



**Universität
Zürich^{UZH}**

Masterthese
zur Erlangung des
Master of Advanced Studies in Real Estate

**Transit Oriented Development:
Vergleich der Rolle privater Investoren im angelsächsischen TOD-
Stadtentwicklungsmodell und in aktuellen Schweizer Knotenpunkt-
entwicklungen entlang der Stadtbahnen Glattalbahn und Limmattal-
bahn**

Verfasser: Joho
David
Heuelsteig 4, 8032 Zürich
dj@oos.com
043 499 96 93

Eingereicht bei: Dr. Christian Salewski

Abgabedatum: 12.08.2013

Inhaltsverzeichnis	
Abkürzungsverzeichnis	IV
Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis.....	VI
Executive Summary	VII
1 Einleitung	1
1.1 Problemstellung / Ausgangslage	1
1.2 Zielsetzung.....	1
1.3 Abgrenzung des Themas	2
1.4 Vorgehen	2
2 Transit Oriented Development (TOD)	4
2.1 Theoretische Grundlagen «Transit Oriented Development»	4
2.2 Gründe für «Transit Oriented Development»	9
2.3 Vor- und Nachteile	10
2.4 Rolle der Investoren/Entwickler im «TOD»-Modell.....	12
2.5 Modelle für «Transit Oriented Development»	14
2.5.1 Einleitung.....	14
2.5.2 Modell A - «Government Sponsored»	16
2.5.3 Modell B - “Developer Led”	17
2.5.4 Modell C - “Public Sector Project”	18
2.5.5 Modell D - “Private Sector Project”	19
2.5.6 Mögliche Modell-Adaption auf die Schweiz	20
3 Betrachtung des Stadtbahnperimeters Glattal und Limmattal.....	20
3.1 Bautätigkeiten privater Investoren entlang Glattal- und Limmattalbahn	20
3.1.1 Entstehungsgeschichte	20
3.1.2 Planungs- und Projektdokumentation der GTB und LTB	25
3.1.3 Quantitative Analysen der Investitionen.....	26
3.2 Relevante Knotenpunkte der Glattalbahn.....	30
3.2.1 Entwicklungsgebiet Neugut Dübendorf-Wallisellen	31
3.2.2 Entwicklungsgebiet Richti-Areal Wallisellen.....	33
3.2.3 Entwicklungsgebiet Balsberg.....	36
3.3 Relevante Knotenpunktentwicklungen der LTB	38
3.3.1 Entwicklungsgebiet Limmatfeld Dietikon.....	38

3.3.2	Entwicklungsgebiet Zentrum Schlieren	41
4	«Transit Oriented Development» in der Schweiz	44
4.1	Experteninterviews	44
4.1.1	Zielsetzungen	44
4.1.2	Vorgehen und Methodik	45
4.2	Hauptaussagen Interviews	45
4.2.1	«TOD»-Experten USA	46
4.2.2	Experten Schweiz	48
4.3	Vergleichende Diskussion	55
5	Schlussbetrachtung	58
5.1	Fazit	58
5.2	Diskussion	59
5.3	Ausblick	60
	Literaturverzeichnis	61
	Anhang 1: Liste Experten	65
	Anhang 2: Linienführung Limmattalbahn/Glattalbahn	67
	Anhang 3: Multikriterien-Analyse Glattal	68
	Anhang 4: Multikriterien-Analyse Limmattal	69
	Anhang 5: Bautätigkeiten Glattal	70
	Anhang 6: Bautätigkeiten Limmattal	71
	Anhang 7: Interview-Leitfaden	72

Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Schweizer Bundesamt für Statistik
CEO	Chief Executive Officer
GBT	Glattalbahn
LTB	Limmattalbahn
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PPP	Public Private Partnership
PV	Privatverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SPV	Special Purpose Vehicle
TOD	Transit Oriented Development
TRB	Transportation Research Board
USA	United States of America
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Transit Oriented Development in Arlington Virginia	6
Abb. 2: Standortstädte und –gemeinden mit Zentrumsgebiete gem. Richtplan 1995	22
Abb. 3: Perimeter und Gemeinden des Agglomerationsprogramms Limmattal	24
Abb. 4: 400m-Einzugsgebiet entlang Glattalbahn-Linie	28
Abb. 5: Zwicki-Areal in Dübendorf/Wallisellen: Baufelder A-F	32
Abb. 6: Richti-Areal in Wallisellen, Stand Realisierung	34
Abb. 7: Übersichtsplan First-District, Balsberg	37
Abb. 8: Arealübersicht Limmatfeld in Dietikon, Stand Realisierung	39
Abb. 9: Gesamtperimeter Färbi-Areal und Geistlich-Areal in Schlieren	41
Abb. 10: Zentrumsplanung: Projekt Destination	43

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Vorteile von «TOD»	10 f.
Tab. 2: Nachteile von «TOD»	12
Tab. 3: Glattalbahnperimeter Hochbauinvestitionen 2001-2020	28 f.
Tab. 4: Limmattal Hochbauinvestitionen, Private Auftraggeber 2002-2012	30

Executive Summary

«Transit Oriented Development» («TOD») ist in der Schweiz ein unbekannter Terminus. Trotz der intensiven Debatte um die Zersiedelungsproblematik, Verdichtung nach innen und die Auswüchse des motorisierten Individualverkehrs hat sich noch kein einheitliches und zielführendes Planungsinstrument durchgesetzt. Die Verknüpfung von Raumplanung mit Angebotserweiterungen des öffentlichen Verkehrs unterstützen darauf ausgerichtete Immobilienentwicklungsmodelle. Ein übergeordneter Lösungsansatz ist in der Schweiz jedoch noch nicht erkennbar. In dieser Arbeit wird «Transit Oriented Development» als eine «verdichtete Immobilienentwicklung mit gemischter Nutzung in Gehdistanz zu einer Station des öffentlichen Verkehrs» definiert.

Aus raumplanerischer, ökologischer und ökonomischer Sicht wird «Transit Oriented Development» näher betrachtet und dient der Herleitung der wichtigsten Faktoren für eine funktionierende Knotenpunktentwicklung rund um Stationen des öffentlichen Verkehrs. In diesem Zusammenhang wird die Rolle des Investors/Entwicklers in den USA analysiert, die Vor- und Nachteile von «TOD» sowie unterschiedliche Modellansätze erläutert. Eine genauere Betrachtung von fünf ausgewählten Standorten entlang der gebauten Glattalbahn wie der projektierten Limmattalbahn ermöglicht einen Vergleich herzustellen und die Parallelen mit «Transit Oriented Development» aufzuzeigen.

Mit qualitativen Experteninterviews holt diese Arbeit Meinungen von relevanten Akteuren zu den Aspekten wie Verantwortlichkeiten für Gebietsentwicklungen, Knotenpunkte, Nutzungsvielfalt und Finanzierung der Transitinfrastruktur ein.

Dabei wird die Relevanz und Problematik des Zusammenspiels von Behörden und Investoren/Entwickler offenkundig. Die in den letzten Jahren zunehmende Professionalisierung des Immobilienentwicklers steht im Kontrast mit dem immer noch verbreiteten Milizsystem der politischen Ämter. Aufgrund der durch die Stadtbahnen verbesserten Standortgunst, den vorherrschenden Nutzungsdruck von brachliegenden Flächen wie der öffentlichen Debatte zur Zersiedelungsproblematik nähern sich die Behörden den Investoren/Entwicklern an. Sie können sogar die Führung mittels Leitbildern und Standortförderung übernehmen. Eine Kooperation in unterschiedlicher Ausprägung und ein neues Rollenverständnis zwischen öffentlicher Hand und privaten Investoren kann als zielführende Komponente im Realisieren von erfolgreichen Knotenpunktentwicklungen bezeichnet werden.

1 Einleitung

1.1 Problemstellung / Ausgangslage

Die Zersiedelung und die dadurch generierten Verkehrsprobleme tauchen zunehmend in der öffentlichen Diskussion auf und werden allgemein als Problem erkannt. Immobilienentwicklung und Verkehrsplanung stehen in einem engen Zusammenhang, was im revidierten Raumplanungsgesetz deutlich zum Ausdruck kommt. Die Raumplanung hat zudem eine kompaktere Siedlungsentwicklung und die bessere Nutzung brachliegender Flächen in Bauzonen zum Ziel.¹ Eine unkontrollierte Siedlungsentwicklung ist nicht nur wegen des hohen Bodenverbrauchs, sondern auch aus ökonomischen Gründen zu vermeiden. Verstreut gebaute Siedlungen mit relativ wenigen Einwohnern führen zu hohen Erschliessungskosten für Strassen, Stromleitungen, Wasser und Abwasser sowie zu starken Abhängigkeiten von privaten motorisierten Verkehrsmitteln.

Heute geniessen innere Verdichtung und Investitionen in den öffentlichen Verkehr generell einen höheren Stellenwert. Die Verknüpfung von Raumplanung und Verkehrsplanung widerspiegelt diese Akzeptanz besonders in den Agglomerationsgebieten und den entstehenden Knotenpunktentwicklungen.² In diesem Kontext gewinnt Urban Management an Bedeutung. Dies ist der Versuch und eine Methode, die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Akteure, die auf die Stadtentwicklung einwirken, im Hinblick auf die gesetzten Ziele zu koordinieren.³ Die zur Verfügung stehenden Instrumente müssen so eingesetzt werden, damit sich ihre Wirkungen nicht gegenseitig aufheben, sondern ergänzen und verstärken. Dabei stellen sich die Fragen nach optimalen Immobilien-Entwicklungsmodellen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Transit-Verkehr.

1.2 Zielsetzung

Ziel der vorliegenden Arbeit ist, einen Beitrag zur aktuellen Diskussion von Investitionen in Immobilien im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten des öffentlichen Verkehrs zu leisten. Dabei wird untersucht, in was für einem Kontext die grösseren Immobilien-Entwicklungsprojekte zu den neu gebauten resp. sich in Projektierung befindenden Stadtbahnprojekte, an den Beispielen Glattalbahn und Limattalbahn, stehen.

¹ Vgl. Faktenblatt Revision des Raumplanungsgesetzes des UVEK: <http://www.are.admin.ch/themen/recht/04651/index.html?lang=de>, Zugriff vom 27.07.2013

² Knotenpunktentwicklungen sind Immobilien- und Standortentwicklungen rund um Verkehrsknoten, in diesem Fall spezifisch des öffentlichen Verkehrs

³ Vgl. Frick 2011, S. 190

Im Einzelnen geht es in der Untersuchung um folgende Fragestellungen:

- Was für eine Rolle spielt der Investor bei den Knotenpunktentwicklungen?
- Was für eine Rolle spielt die öffentliche Hand in der Gebietsentwicklung?
- Was für einen Einfluss haben Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs auf Immobilieninvestitionen?
- Was sind die Kernaspekte von «Transit Oriented Development» und werden diese in der Schweiz angewendet?
- Was könnte man von «Transit Oriented Development» für zukünftige Knotenpunktentwicklungen lernen?

1.3 Abgrenzung des Themas

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf der Untersuchung des angelsächsischen Modellansatzes von «Transit Oriented Development» und den Knotenpunktentwicklungen entlang der Linienführung der Glatt- und Limmattalbahn. Im Weiteren wird auf den Zusammenhang von Immobilienentwicklung und Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs eingegangen. Der gewählte Blick konzentriert sich auf «Transit Oriented Development» in den USA sowie auf den Mittelverteiler Stadtbahn mit den direkt angrenzenden Arealentwicklungen in der Agglomeration Zürich. Vereinzelte Immobilienprojektentwicklungen sowie weitere Knotenpunktentwicklungen in anderen Agglomerationsregionen der Schweiz werden nicht näher betrachtet.

1.4 Vorgehen

Am Anfang der Arbeit steht eine Literaturrecherche und -analyse über «Transit Oriented Development». In einem ersten Teil werden die theoretischen Grundlagen von «Transit Oriented Development» anhand vorhandener Literatur sowie weiteren Quellen umschrieben. Danach wird die Rolle der Investoren/Entwickler im «TOD»-Modell beschrieben und Vor- und Nachteile von «Transit Oriented Development» erläutert. Im weiteren werden die möglichen Modellansätze wiedergegeben und erste Rückschlüsse auf die Schweiz gemacht.

Im zweiten Teil werden die Stadtbahnperimeter Glattal und Limmattal in ihrer Entwicklung betrachtet. Aufgrund einer Multikriterienanalyse werden unterschiedliche Standorte und deren Immobilienprojektentwicklungen entlang der Glattal- und Limmattalbahn ausgewählt und genauer untersucht. Der eigentliche empirische Teil erfolgt mittels qua-

litativer, teilstrukturierten Experteninterviews⁴ und-gesprächen mit Personen, welche einen direkten Bezug zur Glattal- und Limmattalregion und deren Entwicklungsgebiet haben oder eine Kompetenz in der Immobilien- resp. Verkehrsinfrastrukturforschung vorweisen können.

In den Experteninterviews werden den Personen Fragen vorgelegt, auf die sie in freier Rede in selbst gewählter (Fach-)Terminologie antworten können. Der Interviewleitfaden will ein themenfokussiertes Gespräch in Gang bringen, nicht aber – mehr oder weniger enge – Antwortkategorien vorgeben, wie das bei stark strukturierten Fragebogen der Fall ist.⁵ Diese teilstrukturierten Interviews folgen dem Leitfaden, welcher die Fragen, nicht aber die Antwortmöglichkeiten vorgibt.⁶ Somit stellt der Leitfaden eine bestimmte Anzahl Fragen zur Verfügung, die nach Möglichkeit gestellt werden sollen. Es kann aber je nach Gesprächsverlauf und Themenfokussierung mit dem jeweiligen Interviewpartner auf gewisse Fragen verzichtet werden. Die Personen werden einzeln befragt.

Um die vergleichende Diskussion zwischen «TOD» und den Knotenpunktentwicklungen entlang der Glattal- und Limmattalbahn zu ermöglichen, fand mit «TOD»-Experten aus den USA ein Informationsaustausch statt. In der Diskussion sollen Schwachstellen sowie allfällige Potenziale aufgezeigt werden.

In der Schlussbetrachtung werden Antworten auf die Untersuchungsfragen geliefert und im Ausblick auf offene Fragen hingewiesen sowie eine mögliche zukünftige Entwicklung formuliert.

⁴ Vgl. Mieg & Näf 2005, S.4

⁵ Vgl. Mieg/Näf 2005, S.4

⁶ Leitfaden liegt dem Anhang dieser Arbeit bei

2 Transit Oriented Development (TOD)

2.1 Theoretische Grundlagen «Transit Oriented Development»

“A Transit-Oriented Development is a mixed-use community within an average 2’000-foot walking distance of a transit stop and core commercial area. TODs mix residential, retail, office, open space, and public uses in a walkable environment, making it convenient for residents and employees to travel by transit, bicycle, foot, or car.”⁷ Mit diesen Worten wird das Modell von dem amerikanischen Raumplaner und Autor Peter Calthorpe zusammengefasst.

In den USA ist «Transit Oriented Development», nachhin auch abgekürzt «TOD» genannt, ein gängiges und bekanntes Modell, welches Calthorpe in den frühen Neunzigerjahren als Konzept für nachhaltige Siedlungen entwickelt hatte. In dem von ihm verfassten Buch –The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream – wurden Ideen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung thematisiert, welche heute die Basis für die «best planning practices» bilden. «TOD» bezieht sich im Allgemeinen auf eine Immobilienentwicklung mit hoher Dichte und Mischnutzung, in Gehdistanz zu einer grösseren Transitstation⁸ oder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs kombiniert mit guten Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr⁹.

In den USA ist das «Transportation Research Board» (TRB) eine dem «National Research Council» angegliederte Division, die privat organisiert und nicht-profitorientiert Dienstleistungen für Behörden, die Öffentlichkeit und die Wissenschaft anbietet. TRB nennt folgende Ziele von «TOD» in Bezug auf den Verkehr:¹⁰

- Erhöhung der Möglichkeiten für Bewohner und Berufstätige, um zu Fuss die täglichen Bedürfnisse erfüllen zu können.
- Gewinnung neuer Fahrgäste für die öffentlichen Verkehrsmittel, darunter sogenannte «choice riders»¹¹ – Fahrgäste, die üblicherweise mit dem Auto fahren.
- Anpassung der Bahnstation, um sich mehr auf den Langsamverkehr zu konzentrieren und die Abhängigkeit von Park-and-Ride zu reduzieren.

⁷ Vgl. Calthorpe 1993, S. 56

⁸ Transitstation ist ein Punkt, wo ein Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs wie Bus, Tram oder Zug anhält und Orte innerhalb einer Region miteinander vernetzt.

⁹ Langsamverkehr (LV) steht für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. <http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/>, Zugriff am 12.07.2013

¹⁰ Vgl. Transportation Research Board 2007, S.2

¹¹ Beim Individualverkehr benutzt der Verkehrsteilnehmer ein ihm zur Verfügung stehendes Verkehrsmittel bzw. er geht zu Fuss, wobei er im Wesentlichen frei über Zeiten und Wege sowie Wahl des Verkehrsmittels entscheiden kann, in Anlehnung von <http://de.wikipedia.org/wiki/Individualverkehr>, Zugriff am 12.07.2013

- Reduzierung der Anzahl Autos im Strassenverkehr, und die damit verbundenen Anforderungen an Parkplätze, die üblicherweise notwendig sind bei klassischen Immobilienentwicklungen.
- Verbesserung der Umwelt durch verringerte Emissionen und Energieverbrauch mittels einer Veränderung des Modalsplits¹² zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsarten.

Dass nicht nur Ziele in Bezug auf den Verkehr formuliert werden, sondern auch für den Standort, deutet bereits auf die Mehrschichtigkeit dieses Modells hin.

Die von TRB formulierten Ziele von «TOD» in Bezug auf den Standort sind folgende:¹³

- Bereitstellung von attraktiven und bezahlbaren Wohnraum
- Verbesserung von Lebensqualität und Gemeinschaftssinn
- Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung oder Revitalisierung
- Optimierung von Infrastrukturkosten und Reduzierung der Zersiedelung
- Finanzielle Rendite zählt für zumindest einige der Akteure zu den motivierenden Faktoren, einschliesslich in einigen Fällen die beteiligten Verkehrsbetriebe.

Obwohl angebrachte physische Qualitäten, wie Dichte, Distanz und urbane Form essenziell sind für «Transit Oriented Development», ein ausschliesslicher Fokus auf diese Charakteristiken kann das Hauptziel schwächen. Nicht eine besondere bauliche Form soll gebaut werden, sondern es soll ein Ort geschaffen werden, welcher anders funktioniert als bei konventionellen Immobilienentwicklungen. «TOD»-Projekte sollen die Synergien aktivieren, welche aus der funktionalen Integration von Raumplanung und Verkehrsplanung resultieren, wie z.B. reduzierte Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV), was wiederum zu weiteren Vorteilen führt.¹⁴

Der Standort muss mit einem Charakter versehen sein und über ein Image verfügen. Auch diese Strategie kann nur in einem sozial und ökonomisch segmentierten Stadtraum Erfolg haben, in dem es einen verbreiteten Diskurs über charakteristische, moderne bzw. „angesagte Räume“ gibt.¹⁵ Illustrierend dazu ist die Aussage des Stadtpräsidenten von Dietikon, dass die Bevölkerung schon gewisse Ängste spüre, da neue Knotenpunktentwicklungen in der Agglomeration Zürich sowie Neu-Positionierungen von

¹² Mobilität wird durch die täglich zurückgelegten Distanzen und deren Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel charakterisiert, den sogenannten Modal Split, <http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00254/00491/index.html?lang=de>, Zugriff am 12.07.2013

¹³ Vgl. Transportation Research Board 2007, S.2

¹⁴ Vgl. Autler/Belzer 2002, S.3

¹⁵ Vgl. Zukin 1996, S. 227, zit. in Heeg 2008, S. 103

Gemeinden die ursprünglichen Bewohner aus ihrem günstigen aber nicht mehr zeitgemässen Wohnraum verdrängen könnten.



Abb. 1: Transit Oriented Development in Arlington Virginia, in Anlehnung an NRDC¹⁶

Das Transportation Research Board nennt eine Reihe von Grundsätzen im Zusammenhang mit «TOD» für die Integration von öffentlichem Verkehr und Raumplanung rund um die Stationen/Haltestellen:¹⁷

Regionale Vision: Regionen mit erfolgreicher Verkehrs- und Raumplanung, haben eine Vision von der bevorzugten, zukünftigen Siedlungsstruktur für die Region entwickelt. Lokale Behörden teilen diese Visionen und entwickeln die Bau- und Zonenordnungen, um die Visionen umsetzen zu können. Investitionen in den öffentlichen Verkehr werden verwendet, um die Ziele der Raumplanung zu unterstützen.

Starke Institutionen: Die regionalen Behörden sind mit der Befugnis ausgestattet, zusammen mit den Verkehrsbetreibern und Raumplanern, transit-orientierte Entwicklungen zu fördern.

Transit Unterstützendes Umfeld: Die Menschen in diesen Regionen glauben, dass Tran-

¹⁶ NRDC: http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/transitoriented_development_in.html, Zugriff am 24.07.2013

¹⁷ Vgl. Transportation Research Board 1996, S.1-3

sit (öffentlicher Verkehr) ein wichtiger Bestandteil des städtischen Gefüges und eine effiziente, zuverlässige Alternative zum Auto ist.

Hohe Qualität bei Transit-Service: Alle Verkehrsbetriebe sorgen für einen effizienten, sauberen und pünktlichen Service, haben gut verwaltete Systeme, und verwenden Transit-Technologie¹⁸, die an die besonderen Bedürfnisse ihrer Region angepasst sind. Viele sind Innovatoren im Bereich Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sowie bei den Serviceleistungen.

Regionales Wachstum: In den erfolgreichsten Regionen werden Investitionen in den öffentlichen Verkehr kurz vor oder während der Zeit eines raschen Bevölkerungswachstums getätigt. Die eintretende Entwicklung kann in dem Transitkorridor und um die Stationen kanalisiert werden.

Stationsgebiete mit Entwicklungspotenzial: Die Stationen befinden sich in Gebieten mit unbebauten oder unternutzten Grundstücken, wo sowohl der Markt wie auch die Gegebenheiten der Stationen solche Entwicklungen zulassen und die Schaffung von Orten unterstützen. Greyfields¹⁹ und Brownfields²⁰ bieten erstklassige Möglichkeiten für «TOD», weil das Land meist bereits arrondiert ist und in der Regel von Wohnvierteln mit höherer Dichte, Hauptverkehrsstrassen und Infrastruktur umgeben sind.

Die Unterscheidung zwischen „Ort“ und „Knoten“ ist ein wichtiger Aspekt in der Geschichte von Transit, um die Herausforderungen zu verstehen, mit welchen «TOD» heute konfrontiert wird.²¹ Die Rolle von Transit in der Herstellung einer Verbindung zwischen individuellen Orten und der Region bedeutet, dass «Transit Oriented Development» ausdrücklich eine Dual-Funktion²² erfüllen muss. Einerseits soll es ein Knoten innerhalb eines regionalen oder metropolitanen Systems sein und andererseits ein guter Ort in sich.²³ Im Kontext von «TOD» kann ein guter Ort aufgrund von messbaren funktionalen Charakteristiken gemäss Dena Belzer folgendermassen definiert werden:²⁴ Mögliche Auswahl des Verkehrsmittel, der Wohnform und des Lifestyles, Zugang zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen, weniger negative Auswirkungen durch den automobilen Verkehr sowie hoher Grad an Zufriedenheit der Bewohner und Besucher.

¹⁸ Unterschiedliche Technologien für den öffentlichen Verkehr wie Busse, Tram, S-Bahn, Hochbahn, Metro, Magnetbahn (Aufzählung nicht abschliessend).

¹⁹ Ein Grundstück mit veralteten, unternutzten Immobilien, vgl. auch http://en.wikipedia.org/wiki/Greyfield_land

²⁰ Eine häufig mit Altlasten versehene Industriebrache, vgl. auch <http://en.wikipedia.org/wiki/Brownfield>

²¹ Vgl. Autler/Belzer 2002, S.4

²² Erfüllen von zwei unterschiedlichen Funktionen zum gleichen Zeitpunkt

²³ Luca Bertolini/ Tejo Spit 1998, zit. in Autler/Belzer 2002, S. 4

²⁴ Vgl. Autler/Belzer 2002, S.4

Führung (Leadership): Für den Erfolg entscheidend ist ein Verantwortlicher, der die regionale Vision artikuliert und überwacht. «TOD»-Projekte beinhalten in der Regel eine größere Vielfalt von Akteuren als bei konventionellen Immobilien-Entwicklungsprojekten. Die Akteure können eine breite Palette von komplementären oder konkurrierenden Ziele haben, was die Zusammenarbeit unabdingbar macht. Aus diesem Grund wird auf die verschiedenen Akteure und möglichen Führerschaften kurz eingegangen.

Im öffentlichen Sektor muss ein gewählter Beamter – vorzugsweise der Bürgermeister oder ein Ratsmitglied – an das Projekt glauben. Er muss Fürsprecher von Themen sein, die sich von spezifischer Zonierung bis zu finanzieller Unterstützung erstrecken. Kritisch ist die Personalbesetzung bei den Behörden, da oft verschiedene Personen in verschiedenen Phasen des Projekts zuständig sind. Die öffentliche Hand²⁵ sowie die Verkehrsbetriebe spielen oft eine entscheidende Rolle. Ohne die Unterstützung im Entwicklungsprozess sowie einem wirtschaftlichen Entwicklungsleitfaden der Stadt/ Gemeinde, kann «TOD» nicht umgesetzt werden.

