

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1.	ENTWICKLUNGSPLANUNG SLS	1
2.	VISION UND STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT	2
2.1	Vision SLS	2
2.2	Städtebauliches Entwicklungskonzept	2
3.	PLANUNGSRECHTLICHE UMSETZUNG	3
3.1	Vorgehen Zwischenetappe	3
3.2	Absichtserklärung zwischen der Stadt und dem Kanton Zürich.....	4
3.3	Ablösung der Zwischenetappe durch die Vision.....	4
4.	ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR.....	5
4.1	Siedlungsentwicklung	5
4.2	Verkehrsentwicklung.....	7
4.3	Massnahmen zur Beschränkung der Parkierung	8
4.4	Verkehrsgutachtens SLS	9
4.5	Nachweis eigentrasse ÖV-Erschliessung.....	9
5.	BERÜCKSICHTIGUNG DER VISION SLS.....	10
5.1	Vision Städtebau und öffentlicher Raum	11
6.	VORPRÜFUNG	12
7.	ERLÄUTERUNG DER VORLAGE	15
7.1	Vorschriften	15
7.2	Entwicklungsrichtlinien.....	20
7.3	Situationsplan 1:2'500.....	20
7.4	Private Gestaltungspläne.....	21
7.5	Teilerschliessungsplan 1:2'500	21
7.6	Bericht zu den Einwendungen	22
8.	BERICHT GEMÄSS ART. 47 RPV	22
8.1	Raumplanerische Aspekte	22
8.2	Altlasten und Bodenbelastung	24
8.3	Grundwasser	25
8.4	Hochwasserschutz.....	27

8.5	Gewässerraum	28
8.6	Moorschutz	28
8.7	Wasserversorgung.....	29
8.8	Entwässerungskonzept.....	29
8.9	Energieversorgung	31
8.10	Lärmschutz	34
8.11	Natur- und Vogelschutz	35
8.12	Störfallvorsorge	35
9.	WEITERES VERFAHREN.....	37

Beilagen:

- Beilage 1: Erläuterungsbericht Entwicklungskonzept SLS*
- Beilage 2: Absichtserklärung zum Vorgehen bei der Entwicklungsplanung im Raum Dietikon – Spreitenbach im Kontext des Gebietes Silbern, Lerzen – Stierenmatt*
- Beilage 3: Verkehrsgutachten Jenni+Gottardi T 1908.02 vom Februar 2011*
- Beilage 4: Mengengerüst (Flächen, Kapazität, Einwohner, Arbeitsplätze, Parkplätze)*

DOKUMENTE

Die Gestaltungsplanvorlage besteht aus:

- Dokument 1 Vorschriften samt 7 Anhängen
- Dokument 2 Situationsplan 1:2'500
- Dokument 3 Teilerschliessungsplan 1:2'500
- Dokument 4 Erläuternder Bericht samt Beilagen
- Dokument 5 Bericht zu den Einwendungen

1. ENTWICKLUNGSPLANUNG SLS

Der drohende Verkehrskollaps im Industriegebiet SLS zwang die Stadt Dietikon zu drastischen Massnahmen. Über die gesamte Industriezone – ohne das Gebiet Limmatfeld mit festgesetztem privatem Gestaltungsplan vom 12. Mai 2005 – wurde per 15. August 2005 von der Baudirektion des Kantons Zürich eine Planungszone erlassen und damit faktisch ein Baustopp erwirkt. Gleichzeitig startete der Stadtrat eine Entwicklungsplanung, die neben der Lösung der Verkehrsprobleme auch eine Gesamtvision für das Gebiet SLS Silbern – Lerzen – Stierenmatt aufzeigt.

Es war dem Stadtrat von Beginn weg klar, dass diese grosse und komplexe Aufgabe nur gelingen kann, wenn dies gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümern im Rahmen eines kooperativen Prozesses geschieht.

2006 wurden in einem gemeinsamen Workshop, mit Vertretern der Stadtexekutive sowie der Grundeigentümerorganisationen IHV und IG Silbern, Vorgehensstrategie und Leitideen für die Zukunft erarbeitet und in einem Letter of Intent am 15. April 2006 mit Unterschrift manifestiert. Dies begründete erstmals in der Stadt Dietikon eine Public-Private-Partnership zwischen der öffentlichen Hand und den Grundeigentümern.

2006–2007 wurden im Rahmen eines Studienauftrages Visionen für das Gebiet SLS für den Zeithorizont bis 2030 entwickelt. Drei Teams bestehend aus Spezialisten der Fachbereiche Verkehr, Städtebau, Freiraum und Wirtschaft erarbeiteten Ideen und Lösungsansätze unter der Federführung der jeweiligen Verkehrsingenieurbüros der Teams (Rapp Trans AG Basel, Emch+Berger AG Bern und Ernst Basler Partner AG Zürich).

Ein hochkarätiges Fachexpertengremium unter der Leitung von Thomas Sieverts, emeritierter Professor für Städtebau und Stadtentwicklung, sowie Vertreter der Fachstellen der Verwaltung der Kantone Aargau und Zürich beurteilten die Ergebnisse.

Da keines der drei Projekte restlos zu überzeugen vermochte, wurde 2008 das Team AGPS unter der Berücksichtigung jener Aspekte, die überzeugten, mit der Überarbeitung des Studienauftrages beauftragt. Das Namen gebende Zürcher Architekturbüro agps.architecture wurde von Verkehrsplaner Enz & Partner GmbH, Nipkow Landschaftsarchitektur und Halter Entwicklungen AG unterstützt. Das Ergebnis für die Zukunft des Gebietes SLS Dietikon liegt als "Erläuterungsbericht Entwicklungskonzept" (Beilage 1) vor und wurde der Presse und der Öffentlichkeit – nach der Verabschiedung durch den Stadtrat Dietikon am 9. Juli 2008 – präsentiert.

Danach fanden auf Wunsch betroffener Grundeigentümer Gespräche zu ihren Grundstücken und zu Schlüsselbereichen statt und das städtebauliche Entwicklungskonzept wurde aufgrund dieser Erkenntnisse angepasst. Das nachfolgende Kapitel beschreibt dieses Entwicklungskonzept.

2. VISION UND STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

2.1 Vision SLS

Die Vision SLS als Ergebnis und Weiterentwicklung des beschriebenen Planungsprozesses zeichnet ein Bild des transformierten Gebietes in ein modernes, multifunktionales, hochwertiges Mischgebiet.

Das Gebiet wird städtebaulich mit zwei Achsen gegliedert. Die Achse Silberstrasse / Heimstrasse bildet die Hauptachse in Ost-West Richtung und ist eine wichtige Achse der Erschliessung für den Individualverkehr, aber auch den Busverkehr. Silberplatz und Silberboulevard bilden einen neuen städtebaulichen Akzent und neben Bezug auf die geplante S-Bahn Station Silber. Diese beiden Achsen werden begleitend mit Hochhäusern akzentuiert und in Szene gesetzt.

Das Gebiet ist hochwertig erschlossen durch eine neue S-Bahn Station Silber und einen hochleistungsfähigen Anschluss des Individualverkehrs an die Mutschellenstrasse resp. die Autobahn. Diese beiden Schlüsselbauvorhaben bringen einen Quantensprung bezüglich Erschliessungskapazität mit sich und erlauben es, nicht nur das bestehende Potential auszuschöpfen, sondern das Gebiet im Sinne des kantonalen Zentrumsgebietes zusätzlich zu verdichten.



Künftiger Silberplatz und Boulevard mit Zugang zur S-Bahnstation Dietikon-Silber (Stand 2008)

2.2 Städtebauliches Entwicklungskonzept

Das städtebauliche Entwicklungskonzept ist eine Weiterentwicklung des Entwicklungskonzeptes gemäss Beilage 1 und zeigt präzisierend die angestrebte städtebauliche Entwicklung, also die mögliche Entwicklung der Bebauung samt Hochhäusern, aber auch die Entwicklung des öffentlichen Raumes.



Plan Städtebauliches Entwicklungskonzept

3. PLANUNGSRECHTLICHE UMSETZUNG

Eine direkte planungsrechtliche Umsetzung der Vision gestaltete sich schwierig. Die Vorprüfung der Vorlage vom Juli 2009 ergab, dass diese Vorlage nicht genehmigungsfähig war (Vorprüfungsbericht vom Feb. 2010).

Die Vorprüfungsbehörde gab als Hauptgrund an, dass die Vorlage auf den zwei Schlüsselbauvorhaben S-Bahn Station Silbern und hochleistungsfähiger Anschluss an die Mutschellenstrasse / Autobahn basiere und diese Vorhaben weder in verkehrstechnischer Hinsicht hinreichend geklärt noch planungsmässig hinreichend gesichert seien.

Daneben führte die Vorprüfungsbehörde viele weitere Vorbehalte auf, die zwar nicht unerfüllbar waren, aber vielfach einen sehr umfangreichen weiteren Abklärungsbedarf erforderten, welcher vor dem endgültigen Ablauf der Planungszone im August 2010 nicht geleistet werden konnte.

3.1 Vorgehen Zwischentappe

Die Zwischentappe hat zum Ziel, die Entwicklungspotentiale im Sinne einer Koordination von Siedlung und Verkehr soweit zu beschränken, dass diese auch noch ohne die beiden Schlüsselbauvorhaben erschlossen werden können.

Dabei darf insbesondere von einer Verbesserung des Busangebotes und in der Folge davon von einer Verbesserung des Modal Splits von heute 9% auf 16% ausgegangen werden. Ebenso darf davon ausgegangen werden, dass im Rahmen der IV-Studie Mutschellenstrasse eine Leistungsoptimierung am Knoten Silbernstrasse /Mutschellenstrasse gelingt. Auch dürfen allfällige Restkapazitäten bei den übrigen Anschlüssen ausgenützt werden (vgl. Beilage 3: Verkehrsgutachten Jenni + Gottardi).

Die Schlüsselbauvorhaben „S-Bahn Station Silber“ und „hochleistungsfähiger IV-Anschluss an die Autobahn“ werden von der Stadt ausserhalb dieses Gestaltungsplanes weiter vorangetrieben, soweit dies überhaupt in den Händen der Stadt liegt.

Das Gebiet SLS liegt im Entwicklungsraum Dietikon-Spreitenbach. Dieser Raum gilt sowohl für den Kanton Zürich als auch für den Kanton Aargau als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt. Es gilt, die Siedlungsentwicklung als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Kantone und Bund mit der Verkehrsentwicklung abzustimmen. Diese Aufgabe kann nur in zeitlichen Etappen und in gegenseitiger Koordination und Absprache gelöst werden. Die vorliegende Zwischenetappe ist eine erste Etappe auf diesem Weg.

Wichtig für die Ausgestaltung der Zwischenetappe ist, dass die Vision SLS nicht verloren geht und weitere Schritte auf dieses Ziel hin möglich sind. In der Zwischenetappe ist deshalb die Vision weit möglichst zu sichern.

Daneben soll die Zwischenetappe deutlich weniger komplex ausfallen als die erste Vorlage vom Juli 2009. Im Sinne des beschriebenen Prozesses „public private Partnership“ PPP soll die Zwischenetappe in Form eines öffentlichen Gestaltungsplanes nur noch den Rahmen regeln und den Handlungsbedarf aufzeigen. Die Privaten werden in diesem öffentlichen Gestaltungsplan aufgefordert, mit privaten Gestaltungsplänen den aufgezeigten Handlungsbedarf im Detail zu regeln. Dabei wird mit einem System von Anreizen gearbeitet und nicht mit Verpflichtungen, Geboten oder Verboten.

3.2 Absichtserklärung zwischen der Stadt und dem Kanton Zürich

In einer Absichtserklärung zwischen der Stadt und zwei Direktionen des Kantons Zürich sowie der ZPL wird der Entwicklungsprozess SLS in einen Gesamtzusammenhang gestellt und der oben beschriebene Weg festgehalten. In der Absichtserklärung werden Prioritäten gesetzt und Zielsetzungen zum Gebiet SLS formuliert. Beilage 2 zeigt den Entwurf der Vereinbarung sowie die Stellungnahme der Stadt zum Entwurf.

Die Unterzeichnung dieser Absichtserklärung ist pendent.

3.3 Ablösung der Zwischenetappe durch die Vision

Der Zeitpunkt der Überarbeitung dieses öffentlichen Gestaltungsplanes (Zwischenetappe) hin zur Vision SLS kann heute nicht bestimmt werden und hängt wesentlich davon ab, wie schnell die genannten Schlüsselbauvorhaben vorangetrieben werden können.

Dabei ist festzuhalten, dass auf diesem Weg die Stadt auch mit der Unterstützung des Kantons rechnen kann (vgl. Absichtserklärung).

