



WORUM GEHT'S

Auf dem Areal der ehemaligen Sportanlagen der SwissRe soll eine **Wohnüberbauung mit Tiefgarage** entstehen. Die geplante Grossüberbauung **weicht wesentlich von der heutigen Richt- und Zonenordnung ab**. Daher sind für die Umsetzung eine **Anpassung der baurechtlichen Grundordnung** durch die Aufzoning der heutigen Wohnzone W2 in eine W3, eine sogenannten **Teilzonenplanrevision**, sowie ein **Gestaltungsplan** notwendig. Die Teilzonenplanrevision sowie der Gestaltungsplan wurden in **zwei unterschiedlichen Beschlüssen** vom Gemeinderat gutgeheissen.

Die IG Quartiererhaltung sieht in der Quartierserweiterung ein **grosses Potential** und die **Stadt Adliswil in der Verantwortung** zukünftigen Lebensraum ganzheitlich zu gestalten und somit die **Qualität des Gestaltungsplans** erheblich zu **erhöhen**. Damit soll **Mehrwert** für das Quartier sowie auch für alle Bewohner der Stadt Adliswil erwirkt werden.

Eine qualitative Quartiersentwicklung fördert den **Gemeinschaftssinn**, sie **integriert** sich in die bestehende Umgebung, leistet einen Beitrag zur **Frei- und Grünraumgestaltung** und trägt zu einer **sicheren und lebensfreundlichen Quartiersentwicklung** bei.

WELCHE VERÄNDERUNGEN BRINGT DER GESTALTUNGSPLAN

- 235 Wohnungen für ca. 500 Bewohnende
- 243 Autoparkplätze, 388 Velostellplätze
- Aus 2-stöckig und max. 7m Bauhöhe wird 6-stöckig mit 18m Bauhöhe
- Fällung von wertvollem Baumbestand und starke Versiegelung
- Keine ergänzenden Nutzungen wie Quartierladen, Kita etc.
- Keine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, kein Mobilitätskonzept

FAZIT

Beim geplanten Gestaltungsplan sind insbesondere in folgenden Bereichen **bedeutende Mängel zu beheben: Integration und Mehrwerte, Frei- und Grünraum sowie Verkehr, Sicherheit und Lärm**. Unter dem **Vorwand** des haushälterischen Umgangs mit der Ressource Boden werden mit dem Gestaltungsplan **in erster Linie wirtschaftlich motivierte Ziele verfolgt**. Wir sehen die Stadt Adliswil in der Verantwortung, eine **Balance** zwischen maximalem **Wachstum** und einer **qualitativen städtebaulichen Entwicklung** zu finden.

Es wird daher eine **Ablehnung des Gestaltungsplans gefordert** mit dem Ziel, durch eine **Überarbeitung**, die Qualitäten der Überbauung und der Freiräume massgeblich zu steigern. **Bauen ja, aber für Lebensqualität** und nicht nur zur Maximierung von Schlafplätzen und Rendite.

Unterstützen sie mit ihrer Unterschrift die Referenden gegen die Entscheide des Grossen Gemeinderates und helfen Sie mit eine lebenswerte Stadt Adliswil zu gestalten.

Wir setzen uns gemeinsam ein für:

- Eine **ganzheitliche und qualitative Quartiersentwicklung**, welche soziale Interaktion sowie einen ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert bietet.
- **Neuen Lebensraum mit cleveren Mobilitätslösungen**, welche **Sicherheit** von unseren Kindern, Senioren und Passanten berücksichtigt
- **Ökologisch und sozial verantwortbaren Wohnraum**, welcher die Umgebung und die Nachbarquartiere optimal integriert