Im privaten Sektor ist der Vorkämpfer vermutlich der Entwickler oder Landeigentümer, der bereit ist, Geld für die Vorentwicklung zu riskieren und somit gleichzeitig Investor ist. Aus diesem Grund wird in dieser Arbeit der private Entwickler dem privaten Investor gleichgestellt. Projektberater, Banken und Mieter selbst sind zudem wichtige Akteure, denn sie bringen Know-how, Kapital oder Nutzer ins Projekt.

Der Nonprofit-Sektor²⁶ ist ebenso relevant und wird oft übersehen. Diese Gruppe umfasst die Handelskammer oder Gewerbevereine, Nachbarschaftsgruppen, Umweltvereine und andere interessierte Gruppen. Diese Non-Profits haben Gewicht, weil sie das Projekt publik machen, die Öffentlichkeit aufklären und kritische Unterstützung für die Volksvertreter liefern, die schwierige Entscheidungen treffen müssen. Idealerweise ginge die Führung von allen drei Sektoren aus.

In nachstehendem Beispiel von Patsy Healy, Expertin für kollaborative Planung, kommt diese Problematik treffend zum Ausdruck: “The problems crop up regularly in local environmental planning, expressed in the terminology of LULU (Locally-Unwanted Land Uses) and NIMBY („Not In My Back Yard“). No-one wants a waste disposal plant near them, but there is a need for such a plant in every city.”²⁷

²⁵ Die öffentliche Hand umfasst Gemeinde und Staat und ihnen nachgeordnete oder andere öffentliche Institutionen, Vgl. Frick 2011, S. 166

²⁶ Akteure, die nicht direkt in die Projektentwicklung involviert sind und keinen wirtschaftlichen Profit daraus ziehen können

²⁷ Vgl. Healey 2006, S. 129

2.2 Gründe für «Transit Oriented Development»

Marilee Utter, «TOD»-Expertin aus Denver, Colorado, nennt die relevantesten Gründe, wie Überalterung und Gesundheitszustand der Bevölkerung, Klimawandel sowie steigende Transportkosten, die für eine grundlegende Änderung der Raumplanung und für die Förderung von «Transit Oriented Development» sprechen:

Überalterung der Bevölkerung

Amerika ist am ergrauen. Fast 20 Prozent der amerikanischen Bevölkerung wird im Jahr 2030 über 65 Jahre alt sein.²⁸ Bereits jetzt fahren nur 60 Prozent der Bevölkerung Automobil, bald wird sich dieser Anteil wahrscheinlich eher gegen 50 Prozent bewegen. Genau dann, wenn sie aufhören zu fahren, schätzen die Konsumenten Transport-Alternativen und Zugang zu Dienstleistungen in Gehdistanz noch stärker.

Klimawandel

Politische Unterstützung (ausgehend von Städten, den Staaten oder der nationalen Ebene) für Strategien zum Klimawandel, die den Autogebrauch reduzieren sowie Einfluss auf die Bauweise von Gebäude haben, können einen messbaren Effekt haben.²⁹

Gesunde Gemeinden

Etwa ein Drittel der US-Bevölkerung ist übergewichtig³⁰, rund 20 Prozent sind Raucher³¹ und die Kosten des Gesundheitswesens steigen kontinuierlich. Der Anstoß für eine gesündere Lebensweise unterstützt die fussgängerfreundlichen Gebiete und die Alternativen zum automobilen Verkehr, die «TODs» charakterisieren.

Steigende Transportkosten

Der individuelle Transport macht derzeit 20-40 Prozent des typischen amerikanischen Haushaltsbudget aus, je nach Einkommen. Die Wohnkosten liegen bei ungefähr 30 Prozent, dadurch gibt es kaum Kapazitäten, um rasch steigende Treibstoffkosten zu absorbieren. In den letzten zehn Jahren allein, haben sich die Benzinkosten inflationsbereinigt mehr als verdoppelt.³²

Die Überschneidung dieser Einflüsse ist gross und erzeugt eine wachsende Nachfrage unter Konsumenten, um in fussgängerfreundlichen, gemischt genutzten Quartieren mit

²⁸ http://www.aoa.gov/AoARoot/Aging_Statistics/future_growth/future_growth.aspx#age, Zugriff vom 19.07.2013

²⁹ Vgl. Curtis et al. 2009, S. 210

³⁰ <http://www.cdc.gov/obesity/data/adult.html>, Zugriff vom 19.07.2013

³¹ http://www.cdc.gov/tobacco/data_statistics/fact_sheets/adult_data/cig_smoking/index.htm, Zugriff vom 19.07.2013

³² Consumer Price Index from 1998-2008, zit. in: Curtis et al. 2009, S. 210

unmittelbarer Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu wohnen und zu arbeiten. Vermehrt sind die Konsumenten bereit für diese Gelegenheit zu zahlen. Während jedes Projekt und jeder Markt anders ist, ist es nicht ungewöhnlich, bei «TODs» Preisauflschläge von 15-25 Prozent gegenüber ähnlichen Projekten zu finden, die jedoch eine Meile (ca. 1,6 km) von der Station entfernt sind.³³

2.3 Vor- und Nachteile

Vorteile von «TOD»

Die Aussage von Robert Cervero, Professor für Städtebau und «TOD»-Experte, deutet bereits auf diverse Vorteile hin: «TODs are one of the more promising tools for breaking the vicious cycle of sprawl and car dependance feeding off each other, replacing it with a virtuous cycle: one where increased transit usage reduces traffic snarls and compact station-area development helps to curb sprawl.»³⁴

Transit-Stationen bieten die Gelegenheit für eine gleichzeitig lokal- und regionalorientierte Entwicklung. Diese leistungsfähige Kombination ist von grundlegender Bedeutung, was «Transit Oriented Development» von anderen Arten von städtischen Infill-Projekten unterscheidet. Allerdings ist nicht immer klar, wie man am besten Synergien zwischen diesen beiden Funktionen erhält.³⁵

Aufgrund ihrer Notwendigkeit, sowohl den Funktionen des Ortes wie des Knotens gerecht zu werden, benötigen «TOD»-Projekte alle Bestandteile: der öffentliche Verkehr, Zugang zur Station mit verschiedensten Verkehrsmittel (Busse, Taxis, Autos, Fahrräder und Fußgänger-Infrastruktur) und die umgebende Immobilien-Entwicklung – mit der sie interagiert. Ein amerikanischer Investor äussert sich klar zugunsten «TOD»: «It's moved from being an interesting idea to a core investment.»³⁶

Vorteile von «TOD»³⁷	
+	Höhere Lebensqualität, bessere Orte zum Leben, arbeiten und spielen
+	größere Mobilität aufgrund Vereinfachung der Fortbewegungsmittel
+	Erhöhung der Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr

³³ Vgl. Cervero et al., zit. in: Curtis 2009, S. 211

³⁴ Vgl. Cervero/Sullivan 2010, S. 4

³⁵ Vgl. Autler/Belzer, S.8

³⁶ Vgl. Cortese 2009

³⁷ <http://www.transitorienteddevelopment.org/tod.html>, Zugriff vom 12.06.2013

+	Reduktion von Autofahrten und somit Verkehrsstaus; weniger Autounfälle und Verletzungen
+	Reduktion der Ausgaben privater Haushalte für Transport
+	Mehr bezahlbare Wohnräume
+	gesünderen Lebensstil mittels Langsamverkehr und weniger Stress
+	erhöhter Fußgängerverkehr und Laufkundschaft für Geschäfte
+	höhere, stabilere Immobilienpreise
+	Reduktion der Abhängigkeit von ausländischem Öl, Reduktion der Verschmutzung und Zerstörung der Umwelt
+	Minderung von Anreizen zur Zersiedelung, erhöhter Anreiz für kompakte Entwicklung
+	Erhaltung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit

Tab. 1: Vorteile von «TOD», eigene Darstellung

Nachteile von «TOD»

Als relativ neues Immobilien-Produkt, das noch weitgehend undefiniert und sich noch immer abseits des Mainstreams bewegt, fehlt «TOD» ein einheitlicher Ansatz.³⁸

Während bei «TODs» die Koordination vieler Akteure erforderlich ist, nehmen die lokalen Behörden die beste Position ein, um die nötige Unterstützung und Umsetzungskraft der Vision von «TOD» zu gewährleisten.

Sie müssen Unterstützung bieten bei kritischen Aspekten des Entwicklungsprozesses wie Bewilligungen, Grundstück-Arrondierungen, Investitionen in relevante Infrastrukturen und ortsdefinierende Vorzüge.

Viele lokale Behörden verstehen leider die nötige Unterstützung bei der Planung nicht, sogar einige die «TOD» als ein erstrebenswertes Ziel sehen. Vielfach können sie sich ihre Rolle nicht klar vorstellen, welche sie als Vermittler zu spielen haben. Wenn diese fehlen, können Projekte scheitern. Die Bereitstellung von Infrastruktur und Anreizen ist eine weitere Schlüsselrolle der öffentlichen Hand. Ohne ein sichtbares Programm für Investitionen in die grundlegende Infrastruktur und in die Gestaltung der Strassenräume besteht die Gefahr, dass Investoren kein Vertrauen in den Standort gewinnen und dadurch Investitionsentscheide negativ beeinflusst werden können.³⁹

³⁸ Vgl. Autler/Belzer, S.24

³⁹ Vgl. Autler/Belzer, S.25

Nachteile von «TOD»	
–	Hohe Komplexität im Zusammenhang mit der Mischnutzung
–	grosse Anzahl von unterschiedlichen Akteuren mit unterschiedlichen Interessen
–	Wenige Immobilienentwickler mit Erfahrung in «TOD»
–	Höhere Investitionskosten
–	Grosse Abhängigkeit von Behörden
–	Transit-Infrastruktur muss vorhanden resp. in Projektierung sein
–	Minimale Anforderungen an Parzellengrösse
–	Jemand muss Führerschaft (Leadership) übernehmen
–	höhere, stabilere Immobilienpreise
–	Fehlen eines einheitlichen Ansatzes
–	Gefahr der Unprofessionalität seitens Behörden

Tab. 2: Nachteile von «TOD», eigene Darstellung

Neue Entwicklungstypen sind oft nicht auf dem Markt eingeführt worden, meistens aus dem Grund, weil niemand zuvor dies getan habe. Kaum ein Entwickler will das Risiko eingehen, der Erste zu sein. Aufgrund von Befragungen hätten 25-30 Prozent der Bevölkerung Interesse an einem Wohnprodukt, das kompakter, fussgängerfreundlich und in der Nähe des öffentlichen Verkehrs sei. Dagegen treffen auf diese Beschreibung nur etwa 2-5 Prozent der Projekte zu, die von den Entwicklern heutzutage angeboten werden.⁴⁰

2.4 Rolle der Investoren/Entwickler im «TOD»-Modell

Während der Staat substantielle Investitionen in den öffentlichen Verkehr gemacht hat, fällt schlussendlich den privaten Investoren/Entwicklern die Rolle zu, diese zukünftigen Stadtteile zu realisieren.⁴¹ Einer der Schlüssel für erfolgreiche «TODs» ist, geeignete Entwickler zu finden.

Die Immobilien-Entwickler übernehmen die Hauptaufgabe, das Organisieren der finan-

⁴⁰ Centre for Transit Oriented Development, 2004, zit. in: Curtis et al. 2009, S. 212

⁴¹ Vgl. Curtis et al. 2009, S.209

ziellen, materiellen und menschlichen Ressourcen, um Projekte rund um Transit-Stationen zu bauen. Über ihre Rolle hinaus haben die Entwickler neben der Umsetzung oft auch eine starke Hand bei der Planung und Gestaltung von «TODs».

Aus der Ära der Straßenbahn des frühen 20. Jahrhunderts stammend, gibt es in der Entwicklung in den Vereinigten Staaten reichlich Beispiele von privaten Immobilieninvestoren, die mit der Planung, Gestaltung und Realisierung von Bauprojekten rund um Bahnhöfe reagierten, um der Marktnachfrage gerecht zu werden. Heute wird diese Tradition von engagierten Entwicklern weitergetragen, die «TOD» als kluge Investition in die zunehmend überlasteten und ausgebauten städtischen Gebiete sehen. Diese Entwickler fühlen sich zu den «TODs» hingezogen, in der Hoffnung attraktive, finanzielle Gewinne zu realisieren. Sie brauchen und erwarten in der Regel Unterstützung der staatlichen Politik während des Entwicklungsprozesses.⁴²

Gemäss Ronald Altoon, Raumplaner und Architekt in Los Angeles Kalifornien, müssen die Entwickler den angrenzenden Nachbarschaften versichern, dass die Entwicklung für den Kontext geeignet sei, lokale Anforderungen erfüllt und die Planungsvorschriften eingehalten würden. Darüber hinaus müsse der Entwickler sicher sein, dass das Projekt die notwendigen finanziellen Kennzahlen erreiche, um den Anforderungen der Banken und allfälligen Endinvestoren gerecht zu werden.⁴³ Schließlich muss der Entwickler sicher sein, dass die Investition nachhaltig attraktiv seien, sollte das Projekt in der Zukunft verkauft werden. Ronald Altoon weist darauf hin, dass das einzige Instrument, welches die öffentliche Hand manipulieren kann, dasjenige ist, welches sie nichts kostet: Die Erhöhung der berechtigten, bebaubaren Fläche durch Um- resp. Aufzonierung.⁴⁴

Es ist immer noch schwierig «TODs» von hoher Qualität in den USA zu realisieren. Fussgängerfreundliche Zonen rund um Transit-Stationen sind so häufig in anderen Ländern, dass die US-Defizite ein wenig erstaunlich sind. Mehrere Generationen später nach dem Ende der Straßenbahnen wird Transit erst gerade wieder in den USA eingeführt. Single-use-development⁴⁵ mit geringer Dichte war bisher leicht, in einem Land, welches überdurchschnittlich viel Land und Raum zur Verfügung hat. Die amerikanische Kultur priorisiert tendenziell Kapitalismus über Vision. Widerstand bildet sich grundsätzlich schnell gegenüber einschneidenden Veränderungen. Es überrascht nicht,

⁴² Vgl. Transportation Research Board 2004, S.83

⁴³ Vgl. Altoon/Auld 2011, S.7

⁴⁴ Vgl. Altoon/Auld 2011, S.7

⁴⁵ Die Immobilienentwicklungen werden voneinander nach Nutzungen getrennt, dadurch entstehen Gegenden mit ausschliesslich z.B. Wohn- oder Gewerbeimmobilien

dass Führerschaft und Unterstützung seitens Gemeinden für «Transit Oriented Development» in den USA noch gering ist.⁴⁶

Gemäss Julia Parzen, Expertin für nachhaltige Immobilienentwicklungen in den USA, stellen Entwickler fest, dass es starke Unterstützung bei der Planung durch die Gemeinde braucht, um die gemischt genutzten Projekte attraktiv für die privaten Kapitalmärkte zu machen. Weiter sind Lokalmatadoren von grosser Bedeutung, auch „Champions“ genannt, die bereit sind die Führerschaft zu übernehmen und anstreben, den Prozess zu rationalisieren.⁴⁷ Chris Leinberger als Immobilienentwickler und «TOD»-Experte stellt fest: "The private role is crucial. There is a term we have called «value capture» which refers to the private property owners helping to build a portion of the rail transit...something private developers did that all the time 100 years ago here since they built the majority of the rail transit in the early 20th century. This is becoming a major way we will build rail in the US, along with increased local taxes (the federal government is playing a much reduced role... Republicans hate rail transit so it is part of the gridlock in DC).“⁴⁸

2.5 Modelle für «Transit Oriented Development»

2.5.1 *Einleitung*

Im Bereich von «Transit Oriented Development» erzeugen spezielle Projekt-Umstände eine Nachfrage von Projektstrukturen, z.B. Public-Private-Partnership⁴⁹ (PPP), die öffentliche und private Interessen ins Gleichgewicht bringen können. Während viele PPP-Projekte sich einzig und allein auf die Bereitstellung von Infrastruktur wie Bahn und Straßen beschränken, präsentiert «TOD» eine weitere Projekttypologie. Diese bietet Herausforderungen jenseits anderer PPP des öffentlichen Verkehrs.

Eine Definition des Begriffs von «TOD» könnte sein: "A vibrant, relatively dense and pedestrianized mixed-use development precinct, featuring quality public space and immediate access to high-frequency public transport."⁵⁰ Im Projekt bedeutet dies, dass erfolgreiche «TODs» eine erhebliche Aufwertung des öffentlichen Verkehrs bedingt. Eine darauf ausgerichtete Raumplanung ist dazu notwendig, ein Verantwortungsbereich,

⁴⁶ Vgl. Altoon/Auld 2011, S.7

⁴⁷ Vgl. Dittmar/Ohland 2004, S.84

⁴⁸ Experte CL, Aussage vom 24.05.2013

⁴⁹ PPP umfasst die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und privater Wirtschaft und ist ein Lösungsansatz zur optimalen Erfüllung öffentlicher Aufgaben. Vgl. <http://www.ppp-schweiz.ch/faq/>, Zugriff 10.07.2013

⁵⁰ Vgl. Charles/Hale 2006, S.1

welcher oft bei der regionalen und lokalen Regierung liegt. In Bezug auf die Immobilien-Entwicklung wird erwartet, dass der Bau und das Marketing von großen, gemischt-genutzten Immobilien sich auf die Fähigkeiten und Erfahrungen von wichtigen privaten Entwickler abstützt. Mit dieser Mischung aus Anforderungen und Einflüssen müssen größere «TOD»-Vorhaben konstruktive Partnerschaften zwischen den verschiedenen privaten und öffentlichen Interessensgruppen eingehen.⁵¹ Es liegt im Interesse aller Beteiligten, um bessere Ergebnisse in der Dienstleistung und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs für «TOD» zu sehen.

Die Komponente Immobilienentwicklung von «TOD» ist ein sehr wichtiger Bestandteil eines wirksamen Projektes. Diese Komponente weicht am meisten ab vom normalen Tätigkeitsbereich der öffentlichen Hand. Die Entwicklung der dichten, gemischt-genutzten Immobilien im Zusammenhang mit «TOD» ist ein Bereich von welchem die öffentliche Hand erwartet, dass die Verantwortung bei den privaten Entwicklern und Investoren liegt.⁵²

Eine zusätzliche Komplexität im Falle von Immobilien-Entwicklungen bei «TOD» ist der Wunsch der öffentlichen Hand, auf die Wertsteigerungen der Immobilien – generiert durch die Investitionen in den öffentlichen Verkehr – zu partizipieren. Diese Strategie ist in den USA allgemein bekannt als «value capture»⁵³, welches eine der Leitprinzipien bei «TOD» ist.⁵⁴

In diesem Sinne gibt es einen Impuls für eine engere Partnerschaft zwischen öffentlichen und privaten «TOD»-Befürwortern und Entwicklern die Interesse an «TOD» haben. «Value-capture» ist ein Leitsatz in Fällen, wo die öffentliche Hand erhebliches Grundeigentum um Stationen besitzt, wo «TOD» vorgeschlagen wird. Die Langfristigkeit und strategische Eigenschaft der Projekte unterstreichen die Komplexität für Immobilien-Entwicklungen in «TODs». Zusammenfassend gibt es eine Reihe von Gründen, warum ein Modell von «TOD», in denen die Immobilien-Entwicklung eine reine Angelegenheit der privaten Investoren ist, keine optimale Ausgangslage ist. Während «TOD»-Befürworter der öffentlichen Hand sich oft auf die Kenntnisse privater Dienstleister verlassen müssen, gibt es überzeugende Gründe, warum Partnerschaften zwischen öffentlichen und privaten Akteuren wünschenswert sind.⁵⁵

Bei «TODs» von hoher Qualität sind effektive Masterplanung und die Erstellung von

⁵¹ Vgl. Transportation Research Board TCRP 2004, chapter 2,3, zit. in Hale 2008, S.10

⁵² Vgl. Transportation Research Board TCRP 2004, chapter 5, zit. in Hale 2008, S.11

⁵³ Vgl. Mehrwertabschöpfung

⁵⁴ Vgl. Dittmar/Ohland 2004, S.27

⁵⁵ Vgl. Hale 2008, S.12

qualitativ hochwertigen Gebieten erforderlich.⁵⁶ Dies kann Maßnahmen zur Revitalisierung und Wiederherstellung von Fußgängerzonen bei Einkaufsstraßen oder qualitative Gestaltung des öffentlichen Raumes beinhalten. Es können Änderungen der Bau- und Zonenordnungen erforderlich sein, um die Stadterneuerung oder wesentliche Entwicklungen rund um wichtige Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs zu steuern.⁵⁷ All diese Aspekte liegen nicht mehr in der Kompetenz von privaten Investoren. Um das Beste aus einem potentiellen «TOD»-Gebiet zu erhalten, muss das Projektteam bessere Ergebnisse generieren in Bezug auf den öffentlichen Raum und die Verbindung herstellen zwischen den Stakeholdern⁵⁸ auf Projekt- wie auf Behördenseite.

Hierbei sind die gängigen Projektmodell-Konstellationen genauer zu betrachten, welche in vier unterschiedliche Modellansätze gegliedert werden können. Je nach Führerschaft in der Projektorganisation benennt Chris Hale, Verkehrsstrategie und Experte für «Transit Oriented Development», die Modelle wie folgt: Government Sponsored – Developer Led – Public Sector Project – Private Sector Project.

2.5.2 Modell A - «Government Sponsored»

Bei dem sogenannten «Government Sponsored»-Modell übernimmt die öffentliche Hand (Staat/ regionale, lokale Ebene oder beide) eine führende Rolle in den meisten Aspekten des Projekts. Die öffentliche Hand wird unterstützt und ergänzt durch Partner aus der Privatwirtschaft.⁵⁹ Im Falle des Modells A verfügt die Regierung oder ihre Behörden über eine Mehrheitsbeteiligung der finanziellen Struktur. Unter Projekt Modell A hält die Regierung oder eine Regierungsbehörde eine kontrollierende Beteiligung (51% oder mehr) in einem Special Purpose Vehicle (SPV).⁶⁰

Modell A, basierend auf einer großen staatlichen Beteiligung im Projekt, ermöglicht durch den "value capture" ein profitables Projekt. Die Mehrwertabschöpfung kann für Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs oder für Masterpläne, Projektentwicklungen und Gestaltung des öffentlichen Raums verwendet werden. Durch die Wertsteigerung der Grundstücke oder aus dem Entwicklungspotential, ausgelöst

⁵⁶ Vgl. Charles/Hale 2006, zit. in Hale 2008, S.12

⁵⁷ Vgl. Transportation Research Board 2004, S.63

⁵⁸ Unter Stakeholders bzw. relevanten Akteuren versteht man alle Personen und Organisationen, die ein Interesse am Verlauf oder Ergebnis eines Prozesses haben, genaugenommen diejenigen, die an etwas beteiligt sind (z. B. an einer Politik, einem Programm, einem Projekt oder einer Organisation). Vgl. <http://www.stakeholders-socialinclusion.eu/site/de/concepts/stak>, Zugriff vom 23.06.2013

⁵⁹ Vgl. Hale 2008, S.12

⁶⁰ Juristische Person, die zur Erfüllung einer bestimmten Aufgabe gegründet wird und deren einziger Unternehmensgegenstand die Finanzierung eines Projekts ist. Vgl. <http://www.bankkonditionen.at/service/lexikon.cfm?buchstabe=Z&id=2778>, Zugriff vom 25.07.2013

durch die Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur, wird die Rendite generiert.

Einfluss der öffentlichen Hand auf die Projektergebnisse:⁶¹

Während der öffentliche Sektor nicht immer die Rolle des Städteentwickler übernimmt, scheint er einen größeren Einfluss auf «TOD»-Projekte zu nehmen.

Argumente für die staatliche Beteiligung beinhalten:

- Das Bedürfnis, positive soziale und ökologische Auswirkungen mittels «TODs» zu erzielen,
- die langfristige Rolle und Bedeutung von «TODs» in der städtischen Struktur,
- die Notwendigkeit für Masterpläne in «TOD»-Gebieten.
- Die Größe und Komplexität von «TOD»-Projekten erfordert eine starke Einbindung der öffentlichen Hand mit Einflussnahme auf die Projektrichtung. Dies ermöglicht die Berücksichtigung von Zielsetzungen und Grundsätze der Öffentlichkeit.

Erfolgreiche «TODs» erfordern die Bereitstellung von qualitativ hochwertigen Verkehrsdienstleistungen und die Integration der öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Entwicklungsgebiet. Dies erfordert eine starke Beteiligung der öffentlichen Hand. Modell A ermöglicht ein Grad von Projekteinfluss, welcher vermutlich korrespondiert, mit der Verantwortlichkeit, welche Verkehrsbetriebe und andere Akteure der öffentlichen Hand zwangsläufig bei «TODs» haben.⁶²

2.5.3 Modell B - “Developer Led”

In dem sogenannten «Developer-Led»-Modell übernimmt ein Entwicklungsunternehmen die führende Rolle in den meisten Aspekten des Projekts. Allerdings behält die öffentliche Hand eine Minderheitsbeteiligung am Projekt. Mit der Gründung einer Zweckgesellschaft bietet dies vielleicht die einzige praktikable Projektstruktur, um dem Entwickler eine führende Rolle bieten zu können, während die öffentliche Hand immer noch als Projektinvestor agieren kann.