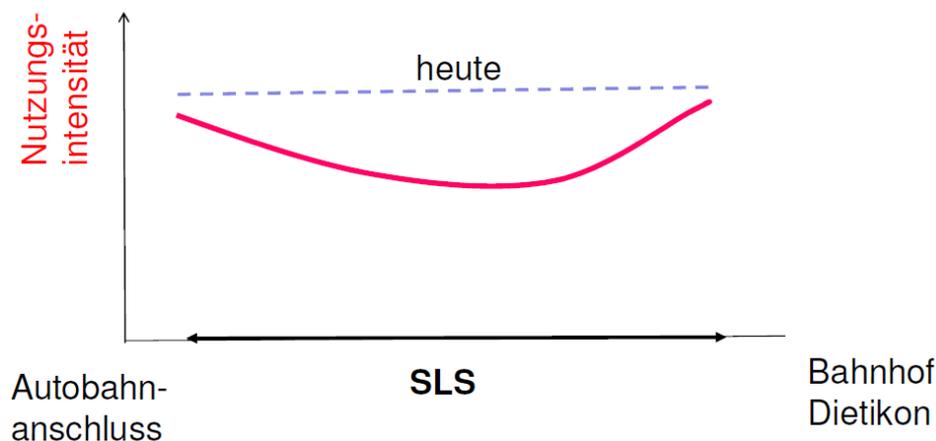
Vorbehalten bleibt selbstverständlich, dass die zuständigen Instanzen bei Stadt und Kanton eine solche Überarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplanes beschliessen resp. genehmigen.

4. ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

4.1 Siedlungsentwicklung

Nachdem für den Zeitraum der Zwischenetappe die Erschliessungskapazitäten nur sehr beschränkt ausgebaut werden können, sind zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr Massnahmen bei der Siedlungsentwicklung erforderlich. Konkret geht es darum, die unter dem bisherigen Zonenregime mögliche Entwicklung mit geeigneten Massnahmen zu beschränken, um Siedlungsentwicklung und Verkehrserschliessung (inkl. der unter Ziff. 4.2 geschilderten Verbesserungen) aufeinander abzustimmen.

Die Idee des vorgeschlagenen Massnahmenbündels ist es, die Nutzungsintensität in der Mitte des Gebietes am stärksten zu beschränken und an den besser erschlossenen Rändern weniger restriktive Massnahmen vorzusehen:

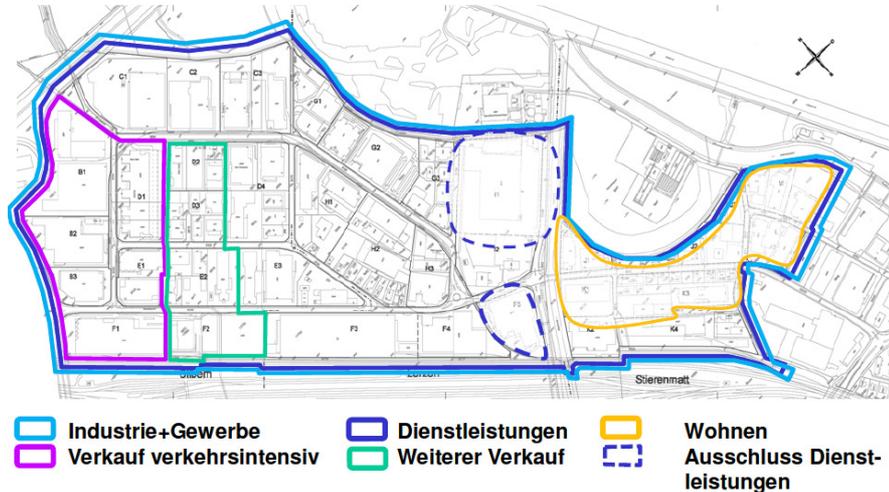


Die Zwischenetappe sieht dazu konkret folgendes Massnahmenbündel vor:

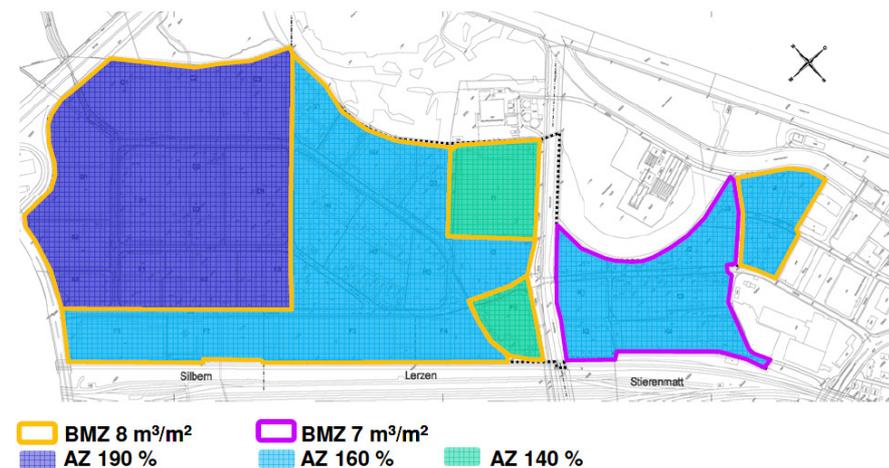
- Beschränkung des Verkaufs auf ein kleines Teilgebiet
- Unterteilung dieses Teilgebietes wiederum in ein Teilgebiet für verkehrsintensiven Verkauf und ein weiteres Gebiet, wo ein weniger verkehrsintensiver Verkauf zugelassen ist.
- Restriktive Beschränkung des möglichen Zuwachses an Verkaufsflächen
- Reduktion der Baumassenziffer in einem Teilgebiet von 8 m³/m² auf 7 m³/m²
- Einführung einer Ausnützungsziffer zusätzlich zur Baumassenziffer zur Limitierung der Geschossflächen
- Ausschluss von Dienstleistungen in einem Teilgebiet
- Beschränkung der Zulassung der Nutzung Wohnen auf das Gebiet östlich der Rep-pisch. Dabei kann die Nutzung Wohnen nur über einen nachgelagerten, privaten Gestaltungsplan konsumiert werden. Aus diesem Grund rechtfertigt es sich auch, das entsprechende Lärmgutachten erst dann zumal zu erstellen.

Das Massnahmenbündel kann wie folgt dargestellt werden:

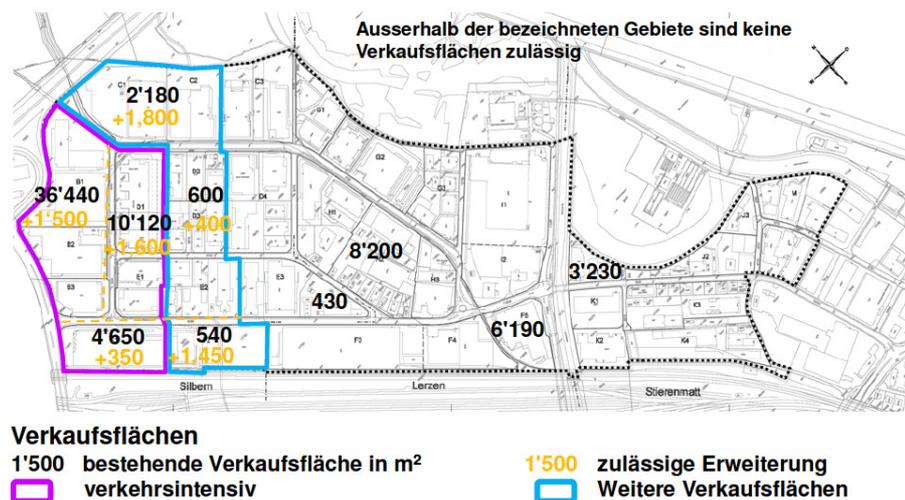
Entwicklungsstrategie:



bauliche Dichte und Ausnützung



Verkaufsflächen



Mengengerüst

Das Gebiet SLS umfasst eine Bruttofläche inkl. Strassen von ca. 60 ha. Davon sind gemäss Zonenplan rund 512'000 m² Grundstücksfläche nutzbar, verteilt auf rund 70 private Grundeigentümer und die Stadt Dietikon (Flächenanteil ca. 8 %).

Die heute realisierte oberirdische Geschossfläche beträgt insgesamt etwa 540'000 m², wovon etwa 180'000 m² heute als Lagerflächen genutzt werden. Die durchschnittliche Ausnützung beträgt daher ca. 107 % (inkl. Lagerflächen).

Beilage 4 zeigt das Mengengerüst im Detail. Es ergibt sich, dass total eine Geschossfläche von 863'000 m² zulässig sein wird.

Rechnet man mit einem Ausbaugrad von 80%, so ist mit einem Zuwachs von ca. 407'000 m² (ohne Lagerflächen) zu rechnen. Etwa 60% dieses Zuwachses soll gemäss den getroffenen Annahmen durch Dienstleistungen genutzt werden, weniger als 10% soll durch die Nutzung Wohnen belegt werden und der Zuwachs an Verkaufsflächen beträgt lediglich 5'700 m².

Das Gebiet weist heute ca. 6'000 Arbeitsplätze und ca. 100 Einwohner auf. Mit dem geschilderten Mengengerüst bietet die Zwischenetappe bei einem Ausbaugrad von 80% Platz für weitere ca. 7'100 Arbeitsplätze und ca. 370 Einwohner.

4.2 Verkehrsentwicklung

Die Planung geht davon aus, dass die Verkehrserschliessung nicht grundlegend verbessert werden kann. Trotzdem nimmt sie an, dass die nachstehend geschilderten Verbesserungen der Erschliessung in den nächsten Jahren realisiert werden.

Erschliessungsverbesserungen Individualverkehr

- Die im Mai 2009 geöffnete Fahrstrasse soll als provisorische Massnahme weiter bestehen. Sie zeigt bereits Entlastungswirkung für den kritischen Knoten Silber-/ Mutschellenstrasse.
- Am erwähnten Knoten soll im Rahmen der MIV-Studie Mutschellenstrasse der Knoten optimiert werden. Dabei schlägt das Verkehrsgutachten J+G eine andere Massnahme vor, als die MIV-Studie (Variante 4 mit einer zusätzlichen Abbiegespur aus der Silberstrasse Richtung Autobahn) evaluierte. J+G schlägt vor, die Linksabbiegespur von der Mutschellenstrasse in die Silberstrasse zu verdoppeln, was dem SLS-Gebiet leistungsmässig deutlich mehr bringen wird.
Das Amt für Verkehr hat zugesichert, den Vorschlag J+G im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung zu prüfen.
- Der Knoten Heimstrasse / Überlandstrasse wird gemäss dem bereits genehmigten Projekt ausgebaut.
- Innerhalb des Gebietes sind auf der Achse Silberstrasse / Heimstrasse punktuelle Massnahmen wie ein Kreiselausbau resp. den Bau eines Bypasses vorgesehen (vgl. Teilerschliessungsplan).

- Der neue Anschluss der Hagackerstrasse an die Silberstrasse und die Aufhebung des Anschlusses Moosmattstrasse bringen verbesserte Knotenabstände und einen regelmässigeren Verkehrsfluss.
- Vorschriften bezüglich Ein- und Ausfahrten auf die Hauptachse Silberstrasse / Heimstrasse bringen einen flüssigeren Verkehrsablauf auf dieser Achse

Erschliessungsverbesserungen öffentlicher Verkehr

Mit dem Ausbau der Achse Silber-/Heimstrasse mit einer Busspur dort, wo dies verkehrstechnisch nötig ist, und den bereits beschlossenen Massnahmen am Knoten mit der Überlandstrasse werden die Voraussetzungen für eine intensivere und vor allem störungsfreiere Erschliessung des Gebietes mit dem Bus geschaffen.

Die Stadt Dietikon wird sich dafür einsetzen, dass über diese Achse weitere Buslinien geführt werden. Diese Buslinien sind von den VBZ als marktführendes Unternehmen konzeptionell bereits angedacht und sollen Richtung Oetwil a.d.L. sowie nach Spreitenbach weiterführen.

Die bestehende Buslinie 309 kann mit dem Einsatz grösserer Busse resp. mit einem dichteren Fahrplan ebenfalls einen Beitrag zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsererschliessung leisten.

Mit diesen Massnahmen wird eine Verbesserung des Modalsplits gemäss Verkehrsgutachten als realistisch angesehen.

Erschliessungsverbesserung Langsamverkehr

Der Langsamverkehr, d.h. der Velofahrer und Fussgänger werden gefördert, indem das Gebiet mit einem dichten Netz an zusätzlichen Rad- und Fusswegen erschlossen wird und die Hauptachse für diesen Langsamverkehr attraktiv gestaltet wird.

Mit dem Fusswegnetz sollen neben einer Flächenerschliessung vor allem Bushaltestellen sowie das Naherholungsgebiet optimal erschlossen werden, während die Radwege ebenfalls die Flächenerschliessung sowie die Erschliessung des Verkaufsgebietes zum Ziel haben. Zudem regelt der Gestaltungsplan, dass genügend Abstellplätze für die Velos erstellt werden.