DIE ARGUMENTE BETREFFEND GESTALTUNGSPLAN RIFERTSTRASSE

1. INTEGRATION UND MEHRWERTE

Die aufgelösten U-Formen der Überbauung suggerieren eine städtebauliche Verträglichkeit mit der Nachbarschaft. Die Anordnung der Gebäude, ihre Dimensionierung und ihre Höhe sind jedoch weit entfernt von einer baulichen Integration in die kleinteilige Baustruktur der Nachbarschaft oder in die öffentlichen Freiräume des Naherholungsgebietes im Tal. Der Gestaltungsplan erlaubt bis zu 6-stöckige Gebäude mit Höhen von bis zu 18m, welche sich in Richtung ihrer Nachbarschaft durch geschlossene Fronten abwenden. Es entsteht eine Überbauung mit einer ähnlichen Dichte wie die Höfe im Quartier Dietlimoos oder im Zentrum von Adliswil. Durch die Topografie und die bestehende eingeschossige Hangkante in Richtung Tennisplätzen wird diese Höhe weiter akzentuiert.

Es ist eine reine Wohnnutzung vorgesehen mit Wohnungen auch im Erdgeschoss. Es ist wichtig, neuen Wohnraum zu schaffen, jedoch fehlt eine belebende Nutzungsmischung durch z.B. Angebote für den täglichen Bedarf oder eine Kindertagesstätte etc., welche eine soziale Interaktion ermöglichen und Mehrwerte für die umliegenden Quartiere bieten.

2. FREI- UND GRÜNRAUM

Neben den oberirdischen Bauvolumen, leistet die Freiraumgestaltung einen grossen Beitrag zur Integration einer neuen Bebauung in ein bestehendes Quartier. Der private Gestaltungsplan sieht jedoch eine grossflächige Ausdehnung der Tiefgarage vor, welche eine erhebliche Versiegelung des Areals mit sich bringt und sogar eine Steigerung des Versiegelungsgrades im Vergleich zu heute bedeutet. Der bestehende, wertvolle grossgewachsene Baumbestand wird nicht erhalten. Dies ist im Hinblick auf einen Beitrag zum Stadtklima und zur Biodiversität äusserst fraglich. Das Pflanzen von neuen grossen Bäumen ist durch die Tiefgarage stark eingeschränkt bzw. teilweise unmöglich. Die Freiräume haben durch die Anordnung der Gebäude einen eher privaten Charakter und schöpfen das Potential einer Erweiterung des Angebots des Naherholungsgebietes im Tal nicht aus. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass die neuen ca. 500 Bewohnenden primär das beliebte Naherholungsgebiet im Tal nutzen werden, ohne einen Betrag zu leisten.

3. VERKEHR, SICHERHEIT UND LÄRM

Die Tiefgarage sieht total 217 unterirdische Autoparkplätze sowie 388 Stellplätze für Velos vor. Zusätzlich entstehen 26 oberirdische Parkplätze für Besuchende. Die Erschliessung soll für PKW über die Rifertstrasse, die Zufahrt für Velos über die Bünistrasse erfolgen. Beide Strassen sind Sackgassen, teils ohne Fussgängerwege und nicht für die Aufnahme dieses zusätzlichen Verkehrsaufkommens ausgelegt. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen wird die Sicherheit des Schulweges Kopfholz, zum einen auf der Bünistrasse und insbesondere auch zur Kreuzung der Rifertstrasse stark gefährdet.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen bringt auch eine Steigerung der Lärmbelastung mit sich. Lärmschutzvorschriften sind gemäss einer durch den Investor in Auftrag gegebenen Studie nur sehr knapp gewährleistet – von einer unabhängigen Stelle wurden sie jedoch nicht überprüft.

Die Stadt Adliswil hat noch kein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches Lösungskonzepte für diese Problematiken aufzeigt und es ist ablesbar, dass erhebliche Folgekosten für die Stadt Adliswil zur Anpassung des Büniweges hin zu einem Veloweg (heute Fahrverbot) oder zur Leistungssteigerung der Rifertstrasse, insbesondere der Ein- und Ausfahrt ab der Wachtstrasse, entstehen werden.