Unter Projektmodell B hält der Entwickler eine kontrollierende Beteiligung (51% oder mehr) im SPV. Die Investoren erhalten Mitspracherechte ihrer Beteiligung entsprechend. Im Modell B ist die öffentliche Hand in der Lage, ihre Beteiligung an «TODs» zu reduzieren, unter Beibehaltung an Einflussmöglichkeiten am Projekt. Die Beibehaltung von Eigenkapital im Projekt ermöglicht den Zugang auf die Wertsteigerungen, welche durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und Dienstleistungsverbesserungen

⁶¹ Vgl. Hale 2008, S.11

⁶² Vgl. Hale 2008, S.13

rungen generiert werden.⁶³ Ein «TOD»-Projekt mit diesem Modellansatz bietet eine Reihe von öffentlichen "Chancen", einschließlich:⁶⁴

- Soziale und ökologische Folgen in «TODs» positiv zu beeinflussen,
- positive Elemente in der städtischen Struktur langfristig zu sichern,
- Masterpläne für «TOD»- geeignete Distrikte zu liefern.

Unter Modell B wird das Projektmanagement und die Finanzierung des Projekts in erster Linie durch eine erfahrene Entwicklungsfirma, mit entsprechenden Referenzen gesichert.

2.5.4 Modell C - "Public Sector Project"

In dem sogenannten «Public Sector»-Modell übernimmt eine Behörde die Planung und Steuerung des Projekts. Die öffentliche Hand trägt die überwiegende Mehrheit der finanziellen Risiken und Verantwortlichkeiten, somit ist sie in der Lage umfangreich von den finanziellen Gewinnmöglichkeiten zu profitieren.⁶⁵ Sie stellt das komplette Eigenkapital und ist verantwortlich für die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt. Alle Gewinne gehen zugunsten der öffentlichen Hand.

Für die Projektabwicklung kann eine Allianz mit einem Partner eingegangen werden. Dieser Partner könnte eine Reihe von Entwicklungs-Dienstleistungen erbringen, von Immobilienmarketing, Entwurf, Planung bis zur Realisierung. Alternativ kann die öffentliche Hand eine Reihe von Bündnispartnern suchen, die in den verschiedenen Bereichen spezialisiert sind.⁶⁶

In Modell C verwaltet die Regierung aktiv die Projektkosten, die Termine und andere Risiken, welche durch die Beziehung mit den Partnern entstehen. Das Wissen und die Ressourcen aus dem öffentlichen und privaten Sektor werden kombiniert, um das bestmögliche Ergebnis bezüglich Kosten und Termine zu erreichen. Modell C bietet die umfassendste Möglichkeit der Mehrwertabschöpfung. Für den Staat bzw. die Gemeinden ermöglicht dies einen direkten Verknüpfungsmechanismus zwischen den staatlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und der Wertsteigerung in den Entwicklungsgebieten in unmittelbarer Nähe von Transit-Stationen.⁶⁷

⁶³ Vgl. Hale 2008, S.14

⁶⁴ Vgl. Hale 2008, S.15

⁶⁵ Vgl. Heeg 2008, S.17

⁶⁶ Vgl. Hale 2008, S.17

⁶⁷ Vgl. Hale 2008, S.18

2.5.5 Modell D - *“Private Sector Project”*

In dem sogenannten «Private Sector»-Modell übernimmt ein privater Investor/Entwickler die Initiierung und Steuerung des Projekts. Dieser trägt alle Risiken und die finanzielle Verantwortung, braucht dazu eindeutig solide Beziehungen mit den relevanten Akteuren des öffentlichen Sektors – vor allem im Bereich Verkehr.⁶⁸

Die Verkehrsbetriebe müssen Dienstleistungen und Infrastruktur an den Bahnhöfen/Stationen bereitstellen, welche das Gebiet für «TOD» unterstützen. Wo eine neue Infrastruktur in der Entwicklung steht, bedarf es der rechtzeitigen Koordination zwischen der Verbesserung resp. Fertigstellung des öffentlichen Verkehrsprojekts und der Marketingphase der Immobilienentwicklung. Darüber hinaus bedingen die planerischen Aspekte des Projekts starke Unterstützung von lokalen und staatlichen Behörden. Sofern unterstützende lokale Planung erbracht worden ist, kann der Entwickler über die normalen Prozessschritte die Entwicklung vorantreiben.

Bei Fehlen von klaren und unterstützenden Rahmenbedingungen für die Planung muss der Entwickler überzeugende Argumente vorbringen, um die geltenden Bebauungspläne ändern zu können. Dieser Weg ist ressourcenintensiv, unsicher und zeitraubend und erfordert eine eingehende Auseinandersetzung mit Vertretern der Regierung. Der Verwaltungsratspräsident eines ausländischen Immobilienentwicklers und Investors nennt genau diese Gründe, weshalb sie im Glattpark in Zürich-Opfikon investiert haben. Diese langatmigen Prozesse waren dort schon von anderen Parteien gemacht worden und die Rahmenbedingungen standen bereits fest, als sie ihren Markteintritt lancierten.

Im Modell D ist die öffentliche Hand von jeglichen finanziellen und sonstigen Risiken oder Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Immobilienentwicklung selbst entbunden.

Der grösste Risikofaktor bei diesem Modell ist das Potenzial für suboptimale Ergebnisse in bedeutenden Transit-Destinationen. Ergebnisse in den Bereichen Verkehr und spezifische soziale und ökologische Belangen können nicht garantiert und nur beschränkt von der öffentlichen Hand beeinflusst werden.⁶⁹

Im Modell D liegt die Entwicklungstätigkeit in den Händen der Beteiligten mit den erforderlichen Fähigkeiten. Gemäss Hale ist festzustellen, dass der private Sektor in der Lage ist, Projekte in einer schnellen und flexiblen Art umzusetzen, vor allem in der

⁶⁸ Vgl. Hale 2008, S.20

⁶⁹ Vgl. Hale 2008, S.20

Immobilienentwicklung.⁷⁰ Dies trifft aber nur zu, wenn kaum Abhängigkeiten zur öffentlichen Hand bestehen. Wenn das Projekt in einem Gebiet mit erheblichen Verkehrs- und Gemeinschaftsinteressen durchgeführt wird, kann von dem jedoch nicht ausgegangen werden.

2.5.6 *Mögliche Modell-Adaption auf die Schweiz*

In der Schweiz können vergleichbare Konstellationen beobachtet werden. Je nach Komplexität und/oder notwendigen Akzeptanz bei der Bevölkerung ist eine Kooperation mit der öffentlichen Hand zwingend, um den Erfolg für Immobilienentwicklungen gerade bei Knotenpunkten nicht zu gefährden. Dies bedeutet nicht, dass die private Steuerung durch die öffentliche, oder umgekehrt, ersetzt wird. Die privaten wie auch die öffentlichen Interessen sollen an der Gestaltung der lokalen Raumplanung aktiv beteiligt werden. Dies setzt neue Formen der Koordination zwischen öffentlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren voraus und umschreibt den Übergang zur unternehmerischen Stadt.⁷¹ Sofern die Grundeigentümerin die öffentliche Hand ist, werden die Modelle A und C in Frage kommen. Bei grösseren Bahnhöfen der SBB ist dies feststellbar. Bei den üblichen Knotenpunktentwicklungen kommen tendenziell die Modelle B und D in Frage, da bei diesen meist ein privater Investor der Grundeigentümer ist und somit die Projektführerschaft beansprucht.

3 Betrachtung des Stadtbahnperimeters Glattal und Limmattal

3.1 Bautätigkeiten privater Investoren entlang Glattal- und Limmattalbahn

3.1.1 *Entstehungsgeschichte*

Die Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung, dass «Transit Oriented Development» überhaupt möglich ist und Knotenpunktentwicklungen entstehen können. Bevor die Entwicklungen rund um die Stationen/Haltestellen genauer untersucht werden, ist es wichtig die Entwicklung der regionalen Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Zürich – im Glattal und Limmattal – näher zu erläutern.

Glattal

Das Agglomerationsgebiet nördlich von Zürich, das mittlere Glattal, erlebt seit Jahren ein dynamisches Wachstum. An der Peripherie der historisch gewachsenen Glattaldörfer

⁷⁰ Vgl. Hale 2008, S.21

⁷¹ Vgl. Heeg 2008, S. 240

entstanden dichtgenutzte Wohn-, Arbeitsplatz- und Dienstleistungszentren ohne gegenseitige Bezüge und klare Strukturen. Die Mobilitätsbedürfnisse nahmen folglich stetig zu und die Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere das Strassennetz, erreichten ihre Kapazitätsgrenzen.⁷²

1990 erkannten die Präsidenten der vier Glattalgemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten den Handlungsbedarf und gründeten die Interessensgemeinschaft Zukunft Glattal (IG ZUG), welche eine Studie in Auftrag gab. Die daraus entstandenen Berichte "Glattal wohin? – Probleme und Lösungsvorschläge"⁷³ sowie "Glattal wohin? – Entwicklungsplanung Glattal"⁷⁴ beleuchteten die Randbedingungen, Ziele und Potenziale der weiteren Siedlungsentwicklung in der Region. Ein zentraler Massnahmenbereich bezog sich dabei auf den Aufbau eines leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrsangebots - der Glattalbahn.⁷⁵

Die Gegner der Glattalbahn-Vorlage nutzten die Möglichkeit des Behördenreferendums und erwirkten so die Durchführung einer Volksabstimmung. Zur Vorbereitung und Unterstützung des politischen Entscheidungsprozesses hatten sich bereits im Vorfeld eine Reihe prominenter Befürworter des Glattalbahn-Projektes zum Verein "Chance Glattalbahn"⁷⁶ zusammengeschlossen. Ziel war es, die Bedeutung der Glattalbahn als Schlüsselprojekt für die nachhaltige Entwicklung der Glattal-Region und zur Stärkung des Wirtschaftsraumes Zürich aufzuzeigen.⁷⁷

Die übergeordneten siedlungs- und verkehrspolitischen Ziele basierten auf den folgenden drei raumplanerischen Zielen auf kantonaler Ebene:⁷⁸ Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstruktur ist sicherzustellen und zu verbessern; die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten; Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.⁷⁹

Zudem wurden auf regionaler Ebene unter anderen folgende Leitlinien formuliert:

⁷² Vgl. VBG 2011, S. 3

⁷³ Vgl. Planpartner AG 1990

⁷⁴ Vgl. Planpartner AG 1991

⁷⁵ Vgl. VBG 2011, S. 3

⁷⁶ Verein Chance Glattalbahn gehörten Organisationen, Städte und Gemeinden sowie namhafte Persönlichkeiten an und diente als Lobbying-Instrument zugunsten der Glattalbahn

⁷⁷ Vgl. Verein Chance Glattalbahn 2003

⁷⁸ Vgl. VBG 2011, Broschüre S. 3

⁷⁹ Vgl. Kanton Zürich 1998, S. 3

Die Besiedlung ist auf die Zentren und Entwicklungsschwerpunkte (dynamische Lagen) auszurichten, um damit die Siedlungsstruktur zu verbessern. Dazu müssen in erster Linie dort die Hemmnisse beseitigt werden, die dem Bauen und Umnutzen im Wege stehen. Die Besiedlung ist schwerpunktmässig auf die S-Bahnstationen und qualitative hochstehende, langfristig gesicherte öffentliche Verkehrslinien auszurichten. Die Glattalbahn, als Rückgrat des Zubringerverkehrs zur S-Bahn, ist so rasch als möglich zu realisieren.⁸⁰

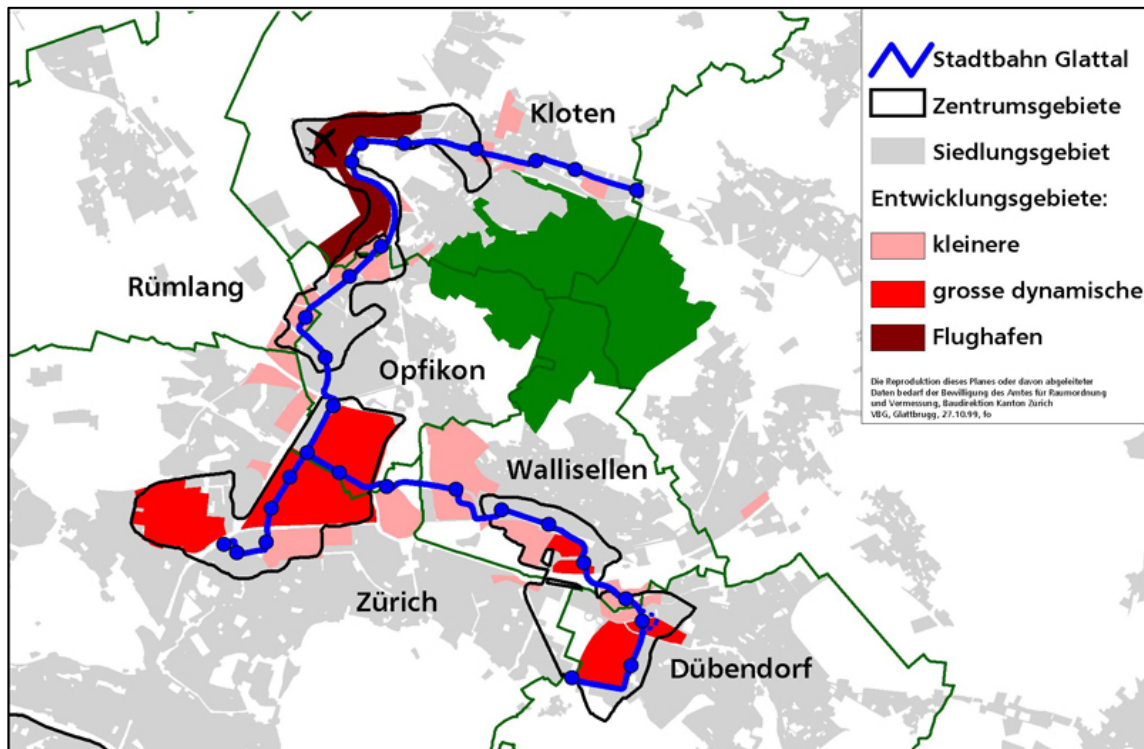


Abb. 2: Standortstädte und -gemeinden mit Zentrumsgebiete gemäss Richtplan 1995, VBG 2011

Im Richtplan 1995 des Kantons Zürich waren elf sogenannte Zentrumsgebiete definiert, welche bestehende oder zukünftige Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung umfassten. Im Glattal liegen drei solcher Zentrumsgebiete.

Die als Bestvariante evaluierte Linienführung führte an den meisten Stellen nicht durch die historischen Kerngebiete sondern folgte den neuen städtischen Entwicklungsgebieten am Rand und in den Zwischenräumen der ehemaligen Zentren.⁸¹ Genau in diesen Räumen liegt das grösste Verdichtungspotenzial. Die Glattalbahn schafft somit attraktive Verkehrsverbindungen zu bestehenden und künftigen Arbeitsplätzen in der Region, schafft Voraussetzungen für die Ansiedlung von neuen Unternehmen im Mittleren Glattal und fängt den prognostizierten Mehrverkehr umweltfreundlich ab, was Wohnen

⁸⁰ Vgl. Kanton Zürich 1998, S. 3-4

⁸¹ Vgl. VBG 2011, Themenblatt Nr. 20, S. 2

und Arbeiten im Mittleren Glattal attraktiv werden lässt. Somit werden auf einer übergeordneten Ebene die Voraussetzungen geschaffen, dass private Investoren angezogen werden und Immobilienentwicklungen im Sinne von «TOD» entstehen können.

Robert Cervero bezeichnet die Erreichbarkeit respektive die Erschliessung durch die Verkehrsinfrastruktur als entscheidender Faktor. So zeigen verschiedene ökonometrische Studien, dass Unterschiede im Wohnbauland- und im Immobilienpreis zu einem wesentlichen Teil durch die Wegzeit zum (Arbeits-) Zentrum innerhalb eines Gebietes erklärt werden können.⁸² Eine kalifornische Studie hat gezeigt, dass Berufstätige, die weiter entfernt vom öffentlichen Verkehr wohnten mit dem Auto zur Arbeit fuhren. Sobald sie in eine Wohngegend umzogen mit einer Bahnstation in der Nähe von 800m Gehdistanz wechselten 52,3% auf den öffentlichen Verkehr.⁸³

Aufgrund der vergleichbaren Situation in der Agglomeration Zürich und der projektierten Stadtbahn analog zur Glattalbahn muss das Limmattal ebenfalls genauer betrachtet werden.

Limmattal

In den letzten 20 Jahren hat das Limmattal ein deutliches Wachstum erfahren. Die gute Lage und Erschliessung sowie die anhaltende wirtschaftliche Dynamik lassen auch künftig einen erheblichen Anstieg der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen erwarten.⁸⁴

Im Limmattal zeichnen sich verschärfende Engpässe im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und insbesondere auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs ab. Eine leistungsfähige und attraktive Stadtbahn als künftiges Rückgrat der öffentlichen Verkehrserschliessung mit hoher Erschliessungs- und Gestaltungsqualität ist ein wichtiger Identitäts- und Impulsgeber für die wirtschaftliche Entwicklung der Zentren und Arbeitsplatzgebiete, aber auch des Wohn- und Lebensraums Limmattal.

Die Festlegung des Perimeters für das Agglomerationsprogramm Limmattal gemäss Abbildung 3 erfolgte in Absprache zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung und den Kantonen Zürich und Aargau. Der Untersuchungsraum umfasst die Siedlungsbänder beidseits der Limmat mit insgesamt zwölf Gemeinden.⁸⁵

Die gemeinsame politische Erklärung in Form eines "Letter of Intent" ist eine Willenskundgebung der Stadtpräsidenten, Gemeindepräsidenten und -ammänner des

⁸² Vgl. Hilber 1997, S. 11

⁸³ Vgl. Cervero 1993, zit. in Cervero 2006, S. 2

⁸⁴ Vgl. Kanton Zürich 2012a, S. I

⁸⁵ Vgl. Kanton Zürich 2012a, S. I

Limmattals.⁸⁶ Die Absichtserklärung der Unterzeichnenden hat sich an die Regierungen der beiden Kantone Zürich und Aargau gerichtet. Es war die erklärte Absicht der Unterzeichnenden, gemeinsam mit den Kantonen alles politisch Notwendige zu unternehmen, um die Realisierung der Stadtbahn Limmattal bis spätestens im Jahr 2022 zu ermöglichen. Die Städte und Gemeinden stimmen ihre Verkehrs- und Siedlungsentwicklungen optimal darauf ab. Die Unterzeichnenden bekräftigten ihren Willen, zusammenzuarbeiten und mit vereinten Kräften alles Notwendige zur Realisierung der Stadtbahn beizutragen. Der Bundesrat unterstützt im Rahmen seiner Agglomerationspolitik die koordinierte Herangehensweise von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration und verstärkt sein finanzielles Engagement im Verkehrsbereich.⁸⁷ Dies sind für private Investoren klare Zeichen und mit dem Bau eines fest verankerten Verkehrsmittels, im Gegensatz zum Bus, wird eine wichtige langfristige Planungssicherheit gegeben. Erst durch diese Massnahmen können zusätzliche Knotenpunktentwicklungen entstehen.

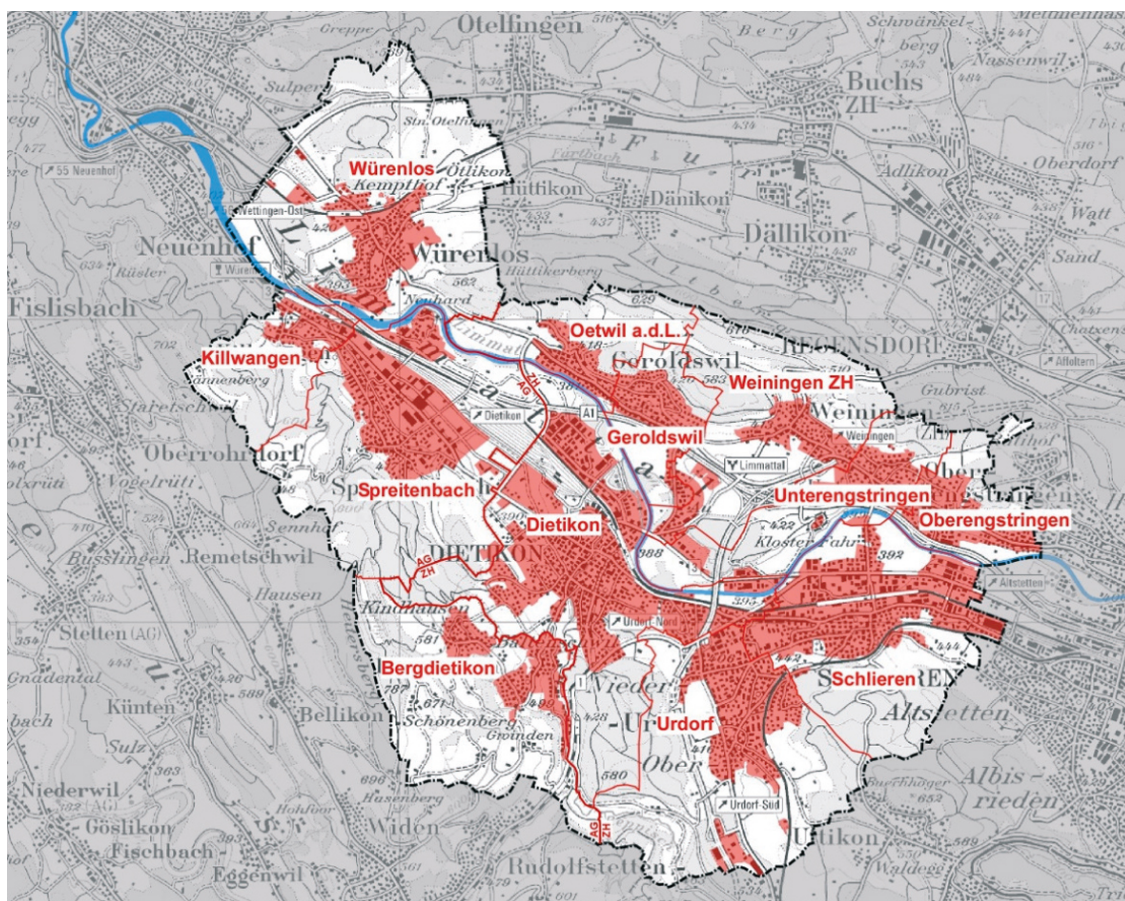


Abb. 3: Perimeter und Gemeinden des Agglomerationsprogramms Limmattal, Kanton Zürich 2012a, S. II

⁸⁶ http://www.zpl.ch/Stadtbahn/Letter_of_Intent_Schlussfassung_2.pdf, Zugriff vom 25.06.2013

⁸⁷ Vgl. Kanton Zürich 2012a, S. I

3.1.2 Planungs- und Projektdokumentation der GTB und LTB

Bei der Projektierung der Glattalbahn galt es, komplexe technische, rechtlich-verfahrensmässige und politische Prozesse aufeinander abzustimmen und zu optimieren. Die Projektierung wurde deshalb bewusst kooperativ unter Einbezug aller Beteiligten und Betroffenen gestaltet. Anhand der nachstehenden Meilensteine wird der Planungs- und Projektverlauf der Glattalbahn von 1990 - 2010 kurz dokumentiert, um die Zeitdimension zu statuieren, die eine Stadtbahn von der ersten Idee bis zur Inbetriebnahme beansprucht. Zugleich sollen die prognostizierten Meilensteine der Limmattalbahn aufgezeigt werden, um die unterschiedliche Ausgangslage für private Investoren in den genannten Regionen zu verdeutlichen.

Meilensteine Glattalbahn⁸⁸

1990 wurden unter den vier federführenden Glattalgemeinden erste Diskussionen geführt und Ideen entwickelt für eine Glattalbahn. Zwei Jahre später wurden die Trasseestudien gemacht, welche 1995 in der Trasseefestsetzung im kantonalen Richtplan Einzug fanden. 1996 konnte der Systemscheid zugunsten einer meterspurigen, grundsätzlich eigentrassierten Stadtbahn gefällt werden. Das Projekt wurde 1998 aus der kantonalen Verwaltung an die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) ausgelagert, welche damit die Gesamtprojektleitung übernahm. Im darauffolgenden Jahr wurde das Vorprojekt abgeschlossen und das Konzessionsgesuch eingereicht. Der Bundesrat erteilte 2001 die Konzession und im selben Jahr konnte das Bauprojekt abgeschlossen werden.

Mit Abschluss des Bauprojekts präsentierte sich die Glattalbahn als eine knapp 13 Kilometer lange, zweigleisig Neubaustrecke zwischen Zürich-Oerlikon und dem Flughafen Zürich-Kloten sowie zwischen dem Glattpark und dem Bahnhof Stettbach. Die Strecke beinhaltet 20 Haltestellen und sechs Verknüpfungen mit S-Bahn-Stationen. Die Beförderungskapazität reicht von 6'000 bis 8'000 Personen/Stunde in beide Richtungen.⁸⁹

Das Plangenehmigungsgesuch wurde 2002 eingereicht und mit der Annahme der Kreditvorlage durch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich im Jahr 2003 wurde das letzte Hindernis überwunden. Die Erteilung der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr und der Spatenstich zum Bau der ersten Etappe erfolgte 2004.⁹⁰

⁸⁸ Vgl. VBG 2011, Broschüre S. 4

⁸⁹ Glattalbahn, <http://glattalbahn.ch/index.php/vision-planung/bauprojekt-und-plangenehmigung>, Zugriff vom 19.06.2013

⁹⁰ Glattalbahn, http://www.vbg.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=125%3Aab-2009-bis-zum-flughafen&Itemid=230, Zugriff vom 18.06.2013

2006 erfolgte der Spatenstich zum Bau der zweiten Etappe sowie die Inbetriebnahme der ersten Etappe gegen Jahresende. Zwei Jahre später konnte der Spatenstich zum Bau der dritten Etappe gemacht und die zweite Etappe in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme der dritten Etappe erfolgte im Dezember 2010, ziemlich genau 20 Jahre nach der Lancierung der ersten Ideen einer Stadtbahn im Glattal.