4.3 Massnahmen zur Beschränkung der Parkierung

Im Gestaltungsplangebiet bestanden Ende 2005 5'560 ober- und unterirdische Parkplätze.

Der Gestaltungsplan sieht neu die Einführung einer Parkplatzobergrenze vor und stützt sich bei der Ermittlung der erforderlichen Parkplatzzahl auf die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs (Baudirektion, 1997). Aufgrund der erwarteten Erschliessungsverbesserungen für den öffentlichen Verkehr ergibt sich für das Gebiet eine Erschliessungsgüte Typ C. Die Parkplatzobergrenze wird jedoch so angesetzt, dass nicht der gesamte Spielraum des Typs C ausgenützt werden kann.

Der Gestaltungsplan verlangt ein Parkleitsystem und ein Mobilitätskonzept für grössere Betriebe.

Eine Bewirtschaftungspflicht kann mangels gesetzlicher Grundlage nicht mit einem Gestaltungsplan auferlegt werden, wie ein kürzlich ergangener Entscheid der Baurekurskommission (BRKE 0100/2010, noch nicht rechtskräftig) belegt. Solche Auflagen sind einzelfallweise und gestützt auf das Umweltrecht im Baubewilligungsverfahren zu machen.

Eine Pflicht zur Sanierung von nach den neuen Parkierungsvorschriften übermässig grossen, bestehenden Parkplätzen geht dem Stadtrat zu weit. Er erachtet das Rechtsgut der Besitzstandswahrung als gewichtiger als damit erzielbare Verbesserung der Verkehrssituation.

4.4 Verkehrsgutachtens SLS

Das Verkehrsgutachten SLS von Jenni+Gottardi für die Zwischenetappe (Beilage 3) kommt zum Schluss, dass der am stärksten belasteten Knoten Silberstrasse / Mutschellenstrasse bereits im Jahr 2008 an total 820 Std im Jahr überlastet war. Im Referenzzustand 2020, das heisst mit den genannten Erschliessungsverbesserungen, der Erhöhung des Modal Split, aber auch mit der allgemeinen Verkehrszunahme weist der Knoten keine Überlastung mehr auf.

Für das Szenario 2020 und mit den erwähnten Annahmen einer Teilüberbauung in den Gebieten Niderfeld, Limmatfeld und SLS ergibt sich an Werktagen eine Überlastung von 320 Stunden pro Jahr und an Samstagen eine solche von 93 Std/ Jahr.

Diese Verkehrsüberlastung ist etwa die Hälfte im Vergleich zum Ist-Zustand 2008. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass eine solche Überlastung zumutbar ist, denn auch andernorts ist das Verkehrssystem in den Spitzenzeiten überlastet. Das Gutachten zeigt aber auch, dass nach 2020 **weitere Erschliessungsmassnahmen unumgänglich sind und die Erschliessungsverbesserungen gemäss Vision SLS unabdingbar sind.**

Demgegenüber legt die Vorprüfungsbehörde Wert auf die Feststellung, dass die Stadt aus der oben geschilderten Überlastungssituation mit Verkehrsverbesserungsmassnahmen rechnen kann, wie sie im Projekt MIV Limmattal vorgesehen sind (insbesondere Ausbau des Knotens Silberstrasse / Mutschellenstrasse). Sie kann jedoch aus der geschilderten Situation keinen Anspruch auf zusätzliche Verbesserungen des übergeordneten Strassennetzes ableiten.

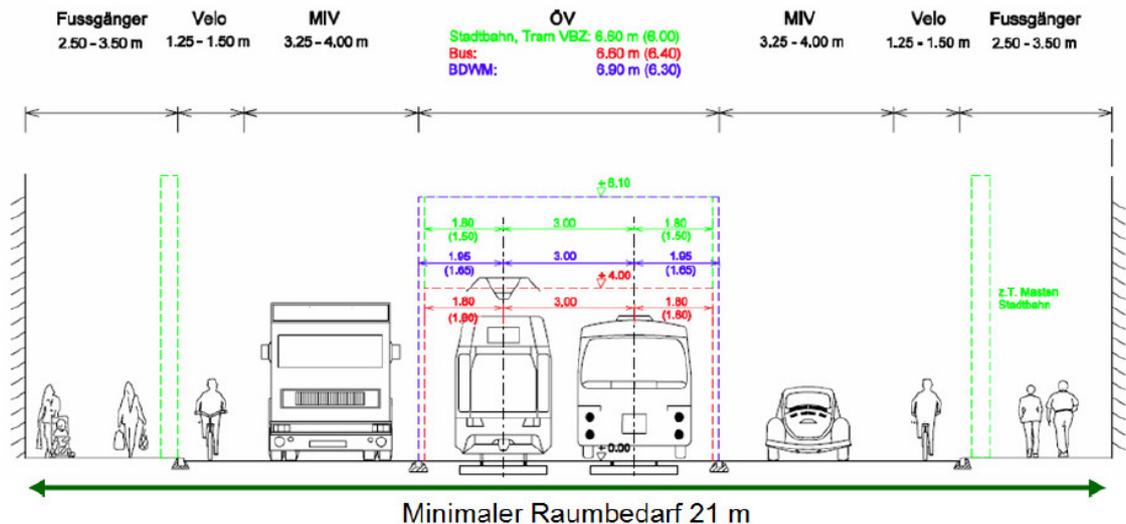
Grössere Nutzungsreduktionen zur Reduktion der Verkehrsmenge resp. zur Reduktion der Verkehrsüberlastung am Knoten Mutschellenstrasse / Silberstrasse sind aus eigentumsrechtlichen Überlegungen nicht mehr vertretbar, sind doch die Nutzungseinbussen mit der Einführung einer Ausnützungsziffer gegenüber heute bereits beträchtlich. Auf jeden Fall ist zu vermeiden, dass durch die Nutzungseinschränkungen der Tatbestand von materiellen Enteignungen provoziert wird.

4.5 Nachweis eigentrassierte ÖV-Erschliessung

Gemäss Vorprüfungsbericht verlangt der Kanton den Nachweis, dass mit dem Gestaltungsplan die nötige Raumsicherung vorgenommen wird für eine mögliche eigentrassierte

ÖV-Erschliessung. Diese Forderung wird im Sinne einer Rückfallebene gestellt, da die erwünschte S-Bahn Station Silberne momentan nicht gesichert ist. Konkret bedeutet dies, dass nachzuweisen ist, dass das Gebiet einmal mit einer Stadtbahn über die Achse Heimstrasse / Silberne Strasse erschlossen werden könnte.

Gemäss Variantenstudie im Zentrum Dietikon zur Limmattalbahnhof (Studie SWR von 2009) ergibt sich folgender minimaler Raumbedarf:



Gemäss Gestaltungsplan weisen die Baufelder im Bereich der erwähnten Verkehrsachsen einen Abstand von mind. 28 m auf, sodass beidseitig noch ein privates Vorgartengebiet von je 3.5 m zur Verfügung steht.

Bei allfälligen Abbiegespuren oder Haltestellen muss ein Teil dieses Vorgartengebietes für die entsprechende Aufweitung des Strassenraumes zur Verfügung gestellt werden, was jedoch möglich erscheint.

Der geforderte Nachweis ist damit erbracht.

5. BERÜCKSICHTIGUNG DER VISION SLS

Die Berücksichtigung der Vision SLS erfolgt mehrgleisig:

Ausserhalb dieses Gestaltungsplanes:

Die Stadt Dietikon wird ihren ganzen Einfluss geltend machen und kann dabei gemäss Absichtserklärung (Beilage3) auch auf die Unterstützung des Kantons zählen, dass die Schlüsselvorbahn „S-Bahn Station Silberne“ und „hochleistungsfähiger IV-Anschluss an die Autobahn“ weiter vorangetrieben und planerisch gesichert werden.

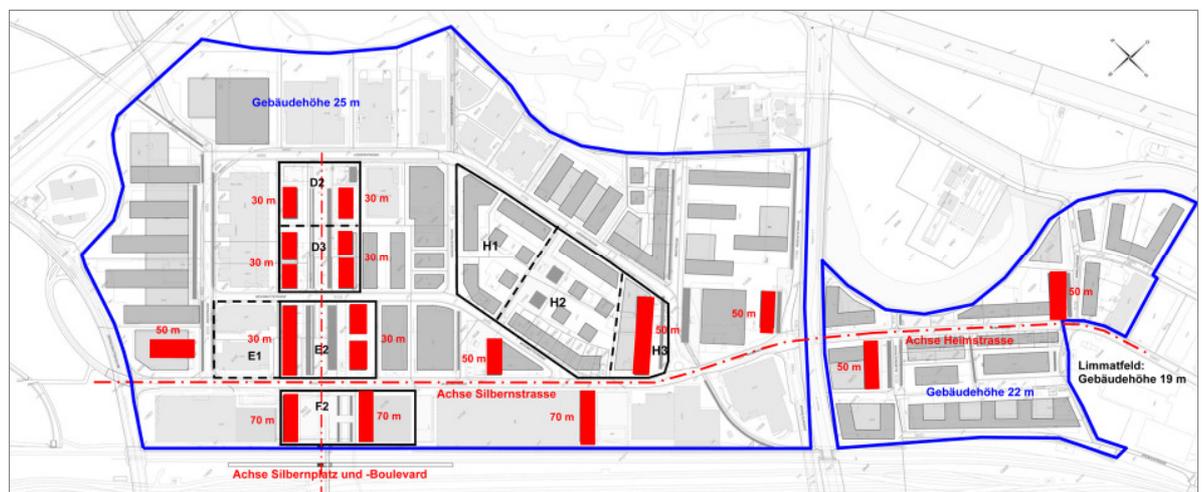
Im Rahmen dieses Gestaltungsplanes:

Folgende Massnahmen sind der Gestaltungsplan vor:

- Dokumentation des städtebaulichen Konzeptes der Vision im nachfolgenden Kapitel.
- Beschreibung der Zwischenetappe im Zweckartikel als erster Schritt auf dem Weg zur Vision. Aufforderung im Zweckartikel, den Gestaltungsplan später zu revidieren.
- Dokumentation der Vorstellungen der Vision SLS in den Entwicklungsrichtlinien, wobei die Dokumentation der Vision keine rechtliche Verbindlichkeit erlangt.
- Umsetzung von wesentlichen Teilen der Vision in der Zwischenetappe, soweit dies heute möglich ist.
- Implementierung eines Systems von Anreizen, um eine Entwicklung im Sinne der Vision zu fördern
- Sicherung des Silberplatzes mit entsprechenden Baubereichen. Der Silberboulevard wird aus Gründen der Verhältnismässigkeit und wegen der Schwere des Eingriffes nicht mit entsprechenden Baubereichen gesichert, sondern ein kräftiger Anreiz soll mithelfen, die spätere Realisierung des Boulevards offen zu halten.

5.1 Vision Städtebau und öffentlicher Raum

Das von agps entwickelte Städtebauliche Konzept wurde weiterentwickelt. Die Gebäudehöhe der Regelbauweise beträgt künftig 22 m für das Gebiet Stierenmatt und 25 m in den Gebieten Silber und Lerzen. Die nochmals grössere Gebäudehöhe (bisher 21.50) m schafft vertikal zusätzliche Flexibilität.



Vision: Konzeptplan Bebauung und Hochhäuser

Die städtebauliche Hauptachse Silber-/Heimstrasse wird mit insgesamt 6 Hochhausbereichen mit einer Höhe 50 m, sowie mit drei Hochhausbereichen entlang des Bahnareals mit einer Höhe von 70 m gebildet. Die beiden gleich hohen Hochhäuser am Silberplatz akzentuieren die S-Bahnstation Silber im Sinne einer Torsituation des öffentlichen Verkehrs für das Gebiet SLS. Die neue Querachse Silberplatz und –Boulevard schafft eine neue Mitte im Gebiet Silber.

Das Hochhauskonzept SLS ist Bestandteil des neuen Hochhausleitbildes der Stadt Dietikon und setzt mit den neuen Landmarks neue Massstäbe und trägt wesentlich bei zur städtebaulichen und wirtschaftlichen Aufwertung des Gebietes SLS und von Dietikon.

Verbunden mit den hochbaulichen Akzenten sind immer auch vorgelagerte, zugehörige Freiräume, Plätze, Parkanlagen, Baumreihen etc. verbunden. Gestaltungsrichtlinien für den öffentlichen Raum stellen dabei die gestalterische Qualität sicher.

6. VORPRÜFUNG

Die Vorlage wurde mit Stadtratsbeschluss vom 19. Juli 2010 zur Vorprüfung eingereicht. Mit Brief vom 24. Januar 2011 nimmt das Amt für Raumentwicklung ARE Stellung und stellt eine Genehmigung der Vorlage unter Berücksichtigung der nachstehenden Vorbehalte in Aussicht.

