) erfolgt im Grundsatz weiterhin durch die Stadt-/Gemeindepräsidenten zusammen mit den Amtschefs der kantonalen Ämter Raumentwicklung und Verkehr und der Flughafen Zürich AG. D.h. der Lenkungsausschuss der Planungsphase Airport Region wird in der Zusammensetzung mehrheitlich gleich in die städtebauliche Entwicklungsphase Airport City überführt. Die Verwaltungsangestellten stimmen sich mittels einer Koordinationsgruppe ab. Die Abteilung Bau und Infrastruktur der Stadt Opfikon als federführende Verwaltungsabteilung ist für die weitere Planungsphase der Airport City zuständig.

Um eine tragfähige Gesamtlösung zu erlangen, ist der Einbezug politischer Gremien unerlässlich. Ein möglichst häufiger informeller Austausch zwischen dem Ressort Bau und Versorgung und der Planungskommission des Gemeinderates Opfikon ist erstrebenswert. Ebenso ist der Stadt- und Gemeinderat sach- und zeitgerecht in den Prozess einzubeziehen.



ANTRAG DES STADTRATES OPFIKON

SITZUNG VOM 22. August 2017
SEITE 6 von 7

Im Weiteren stellen der exekutive Lenkungsausschuss und die Koordinationsgruppe der Verwaltungen den Kontakt zu den im Verein Airport City Zürich vereinten Grundeigentümern sicher.

5. Ressourcen der Stadtraumentwicklung

Die Aufgabenstellung der räumlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des besagten Raumes fordert personelle und finanzielle Ressourcen. Der Prozess wird weitgehend durch die Abteilung Bau und Infrastruktur der Stadt Opfikon begleitet. Eine zentrale Aufgabe bildet die Stadtplanung mit den Disziplinen Verkehr, Arealentwicklung und Freiraum. Damit ist auch ein grosser Teil der Kosten verbunden.

Doch Städtebau ist längst nicht nur mit der Raumplanung getan. Es spielen ebenso wirtschaftliche und gesellschaftliche Faktoren eine wesentliche Rolle. Die planerischen Leistungen sind zwingend mit den volkswirtschaftlichen Aspekten abzugleichen.

Im Weiteren ist der Kommunikation, der Identität und dem Image des Raumes grosse Bedeutung zuzuordnen. Die Stadtverwaltung Opfikon wird primär die eigenen Ressourcen für Projektleitungen einsetzen und dabei auch einen grossen Aufwand in der Bericht- und Konzeptbearbeitung leisten. Damit in den unterschiedlichsten Themen die Privatwirtschaft (Planungsbüro, Immobilienökonom usw.) einbezogen werden kann, sind finanzielle Mittel erforderlich.

6. Planungs-/Administrationskosten

Sehr oft erweist sich die Kalkulation von Planerleistungen als schwierig, umso mehr, wenn sich der Prozess über mehrere Jahre erstreckt. Dies hat sich am Beispiel der Entwicklung des Stadtteils Glattpark gezeigt. Im Bericht des Planungsverfahrens Airport-Region sind kalkulatorisch Aufwendungen eruiert worden. Bei diesen Kosten handelt es sich jedoch rein um Planerleistungen, nicht enthalten sind die allgemeinen Administrativ- und Kommunikationskosten. In der unteren Darstellung sind die approximativen Kosten für die Stadt Opfikon pro Jahr ausgewiesen.

In der Planungsphase Airport Region wurde für die zu erarbeitenden Teilprojekten/Massnahmen kalkulatorisch Bearbeitungskosten ausgewiesen. Gleichzeitig sind durch den Lenkungsausschuss die Kostenträger, die Gemeinden und der Kanton, beschlossen worden. Gesamthaft sind über alle Einzelprojekte Planungskosten von ca. CHF 1 Mio. geschätzt worden.

Die Stadt Opfikon hat für die bevorstehenden Planungsaufgaben über die nächsten drei Jahre einen Kostenanteil von total CHF 330'000 zu leisten.

Die Stadtregierung erwartet, dass die anderen Gemeinden und Grundeigentümer ebenfalls ihren Beitrag genehmigen und beisteuern. Dies haben die Grundeigentümer mit ihrer Vereinsgründung und ihrer Vision der räumlichen Stadtentwicklung manifestiert. Der Mehrwert, den die Grundeigentümer langfristig erzie-



STADT OPFIKON

ANTRAG DES STADTRATES OPFIKON

SITZUNG VOM
SEITE

22. August 2017
7 von 7

len können, muss in einer Form der Gesellschaft (im Sinne des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes) zurückfliessen. Das Zusammenwirken auf allen Ebenen bildet den Grundstein des Erfolges.

Kostenkalkulation für die nächsten drei Jahre:

Bereich/Kostenstelle	Jahr 2018 CHF	Jahr 2019 CHF	Jahr 2020 CHF
Raumplanung*	140'000	130'000	60'000
Gesellschaft/Wirtschaft	40'000	30'000	30'000
Kommunikation	50'000	80'000	50'000
Administration	10'000	10'000	10'000
Dokumentation/Repräsentation/Model	30'000	50'000	30'000
Gesamtaufwand	270'000	300'000	180'000

Raumplanung* (Disziplinen: Verkehr, Freiraum, Architektur, Arealentwicklung)

Zusammenfassend ist für die Stadt Opfikon in den nächsten drei Jahren mit einem Gesamtaufwand von rund CHF 750'000 inkl. MWST zu rechnen.

Wenn die Stadt Opfikon Einfluss nehmen und mitentscheiden will, muss sie präsent sein.

7. Leitendes Ressort und verantwortliche Verwaltungsabteilung

Innerhalb der Stadtverwaltung Opfikon leitet die Abteilung Bau und Infrastruktur das Geschäft der Airport City. Im interkommunalen Verbund zusammen mit der Stadt Kloten, der Gemeinde Rümlang und den kantonalen Stellen hat die Abteilung Bau und Infrastruktur die Koordinationsstelle übernommen.

8. Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat den Rahmenkredit für die planerische und administrative Stadtraumentwicklung Airport City im Betrag von CHF 750'000 inkl. MWST zu bewilligen.

NAMENS DES STADTRATES

Präsident:

Stadtschreiber:



Paul Remund



Hansruedi Bauer