Meilensteine Limmattalbahn

In den Jahren 2000 bis 2005 wurden die System-, Korridor- und Trasseestudien in Auftrag gegeben. 2006/07 konnte der Richtplaneintrag erfolgen und mit dem «Letter of Intent» der Gemeinde- und Stadtpräsidenten des Limmattals das Projekt Stadtbahn lanciert werden. Im Jahr 2010 wurde die Limmattalbahn AG gegründet und im selben Jahr mit der Ausarbeitung des Vorprojekts begonnen, welches 2011 abgeschlossen wurde.

In der ersten Phase der Projektierung wurden unter anderem die Linienführung, die Lage der Haltestellen und die Kosten genauer definiert. Auf dieser Grundlage reichte die Limmattalbahn AG im Februar 2012 das Infrastrukturkonzessionsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein.⁹¹

Von März 2012 bis Ende 2013 erarbeitet die LTB AG das Bauprojekt. Dem Realisierungskredit muss der Zürcher Kantonsrat und der Grosse Rat des Kantons Aargau zustimmen. Im Falle eines Referendums käme es ca. 2014/2015 zu einer Volksabstimmung. Bis 2015 sollte die Plangenehmigung erfolgt sein, damit bis 2017 die Ausschreibung abgeschlossen und mit der anschliessenden Realisierung begonnen werden kann mit dem Ziel 2020 zumindest eine erste Etappe der Limmattalbahn in Betrieb nehmen zu können.

3.1.3 *Quantitative Analysen der Investitionen*

Die Zusammenhänge von Investitionen in die Infrastruktur und das Auslösen von Folgeinvestitionen Privater in Immobilien kann nur abgeschätzt, jedoch kaum systematisch überprüft werden. Gemäss einer in den New Urban News publizierten Studie wurde gegenüber einem investierten Dollar in «TODs» über \$1'400 in konventionelle, sub-urbane Immobilienentwicklungen investiert.⁹² Dies wird sich mittlerweile zu einer weniger grossen Diskrepanz entwickelt haben, dennoch müssen lokale Behörden ihre Bau- und Zonenordnungen genauer überprüfen, um Entwicklungen rund um Stationen des

⁹¹ Limmattalbahn, http://www.limmattalbahn.ch/termine_finanzierung.php, Zugriff vom 19.06.2013

⁹² Vgl. State of California, Department of Transportation 2005, S. 3-2

öffentlichen Verkehrs nicht zu behindern, sondern zu fördern, als auch die privaten Investoren die kurzfristigen mit langfristigen Investitionsstrategien ersetzen.

Chris Leinberger, Entwickler und «TOD»-Experte nennt die umgestaltende Kraft von Investitionen in den öffentlichen Verkehr als Hauptgrund, dass die Region um Washington, D.C. sich als Modell für zukünftige metropolitane Entwicklungen abzeichne. Die Immobilien im Wert von Milliarden von Dollar wären nicht entstanden ohne den Bau der Transit-Linie und den Stationen. Das gleiche Prinzip gelte bei Investitionen für die Autobahnen. Gewerbe- und Handelsimmobilien entstünden an den Ein- und Ausfahrten von Autobahnen, jedoch erst nach deren Bau.⁹³

Vor diesem Hintergrund sollten die Investitionen entlang der Glattal- und Limmattalbahn betrachtet werden.

Glattal

Aufgrund einer empirischen Raumbbeobachtung im Glattal durch die Planpartner AG im Auftrag der VBG können zusammenfassend folgende Erkenntnisse statuiert werden.

Gemäss Grobschätzung waren im Jahre 2008 in den Gemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten 2.8 Mio. m² BGF mehrheitlich baureif und verfügbar, davon max. 2.3 Mio. m² Arbeiten und mind. 0.5 Mio. m² Wohnen. Es ist eine rasante Inanspruchnahme des Baulandes geringer/ mittlerer Dichte in den angrenzenden Gemeinden Volketswil, Fällanden, Bassersdorf und Rümlang zu erkennen.

Innerhalb des 400m-Einzugsgebiet entlang der Glattalbahn gemäss Abbildung 4 auf der folgenden Seite wurden für den Zeitraum 2001-2015 Berechnungen der prognostizierten Hochbauinvestitionen gemacht. Bei den Berechnungen wurden drei Kategorien definiert: Wohnen, Arbeiten und Spezialbauten.

Die Gesamtsumme von CHF 9,07 Mia der Hochbauinvestitionen innerhalb des 400m-Perimeter entlang der Glattalbahn setzt sich aus CHF 3,16 Mia Wohnen, CHF 3,35 Mia Arbeiten und CHF 2,38 Mia für Spezialbauten zusammen.

Dies bedeutet, dass Bauinvestitionen im Zeitraum 2001-2015 getätigt wurden resp. noch werden, die das 16-fache des Kredits des Kernprojekts (CHF 0,555 Mia) der Glattalbahn ausmachen.⁹⁴

Bei den Berechnungen wurden drei Kategorien definiert: Wohnen, Arbeiten und Spezialbauten. Die Gesamtsumme von CHF 9,07 Mia der Hochbauinvestitionen innerhalb

⁹³ Vgl. Leinberger 2009, S. 163

⁹⁴ Vgl. VBG 2012, S. 4

des 400m-Perimeter entlang der Glattalbahn setzt sich aus CHF 3,16 Mia Wohnen, CHF 3,35 Mia Arbeiten und CHF 2,38 Mia für Spezialbauten zusammen.

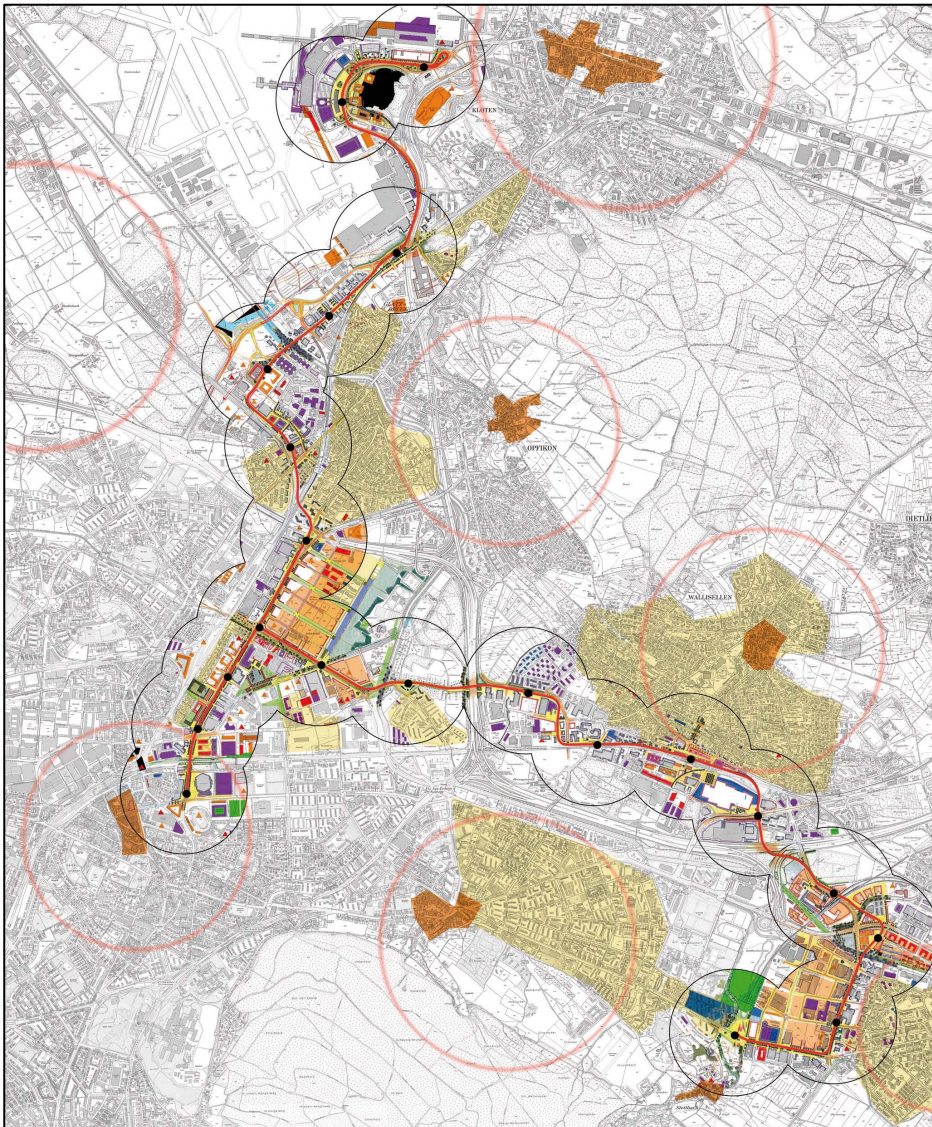


Abb. 4: 400m-Einzugsgebiet entlang Glattalbahn-Linie, VBG 2010

Dies bedeutet, dass Bauinvestitionen im Zeitraum 2001-2015 getätigt wurden resp. noch werden, die das 16-fache des Kredits des Kernprojekts (CHF 0,555 Mia) der Glattalbahn ausmachen.⁹⁵

Im Jahr 2012 wurde durch die Planpartner AG wiederholt eine Erhebung gemacht und die Prognose auf den Zeitraum 2001-2020 erweitert.

Tabelle 3 zeigt die prognostizierten Hochbauinvestitionen (Anlagekosten inkl. Landwert) innerhalb der 400m-Einzugsgebiete. Sie betragen mit CHF 13,67 Mia (bzw. CHF

⁹⁵ Vgl. VBG 2012, S. 4

0,68 Mia/Jahr) mittlerweile ungefähr das 25-fache des Kredits des Kernprojekts der Glattalbahn.⁹⁶

	Wohnen	Arbeiten	Spezialbauten	Total
1. Etappe	1,56 Mia	1,84 Mia	0,40 Mia	3,79 Mia
2. Etappe	0,71 Mia	1,21 Mia	2,77 Mia	4,69 Mia
3. Etappe	2,09 Mia	2,04 Mia	0,00 Mia	4,14 Mia
Oerlikon-Ost	0,34 Mia	0,64 Mia	0,07 Mia	1,05 Mia
Total CHF	4,70 Mia	5,73 Mia	3,24 Mia	13,67 Mia

Tab. 3: Glattalbahnperimeter Hochbauinvestitionen 2001-2020, eigene Darstellung

Limmattal

Die Raumbeobachtung durch Planpartner AG zeigt die Entwicklungsdynamik im Limmattal auf. Die Region verändert sich rasch und ein erhebliches Bau- und Planungsgeschehen ist zu verzeichnen. In den vergangenen 20 Jahren wurden diverse Hochbauten für Wohn- und Arbeitsnutzungen bzw. mit Verkaufsflächen erstellt. Das Bau- und Planungsgeschehen ergibt eine für schweizerische Verhältnisse relativ hohe Dynamik, was dazu führt, dass sich das Limmattal immer mehr zu einer Bandstadt verdichtet.⁹⁷

Die für urbane Mischnutzung geeigneten Brachen- und Neubaugebiete sind relativ spät in die Planungsphase getreten und mittlerweile von privaten Investoren sehr gesucht. Urbane Wohnprojekte gewinnen zunehmend an Gewicht. Dieser Bereich ist wichtig für die langfristige Entwicklung des Limmattals. Es bestehen aber Unsicherheiten betreffend der Nachfragemenge und des Zielpublikums. Mutmasslich bestehen nur bei einer überdurchschnittlichen Siedlungsqualität und einem verbesserten Standort-Image grössere Realisierungschancen.⁹⁸

Wie in Tabelle 4 dargestellt verzeichneten die Gemeinden Schlieren und Dietikon ab 2005 erhöhte Bauinvestitionen von privaten Auftraggebern, die gegen 2011 nochmals stark zunahmen. Zwischen 2006 und 2009 wurden in Dietikon substanzielle Hochbauinvestitionen durch öffentliche Auftraggeber getätigt, während in Schlieren diese gegen null tendierten. In Spreitenbach und Killwangen ist keine konstante Entwicklung von Bauinvestitionen seitens privater Auftraggeber in den letzten zehn Jahren erkennbar.

⁹⁶ Vgl. VBG 2012, S. 5

⁹⁷ Vgl. Planpartner 2009, S. 71

⁹⁸ Vgl. Planpartner 2009, S. 71

Die Gemeinde Urdorf weist im Jahr 2003 einen Ausreisser nach oben auf, was auf die Erstellung von drei bedeutenden Industrie- und Gewerbebauten zurückzuführen ist. Im darauffolgenden Jahr normalisierte sich die Entwicklung wieder auf tiefem Niveau. Seit 2007 ist ein stetiges Entwicklungswachstum erkennbar.⁹⁹

in Mio CHF	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Schlieren	16,7	14,7	25,0	63,3	46,4	83,7	76,7	82,2	88,7	152,0
Dietikon	30,5	30,7	31,0	29,2	62,8	68,2	61,2	72,2	90,1	119,3
Urdorf	12,8	100,1	14,4	7,3	12,2	13,0	23,6	24,9	31,6	44,3
Spreitenbach	47,8	28,2	14,3	21,0	75,7	44,5	16,0	8,7	10,8	39,0
Killwangen	7,2	4,7	24,0	11,8	4,0	3,6	2,6	17,3	1,1	1,2

Tab. 4: Limmattal Hochbauinvestitionen, eigene Darstellung

Über die Investitionstätigkeit innerhalb des 400m-Perimeters entlang der potenziellen Linienführung der Limmattalbahn kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage gemacht werden. Zudem wird es schwierig sein, die Ursachen für Investitionsentscheide klar zuordnen zu können, da mehrere Argumente diese wohl beeinflussen werden. Dies trifft teilweise auch auf die Glattalbahn zu.

3.2 Relevante Knotenpunkte der Glattalbahn

In der Vergangenheit wurden Stadtbrachen durchaus für Monostrukturen verwendet. Die lokale Politik verzichtete in vielen Fällen auf die strategische Thematisierung der anstehenden Aufgabe und auf den Einsatz der im Planungsrecht zur Verfügung stehenden Werkzeuge; soziale und andere Folgekosten blieben unberücksichtigt.¹⁰⁰ Dies hat sich jedoch geändert und um die aktuellsten Beispiele von grösseren Projektentwicklungen zu betrachten, wurden einzelne Knotenpunktentwicklungen entlang der Glattal- sowie der in Projektierung stehenden Limmattalbahn ausgewählt. Dies erfolgte mittels einer Multikriterien-Analyse.¹⁰¹ Dabei wurden gesamthaft fünf Standorte eruiert.

⁹⁹ Vgl. Anhang 7: Tabellen Bauinvestitionen 2000 – 2011 nach Art der Auftraggeber und Jahre für die Gemeinden Schlieren, Dietikon, Urdorf, Spreitenbach und Killwangen, Bundesamt für Statistik, Zugriff vom 18.06.2013

¹⁰⁰ Vgl. Feldtkeller 2001, S. 16

¹⁰¹ Die Multikriterien-Analyse für das Glattal und das Limmattal liegen dem Anhang bei

3.2.1 Entwicklungsgebiet Neugut Dübendorf-Wallisellen

Das Zwicky-Areal an der Stadtgrenze von Zürich liegt zu einem grossen Teil in Wallisellen und zu einem kleineren Teil in Dübendorf im Gebiet Neugut. Es befindet sich zwischen der Autobahn A1 und der Überlandstrasse, sowie dem Chriesbach. Die S-Bahn fährt auf einem Hochtrasse quer durch das Areal durch, welches in den letzten Jahrzehnten mehrmals durch neue Verkehrsinfrastrukturen durchschnitten wurde.¹⁰²

Für das Areal wurde ein privater Gestaltungsplan erarbeitet, der im Jahr 2003 bewilligt wurde. Die Eigentümerfamilie Zwicky erklärt ihre Strategie folgendermassen: “Es soll in Etappen überbaut werden, wobei vorgesehen ist, einen Teil des Areals weiter im Familienbesitz zu nutzen und selber zu entwickeln. Andere Teile sollen an Dritte verkauft werden.”¹⁰³

Aus den Erfahrungen der anschliessenden Planungszeit waren die Grundeigentümer und die beteiligten Fachleute zum Schluss gekommen, dass Optimierungspotenzial zum rechtskräftigen Gestaltungsplan bestand. Der für die Überarbeitung verantwortliche Architekt TZ zieht folgendes Fazit: “Beim ersten Gestaltungsplan hatte man sehr starre Regeln gehabt und unglaubliche Bautiefen. Man hat keine gescheite Mischnutzung reingebracht in diesen riesigen Bautiefen.”¹⁰⁴

Im Jahr 2011 resultierte daraus eine Revision des privaten Gestaltungsplan des Zwicky-Areals. Damit konnte das Ziel einer qualitätsvollen Entwicklung weiterhin gewährleistet werden wie in Abbildung 5 zu sehen ist. Folgende Anliegen standen im Vordergrund der Revision:¹⁰⁵

- Höhere städtebauliche Kohärenz und eine verbesserte Freiraumqualität.
- Freiraumkonzept für die planenden Investoren als Richtlinie
- Nutzungsflexibilität und -vielfalt sollen sichergestellt werden
- Eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, verdichtete Bebauung
- Im Teilgebiet B_Nord soll ein Hochhaus von maximal 75m Höhe einen städtebaulichen Akzent setzen
- Der Langsamverkehr wird attraktiver und direkter geführt
- Das Wegnetz wird ergänzt und mit umliegenden Naherholungsräumen und benachbarten Quartieren verknüpft

¹⁰² Auszug aus dem Antrag des Gemeinderates anlässlich der Gemeindeversammlung Wallisellen vom 26.09.2011 zur Revision Privater Gestaltungsplan Zwicky-Areal

¹⁰³ http://www.zwicky-areal.ch/files/pdf/ganze_doku_a4.pdf, Zugriff vom 29.06.2013

¹⁰⁴ Expertengespräch TZ, 27.06.2013

¹⁰⁵ Auszug aus dem revidierten Gestaltungsplan Zwicky-Areal Wallisellen/Dübendorf vom 27.04.2011

- Qualitätssicherung der Entwicklung des Areals (erweiterter Gestaltungsbeirat)

Die Problematik in der Vergangenheit und die Auswirkungen der Glattalbahn auf den Standort begründen – gemäss Angaben des gesamtverantwortlichen Architekten – mit der kontinuierlichen Abspaltung des Gebiets. Dies geschah durch die einengenden Strassenbauten und dem Viadukt der S-Bahn, welcher über das Areal führt. Der erste Lichtblick, welcher stattgefunden habe auf Bodenebene, sei der Entscheid für eine Haltestelle auf der Höhe des Zwicky-Areals. Man könne sagen, das für den Langsamverkehr unwirtliche Gebiet würde jetzt plötzlich wieder erschlossen. Dies sei auch ein Grund, damit eine attraktive Mischnutzung entstehen könne.¹⁰⁶



Abb. 5: Zwicky-Areal in Dübendorf/Wallisellen: Baufelder A-F, Zwicky & Co. AG/ Zanoni Architekten

Des weiteren erläutert er das in diesem Fall übliche Vorgehen zugunsten einer attraktiven Gesamtentwicklung des Areals: “Als die Baufelder auf den Markt gekommen sind, haben die Investoren die Projekte selber mit ihren Architekten entwickelt. Im Verfahren gibt es einen Gestaltungsbeirat über das ganze Zwicky-Areal, den ich leite. Ich bin ei-

¹⁰⁶ Expertengespräch TZ, 27.06.2013

gentlich immer dabei in der Entwicklungsphase, das ist eigentlich eine Kernaufgabe, dass man das ganze Projekt hindurch begleitet im Sinne einer Qualitätssicherung”¹⁰⁷

Der Antrag des Gemeinderates bestätigte das Areal als Teil des kantonalen, im Richtplan festgelegten Zentrumgebiets (Wallisellen - Zürich/ Dübendorf). Die Festlegungen im revidierten Gestaltungsplan entspreche den im Richtplan formulierten Zielen wie Nutzungsdurchmischung mit Wohnen, Dienstleistung und Einkauf, sowie erhöhte bauliche Dichten.¹⁰⁸ In dieser Knotenpunktentwicklung übernahm der Eigentümer als privater Investor die Rolle der Führerschaft auf strategischer Ebene. Er bestätigt die Anforderung einer langfristig ausgerichteten Investitionsstrategie mit der Optimierung und Revision des Gestaltungsplans. Die Anpassungen entsprechen den Charakteristiken von «TOD».

3.2.2 Entwicklungsgebiet Richti-Areal Wallisellen

“Von der unansehnlichen Industriebrache zum attraktiven Quartier mit gemischter Nutzung”¹⁰⁹ betitelte der CEO von Allreal AG das Richti-Areal.

Bis 1989 wurde das Areal von verschiedenen Firmen insbesondere für die Herstellung von Zement- und Betonprodukten industriell genutzt. Die zahlreichen Nutzungs- und Projektideen für das brachliegende Areal, die über die Jahre von verschiedenen Initianten unterschiedlich detailliert ausgearbeitet wurden, scheiterten jeweils zu einem frühen Zeitpunkt. Seit 2007 befindet sich das gesamte Areal im Besitz der Allreal AG. Die neuen Besitzverhältnisse ermöglichen Entwicklung und Planung aus einer Hand.¹¹⁰

Die Projektentwicklerin SL von der Allreal AG blickt zurück: “Allreal hat entschieden, das ganze Areal zu kaufen, damit es nur noch einen Eigentümer gibt. Das ist sicher einer der Punkte, welcher die Planung vereinfacht hat.”¹¹¹ Um zusätzlich zu den bereits zugelassenen Nutzungen (Industrie, Dienstleistung und Gewerbe) weitere – insbesondere Wohnen – zu ermöglichen, brauchte es einen durch die Gemeinde genehmigten privaten Gestaltungsplan.¹¹²

Um die Voraussetzung für ein möglichst attraktives und städtebaulich überzeugendes Quartier mit gemischter Nutzung zu schaffen, führte die Allreal AG eine Testplanung

¹⁰⁷ Expertengespräch TZ, 27.06.2013

¹⁰⁸ Auszug aus dem Antrag des Gemeinderates anlässlich der Gemeindeversammlung Wallisellen vom 26.09.2011 zur Revision Privater Gestaltungsplan Zwicky-Areal

¹⁰⁹ Titel der Präsentation Allreal-Gruppe: Gestaltungsplan für das Richti-Areal vom 26.05.2009, <http://www.richti.ch/downloads/history/richti-praesentation-gestaltungsplan.pdf>, Zugriff vom 29.06.2013

¹¹⁰ Vgl. <http://www.richti.ch/projekt/geschichte>, Zugriff vom 16.06.2013

¹¹¹ Experteninterview SL, 04.06.2013

¹¹² Vgl. <http://www.richti.ch/projekt/geschichte>, Zugriff vom 16.06.2013

In der Folge wurde ein Richtprojekt erarbeitet, welches Bestandteil des Gestaltungsplans war. Um das im Gestaltungsplan definierte Quartier mit gemischter Nutzung – Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe/Verkauf – realisieren zu können, bedarf es der Zustimmung durch die Gemeindeversammlung und die kantonale Baudirektion. Die Projektentwicklerin SL blickt zurück und meint, dass die Verwaltung das Projekt sehr unterstützt habe und dass auch seitens Bevölkerung die Unterstützung vorhanden gewesen sei. Der Gestaltungsplan wurde mit grosser Mehrheit angenommen und das sei die Basis, damit die weitere Planung nicht so schwierig würde.¹¹⁷

Um das Potenzial und die Tauglichkeit des Gestaltungsplanes besser beurteilen zu können, wurden fünf Architekturbüros mit der Ausarbeitung von Projektstudien für die verschiedenen Baufelder beauftragt. Das Verkehrsführungskonzept reduziert den motorisierten Verkehr im Quartier. Eine feinmaschige Erschliessung für die Fussgänger verbindet das Angebot von öffentlichen Räumen mit Plätzen, Alleen, Arkaden und Innenhöfen sowie eine direkte Fussgänger Verbindung zwischen Bahnhof Wallisellen und dem Einkaufszentrum Glatt. Die Unterführung zum Bahnhof wird aufgewertet, um für den Langsamverkehr eine attraktive Lösung zu garantieren.¹¹⁸

Der mit den lokalen Gegebenheiten gut vertraute Politiker RL ist der kritischen Meinung, dass sehr viel davon abhängt, ob die Achse Bahnhof - Glattzentrum zu einer innerstädtischen Achse wird. Ob dann die Leute flanieren und mehr Besucher ins Zentrum bringe, oder zu einer «toten Meile» verkomme mit leeren Ladengeschäften, werde sich zeigen. Er glaube an diese Grundidee, dass man dieses Städtische heranbringen könne, aber da sei noch sehr viel nötig.¹¹⁹ Die Projektentwicklerin SL von Allreal denke, dass das Richti-Shopping nicht ein Einkaufszentrum sei, das neben das Glatt gebaut wird, sondern es sei mehr ein öffentlicher Raum, wo Verschiedenes anbiete.¹²⁰

Der private Investor übernimmt in dieser Knotenpunktentwicklung die komplette Führerschaft als Entwickler und Realisator. Eine enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde war zwingend und zielführend. Namhafte Investitionen zugunsten des öffentlichen Bereichs unterstreichen die Ernsthaftigkeit des Investors und das Bekenntnis zu diesem Standort. Das Gesamtkonzept dieser Knotenpunktentwicklung entspricht den Charakteristiken von «TOD».