Vorbehalte	Abänderung der Vorlage	Bemerkungen
<p>A) Übergeordnete Vorgaben</p> <p>Der regionale Richtplan ist als Voraussetzung zur Genehmigungsfähigkeit der kommunalen Planungen an die neuen Erfordernisse anzupassen (Zulassung von Wohnen, Kürzung Industriegleis, Anpassung Ortsbuslinie).</p>	Nein	Gemäss Mail des Kreisplaners vom 24. Feb. 2011 soll die Änderung im Rahmen der ordentlichen Überarbeitung des regionalen Richtplanes erfolgen, auch wenn diese möglicherweise etwas später beschlossen wird als die Festsetzung der SLS-Vorlage.
<p>B) Aus raumplanerischer Sicht</p> <p>Es wird empfohlen, hinsichtlich des Silberplatzes und des Silberboulevards eine Gestaltungsplanpflicht zu verlangen, und nicht wie bisher vorgesehen einen freiwilligen Gestaltungsplan mit Anreizen zu unterstützen.</p>	Nein	Dies ist eine Empfehlung der Vorprüfungsbehörde und der Stadtrat hat diese Frage im Vorfeld intensiv diskutiert und entschieden. Es sind keine neuen Gründe ersichtlich, die ein Rückkommen auf diesen Entscheid erforderlich machen würden.
<p>C) Aus gesamtverkehrlicher Sicht (AFV/ZVV)</p> <p>Die Stadt kann gemäss der Studie MIV Limmattal resp. der rGVK mit Verkehrsverbesserungsmassnahmen rechnen, sie kann aber keinen Anspruch auf zusätzliche Verbesserungen ableiten.</p> <p>Der im Verkehrsgutachten Jenini+Gottardi gemachte Vorschlag für die Ausgestaltung des Knotens Mutschellenstrasse / Silberstrasse wird in die weitere Planung des Kantons einbezogen.</p>	Beschreibung im Erläuternden Bericht	Die Aussage der Vorprüfungsbehörde ist eine Feststellung und besagt, dass die Stadt keinen Anspruch auf „Nachbesserungen“ hat, wenn es künftig wieder zu Verkehrsproblemen kommt. Zur Erinnerung: Das Verkehrsgutachten macht die Aussage, dass im Jahr 2020 der Knoten wieder ähnlich be- resp. überlastet sein wird wie im Jahr 2008. Dann sind gemäss den Annahmen jedoch erst 30% der Reserven SLS genutzt. ⇒ S-Bahn Station Silber und 2. Halbanchluss Spreitenbach müssen mittelfristig realisiert werden.
Gemäss Verkehrsgutachten kommt es unter den obigen Voraussetzungen am erwähnten Knoten an mehreren hundert Stunden im Jahr zu einer Überlastung. Die genaue Anzahl der Stunden hängt vom Fortschritt der Zunahme der Überbauung ab resp. von den getroffenen Annahmen.	Beschreibung im Erläuternden Bericht	Der Befund wurde erstmalig an der Veranstaltung der IG Silber vom 24. Feb. 2011 mitgeteilt.

Vorbehalte	Abänderung der Vorlage	Bemerkungen
Der Stadtrat hat diese Schlussfolgerung den betroffenen Grundeigentümern mitzuteilen.		
Bezüglich ÖV sind im Rahmen eines gesamtheitlichen Verkehrsmanagements alle Massnahmen zu treffen, welche ein ungehindertes Zirkulieren des Busses im Planungsgebiet unterstützen. (AFV/ZVV verlangen eine durchgehende Busbevorzugung)	Die Busspur der 1. Erschliessungsetappe wird um 270 m verlängert, was Mehrkosten von 2.3 Mio. Fr. verursacht.	Bisher war knapp die Hälfte des Ausbaus der Silbern-/Heimstrasse der 2. Erschliessungsetappe zugeteilt. Mit der Anpassung der Vorlage erfolgt nun der Hauptausbau mit der 1. Erschliessungsetappe. 
Da die S-Bahn Station Silbern nicht gesichert ist, braucht es als Rückfallebene andere Möglichkeiten zur ÖV Erschliessung. Im erläuternden Bericht ist nachzuweisen, dass die Raumsicherung für eine eigentrasse ÖV Erschliessung (Stadtbahn oder ähnlich) möglich bleibt.	In Kap. 4.5 dieses Berichtes wird der entsprechende Nachweis erbracht.	
Die Baufelder haben die Autobahnbaulinien sowie die kantonalen Baulinien einzuhalten.	Keine	Die Bauliniensituation an der Autobahn wurde mit dem Fachspezialist Baupolizei des ASTRA Winterthur abgeklärt. Die im Situationsplan dargestellten Baulinien entlang der Autobahn stellen die rechtsgültigen Baulinien dar. Die Baufelder halten diese Baulinien ein. Ebenso halten die Baufelder die Baulinien entlang der Mutschellenstrasse ein.
C) Lärmschutz In Art. 10 ist in der Überschrift und in Abs. 1 der Vorschriften die Übertragung von Wohnanteilen zu streichen, da für die Zwischenetappe noch keine Wohnanteile definiert werden.	Art. 10 wird entsprechend angepasst.	
D) Naturschutz Die Moorschutzthematik ist umfassend abzuhandeln und die Vorlage ist wie folgt abzuändern: <ul style="list-style-type: none"> Bei den Baufeldern C1-C3 entspricht der vorgeschlagene Abstand dem bisherigen Abstand. Die Gebäudehöhe wird aber von 21.5 m auf 25 m erhöht. → grösserer Abstand nötig Bei den Baufeldern G1-G3 entspricht der vorgeschlagene Abstand dem bisherigen Abstand. Die Gebäudehöhe wird aber von 21.5 m auf 25 m erhöht. → grösserer Abstand nötig Im Baufeld I1 ist der Abstand kleiner als bisher, die Gebäudehöhe wird zudem von 21.5 m auf 25 m erhöht → grösserer Abstand nötig In den Baufelder J1- J3 ist der vorge- 	Vgl. Kap. 8.6 dieses Berichtes Art. 7 wird entsprechend angepasst, so dass in einem 20 m breiten Streifen die Gebäudehöhe nicht erhöht wird. Art. 7 wird entsprechend angepasst. Nein Nein	Verschiedene Befunde aus der Vorprüfung erwiesen sich bei näherer Prüfung als nicht haltbar. Mit Mail vom 15. Feb. 2011 bestätigt das ALN, dass die nachstehenden Bemerkungen stimmen und die entsprechenden Vorbehalte zurück genommen werden. Der Abstand beträgt bisher 3.5 m und wird neu auf 6 m vergrössert. Die Gebäudehöhe beträgt neu 25 m (bisher 21.5 m). Damit ist die Forderung des ALN, dass keine Intensivierung erfolgen soll, erfüllt. Der Abstand beträgt bisher 3.5 m und wird neu

Vorbehalte	Abänderung der Vorlage	Bemerkungen
<p>schlagene Abstand kleiner wie bisher und die Gebäudehöhe bleibt gleich wie bisher. → grösserer Abstand nötig</p> <ul style="list-style-type: none"> Bauvorhaben sind nur bewilligungsfähig, wenn der Nachweis erbracht werden kann, dass die Moorhydrologie sowohl in der Bauphase wie auch in der Betriebsphase nicht beeinträchtigt wird. <p>Allenfalls ist festzulegen, für welche Baufelder dieser Passus nicht gilt</p>	<p>Neuer Art. 33 der Vorschriften</p>	<p>auf 6 m vergrössert. Die Gebäudehöhe beträgt neu 22 m (bisher 21.5 m). Damit ist die Forderung des ALN, dass keine Intensivierung erfolgen soll, erfüllt.</p>
<p>E) Hochwasserschutz und Gewässerrenaturierung</p> <p>Der Gewässerraum für den eingedolten Teischlibach ist mit einer Breite von 11 m zu sichern.</p> <p>Im Gewässerraum sind keine Bauten und Anlagen zulässig. Der Gewässerraum ist so zu gestalten und zu nutzen, dass er seine Funktion hinsichtlich Gewässerschutz und Ökologie erfüllen kann.</p> <p>Für die Reppisch gelten dieselben Vorschriften wie beim Teischlibach. Das Baufeld J1 hat einen Abstand von 10 m (bisher 6 m) zur Bachgrenze aufzuweisen. Der geplante Rad- und Fussweg entlang der Reppisch ist zu streichen. Er liegt innerhalb des Gewässerraumes und darf nicht mit dem Gewässerunterhaltungsweg kombiniert werden.</p> <p>Es ist die richtige Hochwasserkarte im erläuternden Bericht darzustellen und die Gefahrensituation ist detaillierter zu beschreiben.</p> <p>Gemäss Gefahrenkarte sind südöstlich der Reppisch Hochwasserschutzmassnahmen zu treffen. Folgende Vorschrift ist aufzunehmen: „In den Baufeldern J-M sind die Hauseingänge und Lichtschächte auf einer Höhe anzuordnen, die einen ausreichenden Schutz vor Hochwasser bietet. Gemäss heutigem Kenntnisstand liegt die entsprechende Höhenkote auf 384.1 m. Tiefgaragenabfahrten sind mit geeigneten Massnahmen auf dasselbe Schutzziel auszurichten“</p>	<p>Nein, ausser für den ausgedolten Bereich des Teischlibaches</p> <p>Die Vorlage wird teilweise abgeändert.</p> <p>Neuer Art. 34: Festlegung Gewässerbereich im Situationsplan</p> <p>Nicht aufgehoben wird der Rad- und Fussweg entlang der Reppisch</p> <p>Vgl. ergänztes Kap. 8.4 in diesem Bericht</p> <p>Neuer Art. 35.</p>	<p>Gemäss Aussprache im Stadtrat am 7. Feb. 2011 soll dieser Aufforderung nicht Folge geleistet werden. Gründe dafür: Eine formelle gesetzliche Grundlage fehlt zur Zeit. Die Revision der eidg. Gewässerschutz-VO steht in Vernehmlassung und ist noch nicht beschlossen.</p> <p>Zudem kann für den Teischlibach aufgrund von Art. 38 GSchG keine Pflicht zur Ausdolung des Gewässers abgeleitet werden, da der Teischlibach in verschiedenen Strassen verläuft, gemäss Art. 38 Abs. 2 lit. b GSchG nach Ansicht des Stadtrates ein Dispens von einer Ausdolungspflicht gegeben ist und zudem auch kein Ausbau der Dole aus Hochwasserschutzgründen nötig ist.</p> <p>Gemäss Aussprache im Stadtrat am 7. Feb. 2011 soll der Aufforderung zur Streichung des Rad- und Fussweges entlang der Reppisch nicht Folge geleistet werden. Gründe: Der Vorbehalt ist unzumutbar und unverhältnismässig; das AWEL braucht dort einen Unterhaltungsweg und dieser kann ressourcenschonend mit dem Radweg kombiniert werden.</p> <p>In Kap. 8.4 wird gezeigt, dass die Gefahrenkarte des Kantons nicht mehr die aktuelle Gefahrensituation darstellt, da mittlerweile Hochwasserschutzmassnahmen getroffen wurden.</p>

Vorbehalte	Abänderung der Vorlage	Bemerkungen
<p>F) Störfallvorsorge</p> <p>Im Rahmen des Planungsprozesses ist transparent darzulegen, wie das Risiko einzuschätzen ist und was die Planungsvorlage unter Beachtung der Verhältnismässigkeit der Massnahmen im Sinne der Störfallvorsorge leistet.</p> <p>Dabei kommen folgende Massnahmen in Frage: Abzonung, Beschränkung der Geschossflächen und der Wohnnutzung im kritischen Bereich, Vergrösserung des Abstandes zur SBB-Anlage, Freihaltung eines breiten Zuganges zum Bahnareal.</p>	<p>Der erläuternde Bericht wird entsprechend ergänzt (vgl. Kap. 8.12)</p>	

7. ERLÄUTERUNG DER VORLAGE

Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte der Dokumente der Vorlage des öffentlichen Gestaltungsplanes erläutert. Sie bilden zusammen ein integrales Ganzes und werden mit der Inkraftsetzung rechtsverbindlich. Der erläuternde Bericht ist von der Festsetzung ausgenommen.

7.1 Vorschriften

Die Vorschriften des öffentlichen Gestaltungsplans bestimmen, wie innerhalb des Gestaltungsplan-Perimeters gebaut werden darf. Sie definieren zusammen mit dem Situationsplan die neue Grundordnung. Der öffentliche Gestaltungsplan ersetzt damit im Gebiet SLS die bisherige Bau- und Zonenordnung.

Die nachfolgende Zusammenstellung fasst die Änderungen der neuen Grundordnung gegenüber der geltenden Bauordnung 1987/96 und ihre Auswirkungen auf die Interessen der Stadt bzw. der betroffenen Grundeigentümer zusammen.

Die Spalte Art. bezieht sich auf die Artikel-Nummern der neuen Vorschriften.

Die Beurteilung der letzten beiden Spalten "Auswirkungen auf die Stadt und die Grundeigentümer" ist wie folgt zu verstehen:

- +++** **markante** Verbesserung / Flexibilisierung / Mehrwert
- ++** **spürbare** Verbesserung / Flexibilisierung / Mehrwert
- +** **kleine** Verbesserung / Flexibilisierung / Mehrwert
- +/-** **keine Veränderung, gleich bleibende Wirkung, Mehrwert**
- **kleine** Einbusse / Einschränkung / Mehrkosten
- **spürbare** Einbusse / Einschränkung / Mehrkosten
- **markante** Einbusse / Einschränkung / Mehrkosten

					Auswirkungen	
Art. Vorschriften	Themen / Aspekte	Bauordnung BO 1987/96	öffentlicher Gestaltungsplan	Beurteilung	Stadt	Grund-eigentümer
Div.	Abstimmung Siedlung + Verkehr	<i>nicht abgestimmt, kein Erschliessungsplan</i>	Stimmt Nutzungsmöglichkeiten auf die Erschliessung ab.	Erstmals werden beide Aspekte aufeinander abgestimmt und koordiniert. → Chance, das Gebiet aus der Stagnation heraus zu führen. Mit dem öff. GP wird die Planungssicherheit wieder hergestellt.	+++ +++	+++ +++
Div.	Gesamtkonzept Gebietsentwicklung	<i>kein Konzept</i>	Zeigt das Konzept auf und bringt die Umsetzung einer ersten Etappe	Der Gestaltungsplan zeigt sowohl die Vision der wünschbaren Entwicklung als auch eine erste Umsetzungsetappe. Der Gestaltungsplan orientiert sich an den realistischen Erschliessungsmöglichkeiten und hält an der Vision fest. Erst mit der Vision können allerdings die hochgesteckten Ziele einer Imageaufwertung des Wirtschaftsstandortes SLS und der Stadt Dietikon erreicht werden.	++	++
7 - 9	Nutzweise	<i>Stark störende Betriebe sowie Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Betriebe mit überdurchschnittlichem Verkehr nur beschränkt zulässig</i>	Nutzweise wird eingeschränkt und pro Bau-feld definiert. Neu wird Wohnen in Verbindung mit privaten Gestaltungsplänen in einem Teilgebiet zugelassen.	Stark störende Betriebe werden ausgeschlossen und wertschöpfungsorientierten Betrieben ein gutes Umfeld angeboten. Einschränkungen von Verkehrsintensiven Nutzungen helfen, die Verkehrsproblematik zu lösen, was allen zu gut kommt. Flexiblere Nutzungsmöglichkeiten mit der Zulassung von „Wohnen“ in einem Teilgebiet. Kaum zusätzliche Kosten für Schule und Kindergarten, da „Wohnen“ direkt angrenzend an das Limmatfeld und mengenmässig eher bescheiden.	+++ ++ +/-	++ +++ ++

					Auswirkungen	
Art. Vorschriften	Themen / Aspekte	Bauordnung BO 1987/96	öffentlicher Gestaltungsplan	Beurteilung	Stadt	Grundeigentümer
5+6	Entwicklungsrichtlinien und Gestaltung des öffentlichen Raumes	<i>keine besonderen Anforderungen (Industriezone)</i>	Geben die Entwicklung vor und verlangen Qualität im öffentlichen Raum	Sicherstellung hoher Qualität für das ganze Gebiet	+++	+++
				Binden nicht nur die Grundeigentümer, sondern auch die Stadt.	+/-	+/-
				Setzen Aufwertungsprozess in Gang.	++	++
7	Lärmempfindlichkeitsstufen	IV	Je nach Bau- feld III oder IV	Mit der partiellen Abstufung wird der Lärmschutz erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert.	++	++
11	Gewächse- ner Boden	<i>gem. PBG</i>	Gehwegniveau	Einfachere Handhabung im Baubewilligungsverfahren	+	+
7+12	Gebäude- höhe	21.5 m	22 m in der Stierenmatt resp. 25 m in Silbern und Lerzen	Kompensation der grösseren Grenzabstände (vgl. Art. 14) durch grössere Gebäudehöhe. Trend zu höheren Bauten und Platz für attraktive Umgebung wird unterstützt.	+++	+++
			10.5 m gegenüber Naturschutzgebiet Antoniloch	Rücksichtnahme gegenüber wichtigem Naturschutzgebiet..	+++	+/-
12	Freifläche	5 %	10 %	Die Erhöhung analog Limmatfeld auf 10% ist moderat und zumutbar.	++	+
13	Grenzab- stand	3.5 m	6 m, für einge- schossige Bau- ten 3.5 m	vgl. 'Gebäudehöhe', Art. 12. Höhere Gebäude und die flexiblere Nutzung erfordern grössere Grenz- und Gebäude-Abstände.	+/-	+/-
14	Geschoss- zahl	5 VG, 1-2 DG, 1 UG	VG nicht be- schränkt, 1 DG, 1 UG,	Erhöht Spielraum und Flexibilität für Grundeigentümer.	+/-	+++
18	Dachgestal- tung	<i>Schräg- dächer zulässig, Flachdä- cher be- grünen (Art. 30a)</i>	Begrünte Flachdächer	Einschränkung des Gestaltungsspielraums für Grundeigentümer Verhindert Wildwuchs der Dachlandschaft, trägt zum Stadtbild + Gebiet SLS bei.	++	+/-
20	Hochhäu- ser	<i>Keine zu- gelassen</i>	Zulässig. För- derung mit AZ- Bonus. Priv. Gestal- tungsplan ge- fordert.	Identitätsstiftend, 'Landmark', erhöht urbanen Charakter sowie Image, Renditeobjekte. Priv. GP ist im Sinne des Public privat Partners hip Prozesses. Der AZ-Bonus widerspricht	+++	+++

					Auswirkungen	
Art. Vorschriften	Themen / Aspekte	Bauordnung BO 1987/96	öffentlicher Gestaltungsplan	Beurteilung	Stadt	Grundeigentümer
				§ 284 Abs. 3 PBG nicht, da der GP die Ausnützung definiert und Recht setzt.		
21 - 23	Strassenverlegung, Silberplatz, Silberboulevard	<i>Keine Festlegung</i>	Schaffen mit Bonussystem Anreize, diese städtebaulichen Elemente zu verwirklichen	Die Vision wird mit Anreizen gefördert, soweit eine Realisierung heute schon angezeigt erscheint.	++	+++
24	Wohnen	<i>Keine Festlegung</i>	Ermöglichung der Nutzung Wohnen	Ermöglicht eine flexiblere Nutzung, ist sinnvoll im Anschluss an das Limmatfeld	++	+++
25	Erschliessung	<i>Keine Festlegung</i>	Grob- und Feinerschliessung abgegrenzt. Ein- und Ausfahrten geregelt.	Bedeutendes Investment der Stadt bezüglich Verbesserung der Groberschliessung. Regelungen zu den Ein- und Ausfahrten verbessern die Verkehrsverhältnisse.	+ ++	+++ ++
26	Langsamverkehr	<i>Keine Festlegung</i>	Dichtes Netz gefordert	Trägt zur Attraktivitätssteigerung und zu einem erhöhten Modalsplit bei.	+++	+++
28	Veloabstellplätze	<i>Pflicht zur 'genügender' Anzahl (Art. 32 lit. a)</i>	Es werden genügend und attraktive Veloabstellplätze verlangt.	Klare Definition, auch Qualitätsansprüche (sicher, gut zugänglich, gedeckt, in Nähe Gebäudeingang). Rechtssicherheit wird verbessert, Langsamverkehr gefördert, kleiner Beitrag an Gesamtverkehrsproblemlösung.	+ +	+ +
29 - 31	Umgebung	<i>Keine Aussagen</i>	Zusätzliche Sicherheitsaspekte, regelt Gestaltung der Freiräume.	Qualitative Aussagen für die Gestaltung Silberplatz und – Boulevard als Schlüsselstellen des öffentlichen Raumes.	+++	+
33	Moorschutz	<i>Keine Aussage</i>	Schutz der Moorhydrologie	Schafft Öffentlichkeit für den Moorschutz, der bereits aufgrund des übergeordneten Rechtes gilt	+	+/-
34	Gewässerraum	<i>Keine Aussage</i>	Sichert Gewässerraum	Aufgrund des rev. Eidgen. Gewässerschutzgesetzes (in Kraft seit 1.1.11) nötig.	+/-	-
35	Hochwasserschutz	<i>Keine Aussage</i>	Betreibt Vorsorge	Hochwasserschutz ist auch im Sinne der Grundeigentümer und verhindert Schäden resp. Schwierigkeiten mit der Gebäudeversicherung	+/-	+

					Auswirkungen	
Art. Vorschriften	Themen / Aspekte	Bauordnung BO 1987/96	öffentlicher Gestaltungsplan	Beurteilung	Stadt	Grund-eigentümer
36	Energieversorgung	<i>keine Aussagen (aber Energieplan)</i>	Erhöhte Anforderungen im Umgang mit Energie (Mikroenergie)	Abgestützt auf den Energieplan und den Zielsetzungen der Energiestadt Dietikon. Mehranforderungen bringen Imagegewinn und langfristige Energie- und Kosteneinsparungen.	++	+
37	Entwässerung	<i>keine Aussagen</i>	Richtlinie VSA/AWEL wird verbindlich gemacht.	Nachhaltiger Umgang mit der Ressource Wasser, fördert Reduktion von Gebühren.	+	+

7.2 Entwicklungsrichtlinien

Die Entwicklungsrichtlinien zeigen die relevanten Aspekte der Stadtentwicklung auf und sind zwecks Lesbarkeit thematisch gegliedert. Sie steuern die Entwicklung des Gebietes und sind in Form von Konzepten aufgebaut und erläutert.

- Anhang 1: Konzept Öffentlicher Verkehr
- Anhang 2: Konzept Motorisierter Individualverkehr
- Anhang 3: Konzept Rad- und Fusswegverbindungen
- Anhang 4: Konzept Bebauung und Hochhäuser
- Anhang 5: Konzept Nutzung und Lärmempfindlichkeitsstufen
- Anhang 6: Konzept Freiraum, Bäume und Gewässer
- Anhang 7: Konzept Energieversorgung und Entsorgung

Art. 5 erklärt die Entwicklungsrichtlinien als verbindlich.

Damit die Vision SLS nicht untergeht, ist in einem zweiten Teil die Weiterentwicklung hin zur Vision dargestellt. Diese Weiterentwicklung ist jedoch rein illustrativ und nicht verbindlich.

7.3 Situationsplan 1:2'500

Der Situationsplan 1:2'500 zeigt den örtlichen Geltungsbereich der Vorschriften SLS und zeigt bei Vorschriften, die nur in einem Teilbereich gelten, wo dieser Teilbereich örtlich liegt. Die Elemente in der Legende "Hinweise" sind nicht rechtsverbindlich, haben informativen Charakter und dienen dem besseren Verständnis und Lesbarkeit des Planes.

Die Baubereiche sind parzellenscharf vermasst und damit eindeutig bestimmt.

7.4 Private Gestaltungspläne

Der öffentliche Gestaltungsplan zeigt auf, wo die Öffentlichkeit ein Interesse an privaten Gestaltungsplänen hat. An diesen Orten werden solche Gestaltungspläne zumeist mit einem Ausnützungsbonus gefördert. Solche Gestaltungspläne sind freiwillig und ein System von Anreizen soll dafür sorgen, dass sie auch wirklich zu Stande kommen.

Die Systematik der nachgelagerten privaten Gestaltungspläne entspricht dem Planungsprinzip des „public private partnership“ Prozesses und ist auch sachgerecht, da für die Umsetzung der Ziele solcher Gestaltungspläne die Vorarbeiten viel weiter getrieben werden müssen, als dies bisher im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplanes gemacht werden konnte.

So ist insbesondere bei Hochhäusern ein aufgrund von Studienaufträgen oder eines Wettbewerbs hervorgegangenes Projekt eine unbedingte Vorgabe für einen solchen privaten Gestaltungsplan. Dieses Vorgehen erlaubt es aber auch der Behörde, ihre Zustimmung zu einem Hochhaus erst dann abgeben zu müssen, wenn ein konkretes Projekt auf dem Tisch liegt.

Ein Gestaltungsplan „Wohnen“ hat, sofern die festgelegte Lärmempfindlichkeitsstufe nicht geändert wird, jeweils einen minimalen Gewerbeanteil festzulegen. Im Rahmen eines solchen Gestaltungsplanes ist auch die lärmkonforme Bebauung nachzuweisen. Sollen reine Wohngestaltungspläne festgesetzt werden, ist gleichzeitig die Lärmempfindlichkeitsstufe auf ES II anzupassen. Zu beachten ist auch, dass ein solcher Gestaltungsplan gegenüber dem Flachmoor Antoniloch für Wohnbauten einen grösseren Abstand vorzusehen hat, als dies heute der Fall ist. Zudem erfordert ein solcher Gestaltungsplan die vorgängige Anpassung des regionalen Richtplans.