¹¹⁷ Experteninterview SL, 04.06.2013

¹¹⁸ Vgl. <http://www.richti.ch/projekt/geschichte>, Zugriff vom 16.06.2013

¹¹⁹ Experteninterview RL, 03.06.2013

¹²⁰ Experteninterview SL, 04.06.2013

3.2.3 Entwicklungsgebiet Balsberg

In unmittelbarer Nähe zum Flughafen verfügt die Priora Group ein Portfolio von diversen Grundstücken und Immobilien. Die Priora Group hat sich zum Ziel gesetzt, dieses enorme Nutzungspotenzial mittels einer hochwertigen, wie auch nachhaltigen Entwicklung in den nächsten Jahren marktkonform zu positionieren.¹²¹

Dabei sind Themen wie Ökologie und Nachhaltigkeit, Ökonomie, Städtebau, architektonisches Gesamtkonzept, wie Identifikation des Ortes, wichtige Indikatoren, welche die Vorhaben prägen sollen. Alle Areale sind sehr gut durch den ÖV erschlossen, sei es durch die S-Bahn, Glattalbahn oder Bus.¹²²

Gemäss Immobilienexperte HPD, CEO der Eigentümergesellschaft, die auch als Investorin auftritt, wäre allgemein ein optimaler Standort sehr, sehr nahe bei einer Station Im Balsberg sei dies nicht ideal, da müsste das Perron verlängert werden, da S-Bahn und Glattalbahn nicht am gleichen Ort seien. Die Distanzen seien schon an der oberen Grenze. Man beginne mit der SBB Gespräche, damit hier ein rechter Bahnhof entstehen könne.¹²³ Eine ideale Erreichbarkeit ist zudem durch den unmittelbaren Autobahnanschluss der Autobahn A51 auch mit dem MIV gewährleistet.

Aus dem Gesamtgebiet soll ein funktionierender und pulsierender Stadtteil zwischen Kloten, Opfikon und dem Flughafen Zürich mit eigener Identität und Positionierung entstehen.¹²⁴ Der CEO unterstreicht die Haltung und Vorgehensweise seiner Firma wie folgt: „Jetzt ist die Nachhaltigkeit in aller Munde, man lebt das heute vor. Wir kommen von selber und fordern 2000-Watt Gesellschaft. Wir denken heute schon selber voraus und bringen städtebauliche Aspekte ins Spiel. Auch mit unserem Wettbewerb, den wir mit namhaften Architekturbüros gemacht haben. Somit können wir den Behörden zeigen, was überhaupt möglich ist.“¹²⁵

Das aus dem Studienauftrag entstandene Resultat wird als “First District” bezeichnet und positioniert. Bei dieser bebaubaren Grundstücksfläche im Umfang von 150'000m², wie auf Abbildung 7 zu sehen ist, trägt die Priora Immobiliengesellschaft als Arealentwicklerin die Verantwortung für einen städtebaulichen Entfaltungsprozess. Der neue Business District will unter anderem folgende Absichten verwirklichen:¹²⁶

¹²¹ Vgl. Unterlagen Studienauftrag „am Balsberg“ Priora Development AG, 24.02.2012

¹²² Ebda.

¹²³ Experteninterview HPD, 17.06.2013

¹²⁴ Vgl. Unterlagen Studienauftrag „am Balsberg“ Priora Development AG, 24.02.2012

¹²⁵ Experteninterview HPD, 17.06.2013

¹²⁶ Vgl. Präsentationsmappe “First District” auch abrufbar unter: <http://firstdistrict.ch/home/>

- Bildung einer harmonisch ausstrahlenden Gesamt- und Zentrumsanmutung
- Positionierung der entstehenden Objekte in einem international angemessenen Stil
- Aufbau eines stabilisierenden Branchen-Mix in klar definierten Geschäftsbereichen
- Engagement für eine publikumsfreundliche Integration der öffentlichen Verkehrsträger mit modernem Komfortanspruch
- Schaffung ergänzender Angebote für Mitarbeitende und Besucher

“Wir haben einfach von der Durchmischung her ein Problem. Allenfalls gibt vielleicht ein Hotel wieder etwas Leben, aber sonst hat man nicht wahnsinnig viel Möglichkeiten aus Lärmschutzgründen. Bei unserem Standort haben wir Anfragen von Hochschulen, von Spitälern, von öffentlichen Archiven und die erste Priorität ist immer die Anbindung. Ich denke, früher bei Lage, Lage, Lage, waren die Aussicht, die Sonne, die Ruhe ausschlaggebend, heute ist es gerade im gewerblichen der ÖV,”¹²⁷ beschreibt der Immobilienexperte und CEO seine Ausgangslage.

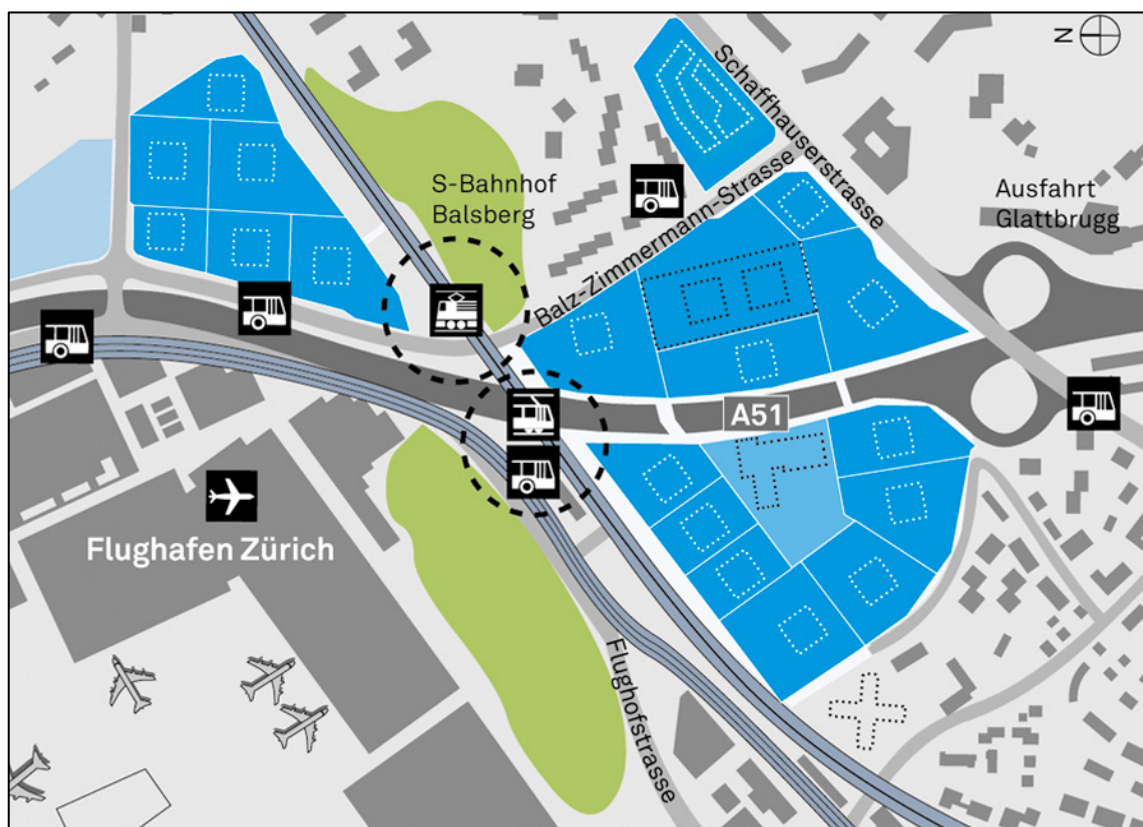


Abb. 7: Übersichtsplan First-District, Balsberg, Priora AG¹²⁸

¹²⁷ Experteninterview HPD, 17.06.2013

¹²⁸ <http://www.first-district.ch/de/projekte/uebersichtsplan/>, Zugriff vom 06.07.2013

Mit der Entwicklung der postmodernen Stadt, die sich durch Images und nach aussen dargestellten Eigenschaften definiert, ändert sich auch die Betrachtung des Transportes und der Rolle der Verkehrsnetzwerke weiter.¹²⁹ Der Verkehr ist für den Standort nicht mehr unbedingt eine Belastung sondern kann vielmehr zur Qualität der Standortgunst werden, aufgrund der optimalen Anbindung an die Verkehrsnetze wie dies am Balsberg der Fall ist.

Die Piora Group versteht unter integralen Entwicklung den Einbezug der Wirtschaft, öffentlichen Hand, Politik und potenzielle Nutzer in die laufenden Entwicklungs- und Planungstätigkeiten. So soll dazu beigetragen werden, dass an diesem Standort durch gezielte, zukunftsgerichtete Immobilien-Politik die Ansiedelung attraktiver Unternehmen und Branchen gefördert sowie Clusterbildung ermöglicht werden könne.¹³⁰

Rückblickend schildert Immobilienexperte HPD die Situation, dass die Glattalbahn gebaut wurde und nichts passiert sei in dieser Gegend. Sie selber haben mit dem städtebaulichen Wettbewerb, mit dem Masterplan First District schon fast eine Planungszone angestossen, zusammen mit den Gemeinden Rümlang, Opfikon, Glatttrugg, Kloten und dem Flughafen. Die seien alle hellhörig geworden. Das Positive sei, dass nun alle an einem Tisch sitzen, die Astra, der ÖV, die Glattalbahn.¹³¹ Dies zeigt, was die Initiative von privater Seite her auslösen kann, zwingend ist jedoch das frühe Stadium von Projektentwicklungsabsichten. Dadurch können offene, konstruktive Gespräche stattfinden und auf die für den Standort optimale Entwicklung hingearbeitet werden.

Für eine vorbildliche Knotenpunktentwicklung lässt sich dieser Investor die nötige Zeit. Im Bewusstsein der einerseits einschränkenden Bestimmungen aufgrund des Standorts in unmittelbarer Flughafennähe und andererseits einer ausgesprochen vielseitigen Verkehrsanbindung muss der Investor zuerst die Rolle des Strategen einnehmen. Zudem hat er die Rolle des Gebietsentwicklers angenommen, welche auch von der öffentlichen Hand hätte beansprucht werden können. Ein Nutzungs-Mix nach den Anforderungen von «TOD» ist aus besagten Gründen nicht erreichbar.

3.3 Relevante Knotenpunktentwicklungen der LTB

3.3.1 Entwicklungsgebiet Limmatfeld Dietikon

“Unsere kleine Stadt entsteht auf dem Limmatfeld, einem 87'000m2 grossen Areal vor

¹²⁹ Vgl. Holzapfel 2012, S. 91

¹³⁰ Vgl. Präsentationsmappe “First District” auch abrufbar unter: <http://firstdistrict.ch/home/>

¹³¹ Experteninterview HPD, 17.06.2013

den Toren Zürichs. Mit insgesamt 11 quartierähnlichen Höfen bildet das Limmatfeld eine richtige kleine Stadt. Mit allem was dazugehört. Restaurants, Cafés, Büros, Gewerberäume, Läden, Promenaden, Plätze und Grünflächen. Für insgesamt 2'000 bis 3'000 Bewohner. Dazu kommen zwischen 1'500 bis 2'000 Arbeitsplätze. Natürlich fehlt dabei ein eigener Supermarkt genauso wenig wie eine Kinderkrippe und viel Platz zum Flanieren und Verweilen.¹³² Dies ist ein aktuelles Beispiel, wie der Standort durch den privaten Entwickler und Investor vermarktet wird. Es sind verschiedenste Merkmale auffallend, die auch für «TOD» von Relevanz sind wie Mischnutzung, eine respektable Grösse sowie Wertlegung auf den Aussenraum und den Langsamverkehr.

In unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofs wächst der jüngste Stadtteil von Dietikon. Das bedeutende Entwicklungsgebiet auf dem ehemaligen Industrieareal der Maschinen-Herstellerin Rapid wird zu einem Stadtteil mit hoher Standortqualität transformiert, gemäss Abbildung 8. Dieser zeichnet sich durch einen Mix aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit aus.¹³³ Hiermit wird auch die wichtigste Komponente von «Transit Oriented Development» erwähnt, die unmittelbare Verkehrsanbindung an den Öffentlichen Verkehr.

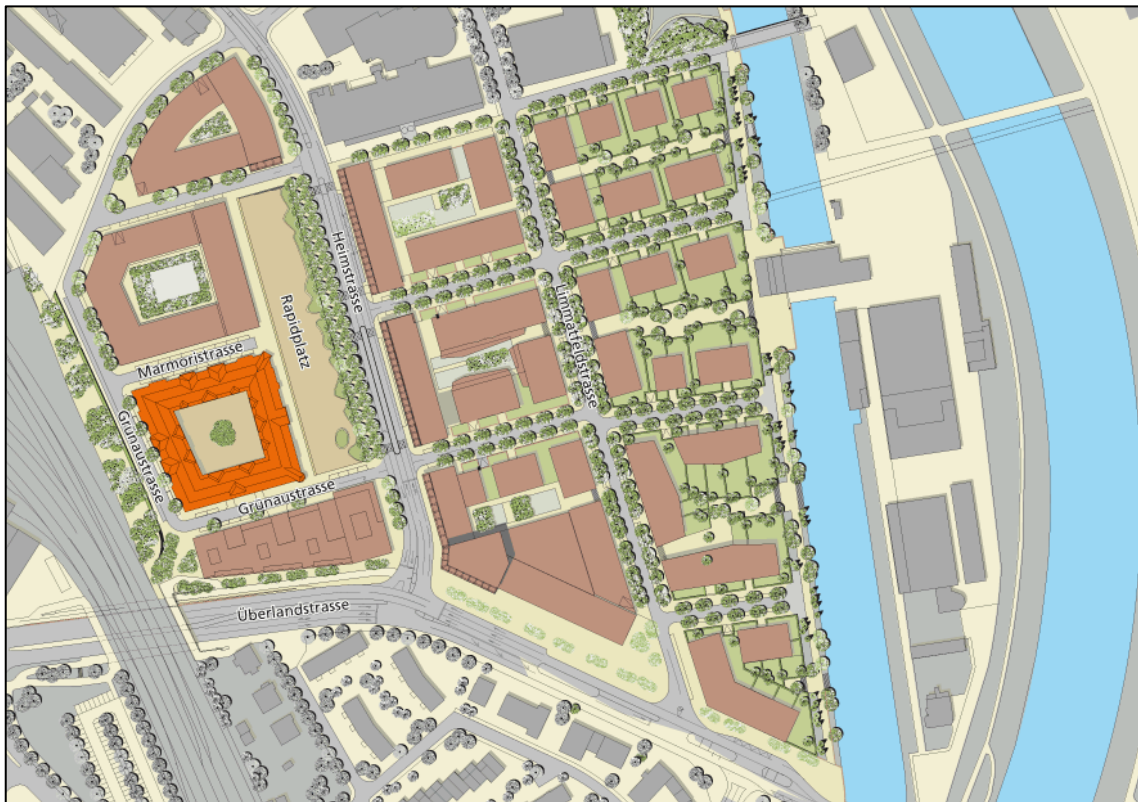


Abb. 8: Arealübersicht Limmatfeld in Dietikon, Stand Realisierung,¹³⁴ Halter Immobilien AG

¹³² <http://www.limmatfeld.ch/de/index.php?lang=de&page=80&pageId=10>, Zugriff vom 10.06.2013

¹³³ http://www.biasotto.ch/Referenz_Limmat.htm, Zugriff vom 06.07.2013

¹³⁴ <http://www.limmatfeld-lindenhof.ch/de/index.php?lang=de&page=90&pageId=11>, Zugriff vom 08.07.2013

In der Zeitschrift Hochparterre wird das Vorgehen folgendermassen zusammengefasst: Die Rapid Holding, Geschäftsbereich Immobilien, weitere Grundeigentümer, die Stadt und Halter Unternehmungen beteiligten sich an der kooperativen Planung, um das Limmattfeld zu einem gemischt genutzten Quartier umzubauen. Den Studienauftrag für das städtebauliche Konzept gewann der Architekt Hans Kollhoff. Das Gebiet ist in elf Baufelder unterteilt und wird in Etappen entwickelt und realisiert.¹³⁵

Der Präsident einer Limmattaler Stadt erläutert die Ansprüche der öffentlichen Hand: „Also wenn man natürlich mehr gibt, mehr Bonus, sei es zur Ausnutzung oder bei Gestaltungspläne, dann fordert man immer etwas ein, meistens ist das Qualität. Bei einem privaten Gestaltungsplan ist es möglich, dass sich der Private an Infrastrukturbauten oder Strassen beteiligen muss. Beispiel Limmattfeld, dort müssen die Privaten öffentliche Plätze und Strassen bauen und die gehen nachher in die öffentliche Hand über, sozusagen in den Besitz der Allgemeinheit.“¹³⁶ Diese Ansprüche stehen den Anforderungen der Investoren an die Gemeinde gegenüber und bilden somit den Ausgangspunkt für eine kooperative Zusammenarbeit.

Dem gegenüber stellt der Entwickler und Investor BH seine Erfahrung aus der Vergangenheit: „Am Anfang war es schwierig, dass man die Offenheit und das Vertrauen bei der Öffentlichkeit erarbeiten konnte. Der GU hatte damals ein schlechtes Image. Die Verfahren, die man gewählt hat, meistens Wettbewerbsverfahren, dann auch Gestaltungsplan, da wurde ein Prozess sichtbar, wo man Qualität mehr oder weniger sicherstellen kann. Zusätzlich gewährleistet wurde dies über ein dialogisches Verfahren, also ein partnerschaftliches Verfahren, öffentliche und private Hand.“¹³⁷ Weiter stellt er fest: „Diese Nähe zur S-Bahn ist natürlich hier ein Entscheidungsfaktor gewesen für dieses Areal. Das ist natürlich so, je besser angebunden, umso grösser das Potenzial. Die von Ihnen erwähnten Charakteristiken des «Transit Oriented Development», eigentlich ist das genau, was wir gemacht haben. Die Dichte, die Urbanität, auch die Nutzungen, ich glaube, man muss nicht einmal das Parkplatzangebot verengen, das ist gar nicht nötig, das findet von alleine statt.“¹³⁸ Bei der nicht direkt an einer Station aber in unmittelbarer Nähe liegenden Knotenpunktentwicklung, haben unterschiedliche Akteure die Rolle der Führerschaft angenommen, um einen attraktiven Standort zu entwickeln.

¹³⁵ Vgl. Hochparterre 2008, S. 31

¹³⁶ Experteninterview OM, 11.06.2013

¹³⁷ Experteninterview BH, 04.06.2013

¹³⁸ Experteninterview BH, 04.06.2013

3.3.2 Entwicklungsgebiet Zentrum Schlieren

Im Jahr 2003/2004 wurde das Stadtentwicklungskonzept für Schlieren erarbeitet. 2005 wurde die überarbeitete Fassung vom Stadtrat als verwaltungsanweisendes Planungsinstrument beschlossen. Das Stadtentwicklungskonzept befasst sich schwergewichtig mit den öffentlichen Räumen, der Wohnsituation, den Arbeitsplatzgebieten, dem Verkehr und den Arealentwicklungen.

Die Ziele des Leitbildes und der Standortförderung werden mit den Arealentwicklungen aktiv umgesetzt (Färbiareal, Zentrumsplanung usw.). Gemäss Angaben der Stadt Schlieren soll die geplante Stadtbahn als Chance für eine noch verbesserte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr als positiver Standortfaktor genutzt werden.¹³⁹

Zentrumsplanung

Das Stadtzentrum unmittelbar beim Bahnhof wird erweitert und neu gestaltet. Im Brennpunkt des Zentrums soll gemäss der Stadt Schlieren ein neuer Stadtplatz geschaffen werden. Der Verkehr wird auf die Bedürfnisse des Stadtraumes abgestimmt und die Zentrumsbereiche soweit wie möglich vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Abbildung 9 verdeutlicht die Situation ums das Zentrum mit Bahnhof und neuem Stadtplatz, welches als attraktive Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr (S-Bahn, Bus, Stadtbahn, neuer Stadtplatz) ausgestaltet werden soll. Das Netz von Fussweg- und Veloverbindungen werde gezielt ergänzt und verbessert.¹⁴⁰

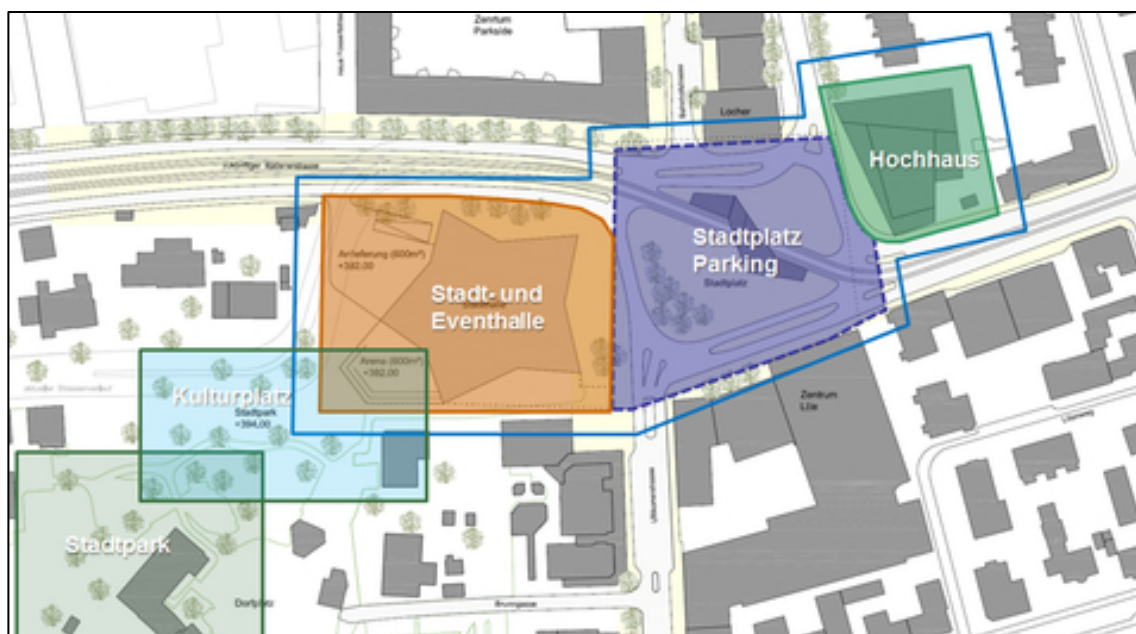


Abb. 9: Zentrumsplanung: Projekt «Destination», Stadt Schlieren 2013

¹³⁹ Vgl. Stadt Schlieren 2005, S. 14

¹⁴⁰ Stadt Schlieren 2005, S. 14

Der Immobilienentwickler und Investor betont seine Vorgehensweise gegenüber der öffentlichen Hand: “Standortförderung ist meistens etwas, das wir treiben. Wir kommen mit einer Vorstellung und versuchen der Gemeinde dies beliebt zu machen. Unser jüngstens Beispiel ist eine Event- und Kongresshalle, das es unserer Ansicht im Zentrum von Schlieren braucht. Das ist aber von uns eine klar überlegte Strategie, dass wir sagen, erstens müssen wir mal versuchen das Zentrum von Schlieren zu beleben, damit das Gewerbe auch wirklich eine Existenzgrundlage hat. Es gibt wenig Ansätze, wo ein strategisches Vorgehen von einer Gemeinde zu sehen ist. Es gibt solche die gewisse Bälle aufnehmen und das dann kultivieren, das hat Schlieren gut gemacht.”¹⁴¹

Die industriell geprägten Areale «Färbi» und «Geistlich» werden in einem detailliert geplanten Transformationsprozess in einen neuen, zusammenhängenden Stadtteil überführt. Basis für die einzelnen Planungen bilden die Ergebnisse aus den städtebaulichen Studienaufträgen.¹⁴²

Färbi-Areal

Die Halter Generalunternehmung AG wurde von der Färbi Immobilien AG beauftragt, das Färbi-Areal mit einer ansprechenden Architektur und hochwertigen, zentrumsbezogenen Nutzungen sowie der entsprechenden Infrastruktur zu einem attraktiven Mischgebiet zu entwickeln.¹⁴³ Angesprochen auf die projektierte Limmattalbahn äussert sich Immobilienentwickler BH klar: “Wir haben nicht auf die Limmattalbahn spekuliert. Das Limmattal wurde in den 80/90er Jahren durch den Niedergang der Industrie zu einer Problemregion. Man hatte gesehen, dass der Standort ein Potential hatte, die Erschliessung war schon da mit der Autobahn und der S-Bahn, man hatte eher ein Imagethema und in dem Sinn haben wir antizipiert.”¹⁴⁴

Ziele des Studienauftrages waren:

- Nachweis hoher städtebaulicher, architektonischer und aussenräumlicher Qualitäten
- Angebot an Flächen, die sich für verschiedene Nutzweisen eignen und anpassen lassen
- Rationelle und nachhaltige Erschliessung/Parkierung sowie Anbindung an ÖV
- Fortschrittliche ökologische Ansätze

¹⁴¹ Experteninterview BH, 04.06.2013

¹⁴² Am Rietpark: <http://www.amrietpark.ch/index.php?id=planung>, Zugriff vom 30.06.2013

¹⁴³ Bericht von Planpartner AG über den Studienauftrag Färbi-Areal, online abrufbar unter: http://www.planpartner.ch/uploads/tx_hfproject-db/19907_13P_100719_P-166.pdf, Zugriff vom 30.06.2013