Solche privaten Gestaltungspläne bedürfen, sofern sie die Vorschriften von Gesetz, Bauordnung und öffentlichen Gestaltungsplan einhalten, die Zustimmung der Exekutive. In allen anderen Fällen ist ein solcher Gestaltungsplan der Legislative vorzulegen.

7.5 Teilerschliessungsplan 1:2'500

Der Teilerschliessungsplan 1:2'500 zeigt die Massnahmen zur Ergänzung der Groberschliessung auf. Diese Kosten gehen zu Lasten der Stadt.

Die eingestellten Kosten für den Ausbau des Knotens Silberstrasse / Mutschellenstrasse entsprechen dem mutmasslichen Kostenbeitrag der Stadt. Bauträger ist das Tiefbauamt / ASTRA und es wird mit Gesamtkosten von 2 Mio. Fr. gerechnet.

Der Ausbau der Groberschliessung dient primär dem öffentlichen Verkehr, indem auf der Silberstrasse / Lerzenstrasse soweit nötig eine Busspur samt entsprechenden Bushaltestellen sowie weitere Massnahmen zur Verbesserung an den Knoten realisiert werden. Das dargestellte Querprofil zeigt die Idee dieses Ausbaus mit einer Busspur. Es zeigt zudem ebenso auf, wie diese Achse auch für den Langsamverkehr attraktiver gestaltet und mit der Begrünung auch städtebaulich aufgewertet werden soll. Auf Verlangen des Kantons in der Vorprüfung ist ein möglichst grosser Anteil dieses Ausbaus der 1. Etappe zuzuordnen.

Es wird mit der Projektausarbeitung zu entscheiden sein, ob an die Ausbaurkosten im Sinne von § 62 Strassengesetz Grundeigentümerbeiträge eingefordert werden können. Nachdem der Ausbau primär dem durchgehenden öffentlichen Verkehr dient, dürften die Voraussetzungen dazu kaum gegeben sein.

Mit der Festsetzung der Vorlage werden die Erschliessungskosten der 1. Etappe (2011 – 2021) von 13.5 Mio. Franken als gebundene Ausgaben genehmigt.

7.6 Bericht zu den Einwendungen

Der separate Bericht zu den Einwendungen zeigt, wie mit den eingegangenen Einwendungen sowie den Anregungen aus der Anhörung der benachbarten Gemeinden umgegangen wird.

Es wird auf diesen Bericht verwiesen.

8. BERICHT GEMÄSS ART. 47 RPV

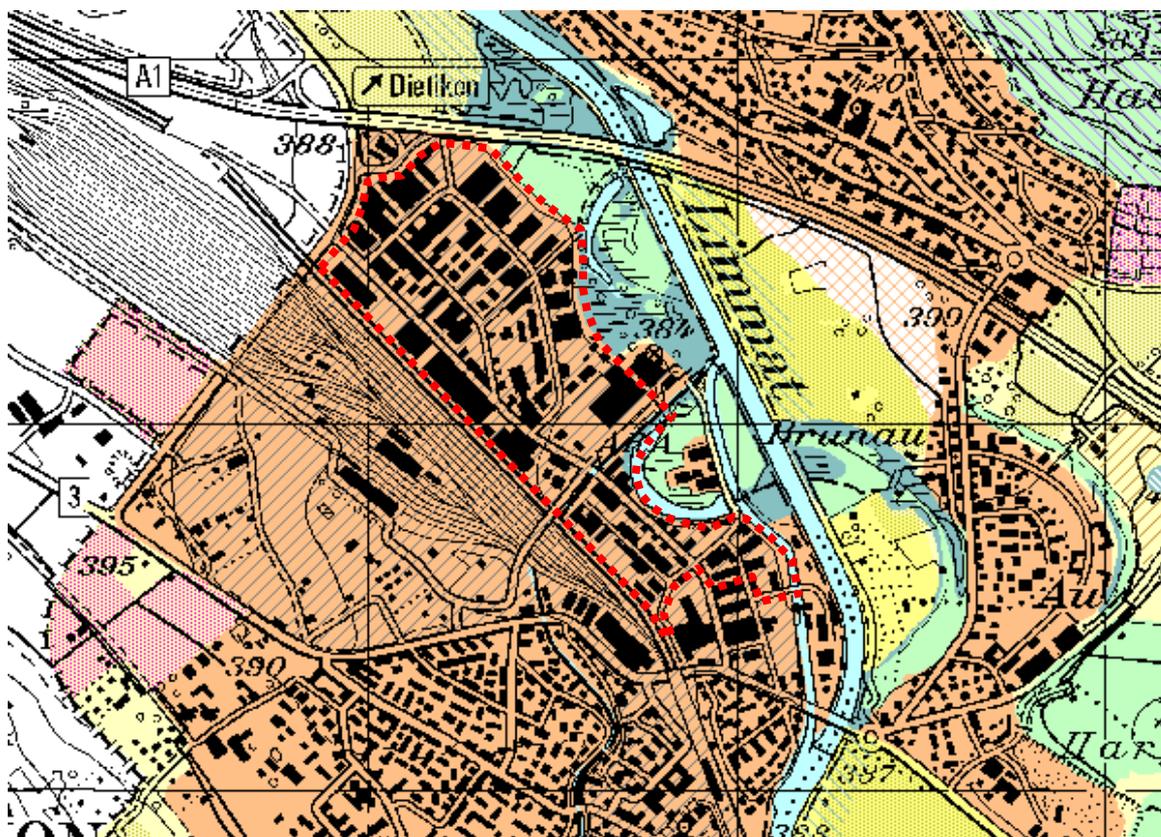
Laut Art. 47 RPV erstattet die Behörde, welche die Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht darüber, wie die Nutzungspläne die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen und wie sie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung tragen.

8.1 Raumplanerische Aspekte

8.1.1 Raumplanerische Aspekte

Der kantonale Richtplan Siedlung (1995) weist das ganze Gebiet SLS dem "Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung" zu. Es sind folglich Mischnutzungen und eine hohe Dichte vorzusehen. Bei Planungen in den Zentrumsgebieten sind die folgenden Grundsätze wegleitend (Ziffer 2.3.1 Richtplantext):

- *Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden können. Zu diesem Zwecke sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben; insbesondere soll auch Wohnraum erhalten bzw. neu geschaffen werden.*
- *Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für die einzelnen Zentrumsgebiete insgesamt deutlich über den in § 49a PBG vorgesehenen Ausnützung festzulegen. Mit gezielten Nutzungs- und Dichtevorgaben in der regionalen Richtplanung sind die Zentrumsgebiete, auch zur Sicherung genügender Erholungsbereiche, bedarfsgerecht zu strukturieren.*



Siedlungsrichtplan 1995 (Diagonale Schraffur = Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung)

- *Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind auszuschöpfen.*
- *Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur ist so zu planen und zu projektieren, dass eine sinnvolle Etappierung der Nutzung der einzelnen Gebiete erreicht wird.*
- *Als Entwicklungsimpulse oder zur funktionalen Optimierung sind öffentliche Einrichtungen zielgerichtet auszubauen bzw. anzusiedeln.*

Gemäss Anhörungsentwurf der „Gesamtüberprüfung kantonaler Richtplan“ von 2009 liegt das Gebiet SLS gemäss Raumordnungskonzept in einer sogenannten Stadtlandschaft. In Stadtlandschaften soll Dynamik ermöglicht werden, es besteht aber vielfach auch Handlungsbedarf, diese Gebiete zu strukturieren und mit einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems weiter zu entwickeln.

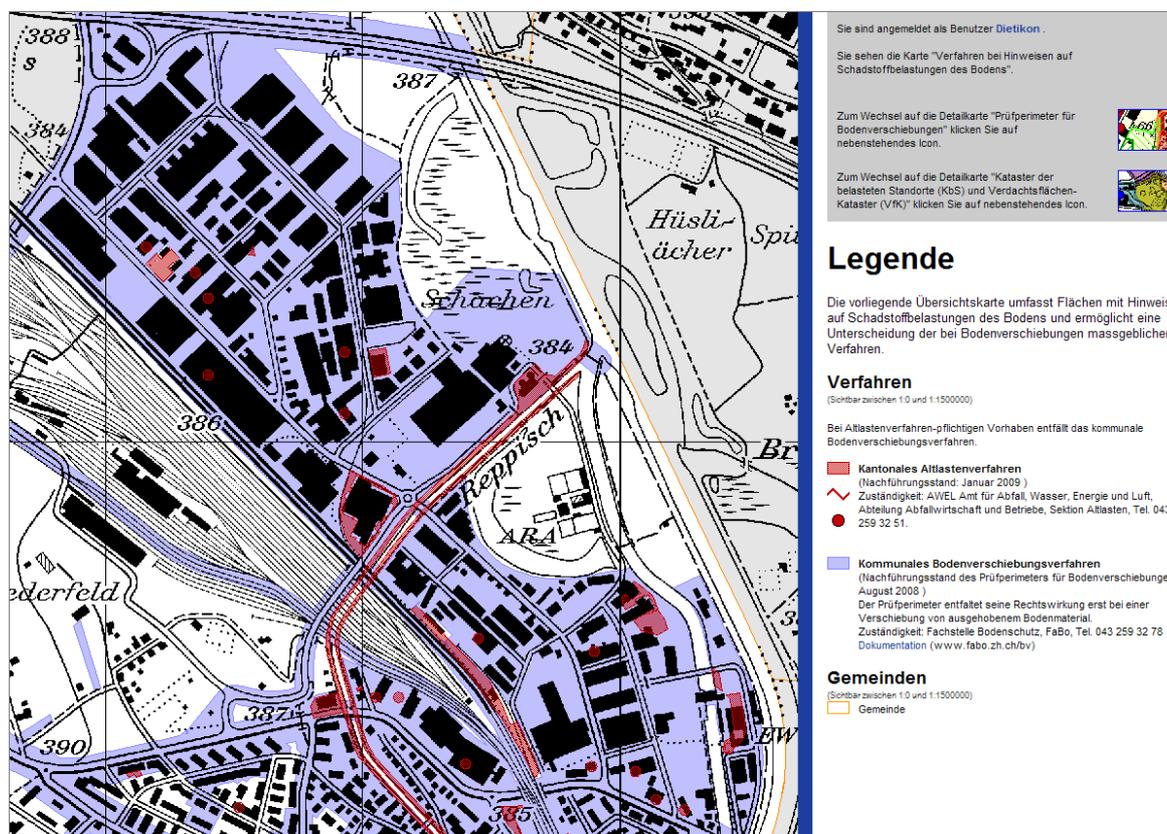
Der vorliegende Gestaltungsplan kommt diesen Grundsätzen vollumfänglich entgegen:

- In der bisher reinen Industriezone soll je nach Lage eine Mischnutzung zugelassen werden.
- Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden aufeinander abgestimmt und der Gestaltungsplan ist eine Zwischenetappe auf dem Weg zu einem erneuerten Quartier im Sinne des kantonalen Zentrumsgebietes.
- Mit der Absichtserklärung zwischen der Stadt und dem Kanton ist sichergestellt, dass die Zwischenetappe nicht das Ende des Weges bedeutet und weitere Erschliessungsverbesserungen erfolgen werden.

- Der öffentliche Gestaltungsplan setzt erste Impulse auf dem Weg zur Aufwertung des Gebietes im Sinne eines Zentrumsgebietes

8.2 Altlasten und Bodenbelastung

Der Boden (oberster Meter) des ganzen GP-Perimeters ist möglicherweise belastet (blaue Fläche in der nachstehenden Abbildung). Wenn im Rahmen eines Bauvorhabens Boden verschoben wird, ist durch eine Fachperson der Umgang mit dem Boden zu dokumentieren. Entsprechende Auflagen werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens gemacht.

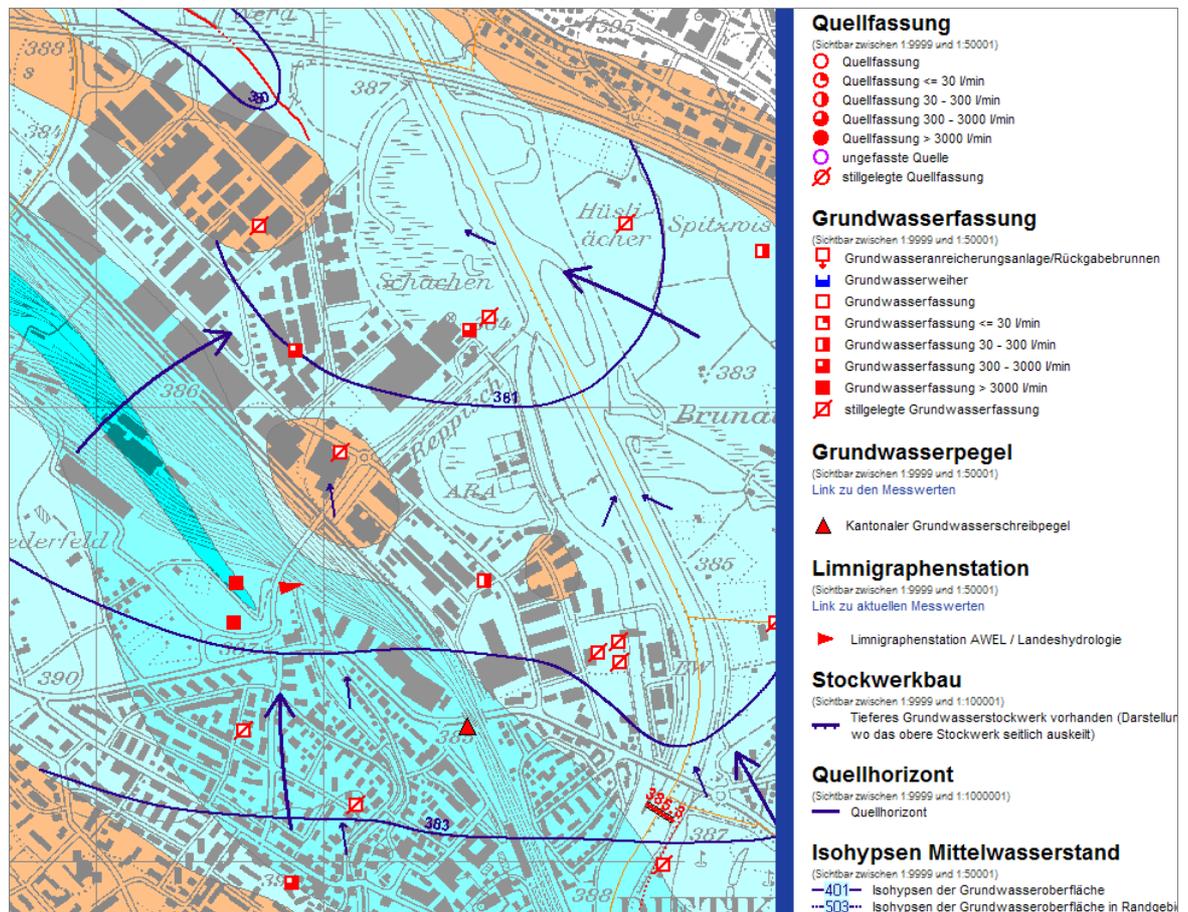


Printscreen GIS-Browser Kt. Zürich

Altlasten (Belastungen unterhalb des obersten Meters) oder entsprechende Verdachtsflächen sind in der obigen Karte rot markiert. Baugesuche auf betroffenen Parzellen sind dem AWEL zu überweisen.

8.3 Grundwasser

Die nachstehende Abbildung zeigt die Grundwasserkarte. Nach dieser Karte hat es im Gebiet zwei Grundwassersfassungen und der mittlere Grundwasserspiegel befindet sich auf einer Höhe von 380 (in Norden) bis 382 (im Süden) M.ü.M.

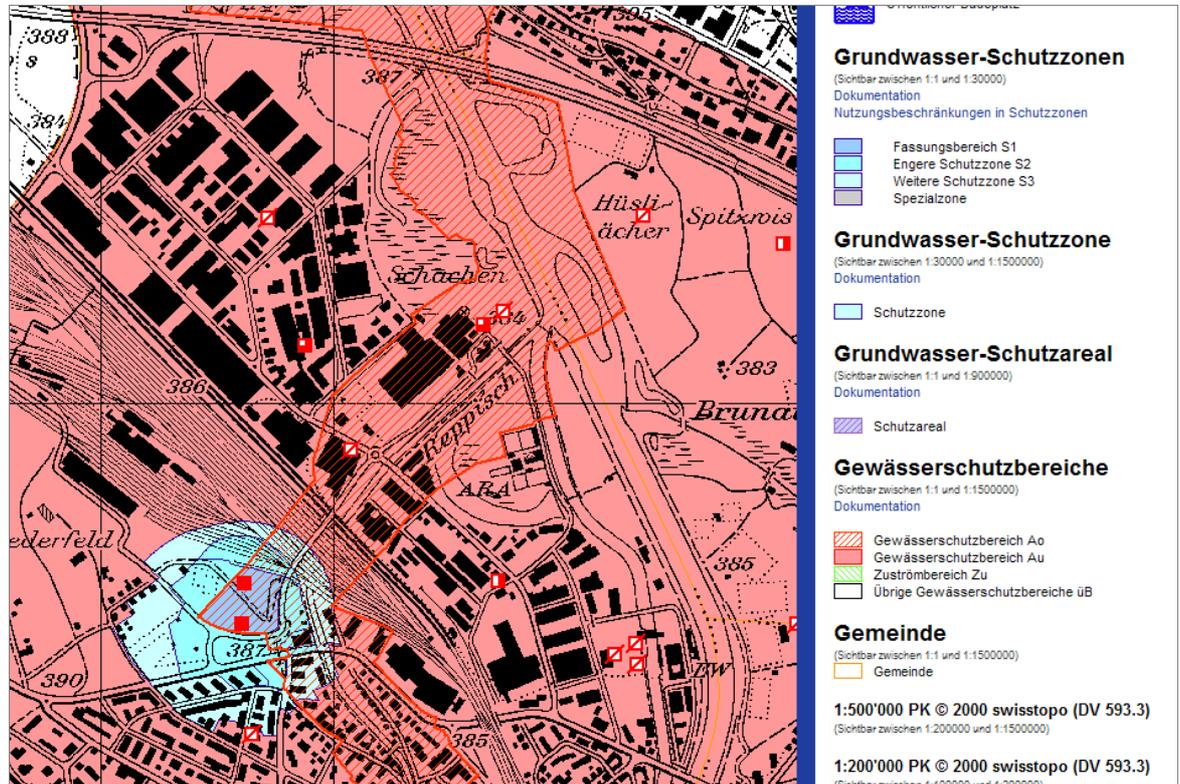


Printscreen GIS-Browser Kt. Zürich

Gemäss § 22 und 23 der Konzessionsverordnung zum Wasserwirtschaftsgesetz 'dürfen nutzbare Grundwasservorkommen durch Bauten nicht dauernd geschmälert werden'. Dabei 'dürfen Bauten und Anlagen in der Regel den langjährigen mittleren Grundwasserspiegel nicht unterschreiten'.

Sollten künftige Bauten das Grundwasser tangieren (Hochwasserspiegel), ist eine Bewilligung des Kantons erforderlich.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Gewässerschutzbereiche. Demnach liegt der gesamte Perimeter SLS im Gewässerschutzbereich A_U zum Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer. Ein Streifen entlang der Reppisch liegt zusätzlich im Gewässerschutzbereich A₀ zum Schutz der Wasserqualität oberirdischer Gewässer.

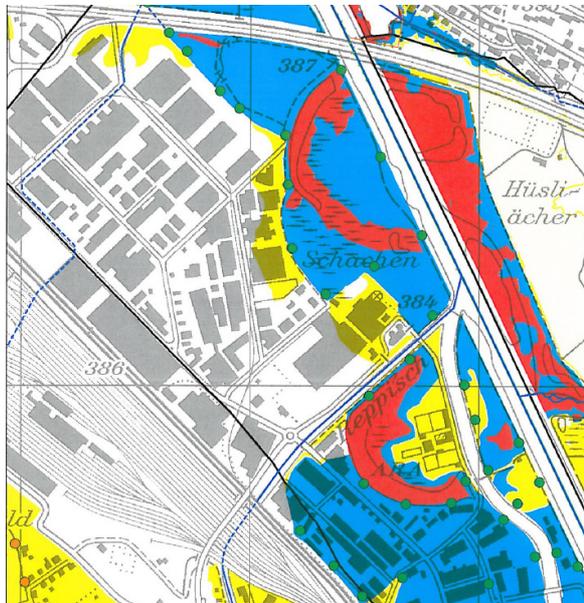


Printscreen GIS-Browser Kt. Zürich

Soweit überhaupt nötig, werden allfällige Massnahmen zur Umsetzung dieses Schutzes im Rahmen von Baubewilligungen verfügt.

8.4 Hochwasserschutz

Die nachstehende Abbildung zeigt die Naturgefahrenkarte. Im vorliegenden Fall ist das Hochwasser die Naturgefahr.



Synoptische Gefahrenkarte:

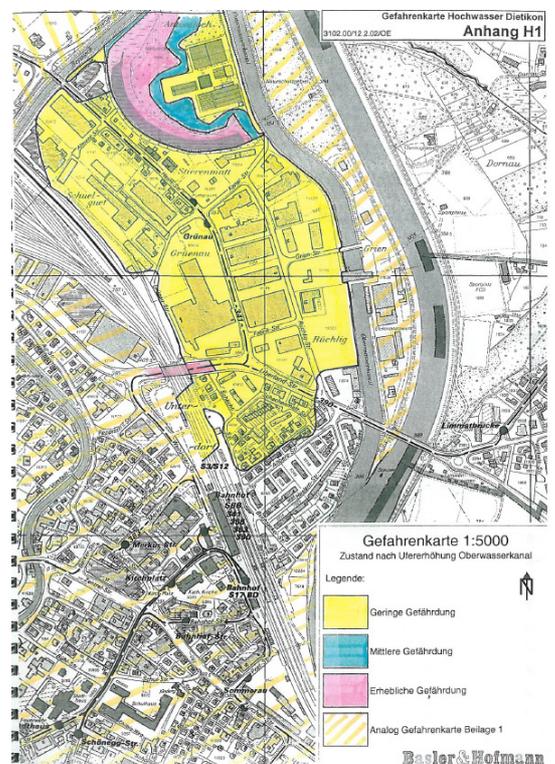
- erhebliche Gefährdung (Verbotsbereich)
- mittlere Gefährdung (Gebotsbereich)
- geringe Gefährdung (Hinweisbereich)
- Restgefährdung (Hinweisbereich)
- weiss im Untersuchungsperimeter = keine Gefährdung
- (weiss ausserhalb des Untersuchungsperimeters = nicht untersucht)

Printscreen GIS-Browser

Obige Karte zeigt südöstlich der Reppisch die Gefahrensituation bei der Festsetzung der Gefahrenkarte am 10.5.2004. Mittlerweile ist durch die EKZ eine Ufererhöhung am Oberwasserkanal ausgeführt worden, womit sich die Gefährdung in der Stierenmatt von der Limmat (HQ100= 640 m³/sec) her verringert hat, wie nebenstehende Karte aus dem entsprechenden Fachbericht von Basler & Hofmann (Anhang H1 zur Gefahrenkarte) zeigt:

Bezüglich Gefährdung durch die Reppisch muss gemäss aktueller Revision der Gefahrenkarte von HQ100= 115 m³/sec (100 m³/sec bisher) ausgegangen werden, wobei gemäss Angabe Basler & Hofmann auch bei dieser erhöhten Wassermenge noch keine Flutung der bestehenden Reppischdämme erfolgt.

Damit weist das gesamte Planungsgebiet eine geringe Gefährdung durch Hochwasser auf. Bei extremen Hochwasserereignissen >HQ100 können trotzdem erhebliche Sachschäden auftreten, sodass im Sinne der Vorsorge in den Baufeldern J bis M mit einer Bestimmung dafür zu sorgen ist, dass Hauseingänge und Lichtschächte auf einer minimalen Kote von 384.1 m anzuordnen sind und Tiefgaragenabfahrten mit geeigneten Massnahmen auf dasselbe Schutzziel zu schützen sind.



8.5 Gewässerraum

Gemäss Art. 36a des revidierten eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes GSchG legen die Kantone den Raumbedarf der oberirdischen Gewässer fest, welcher benötigt wird für die Gewährleistung folgender Funktionen (Gewässerraum):

- a) die natürlichen Funktionen der Gewässer
- b) den Schutz vor Hochwasser
- c) die Gewässernutzung

Die Kantone sorgen gemäss Abs. 3 dafür, dass der Gewässerraum bei Richt- und Nutzungsplanungen berücksichtigt sowie extensiv gestaltet und bewirtschaftet wird.

Gemäss Schlüsselkurve wäre für die Reppisch grundsätzlich ein Gewässerraum von 55 m nötig. Aufgrund der engen Platzverhältnisse erklärte sich das AWEL bereit, den Gewässerraum auf ca. 40 m zu beschränken.

Der Gewässerraum ist im Gestaltungsplan ausgeschieden und in den Vorschriften wird die entsprechende, gesetzlich geforderte Gestaltung des Gewässerraumes verlangt.