¹⁴⁴ Experteninterview BH, 04.06.2013

Ein Nutzungsmix aus Wohnungen, Büros, Verkaufsflächen, Gastrobetrieben und öffentlichen Einrichtungen soll dem “neuen Stadtteil” eine eigene Identität geben. Der motorisierte Verkehr wird an den Rändern des Areals abgefangen und direkt zu den Parkierungsmöglichkeiten geleitet. Für den Fuss- und Fahrradverkehr ist das Areal durchlässig. Vom Bahnhof und von den geplanten Bushaltestellen ist das ganze Gebiet über bestehende und neu zu schaffende Verbindungen vom öffentlichen Verkehr her gut zugänglich.¹⁴⁵

Geistlich-Areal

2006 fällte die Firmenleitung der Leimfabrik Geistlich den Entscheid, das Industrieareal in Schlieren zu einem Immobilienstandort umzunutzen. Das “Geistlich”-Areal umfasst ein Gebiet von rund 80'000m² und weist dank seiner zentralen Lage direkt am Bahnhof Schlieren eine Schlüsselstellung in der Entwicklung des neuen Stadtteiles auf.¹⁴⁶

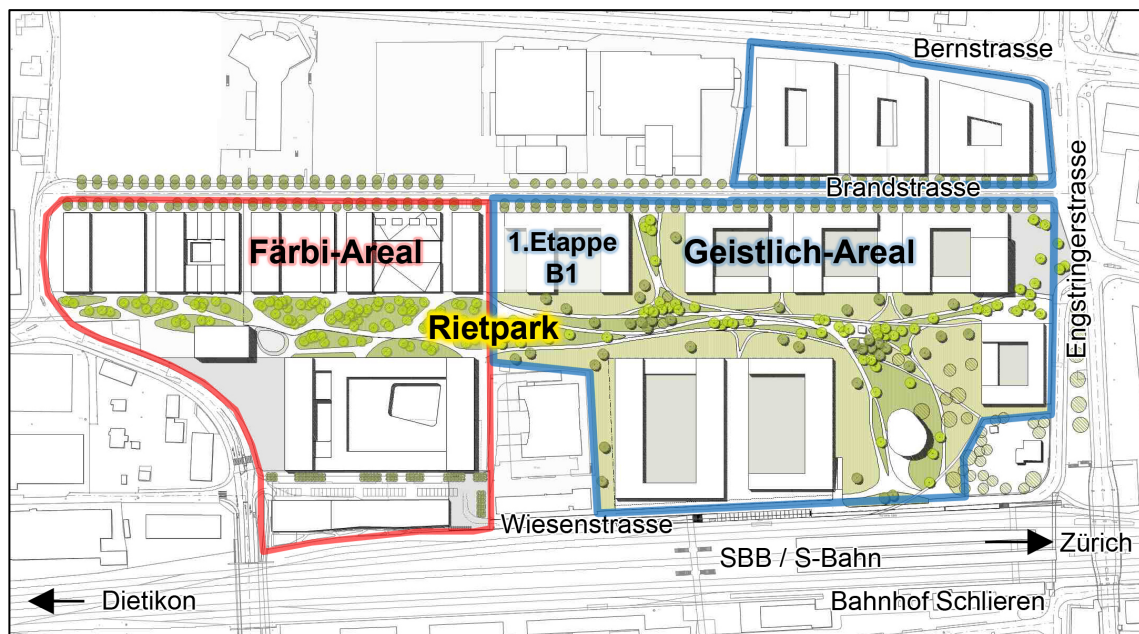


Abb. 10: Übersicht Gesamtperimeter Färbi-Areal und Geistlich-Areal in Schlieren, Geistlich Immobilien AG¹⁴⁷

In der Eingabe des privaten Gestaltungsplan heisst es, dieser ermögliche auf dem heute der Industriezone zugeteiltem Geistlich-Areal die Entwicklung eines zukunftsorientierten Stadtteils. Die gemischte Nutzung für hochwertiges Wohnen und Arbeiten samt

¹⁴⁵ Stadtrat Schlieren, Protokollauszug vom 11.07.2005 mit Antrag des Stadtrates auf Zustimmung zum Privaten Gestaltungsplan “Färbi-Areal”, http://www.schlieren.ch/dl.php/de/20050714140656/Vorlage_09_05.pdf, Zugriff vom 07.07.2013

¹⁴⁶ Vgl. Immobilienstrategie der Geistlich Immobilien AG unter: <http://www.geistlich.com/?dom=8&rub=1462>, Zugriff vom 30.06.2013

¹⁴⁷ <http://geistlich.ch/?dom=8&rub=2826>, Zugriff vom 06.07.2013

Freizeitangebot würden ergänzt mit der entsprechenden Infrastruktur und Versorgung.¹⁴⁸

Bis 2026 soll der neue Stadtteil «amRietpark» mit vielfältigen Nutzungen und Infrastrukturen als urbaner Lebensraum entstehen. Im Zentrum der neuen Anlage wird ein grosszügiger Grünraum zu liegen kommen, der nahtlos an den geplanten Rietpark des benachbarten Färbi-Areals anschliesst. Am Kopf des Areals soll ein städtisch geprägter Platz entstehen. Dieser wird dem aufstrebenden Zentrum von Schlieren auf der Gegenseite der Bahnlinie ein angemessenes Gegengewicht geben.¹⁴⁹

Bei diesem Beispiel der Knotenpunktentwicklung ist hervorzuheben, dass die beiden Eigentümer der Industriebrachen «Färbi» und «Geistlich» ein übergeordnetes Aussenraumkonzept erarbeitet und definiert haben. Somit werden die beiden Areale bei Vollausbau zu einem Standort. Dies basiert auf einer gemeinsamen langfristigen Strategie für dieses Gebiet. Die Charakteristiken und Ansprüche von «TOD» werden auch hier erfüllt.

Insgesamt zeigt sich, dass alle in Kapitel 3 untersuchten Knotenpunktentwicklungen vergleichbar mit den Grundsätzen von «TOD» sind und die Ansprüche und Zielerfordernisse der privaten Investoren diesen Grundsätzen entsprechen. Die Rahmenbedingungen der räumlichen Einbindung und verkehrstechnischen Anbindung waren bei den meisten gegeben und die regionalen Leitbilder unterstützten diese in der Entwicklung.

4 «Transit Oriented Development» in der Schweiz

4.1 Experteninterviews

Um eine vergleichende Diskussion zu «Transit Oriented Development» in der Schweiz zu ermöglichen, wurden Experten aus unterschiedlichen Fachgebieten aus dem Raum Zürich interviewt, sowie «TOD»-Experten aus den USA beigezogen.

4.1.1 Zielsetzungen

Ziel ist mittels qualitativer Interviews Meinungen und Standpunkte in Erfahrung zu bringen, um Tendenzen ablesen zu können in Bezug auf Knotenpunktentwicklungen, Rolle der privaten Investoren/Entwickler, Rollenverständnis und Einfluss der öffentli-

¹⁴⁸ Vgl. Privater Gestaltungsplan, Eingabe vom 27.08.2010 abrufbar unter: http://www.geistlich.com/upload/docs-/PDF/27_08_10_Vorschriften.pdf, Zugriff vom 30.06.2013

¹⁴⁹ Vgl. Immobilienstrategie der Geistlich Immobilia AG unter: <http://www.geistlich.com/?dom=8&rub=1462>, Zugriff vom 30.06.2013

chen Hand sowie den Brückenschlag zu «Transit Oriented Development» herstellen zu können.

4.1.2 *Vorgehen und Methodik*

Im Juni 2013 wurden die Experteninterviews mit 12 Personen durchgeführt, welche einen Bezug zur Glattal – und Limmattalregion und deren Bahnprojekte haben oder grosse Erfahrung in der Immobilien- resp. Verkehrsinfrastrukturforschung vorweisen können.

Als Experte wird jemand bezeichnet, der aufgrund langjähriger Erfahrung über bereichsspezifisches Wissen oder Können verfügt.¹⁵⁰

Auswahl der Interviewpartner: Es wurden 14 Experten aus dem Bereich Immobilienentwicklung, Politik, Forschung und Projektentwicklung Glattalbahn sowie Limmattalbahn für ein Interview angefragt. Davon haben 13 zugesagt und eine Anfrage blieb unbeantwortet.

Die Interviewpartner können in drei Kategorien eingeteilt werden:

- Investoren/ Entwickler
- Projekt-Involvierte der Stadtbahnprojekte (GTB oder LTB)
- Fachexperten aus Bereich Immobilien oder Verkehrsinfrastruktur

Weitere relevante Gesprächspartner wurden bei Bedarf dazu gezogen, wobei die Gespräche in einem formellen Rahmen abgehalten wurden, jedoch ohne Interviewleitfaden. Um zusätzlich zur Literaturrecherche relevante Informationen aus der Praxis von «Transit Oriented Development» zu erhalten, wurden Experten aus den USA diesbezüglich mittels E-mail oder telefonisch kontaktiert und befragt.

Eine abschliessende Liste aller Experten ist mit Namen und Funktion dem Anhang beigelegt.

4.2 *Hauptaussagen Interviews*

Im folgenden Abschnitt werden die Aussagen aus den Expertengesprächen mit dem Modellansatz von «Transit Oriented Development» gegenübergestellt. Dabei erfolgt eine Beschränkung auf die zur Beantwortung der Untersuchungsfragen relevanten Themen und die aussagekräftigsten Antworten. Die folgenden Aussagen werden bewusst in der Originalsprache wiedergegeben, um die Prägnanz behalten zu können, welche bei einer Übersetzung verlieren gehen könnte.

¹⁵⁰ Vgl. Mieg/Näf 2005, S.7

4.2.1 «TOD»-Experten USA

Im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung mit «Transit Oriented Development» ist sicher die grundlegendste Frage, was das Wichtigste für erfolgreiche «TODS» sei. Dies wird in einem kurzen Statement von den «TOD»-Experten folgendermassen festgehalten:

“A vision and a plan to orchestrate TOD, some public sector underwriting of risks, and proactive policies that entice private investments.”¹⁵¹

“Know your market. If you plan for something that can’t be built, you’re in trouble. So always start with strong real estate market fundamentals and go from there.”¹⁵²

“I might say that it comes down to planning the transit with development in mind so it captures the best of the market, and secondarily, finding champions from the public sector, private sector and not-for-profit sector that want to see TOD and agree to work together to make it happen.”¹⁵³

“Most important thing in the USA, legal entitlements to build walkable urban/ TOD projects without going through rezoning, neighbourhood opposition, law suits etc.”¹⁵⁴

“The most important thing for TOD to be successful is to have a political champion.”¹⁵⁵

Die Problematik der wenigen Immobilienentwickler, welche sich mit «TOD» auskennen, können mit der Aussage von Marilee Utter zusammengefasst werden:

“TOD developers often need to create "places" when they do their development, and it is complicated, risky and expensive. In other words, rather than just building a retail store, or an apartment building in an existing community or even a greenfield, they must create a mixed-use destination. This involves doing development of many types, most of which they may not know how to do—increased risk for them. Moreover, they need to build public spaces, landscaping, lighting, new utilities, road networks, etc. to make a new location into a destination and a successful development. Hence, there is a lot of upfront investment—much more than in other situations—and those funds are hard to finance.”¹⁵⁶

¹⁵¹ Experte RC, Aussage vom 15.07.2013

¹⁵² Expertin DB, Aussage vom 15.07.2013

¹⁵³ Expertin MU, Aussage vom 16.07.2013

¹⁵⁴ Experte CL, Aussage vom 17.07.2013

¹⁵⁵ Experte JR, Aussage, Aussage vom 28.07.2013

¹⁵⁶ Expertin MU, Aussage vom 17.06.2013

Sie fügt jedoch hinzu, dass – trotz diesen schwierigen Voraussetzungen – sich entscheidende Opportunitäten für langfristig ausgerichtete private Investoren bieten können: *“The good news is that if properly designed and built, these TOD's realize substantial premiums (10-50+%) in the rents and investor returns for a long period of time. And their returns have much longer life cycles than stand-alone projects. So the best investor is a party with a long term perspective—10+ years at the minimum.”*¹⁵⁷

Demgegenüber hält sie aber auch die allgemeinen Schwierigkeiten, die bei «TOD» kaum zu umgehen sind: *“But the REITs and institutions tend to want a return in 5-7 years, which is just about impossible to realize in a development of that complexity. There are other challenges—the requirements and complexity of working with the transit providers on design and operations, the approval process when the local community fears the increased activity, density and development in a new area, etc. All of these factors make TOD projects at least 20% more expensive to build, and so it takes longer to realize a profit on the investment.”*¹⁵⁸

«TOD»-Experte John Renne prognostiziert die zukünftige Entwicklung von «TOD» folgendermassen: *“Ever since the Great Recession of 2008, many developers are now turning towards TOD. However, there is still a somewhat difficult economy. Before 2008, TOD could not compete with sprawl development, which was more profitable. Since the recession, sprawl development has been defunct. I think major changes are occurring in the US development market.”*¹⁵⁹

Die Realität, dass der Begriff «Transit Oriented Development» in der Schweiz völlig unbekannt sei kann Marilee Utter auch nicht beantworten und meint: *“It is interesting to me that it is an unknown concept in Switzerland, where there are so many walkable destinations already. But there is also sprawl, and TOD is an effort to curb that.”*¹⁶⁰

Damit weist sie indirekt darauf hin, dass wir vielleicht unbewusst schon «TOD» praktizieren, aber auch mit demselben Problem der Zersiedelung kämpfen.

Chris Leinberger kommt dem Grund wahrscheinlich am nächsten mit seiner Aussage: *“I think the reason you do not have "TODs" is because you are so surrounded by development around your transit stations that it is the default mode and there is no need for a special term. It is similar to a fish that has no idea what water is...it is just an assu-*

¹⁵⁷ Expertin MU, Aussage vom 17.06.2013

¹⁵⁸ Expertin MU, Aussage vom 17.06.2013

¹⁵⁹ Experte JR, Aussage vom 03.07.2013

¹⁶⁰ Expertin MU, Aussage vom 17.06.2013

med part of life and there is no need for a special term for it. For us in the US, we need a special term since it is so unusual.”¹⁶¹ Hiermit wird gleichzeitig ein Vergleich hergestellt mit der Situation in der Schweiz. Dabei sollte zumindest die Frage aufgeworfen werden, ob ein treffender Terminus nicht allgemein ein bestimmtes Bewusstsein und Handeln unterstützt und fördert. Dies könnte durchaus auch in der Schweiz von Vorteil sein.

Welche Rolle der private Investor in «Transit Oriented Development» spiele sind wohl die beiden Meinungen von Robert Cervero und Chris Leinberger von Bedeutung:

*“The private investor plays an important role in TOD since most TODs consist of private development projects, presumably in response to market demand. TODs follow a continuum of public and private investments.”*¹⁶²

Die gegenseitige Abhängigkeit und Verknüpfung von privaten Investoren mit der öffentlichen Hand wird hier ein weiteres Mal aufgezeigt. Folgende Aussage geht sogar noch ein Stück weiter: *“The private role is crucial...and not just to build the commercial and residential buildings... but also to build a portion of the rail transit This is becoming a major way we will build rail in the US, along with increased local taxes.”*¹⁶³ Damit wird dem privaten Investor nicht nur die Rolle des Entwicklers und Realisators von Immobilien bei Knotenpunkten zugeteilt, sondern auch noch eine Teilverantwortung für die Bereitstellung des öffentlichen Verkehrs übertragen.

4.2.2 Experten Schweiz

Mit unterschiedlichen Themen wie Knotenpunkte, Nutzungsvielfalt, Verantwortlichkeiten in Gebietsentwicklungen, Finanzierung von Transitinfrastruktur sowie dem Begriff «Transit Oriented Development» wurden die Interviewpartner konfrontiert. Nachfolgend werden zu den verschiedenen Schwerpunkten die Hauptaussagen präsentiert.

Bekanntheitsgrad «Transit Oriented Development»

Aus den Interviews geht hervor, dass «Transit Oriented Development» in der Schweiz völlig unbekannt ist. Alle Gesprächspartner haben zum ersten mal den Begriff gehört mit einer Ausnahme, Prof. Ulrich Weidmann vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsystem an der ETH Zürich.

¹⁶¹ Experte CL, Aussage vom 24.05.2013

¹⁶² Experte RC, Aussage vom 19.05.2013

¹⁶³ Experte CL, Aussage vom 24.05.2013

Maximale Entfernung der Knotenpunktentwicklungen von Transitstationen

Die Vorstellung von einer idealen Entfernung von grösseren Immobilienentwicklungen zu den Stationen bewegt sich in einer klaren Bandbreite. Die Aussage 300-500m ist bei den Experten verbreitet, da dies in der Planung oft so gehandhabt wird. Zudem ist eine Meinung, dass innerhalb max. 500m entweder eine Bus- oder Tramhaltestelle vorhanden sein muss. Die Gehdistanz kann zwischen 5-8 Minuten betragen, die allgemeine Meinung, je näher umso besser.

Anforderungen an einen funktionierenden Knotenpunkt

Experten aus dem Bereich Immobilienentwicklung betonten bei den Anforderungen an einen funktionierenden Knotenpunkt den Nutzungsmix sowie die zwingende gute Erreichbarkeit mit dem ÖV.¹⁶⁴ Die Schnittstelle zwischen PV und ÖV ist eine wichtige Voraussetzung, zudem der PV nicht nur auf das private Auto zu reduzieren ist, sondern auch ergänzende Konzepte wie «mobility»¹⁶⁵ zu integrieren sind.¹⁶⁶ Zudem sind die Entwickler der Meinung, dass eine gewisse Dimension relevant sei, um einen Knotenpunkt zu einer Perle zu machen. Die soll schön sein und gut funktionieren sowie unterschiedliche Funktionen abdecken wie Wohnen, Arbeiten und Handel.¹⁶⁷ Der im Limmattal stark vertretene Entwickler und Investor BH statuiert die Differenzierung, ob eine regionale Bedeutung gegeben sei. Sofern dies zutrifft, muss ein regionales Angebot in der Versorgung, im Bereich Unterhaltung/Kultur, dem Angebot an Arbeitsplätzen gewährleistet und keine Entflechtung der Nutzungen vorgenommen werden.¹⁶⁸ Zudem sei der ÖV ein grosser Vorteil für die Ballung von Arbeitsplätzen, der Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz muss gewährleistet werden.¹⁶⁹

Die aus dem Bereich Infrastruktur und Politik/Behörden stammenden Experten legten Gewicht auf eine funktionierende ÖV-Drehscheibe mit optimalen Umsteigebeziehungen, die das Ganze gestalterisch in ein Gesamtkonzept einbetten.¹⁷⁰ Die vernetzende Hierarchie im ÖV-System mit der Verknüpfung der S-Bahn sei nach Möglichkeit herzustellen, sowie die Potenzialanalyse, wieviele Personen im 400m-Einzugsgebiet woh-

¹⁶⁴ Experteninterview SL, 04.06.2013

¹⁶⁵ Car sharing: <http://www.mobility.ch>

¹⁶⁶ Experteninterview HW, 02.06.2013

¹⁶⁷ Experteninterview RB, 07.06.2013

¹⁶⁸ Experteninterview BH, 04.06.2013

¹⁶⁹ Experteninterview HPD, 17.06.2013

¹⁷⁰ Experteninterview DI, 05.06.2013

nen und arbeiten, um eine möglichst hohe Dichte zu erzielen.¹⁷¹ Ergänzend hält Stadtpräsident OM aus einer Limmattaler-Gemeinde fest, dass es nicht nur eine ÖV-Drehscheibe sein dürfe, sondern immer auch Stadtentwicklungsanteil haben muss. Mit dem klaren Ziel komfortabel umzusteigen, idealerweise wenn man rundherum um so einen Knotenpunkt Stadtentwicklung fördern kann mit der Ansiedlung von Detaillisten und Impulse geben für die Stadtentwicklung.¹⁷² Die Umstiegwege sollen möglichst klein sein, ist auch ein Stadtpräsident aus einer Glattaler-Gemeinde der Meinung, und dass möglichst viele Verkehrsträger auf engstem Raum benützt werden können. Jedoch müssen Landreserven vorhanden sein, damit überhaupt die Möglichkeit für Entwicklung besteht.¹⁷³

Die vor allem mit der Raumplanung vertrauten Experten meinen unter anderem, dass man Städtisches¹⁷⁴ in die Knotenpunktentwicklungen bringen muss, sowie diese die Funktion von Initiationsträger für Stadtentwicklung übernehmen. Der Fussgänger sei an vielen Orten wieder neu entdeckt worden, habe es vorhin nicht gegeben.¹⁷⁵

Nutzungsvielfalt bei Knotenpunktentwicklungen

Es kann festgestellt werden, dass Knotenpunktentwicklungen andere Kriterien erfüllen müssen im Vergleich zu konventionellen Immobilienentwicklungen. Experte HW aus dem Bereich Immobilienberatung und –Entwicklung sagt folgendes: “Es darf einfach keine Mononutzung sein, besser ist eine Vielfalt von Nutzungen über Dienstleistungen, Schulen etc., also ein gewisses Volumen und eine Vielfalt von Nutzungen. Wichtig, dass man unterschiedliche Frequenzen erzeugen kann mittels Schulen, Kindergärten, Weiterbildungsmöglichkeiten, dies sind zentrale zusätzliche Ergänzungen zu einem reinen Bürokomplex. Wenn man experimentelle, verschiedene Nutzungsmöglichkeiten im Wohnen wie in der Dienstleistung, also für Gross- wie Kleinnutzer, anbieten kann, dann erreicht man andere Frequenzmuster.”¹⁷⁶

Immobilienentwickler und Investor BH aus dem Grossraum Zürich kann feststellen: “Ich denke, das haben wir mittlerweile erkannt, dass das reine Entflechten, so wie wir heute die alte Bau- und Zonenordnung kennen, nicht unbedingt zielführend ist. Das ist aber auch die Schwierigkeit, mit der wir immer kämpfen. Es geht ja an solchen Orten

¹⁷¹ Experteninterview AF, 07.06.2013

¹⁷² Experteninterview OM, 11.06.2013

¹⁷³ Experteninterview RH, 12.06.2013

¹⁷⁴ Experteninterview RL, 03.06.2013

¹⁷⁵ Experteninterview RK, 25.06.2013

¹⁷⁶ Experteninterview HW, 02.06.2013

nicht nur um die Aufzonung, sondern es geht eben vielleicht auch um eine Zonen- oder Nutzungsänderung, wo man sagt, wir wollen auch noch Arbeitsplätze oder Wohnen.“¹⁷⁷

Folgende Aussage von Politiker RH aus dem Glattal unterstützt diese Erkenntnis: “Das völlige Trennen von Wohnen und Arbeiten finde ich, ist nicht mehr zeitgemäss. Das Richtige für die Zukunft wäre eigentlich Arbeitsplätze und Wohnen nach Möglichkeit nahe beieinander zu haben und eine Durchmischung zu erzielen.“¹⁷⁸

Die Sicht des Verkehrsexperten und –Forschers UW von der ETH Zürich befürwortet klar eine Mischnutzung aus diversen Gründen: “Wir müssen ja davon ausgehen, dass die Leute kurze Distanzen zu Fuss zurücklegen wollen und die Attraktivität von einem Haltepunkt sehr stark abnimmt, man geht im städtischen davon aus, dass sich etwa ab 400m Luftlinie Distanz spätestens die Wirkung von einem Haltepunkt verliert. Das heisst es muss eine Nutzung sein mit einer sehr hohen Nutzungsdichte. Homogen natürlich an sich nicht, denn wir wollen ja kein Ghetto, ich würde sagen bei reinen Wohnsiedlungen, auch wenn sie dicht sind, hätte man den Tag durch eine sehr schlechte Auslastung. Wir sind an sich interessiert, dass wir mit einer Haltestelle eher gemischte Nutzungen bedienen, um über den ganzen Tag eine schöne Nachfrage zu generieren.“¹⁷⁹

Es gelte allgemein anzumerken, um die für den Standort angebrachte Nutzungsvielfalt zu definieren, sei von den Projektentwicklern durch praktische Erfahrung ein feinfühliges Sensorium auszubilden. Dies um den Wandel der Gesellschaft und den Wandel der Bedürfnisse nicht nur aufzuspüren, sondern auch umsetzen zu können, bemerkte Klaus Schmals, Professor für Soziologie, zu den Projektentwicklungen in der postmodernen Gesellschaft.¹⁸⁰

Gewährleistung resp. Förderung der Nutzungsvielfalt

Eine offensichtliche Schwierigkeit liegt in der Förderung der Nutzungsvielfalt, wo die meisten Experten noch keine grundlegenden Lösungsansätze sehen. Folgende Meinung des Experten und Investors BH aus dem Grossraum Zürich wiedergibt diese Tendenz und stellt folgende Überlegungen dar: “Da gibt es kein Patentrezept. Wichtig ist, dass man erstens mal überlegt, was hat der Ort für eine Funktion in der Gemeinde oder darüber hinaus. In der Tendenz will man die Erdgeschossnutzung öffentlich machen, damit man eine Frequenz heranbringt. Frequenz bringt man aber nur heran, wenn auch eine

¹⁷⁷ Experteninterview BH, 04.06.2013

¹⁷⁸ Experteninterview RH, 12.06.2013

¹⁷⁹ Experteninterview UW, 01.07.2013

¹⁸⁰ Vgl. Schmals 2008, S. 103

gewisse Intensität da ist, eine gewisse Dichte. In dem Sinn muss man sich gut überlegen, was der Ort für eine Funktion hat. Hat er nur eine Quartierfunktion oder hat er eine regionale Funktion?“¹⁸¹

Der folgende Lösungsvorschlag von Investor und Immobilienentwickler RB wird offenbar erst vereinzelt praktiziert: “Also die Miete der Erdgeschossfläche muss, wenn man einen funktionierenden Einzelhandel haben will, anders bemessen werden. Ich bin der festen Überzeugung, und ich sage dies auch hier im Rahmen des Gebietsmarketings vom Glattpark immer wieder, was bei den meisten meiner Kollegen nicht populär ist, meistens sind es die teuersten Flächen noch, das ist genau der falsche Aspekt. Denn die Funktionen sind für mich das eigentliche Rückgrat eines solchen Quartiers und wenn ich die gleich von Anfang an so stark belaste, dass sie vielleicht auch gar nicht entstehen können, dann wird es nicht funktionieren. Man muss einfach an solchen Orten die Erdgeschossfläche subventionieren.”¹⁸²

Finanzierung der Stadtbahn/ der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur

Die meisten Experten vertreten ähnliche Meinungen wie diese: “Ich denke es ist eine Win-Win-Situation. Die Öffentlichkeit macht Vorinvestitionen, wie bei der Erschließung des Limmattals mit der Limmattalbahn. Das ist ein Katalysator, wo das ganze Gebiet aufwertet und neue Entwicklungen anstösst. Sie investiert in eine Entwicklung, wo ihnen viel mehr zurückbringt, als sie investiert haben.”¹⁸³ Unterstützt wird dies durch die allgemeine Erfahrung in der Schweiz wie sie Experte HW sieht: “Nach dem heutigen Prinzip wie wir funktionieren ist es eindeutig die Aufgabe der öffentlichen Hand. Die partizipativen Modelle sind schwierig zu realisieren, ich kenne wenige die in dieser Richtung funktionieren, also in der Schweiz sowieso nicht.”¹⁸⁴

Dem widerspricht jedoch klar eine verbreitete politische Meinung, wie die des Politikers RL aus dem kantonalen Parlament: “Ich habe eine klare theoretische Meinung als Sozialdemokrat: Für mich wäre eigentlich völlig klar, dass mit einer Mehrwertabschöpfung die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden müsste und sich nicht auf die Zufälligkeit der heutigen Grundstückgewinnsteuern abzustützen, denn bei einem Verkauf kommt vielleicht viel Geld, wenn nicht, kommt aber auch nichts.”¹⁸⁵

¹⁸¹ Experteninterview BH, 04.06.2013

¹⁸² Experteninterview RB, 07.06.2013

¹⁸³ Experteninterview SL, 04.06.2013

¹⁸⁴ Experteninterview HW, 02.06.2013

¹⁸⁵ Experteninterview RL, 03.06.2013

Interessant ist die Sichtweise des Entwicklers RB, die massgeblich von den lokalen Entwicklern und Investoren abweicht: "Es ist zwar immer schön, wenn es die öffentliche Hand tut, da ist man sicher in der Schweiz verwöhnt, im europäischen Ausland ist es aber nicht so, da ist es nicht selbstverständlich. Ich finde da kann auch ein Investor einen Beitrag dazu leisten, es ist natürlich immer besser, wenn es auf einer öffentlichen Basis passiert, weil es dann eine gewisse Sicherheit gibt. Beim Investor weiss man dann nie, ob bei Investorenwechsel so was dann auch wieder eingestellt wird."¹⁸⁶

Treibende Kraft für Gebietsentwicklungen

Die Experten aus der Immobilienentwicklung unterstreichen die teilweise sehr unterschiedliche Kooperationsbereitschaft seitens Behörden wie beispielsweise folgende Aussage:

"Es kommt immer auf die Konstellation in der Gemeinde drauf an. Als Entwickler ist man politisch nicht immer gut angesehen. Die Behörden nutzen den mutmasslichen Interpretationsspielraum, den sie haben, sehr eng aus, weil sie befürchten, dass etwas nicht rechtlich ist. Die Behörden müssen eigentlich eine übergeordnete Entwicklungskonzeption haben, über die Parzelle vom Investor hinaus."¹⁸⁷ Dies unterstreicht eine weitere Aussage eines Entwicklers: "Man sollte die Investoren nicht nur sehen als diejenigen, die einfach kommen und Geld machen, sondern man muss sie unterstützen, die Arbeit besser zu machen und sich nicht nur beschweren. Die Arbeit zwischen den verschiedenen Akteuren, die schlussendlich von so einer Entwicklung betroffen sind, die könnte und müsste verstärkt werden."¹⁸⁸ Ein weiterer Aspekt im Zusammenhang mit der Initiativbereitschaft zeigt folgende Aussage auf:

"Es ist immer eine Frage der Kosten. Meiner Ansicht wird sehr viel von den Investoren getrieben. Zudem schaue ich schon sehr skeptisch die Behörden an, was die für Fachleute haben. Es gibt schon gute, aber es gibt Städte oder es gibt Bau-Vorsteher, wo in solche Ämer hineingewählt wurden, wo halt wirklich keine Ahnung haben und das sehen sie in solchen Gemeinden natürlich auch."¹⁸⁹ Kaum widersprechen wird dieser Entwickler und trägt eine weitere Beobachtung in die Diskussion hinein, um eine allfällige Passivität auf Behördenseite zu erklären:

¹⁸⁶ Experteninterview RB, 07.06.2013

¹⁸⁷ Experteninterview HW, 02.06.2013

¹⁸⁸ Experteninterview SL, 04.06.2013

¹⁸⁹ Experteninterview HPD, 17.06.2013

“In der Tendenz ist es immer noch so, dass die Dynamik von privater Seite kommt. Im Allgemeinen hat sich aber auch das Bewusstsein geändert auf Behördenseite, dass sie sich auch auf so einen Prozess einlässt und nicht einfach sagt, wir haben unsere Bau- und Zonenordnung und arbeiten sie danach. Es ist immer eine Frage von wer ist auf der anderen Seite bei den Behörden. Es gibt immer noch Leute, die defensiv sind, politisch nicht den Mut haben und lieber sich am bestehenden festhalten. Somit exponieren sie sich nicht und unterliegen keiner politischen Ausmarchung.”¹⁹⁰

Die Behörden vertreten die Meinung, dass die öffentliche Hand mit den ÖV-Anbietern steuernd eingreifen müsse, allenfalls mit der Unterstützung von Entwicklern als Ideenlieferanten.¹⁹¹ Mit der Änderung der Bau- und Zonenordnung hat eine Zürcher Gemeinde bewusst den Weg geebnet für eine innere Verdichtung im näheren Umkreis von ÖV-Haltestellen. Gemäss eigener Aussage machen sie dies bewusst, um Investoren heranzuholen.¹⁹²

Dies betont die Wichtigkeit, dass die Gemeinden Visionen und Leitbilder entwickeln und die Bevölkerung miteinbeziehen, so dass der private Investor die Rolle des Umsetzers auch übernehmen kann. Der Experte aus dem Bereich Politik macht diesbezüglich auch eine klare Ansage:

“Wenn die Behörde einfach meint, ihre Aufgabe sei Baubewilligungen zu erteilen, eine rein polizeiliche Funktion, nachher versagt sie, dann sollte man ihr den Auftrag eine Stadt zu regieren wegnehmen. Und von denen gibt es leider viel zu viele. Dass jede Gemeinde eine eigene Nutzungsplanung macht bis an seine Grenze ist nicht mehr zeitgemäss.”¹⁹³ In die gleiche Richtung äussert sich der Gesamtprojektleiter der projekttierten Stadtbahn: “Ein Zielbild muss gemacht werden, in diese Richtung wollen wir gehen. Man kann jedoch noch so gute Raumplanung machen, es kommt extrem drauf an, was für ein Bauverwalter in der Gemeinde arbeitet.”¹⁹⁴ Es brauche enge Kontakte zu den Verantwortlichen der Raumplanung in den Gemeinden und es sei sehr interessant wie unterschiedlich intensiv die Rollen wahrgenommen werden.¹⁹⁵ Deshalb erstaunt es nicht, dass je nach Besetzung der Schlüsselpositionen bei den Behörden die treibenden Kräfte variieren können.

¹⁹⁰ Experteninterview BH, 04.06.2013

¹⁹¹ Experteninterview OM, 11.06.2013

¹⁹² Experteninterview RH, 12.06.2013

¹⁹³ Experteninterview RL 03.06.2013

¹⁹⁴ Experteninterview DI, 05.06.2013

¹⁹⁵ Experteninterview AF, 07.06.2013

4.3 Vergleichende Diskussion

Im Zusammenhang mit «Transit Oriented Development» und den dazu geführten Interviews sowie den untersuchten Knotenpunktentwicklungen entlang der Glattal- und Limmattalbahn sind ähnliche Aspekte erkennbar, die eine vergleichende Diskussion ermöglichen.

Bei «TOD» wird meistens von einem von der Station des ÖV ausgehenden Radius von einer ¼ Mile ausgegangen. In diesem Bereich soll die Entwicklung im Sinne von «TOD» stattfinden. Dies entspricht identisch dem 400m-Perimeter, welcher in der Schweiz angewendet wird. Auf dem basierend wurden die Investitionen der Hochbautätigkeiten entlang der Glattalbahn-Linie beobachtet.

Wie aus den Experteninterviews hervorgegangen ist, gibt es unterschiedliche Meinungen, wer die federführende Rolle bei der Gebietsentwicklung übernehmen soll. Je nach Situation und Standort kann es die Gemeinde, die Betreibergesellschaft des öffentlichen Verkehrs (wie z.B. die SBB) oder der Investor/Entwickler sein. Hier kann die Aussage eines «TOD»-Experten gegenübergestellt werden:

“In some places the local government pushes for TOD. In other locations, it's pushed by a non-profit or redevelopment authority. In other places, it's pushed by a transit agency. In other places, the developer pushes for it.”¹⁹⁶

Die Rahmenbedingungen für Knotenpunktentwicklungen im Sinne von «TOD» kann nur die öffentliche Hand schaffen. Wie sich gezeigt hat, braucht es aber einen gewissen Druck und die Initiative seitens der privaten Investoren. Die mittels Gestaltungsplänen formulierten Ziele ermöglicht es, die öffentliche Hand zu notwendigen Zonenanpassungen zu bewegen. Die Entwickler übernehmen in den meisten Fällen auch die Rolle des Investors, um die Gesamtkonzepte besser umsetzen zu können. Eine Änderung der Besitzverhältnisse im Verlauf des Projekts bleibt jeweils vorbehalten.

In der Schweiz wie in den USA muss der private Investor eine langfristige Strategie fahren, um überhaupt einen solchen Knotenpunkt entwickeln zu können. Wichtig ist das Verständnis der Nachhaltigkeit nicht auf die energetische Ebene zu reduzieren, sondern auf die städtebaulich, gesamtheitliche Perspektive auszuweiten. Diesbezügliche Ansätze sind in den untersuchten Standorten gut erkennbar und unterstreichen die Relevanz, die ein Investor in dem Kontext mit seiner Tätigkeit ausübt.

¹⁹⁶ Experte JR vom 03.07.2013

Experte und Politiker RL bemängelt, dass meistens der Fokus nur auf die harten Standortfaktoren¹⁹⁷ gelegt wird. Er sei enttäuscht, dass an den neu entstandenen Orten nicht mehr Aktivitäten stattfänden. Man müsse am Anfang einen gewissen Anschub geben, damit mehr Kulturförderung, mehr gesellschaftliche Aktivitäten in diesen Räumen entstehen. Er sei erstaunt, dass man das nicht besser anpacke und die Wichtigkeit nicht erkenne, sozusagen die weichen Standortfaktoren¹⁹⁸ vernachlässigt würden. Um diese Rolle erfolgreich übernehmen zu können, muss der private Investor womöglich auf externe Kompetenzen zurückgreifen. Es ist anzunehmen, dass die Bespielung von «TODs» in den USA ausgeprägter ist. Da die fussgängerfreundlichen Zonen und Immobilienentwicklungen noch eher die Ausnahme bilden, werden sie umso aktiver und vielfältiger bespielt.

Bezüglich der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist in der Schweiz ganz klar die Meinung vorherrschend, dass dies die Aufgabe der öffentlichen Hand (Staat, Kanton, Gemeinde) sei. Im Zuge der Annahme des revidierten Raumplanungsgesetzes wird durchaus die Möglichkeit der Mehrwertabschöpfung thematisiert bezüglich möglichen Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. In den USA ist diese Thematik unter dem Begriff „value capture“¹⁹⁹ viel präsenter. Es werden unterschiedliche Konzepte praktiziert und gefordert. Dies reicht von einer zeitlich und regional (z.B. nur innerhalb Staat Colorado) begrenzten Erhöhung der «Sales Tax», vergleichbar mit der Mehrwertsteuer in der Schweiz, bis zu einer «Special Assessment Tax».²⁰⁰

Im Falle der Stadt Detroit, Michigan, die am 19. Juli 2013 staatlichen Gläubigerschutz beantragt und somit den Bankrott erklärt hatte, gibt es ein ungewöhnliches Finanzierungsmodell für eine neue öffentliche Stadtbahn - die M1 Rail. Ein Projektverantwortlicher der M1-Rail fasst die Situation folgendermassen zusammen:

“The hope that rail M1 will help rebuild the community area, you know that it suffered, to allow for future development and to enhance the existing development and to attract

¹⁹⁷ Harte Standortfaktoren: Lage, Erschliessungssysteme, Transportkosten, technische und sozio-kulturelle Infrastruktur, Arbeitskraft- und Wohnraumangebot

¹⁹⁸ Weiche Standortfaktoren: Engagement und Kompetenz der Mitarbeiter, beruflicher Mobilität, differenzierten Wohnungsteilmärkten, unversehrter Natur, entbürokratisierter Verwaltung, Konsum-, Kultur- und Freizeitangeboten, pluralen Ästhetikkonzepten und Imagepflege

¹⁹⁹ Value Capture mechanisms are a type of public financing that “captures” increases in property values resulting from public investments in infrastructure, transit and transportation. These captured values are then used to help fund further investments in public infrastructure or repay the public investment. Vgl. <http://valuecapture.org/2013/04/05/what-is-value-capture/>, Zugriff vom 30.07.2013

²⁰⁰ Special Assessment Tax: is an amount you must pay above and beyond normal property taxes to pay for special projects that benefit your neighborhood. Vgl. <http://finance.zacks.com/special-assessment-taxes-3234.html>, Zugriff vom 30.07.2013

*new employees and visitors to come down along the corridor. That is kind of the plan of the project. I want to point out that M1 rail is a non-profit. So none of these private contributions, they are not into it to make money. This is strictly a philanthropic donation, it's not an investment that is expecting return. It was the business community that really pulled it together, over 100 million \$ contribution by the business community (estimated total cost 140 million \$). Typically in the United States at least, when it comes to transportation project, normal funding equation is 80% by the government and 20% local. This is the total opposite driven by the local business and philanthropic community and corporate community with a contribution, a needing contribution from the federal government and the state.*²⁰¹

Dies ist kaum vorstellbar, dass in der Schweiz private Investoren und Entwickler diese Rolle übernehmen würden. Die hier geschaffenen Voraussetzungen in Bezug auf die Verkehrserschliessung sind bereits auf einem sehr hohen Niveau. Somit kann der Fokus auf die Immobilienentwicklung gerichtet werden.

Da bei Knotenpunktentwicklungen und «TODs» viele unterschiedliche Stakeholder betroffen oder involviert sind, ist es relevant, dass diese auch miteinbezogen werden. Für die erfolgreiche Projekt-Realisation ist das Bewusstsein bei den professionellen Entwicklern/Investoren durchaus vorhanden, dass die Projektinvolvierung über die Bewilligungsbehörde hinaus geht. Daher übernimmt der private Investor und Entwickler mittlerweile die Rolle des Moderators bis hin zum Mediator.

Die Mitwirkung sei sehr wichtig bei diesen Planungsverfahren, wo es um grössere Sachen geht. Dass man schon in einer sehr frühen Phase den Kontakt suche und die Leute miteinbindet, damit sie im gleichen Boot sind und auch die Interessen der verschiedenen Gruppen abholen könne,²⁰² erklärt ein Projektentwickler aus Zürich.

Die Aussage von Reid Ewing, Professor für Städtebau, "My answer to sprawl is active planning of the type practiced everywhere except the United States..."²⁰³ sowie folgender Kommentar von «TOD»-Experte John Renne "Active planning means participation among various agencies, governments and stakeholders. TOD initiatives in California, New Jersey and Western Australia demonstrate the importance of a collaborative approach – one that should be considered by any state looking to manage growth,"²⁰⁴ un-

²⁰¹ Experteninterview RE, 20.06.2013

²⁰² Experteninterview SL, Aussage PR, 04.06.2013

²⁰³ Vgl. Ewing 1997, S. 118. zit. in Renne 2008, S. 104

²⁰⁴ Vgl. Renne 2008, S. 104

terstreichen die Bedeutung der Kooperation von Privaten Investoren und der öffentlichen Hand.

Trotz der vielen Parallelen von «Transit Oriented Development» und den Knotenpunktentwicklungen in der Schweiz gibt es einen markanten Unterschied in der Verkehrsentwicklung. Nach dem Aufkommen des Automobils wurde die Bedeutung des Schienenverkehrs in den USA sekundär behandelt und die individuellen Fortbewegungsmittel gefördert. Die Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs und der Ausbau des Straßennetz generierte die allseits bekannten Suburbs (Vororte). Erst seit der massiven Teuerung der Benzinpreise und der Erkennung der Zersiedelungsproblematik wird der öffentliche Verkehr wieder interessant und mit ihm neue Immobilien-Entwicklungsmodelle. Um dieses Umdenken möglich zu machen und zu forcieren, bedingt es Modelle, die gut verständlich sind und Vermarktungspotenzial aufweisen. «Reconnecting America»²⁰⁵, «Smart Growth America»²⁰⁶ sowie «Transit Oriented Development» können dabei die geeigneten Ansätze bieten.

5 Schlussbetrachtung

5.1 Fazit

Aktuelle Raumplanung und Verkehrspolitik zeigen, dass die Zersiedelung immer weniger akzeptiert wird und zeitgemässe Immobilienentwicklungen bezüglich gesamtheitlicher Nachhaltigkeit gefordert werden.

Die Beschränkung auf die energetische Optimierung der einzelnen Gebäude kann nicht mehr zielführend sein, ohne den Gesamtkontext der städtebaulichen Massnahmen miteinzubeziehen. Von den in dieser Masterthesis vorgestellten Knotenpunktentwicklungen entlang den Stadtbahnen können Rückschlüsse auf die Nutzungspotenziale geschlossen werden. Die wichtigsten Erkenntnisse sind, dass sowohl die Lage als auch die Strategie und das Rollenverständnis der jeweiligen Investoren/Entwickler die Chancen und Risiken einer erfolgreichen Knotenpunktentwicklung beeinflussen. Die Investoren übernehmen die entscheidende Rolle, das Grundstück in einen Standort transformieren zu können.

Abhängigkeiten von Gemeindebehörden stellen für Investoren weitere Risiken dar. Eine unterstützende Rolle kann die Gemeinde/Baubehörde übernehmen, indem sie eine Visi-

²⁰⁵ Vgl. <http://www.reconnectingamerica.org>

²⁰⁶ Vgl. <http://www.smartgrowthamerica.org>

on formuliert und Leitbilder für die Stadtentwicklung definiert. Tun sie dies nicht, wird die Behörde auf eine Bewilligungsstelle reduziert.

Wenn die Planer bzw. die Baupolitik die Aufgabe erhält, Grundlagen für die sozio-ökonomische Dynamik einer Stadt/Gemeinde zu schaffen, dann ist eine enge Zusammenarbeit der Behörden mit der Immobilienwirtschaft als dem zentralen Akteur unabdingbar.

Die verkehrspolitische Komponente mit einer optimalen Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr wirkt fördernd auf die Investitionsentscheide zukünftiger Immobilienentwicklungen rund um die Stationen.

Die vergleichende Betrachtung von «Transit Oriented Development» mit den Knotenpunktentwicklungen entlang der Glatt- und Limmattalbahn ermöglicht die Beantwortung der anfangs genannten Fragestellungen wie folgt:

Es lässt sich klar erkennen, dass die Zersiedelung und die Überlastung des Strassennetzes die Haupttreiber für Immobilienentwicklungskonzepte rundum Transitstationen sind. Die zu erfüllenden Charakteristiken sind bei «TODs» in den USA und Knotenpunktentwicklungen in der Schweiz identisch. Jedoch ist die Ausgangslage zu unterscheiden, da in den USA die Raumplanung vornehmlich auf das Automobil ausgelegt wurde im Gegensatz zur Schweiz, wo der öffentliche Verkehr einen viel höheren Stellenwert geniesst und staatlich gefördert wird. Somit haben die privaten Investoren eine optimale Ausgangslage, um sich auf die qualitative Knotenpunktentwicklung zu konzentrieren. Der amerikanische Investor muss sich vielmehr noch in die Rolle des Förderers/Promoters für «TOD» begeben und für Akzeptanz werben.

5.2 Diskussion

Die Aussagen in den Experteninterviews haben ein überraschend homogenes Bild gegenüber den Anforderungen an optimale Knotenpunktentwicklungen gezeigt. Diese stimmen grundsätzlich überein mit den Anforderungen in «TODs». Investoren/Entwickler die bereits heute an diesen Standorten tätig sind, erkennen die Komplexität, welche mit der Realisierung von solchen Immobilienentwicklungen verbunden sind in Bezug auf Stakeholder-Management, Angebot von Mischnutzungen, Einbindung und Förderung des Langsamverkehrs sowie optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Überwiegend werden in dieser Arbeit die harten Standortfaktoren diskutiert, wobei diese nur eine Seite der Projektentwicklungsmedaille beschreibt. Inzwischen zur Basiskompetenz von Investoren/Entwicklern gehört die Umsetzung von harten Stand-

ortfaktoren der Projektentwicklung in Finanzierungskonzepte. Die Erkennung von weichen Standortfaktoren ist jedoch heute die Kunst, die es von erfolgreichen Entwicklern zu erlernen gilt und gerade bei «TODs» und Knotenpunktentwicklungen für den nachhaltigen Erfolg von Bedeutung sein könnten.

5.3 Ausblick

Die vorliegende Masterthesis behandelt den Vergleich der Rolle privater Investoren im «TOD»-Modell und in aktuellen Knotenpunktentwicklungen in der Agglomeration Zürich. Wünschenswert wäre eine Ausweitung des Betrachtungsperimeter auf die ganze Schweiz.

Ebenfalls nützlich wären weitere Untersuchungen über die einschränkende Wirkung von bestehenden Bau- und Zonenordnungen und die dazugehörige Debatte, wie «TODs» in der Schweiz strategisch gefördert werden könnten.

Da sich die in Kapitel 3 näher beschriebenen Beispiele von Immobilienentwicklungen allesamt gerade in der Realisierungs- oder Projektierungsphase befinden, würde eine spätere Untersuchung der Standorte Aufschluss geben über die Berücksichtigung und Bearbeitung von weichen Standortfaktoren. Deren Auswirkungen auf den nachhaltigen Erfolg solcher Knotenpunktentwicklungen und wie die Investoren diese Verantwortung wahrnehmen, könnten weitere Aufschlüsse im Umgang mit Knotenpunktentwicklungen geben.

Literaturverzeichnis

Altoon,, R.A./Auld, J.C. (2011): Urban Transformation: Transit Oriented Development and the Sustainable City, Victoria 2011

Autler, G./Belzer, D. (2002): Transit Oriented Development: Moving from rhetoric to reality, Berkeley 2002

Calthorpe, P. (1993): The next American metropolis: ecology, community, and the American dream, New York 1993

Cervero, R. (2006): Transit Oriented Development's Ridership Bonus: A Product of Self-Selection and Public Policies. UC Berkeley: University of California Transportation Center, Berkeley 2006

Cervero, R./Sullivan, C.(2010): Toward Green TODs, in: Working Paper, Institute of Transportation Studies, University of California, Berkeley 2010

Charles, P./Hale, C. (2006): Making the most of transit oriented development opportunities, Quennsland 2006

Cortese, A. (2009): New Rail Lines Spur Urban Revival, in: The New York Times, 14.06.2009.

Online abrufbar unter: <http://www.nytimes.com/2009/06/14/realestate/14sqft.html#>
[abgerufen am 06.05.2012]

Curtis, C./Renne, J.L./Bertolini, L. (2009): Transit Oriented Development - Making it Happen, 2009

Dittmar, H./Ohland, G. (2004): The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development, Washington D.C. 2004

Feldtkeller, A. (2001): Städtebau: Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart/München 2001

Frick, D. (2011): Theorie des Städtebaus: Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt, Berlin 2011

Hale, C. (2008): PPPs for Transit Oriented Development – 4 Options. Centre for Transport Strategy, Queensland 2008

Healy P. (2006): Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies, 2. Auflage, New York 2006

Heeg, S. (2008): Von Stadtplanung und Immobilienwirtschaft: die „South Boston Waterfront“ als Beispiel für eine neue Strategie städtischer Baupolitik, Bielefeld 2008

Hilber, C. (1997): Die unsichtbare Umverteilung: Beeinflussung der Bodenpreise durch staatliche Tätigkeit, in: disP – The Planning Review, Volume 33, Issue 129, 1997, S. 10-15

Hochparterre (Hrsg.) (2008): Beilage zu Hochparterre Nr.8/2008: Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil, Zürich 2008

Holzapfel, H. (2012): Urbanismus und Verkehr: Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner, Wiesbaden 2012

Kanton Zürich (Hrsg.) (1998): Regionaler Richtplan Glattal: Beschluss des Regierungsrates RRB Nr. 2256, Zürich 1998

Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (Hrsg.) (2012a): Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation, Zürich 2012

Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (Hrsg.) (2012b): Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal, 2. Generation, Zürich 2012

Leinberger, C.B. (2009): The option of urbanism; Investing in a New American Dream, Washington D.C. 2009

Mieg, H.A./Näf, M. (2005). Experteninterviews (2. Aufl.). Institut für Mensch-Umwelt-Systeme (HES), ETH, Zürich 2007

Planpartner AG (Hrsg.) (1990): Glattal Wohin?: Probleme und Lösungsvorschläge, Zürich 1990

Planpartner AG (Hrsg.) (1991): Glattal Wohin?: Entwicklungsplanung Glattal, Zürich 1991

Planpartner AG (Hrsg.) (2009): Raumbeobachtung Limmattal, Zürich 2009

Planpartner AG (Hrsg.) (2012): Raumbeobachtung Glattal-Stadt, Zürich 2012

Renne, J.L. (2008): Smart Growth and Transit Oriented Development at the State Level, in: Journal of Public Transportation, Vol. 11, 2008, No. 3, S. 77-108

Schmals, K.M. (2008): Projektentwicklung in postmodernen Gesellschaften, in: Schulte K.W./Bonde-Winkel, S. (Hrsg.): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung, Köln 2008, S.91-110

Stadt Schlieren (Hrsg.) (2005): Stadtentwicklungskonzept Schlieren (Metron AG), Schlieren 2005

State of California, Department of Transportation (Hrsg.) (2005): Transit-Oriented Development Compendium, 2005

Transportation Research Board (Hrsg.) (1996): TCRP Report 16; Transit and Urban Form, Washington D.C. 1996

Transportation Research Board (Hrsg.) (2004): TCRP Report 102; Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects, Washington D.C. 2004

Transportation Research Board (Hrsg.) (2007): TCRP Report 95; Traveler Response to Transportation System Changes, Washington D.C. 2007

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG (Hrsg.) (2011): Die Glattalbahn in 20 Themen, Zürich 2011

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG (Hrsg.) (2012): Hochbauinvestitionen 2001-20 (Planpartner AG), Zürich 2012

Verein Chance Glattal (Hrsg.) (2003): Die Glattalbahn: Eine Chance für den Kanton Zürich, Zürich 2003

Internetquellen

Administration On Aging (ADA):

http://www.aoa.gov/AoARoot/Aging_Statistics/future_growth/future_growth.asp?x#age
[abgerufen am 19.07.2013]

Bundesamt für Statistik:

http://www.pxweb.bfs.admin.ch/Database/German_09%20-%20Bau-%20und%20Wohnungswesen/09.4%20-%20Bautätigkeit/09.4%20-%20Bautätigkeit.asp?lang=1&prod=09&secprod=4&openChild=true
[abgerufen am 18.06.2013]

Center for Disease Control (CDC):

<http://www.cdc.gov/obesity/data/adult.html>
[abgerufen am 19.07.2013]

PPP Schweiz:

<http://www.ppp-schweiz.ch/faq/>, [abgerufen am 10.07.2013]

Zürcher Planungsgruppe Limmattal:

http://www.zpl.ch/Stadtbahn/Letter_of_Intent_Schlussfassung_2.pdf
[abgerufen am 18.06.2013]

Anhang 1: Liste Experten

Experteninterview gemäss Leitfaden (in Klammern Datum Interview, Dauer ca. 1h):

Die Interviewpartner wurden nach folgenden Kriterien ausgewählt. Die Investoren/Entwickler müssen entweder entlang der gebauten Glattalbahn oder der projektierten Limmattalbahn mit einer neueren Projektentwicklung präsent sein.

Die Projekt-Involvierten der Stadtbahnprojekte müssen einen starken Bezug zum Glattal- oder Limmattalbahnprojekt aufweisen. Eine entscheidende Position müssen sie in der Organisation der jeweiligen Stadtbahnen inne haben oder gehabt haben. Zudem sollen einige davon für die Region relevante politische Funktionen ausüben.

Die beiden Fachexperten sollen einen Blick von aussen einnehmen und spezifisch jeweils aus dem Gebiet der Raumplanung und Immobilienentwicklung sowie aus der Verkehrsplanung ihre Sichtweise einbringen.

Entwickler/Investoren:

Balz Halter (BH), *Inhaber Halter Unternehmungen (04.06.2013)*

Sara Luzón (SL), *Projektentwicklung/ Research Allreal AG (04.06.2013)*

Ralf Bellm (RB), *Verwaltungsratspräsident HochTief Development Schweiz AG (07.06.2013)*

Hans-Peter Domanig (HPD), *CEO Priora Group AG (17.06.2013)*

Fachexperte aus Bereich Immobilien oder Verkehrsinfrastruktur:

Hannes Wüest (HW), *Gründer Wüest & Partner, Verwaltungsrat Zug Estates (02.06.2013)*

Prof. Ulrich Weidmann (UW), *Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH (01.07.2013)*

Projektinvolvierte Glattal- und/oder Limmattalbahn:

Ruedi Lais (RL), *Vize-Präsident VBG, Kantonsrat (03.06.2013)*

Daniel Issler (DI), *Geschäftsführer und Gesamtprojektleiter Limmattalbahn AG (05.06.2013)*

Andreas Flury (AF), *Gesamtprojektleiter GTB (bis Ende 2012), Präsident Limmattalbahn (07.06.2013)*

Otto Müller (OM), *Präsident Zürcher Planungsgruppe Limmattal, Stadtpräsident Dietikon (11.06.2013)*

René Huber (RH), *Verwaltungsratspräsident VBG, Stadtpräsident Kloten (12.06.2013)*

Rainer Klostermann (RK), *Glattalbahn-Stab Gestaltung, Mitinhaber Feddersen & Klostermann (25.06.2013)*

Expertengespräche ohne Interviewleitfaden (Dauer ca. 1h)

Max Eberhard (ME), *Ressortvorstand Raum und Umwelt, Baukommission, Stadtrat Kloten (12.06.2013)*

Urs Meier (UM), *Partner und Verwaltungsrat Planpartner AG (26.06.2013)*

Tomaso Zanoni (TZ), *Gestaltungsplanung und Fachbegleiter Arealentwicklung Zwicky-Areal (27.06.2013)*

Experten (Transit Oriented Development)

Mit folgenden Experten in den USA wurde mittels Telefongesprächen oder E-mail-Verkehr kommuniziert:

John L. Renne (JR), *Associate Professor, Department of Planning and Urban Studies, University of New Orleans Transportation Institute*

Christopher S. Leinberger (CL), *President of Locus; Responsible Real Estate Developers and Investors; Research Professor, George Washington University School of Business; Founding Partner of Arcadia Land Company, a New Urbanism and transit-oriented development firm*

Marilee Utter (MU), *President Citiventure Associates LLC; Executive Vice President, District Councils Urban Land Institute*

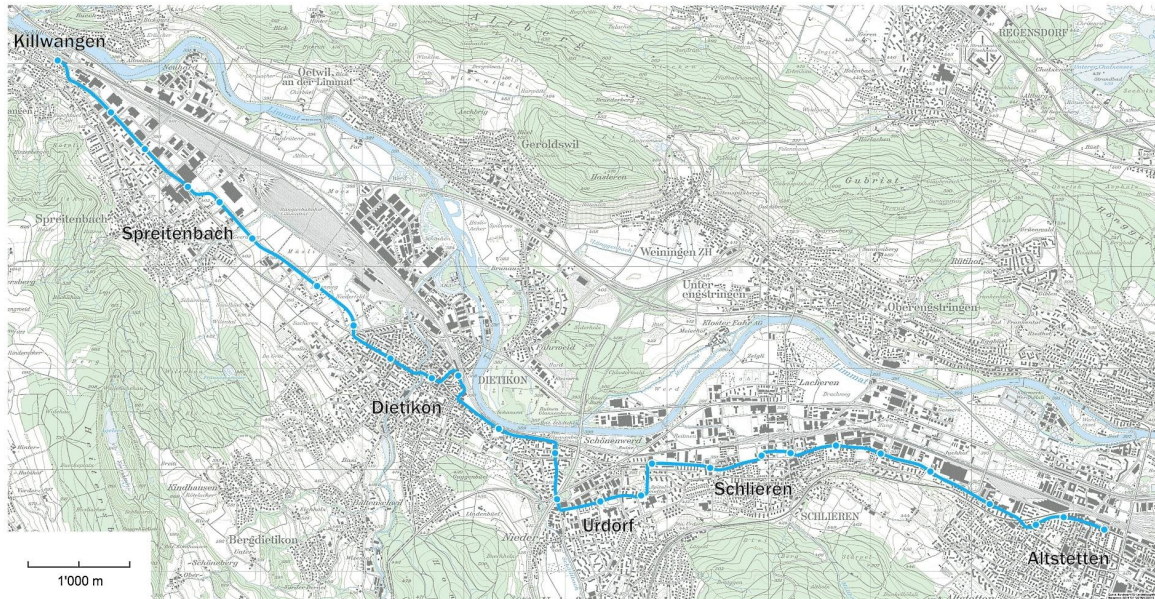
Peter Cervero (PC), *Professor City & Regional Planning, University of California, Berkeley; leading international expert on TOD*

Dena Belzer (DB), *Founder and President Strategic Economics, Berkeley*

Katharine Kelley (KK), *Managing Director Jamestown, L.P. Development & Construction*

Bryan Epstein (BE), *Project Manager MI-Rail Detroit*

Anhang 2: Linienführung Limmattalbahn/Glattalbahn



Linienführung Limmattalbahn (Stand 31.07.2013)



Linienführung Glattalbahn

Anhang 3: Multikriterien-Analyse Glattal

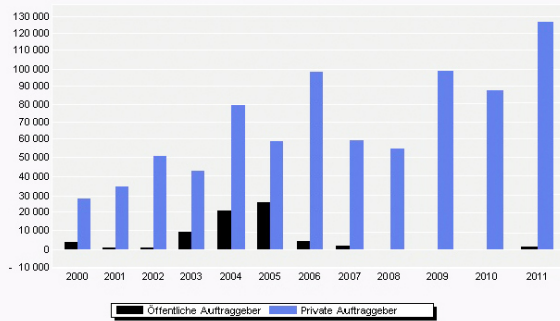
Knotenpunkt GTB	Bahnhof Stettbach	Neugut/ Zwicky	Richti-Areal	Glattpark	Bäuler	Bahnhof Baisberg	Circle
Kriterien		Standort wird in Masterthesis näher betrachtet	Standort wird in Masterthesis näher betrachtet			Standort wird in Masterthesis näher betrachtet	
Grösse/ Dichte	Liegt im Grenzgebiet zwischen Siedlung und Landschaft, mitten in einem Freizeitalt-Korridor zwischen Zürich und Dübendorf	diverse Gestaltungspläne Teilgebiete A-F, ca. 165'000m2, ca. 150'000m2 BGF	Grundstück 72'000m2, ca. 150'000m2 BGF, Wohnen für ca. 1200 Personen, Arbeitsplätze ca. 3000	Potential ca. 7'000 Einwohner und ca. 7'000 Arbeitsplätze	-	First District 1: 75'000m2 BGF First District 2: 33'500m2 BGF First District 3-5: ca. 95'000m2 BGF	37'000m2 Grundfläche, ca. 200'000 Nutzfläche
Funktion	Verkehrsdrehscheibe: Tram - Glattalbahn - S-Bahn	Wohnen, Büros, Gewerbe, Schule, Ladengeschäfte, Gastronomie, Kultur	Wohnen, Büro, Gewerbe, Ladengeschäfte	Wohnen, Büro, Gewerbe, Ladengeschäfte, Gastronomie, Hotel, Fitness	Entwicklungsgebiet	Boarding-House, Büro, Gastronomie, Hotellerie, Fitness	Büro, Hotels, Gastronomie, Kongresssälen, Praxen Gesundheitssektor
Eigentümer	Stadt Zürich, Gemeinde Dübendorf	ursprünglich Zwicky & Co., mittlerweile diverse	Alleat AG	Am Anfang ca. 50% Stadt Zürich, mittlerweile in Baufelder aufgeteilt	Kanton Zürich, divers	Priora AG	Zürich Flughafen AG
Entwicklermodell	-	Investor-Developer, Trader-Developer	Investor-Developer	Quartierplan, ein Entwickler pro Baufeld, Investor-, Trader- und Service-Developer	-	Investor-Developer	Investor-Developer
Baurecht/ Zonen	Gemäss vorgabe Gestaltungsplan sollte der Grüngürtel möglichst durchlaufen	Privater Gestaltungsplan	Privater Gestaltungsplan	Quartierplan Oberhausenerriet	Bestandteil Masterplanung Airport-Region		Gestaltungsplan
Baustatus	Hallstelle gebaut	In Realisierung	In Realisierung	In Realisierung	keine Aktivitäten, teilweise Baubewilligungen abgelaufen	Masterplan Priora "First District"	Baubewilligung 2012, Baustart 2014, sofern 50% der Fläche vermietet (noch nicht der Fall)
spezielles (Geschichte)	Bestehende Endstation Tramlinie 7 Neue Endstation Glattalbahn	ehem. Industriareal	ehem. Industriareal	Jahrzehntelange Brachland	Bisher Pläne ausgearbeitet worden. Aktuell Coop Absichten für Einkaufszentrum und Baumarkt inkl. Multifunktionskomplex	ehemaliges Areal der Swissair, Landside	Flughafenareal
Bezug zu GTB	Ja, + Tram, S-Bahn	Ja	Ja, + S-Bahn	Ja	Ja	Ja, + S-Bahn, Bus	Ja, + S-Bahn, Bus, Flugzeug
Verknüpfung S-Bahn	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja

Anhang 4: Multikriterien-Analyse Limmattal

Knotenpunkt LTB	Gasometerbrücke/Wag-Areal	An Rietpark/(-Bahnhof Schlieren)	Kesselplatz/Schlieren West	Bahnhof Dietikon/Limmattal	Niderfeld	Kreuzacker	Grabacker
Kriterien		Standort wird in Masterthesis näher betrachtet		Standort wird in Masterthesis näher betrachtet			
Grösse	Arealfläche 60'000m2	Geistlich-Areal ca. 80'000m2 Färb-Areal ca. 45'000m2, BGF keine genauen Angaben	diverse Areale	Areal ca. 87'000m2, Geschossflächen ca. 170'000m2, 11 Baufelder	Kant. Entwicklungsgebiet mit ca. 40 ha Fläche	Zuteilung von rund 39'000m2 Land in Wohn- und Gewerbezone sowie 49'000m2 in Industriezone	ca. 42'000m2
Funktion/ Nutzung	Biotechnologie-Campus/ Forschungs- center, Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen	Wohnen, Büro, Dienstleistung, Detailhandel, Gastronomie, Freizeit, Hotel	tendenziell homogene Wohnüberbauungen	Wohnen, Büro, Gewerbe, Verkauf, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen	Wohnen, Büro	Wohnen, Gewerbe, Industrie	Wohnen, Gewerbe, Stadtsaal (800-1000 Plätze)
Eigentümer	Gewerbe-und Handelszentrum Schlieren AG	Zu Beginn: Färb Immobilien AG und Geistlich Immobilien AG, mittlerweile diverse Grundeigentümer/ Investoren	diverse	diverse Grundeigentümer/ Investoren	diverse Grundeigentümer (VGND, Verein der Grundeigentümer Niderfeld)	–	privater Investor
Entwicklermodell	Investor Developer	Investor-Developer, Trader-Developer, Service-Developer???	–	Investor-Developer, Trader-Developer	–	–	–
Baurecht/ Zonen	Gestaltungsplan	Privater Gestaltungsplan	Wohnzonen	Privater Gestaltungsplan	Gestaltungsplanpflicht und Vorgabe eines acht Hektaren grossen Stadtparks	Gestaltungsplanpflicht	Umzonung von ca. 42'000m2 Land der Arbeitszone in eine Mischzone (WG4)
Baustatus	teilweise realisiert, Gestaltungsplan genehmigt 2010	In Realisierung, teilweise fertiggestellt	teilweise realisiert	In Realisierung, teilweise fertiggestellt	Städtebauliches Konzept in Erarbeitung	–	–
spezielles (Geschichte)	ehem. Industrieareal	zwei industriell geprägte Areale werden zusammengeführt	–	Industriebranche	Letzte grosse Baulandreserve von Dietikon	–	–
Bezug zu LTB	Ja, geplant	Ja, + S-Bahn, Bus?	Ja, geplant	Ja, geplant, + S-Bahn, Bus?	Ja, geplant	Ja, geplant	Ja, geplant
Verknüpfung S-Bahn	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein

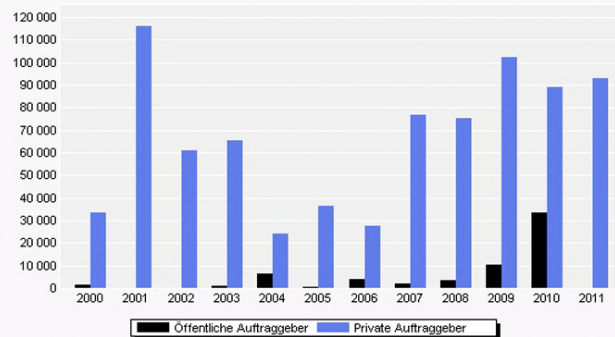
Anhang 5: Bautätigkeiten Glattal

Bauinvestitionen
nach Art der Auftraggeber und Jahre.
Dübendorf, Hochbau, Neubau. (Tausend Franken)



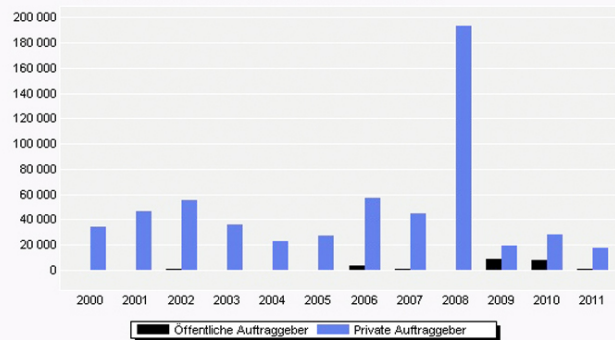
© Bundesamt für Statistik

Bauinvestitionen
nach Art der Auftraggeber und Jahre.
Wallisellen, Hochbau, Neubau. (Tausend Franken)



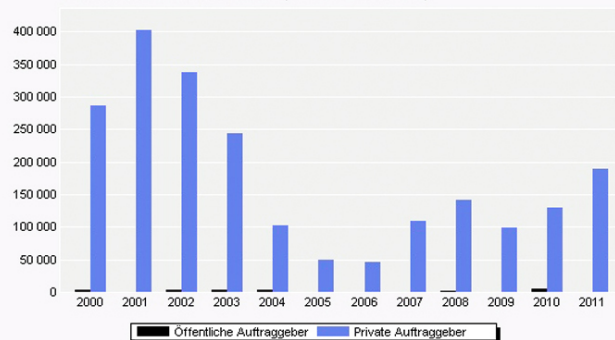
© Bundesamt für Statistik

Bauinvestitionen
nach Art der Auftraggeber und Jahre.
Opfikon, Hochbau, Neubau. (Tausend Franken)



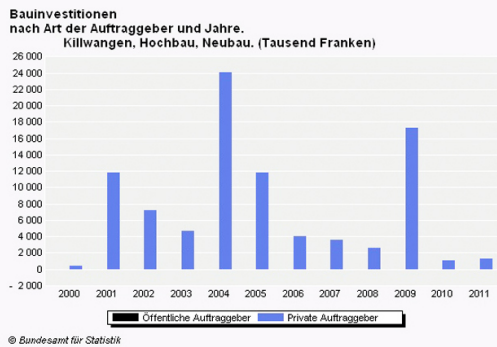
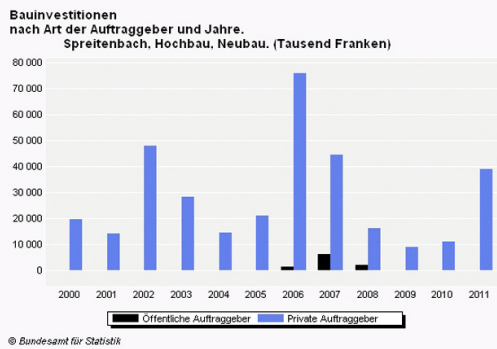
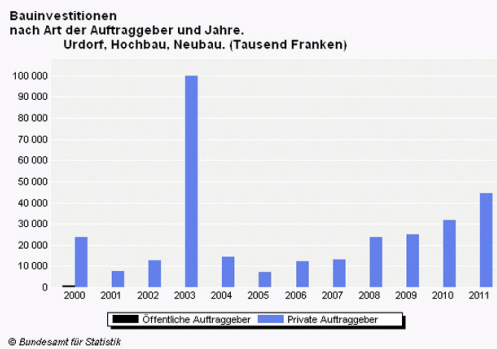
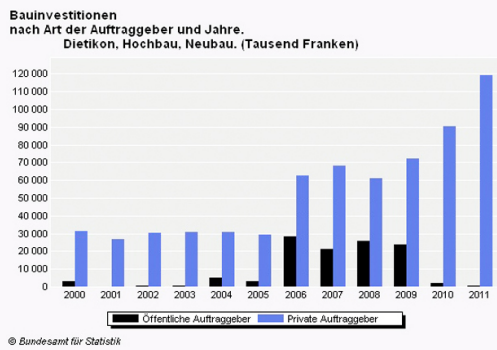
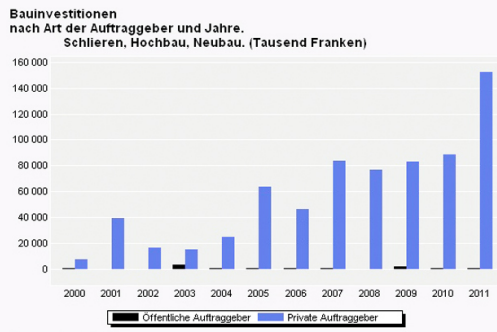
© Bundesamt für Statistik

Bauinvestitionen
nach Art der Auftraggeber und Jahre.
Kloten, Hochbau, Neubau. (Tausend Franken)



© Bundesamt für Statistik

Anhang 6: Bautätigkeiten Limmattal



Anhang 7: Interview-Leitfaden

Die Rolle der privaten Investoren entlang der Glattal- und Limmattalbahnen

Experte:

Datum:

1. Was ist gut gelaufen und was ist schlecht gelaufen aus Ihrer Sicht in der Region Glattal/Limmattal
 - zeitlicher Aspekt
 - finanzieller Aspekt
 - Infrastruktur
2. Was sind die relevanten Punkte/Eigenschaften für Knotenpunktentwicklungen?
3. Welche Nutzungen (Wohnen, Büro, Gewerbe, Retail, Dienstleistungen etc.) müssen Ihrer Ansicht nach für einen solchen Standort gegeben sein?
4. Wie kann man aus Ihrer Sicht diese Nutzungen gewährleisten/fördern?
5. Welche Rolle spielt aus Ihrer Erfahrung der Entwickler/ Investor bei Immobilienentwicklungen entlang Bahnen wie die Glattal- und Limmattalbahn?
6. Welche Entfernung von einer Station erachten Sie als optimal für eine grössere Immobilienentwicklung?
7. Ist Ihnen Transit Oriented Development (TOD) ein Begriff?
8. Was verstehen Sie unter Transit Oriented Development resp. was können Sie sich darunter vorstellen?

9. Wer soll die Stadtbahn finanzieren?

10. In welchen Situationen resp. unter welchen Bedingungen könnten Sie sich vorstellen, dass Immobilienbesitzer/Entwickler sich an den Finanzierungskosten von Bahnabschnitten und/oder Stationen beteiligen würden?

11. Was für Finanzierungsmodelle sehen Sie, um Stadtbahnen wie die GTB oder LTB zu fördern/ermöglichen?

12. Für die Finanzierung von bestimmten öffentlichen Projekten wird eine besondere Steuer auf die Immobilie/Parzelle in diesem Einzugsgebiet erhoben (aufgrund Wertsteigerung).
sog. Special Assessment Tax → innerhalb Special Assessment District
Was meinen Sie als dazu?

13. Sie wären Vertreter des Staates (sind jedoch Developer, resp. umgekehrt):
Wer soll die treibende Kraft sein in einer Gebietsentwicklung, die Entwickler/Marktbedürfnisse oder der Staat mit seinen Bedürfnissen? Und warum?

14. Die GlattalbahnPlus (Weiterführung über Kloten nach Bassersdorf, sowie über Dübendorf Richtung Dietlikon) muss gebaut werden und der Staat stellt jedoch kein Geld zur Verfügung?
Was würden Sie als vorschlagen?

15. Welche Modelle wurden bei Knotenpunktentwicklungen an GTB und LTB angewendet?
Was könnte besser sein? Wo besteht Verbesserungspotenzial?
Welche Änderungen bräuchte es?

Ehrenwörtliche Erklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit mit dem Thema „Transit Oriented Development: Vergleich der Rolle privater Investoren im angelsächsischen TOD-Stadtentwicklungsmodell und in aktuellen Schweizer Knotenpunktentwicklungen entlang der Stadtbahnen Glattalbahn und Limmattalbahn“ selbstständig verfasst und keine anderen Hilfsmittel als die angegebenen benutzt habe.

Alle Stellen die wörtlich oder sinngemäss aus veröffentlichten oder nicht veröffentlichten Schriften entnommen sind, habe ich in jedem einzelnen Falle durch Angabe der Quelle (auch der verwendeten Sekundärliteratur) als Entlehnung kenntlich gemacht.

Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegen und wurde auch noch nicht veröffentlicht.

Zürich, den 12.08.2013

David Joho