Der Stadtrat ist nicht bereit, auch einen Gewässerraum für den eingedolten Teischlibach festzulegen und begründet dies im Kap. 6 dieses Berichtes. Im offenen Teil des Teischlibaches wird wie verlangt ein Gewässerraum von 11 m festgelegt.

Das AWEL legt Wert auf die Feststellung, dass gemäss erläuterndem Bericht des Bundes zur revidierten Gewässerschutzverordnung die Pflicht zur Ausscheidung des Gewässerraumes unabhängig von einer allfälligen Pflicht, ein Gewässer zu revitalisieren oder Hochwasserschutzprojekte durchzuführen, besteht.

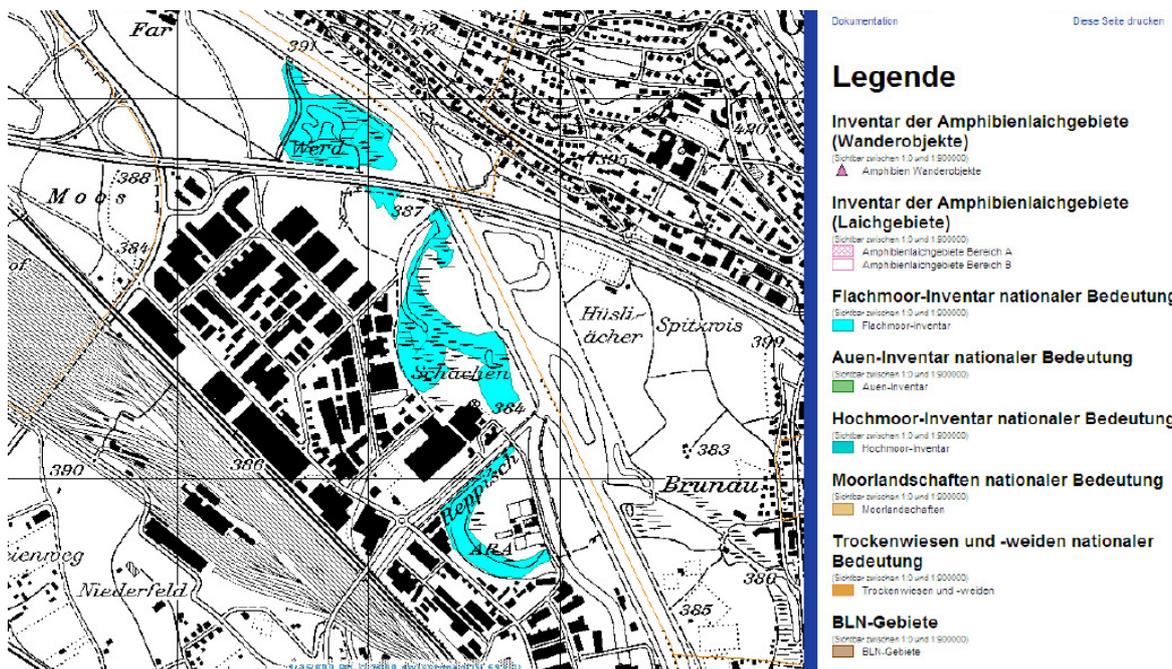
8.6 Moorschutz

Das Planungsgebiet grenzt an die als überkommunales Naturschutzobjekt und vom Bund als Flachmoor von nationaler Bedeutung (Objekt Nr. 865) Riedwiesen und Altläufe der Limmat. Das Gebiet wurde im Weiteren vom Regierungsrat 1958 als Naturreservat geschützt. Gemäss Art. 3 der Flachmoorverordnung legen die Kantone den genauen Grenzverlauf fest und scheiden ökologisch ausreichende Pufferzonen fest. Dieser Aufgabe ist der Kanton Zürich beim vorstehenden Objekt bisher nicht nachgekommen.

Gemäss Art. 5 der erwähnten Verordnung sorgen die Kantone dafür, dass der Unterhalt und die Erneuerung bestehender Bauten das Schutzziel nicht zusätzlich beeinträchtigen, der Gebietswasserhaushalt erhalten und, soweit es der Moorgeneration dient, verbessert wird und die Erholungsnutzung mit dem Schutzziel in Einklang steht.

Intensivierungen der Nutzungen im angrenzenden Siedlungsgebiet wie die Erhöhung der Nutzungsziffer, die Erhöhung der Gebäudehöhe, Umnutzungen z.Bsp. in eine Wohnzone usw. sind gemäss ALN nur dann zulässig, wenn gleichzeitig ein grösserer Abstand zum Moor festgelegt wird. Bei einer Beibehaltung der bisherigen Bauvorschriften können die bisherigen Abstände jedoch beibehalten werden.

Ein derzeit in einem analogen Fall durch das ALN in Auftrag gegebenes und zur Zeit noch pendentes Rechtsgutachten kann allenfalls auch im vorliegenden Fall für die Klärung von Fragen zu Moorschutz und Bauvorschriften in Planungsverfahren herangezogen werden.



GIS-Browser Kanton Zürich

Mit den aufgrund der Vorprüfung getroffenen Massnahmen (vgl. Kapitel 6) hält die Planungsvorlage die Anforderungen an den Moorschutz ein.

8.7 Wasserversorgung

Für das Gebiet SLS ist ein ausreichendes Wasserversorgungsnetz vorhanden.

8.8 Entwässerungskonzept

Teischlibach

Der Teischlibach bleibt unverändert eingedolt. Eine Ausdolung ist in einer späteren Etappe im Zusammenhang mit dem Silberboulevard gemäss Vision erwünscht. Ein späteres Planungsverfahren wird die Modalitäten einer zukünftigen Ausdolung regeln.

Es gilt nach wie vor ein Gewässerabstand von 5 m.

Reppisch

Die Reppisch bleibt unverändert. Eine Renaturierung ist nicht vorgesehen und auch eine Durchsetzung des Raumbedarfs gemäss Schlüsselkurve von 52 m ist wegen der bestehenden Bebauung und Erschliessung nicht möglich.

Hingegen wird die Gelegenheit benutzt, mit dem Bau einer Wegverbindung südlich der Heimstrasse auch die Zugänglichkeit zur Reppisch für den Unterhalt zu verbessern.

Versickerungsanlagen

Versickerungsanlagen sollen in das Stadtbild möglichst harmonisch integriert werden und einen modernen Charakter erhalten. Im Entwicklungskonzept sind entlang der Strassenzüge und zwischen den Gebäudezeilen Freiräume, in denen die Versickerungsanlagen integriert werden können, vorgesehen.

Eine solche Versickerungsanlage könnte durchaus als oberflächige Versickerung mit einem daneben liegenden Wasserbecken (Dauerstau) ausgebildet werden. Der Dauerstau kann als ruhig stehende Wasserfläche ausgebildet werden. Die Wasserbecken werden von dem anfallenden Oberflächenabfluss gespeist. Damit in Trockenperioden diese Bereiche nicht austrocknen, sind diese Becken über die Wasserversorgung zu speisen. Die Wasserbecken könnten auch mit dekorativen Elementen wie Springbrunnen versehen werden.

Die nachstehenden Abbildungen geben Ideen für solche Anlagen:



Bahnstadt Heidelberg (in Planung, Baubeginn Frühjahr 2009)



Zentrum SolarCity, Linz-Pichling, (Realisierung 1997-2003)

Regenwasserentsorgung

Gemäss Art. 7 GSchG Gewässerschutzgesetz vom 24. Januar 1991 gelten folgende Vorschriften bezüglich der Entsorgung von Regenwasser:

Verschmutztes Abwasser muss behandelt werden. Man darf es nur mit Bewilligung der kantonalen Behörde in ein Gewässer einleiten und versickern lassen. Nicht verschmutztes Abwasser ist nach den Anordnungen der kantonalen Behörde versickern zu lassen. Erlauben die örtlichen Verhältnisse dies nicht, so kann es mit Bewilligung der kantonalen Behörde in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden. Dabei sind nach Möglichkeiten Rückhaltmassnahmen zu treffen, damit das Wasser bei grossem Anfall gleichmässig abfliessen kann.

Regenwasser von Dachflächen kann als unverschmutztes Abwasser eingestuft werden. Dachwasser darf direkt, d. h. unterirdisch, versickert werden. Ein grosser Teil der Retention kann und soll auf den Dächern realisiert werden. Dazu sind die Anzahl der Dachabläufe zu minimieren. Pro Ablauf darf max. 1 l/s zum Abfluss gebracht werden. Pro Gebäude ist der Abfluss auf max. 5 l/s zu begrenzen.

Im Perimeter des Gebiets SLS Dietikon sind die Versickerungsverhältnisse gemäss der Versickerungskarte aus dem GEP als gut zu bezeichnen. Somit ist sämtliches anfallendes Regenwasser in diesem Gebiet zu versickern. Dabei ist die oberflächige Versickerung für Dachwasser anzustreben, für Oberflächenwasser (Strassen, Vorplätzen, Fussgängerwegen usw.) ist diese Art der Versickerung zwingend.

Die Ableitung des Regenwassers muss möglichst hochliegend (z. B. in abgedeckten Rinnen an der Terrainoberfläche) erfolgen. Somit wird gewährleistet, dass das Regenwasser in wenig tiefe Versickerungsanlagen eingeleitet werden kann.

Nutzen und Mehrwert des Entwässerungskonzeptes

Durch die Realisierung von zentralen Versickerungsmöglichkeiten im Gebiet SLS entsteht folgender Nutzen:

Das Quartier gewinnt deutlich an Attraktivität. Durch die Integration von Grünflächen und Wasser in den Strassenzügen entstehen Naherholungszonen im Gebiet selbst. Das Quartier wird durch diese Massnahmen lebendiger, Mitarbeiter und Anwohner werden sich auch in der Freizeit im Quartier aufhalten und verweilen. Ansässige Gewerbebetriebe wie Restaurants, Schnellimbisse oder Geschäfte werden davon profitieren.

Da das Regenwasser von den neu zu erstellenden Gebäuden möglichst hochliegend oder oberflächlich abgeleitet wird, können hier Kosten für tiefliegende Kanalisationen gespart werden.

8.9 Energieversorgung

Das Entwicklungsgebiet SLS soll im Zuge der Gebietskonkurrenz ein Vorbild nachhaltiger Entwicklung werden. Im diesem ersten Schritt der Zwischenetappe wird der Energieplan der Stadt als verbindlich erklärt und es werden erhöhte Anforderungen an die Wärmedämmung (Minergie für Bürogebäude) gestellt.

Nach Rechtskraft des Gestaltungsplanes ist der Nachhaltigkeit verstärkte Beachtung zu schenken. Dies bedeutet, dass für den Entwicklungsschritt nach der Zwischenetappe Energierichtlinien zu erarbeiten sind, die folgende Ziele anstreben sollen:

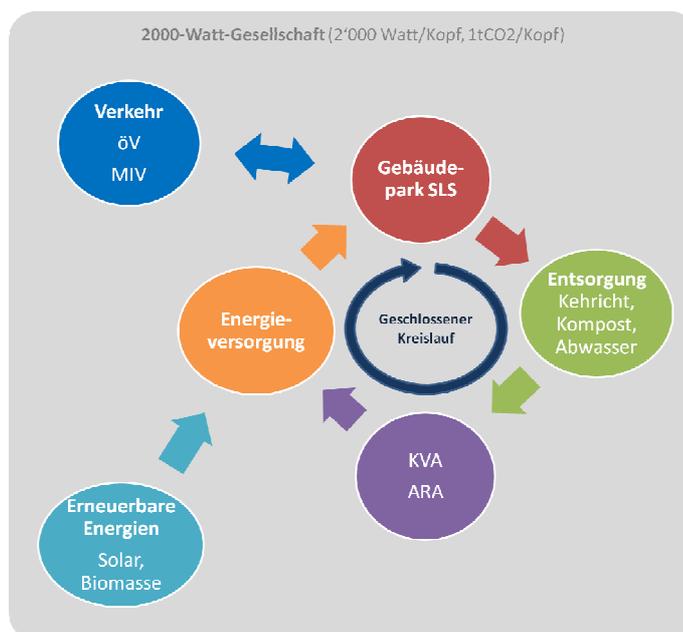
- Hohe Energieeffizienz
- Reduzierte CO₂-Emissionen
- Minimierte Feinstaub-Emissionen

Die nachfolgenden Themenkreise sollen in diesem Zusammenhang näher studiert und es sollen einvernehmliche Lösungen mit den Grundeigentümern angestrebt werden. Dies braucht eine gewisse Zeit, sodass die Energierichtlinien nicht bereits in die Zwischen-etappe integriert werden können.

Energieversorgung und optimaler Energiekreislauf

Das Kehrrichtheizkraftwerk KHKW in Dietikon gehört zu den schweizweit ersten drei Anlagen, deren Strom- und Wärmeproduktion mit dem Energie-Label naturmade basic ausgezeichnet worden ist. Ein wichtiges Kriterium für die Zertifizierung durch den Verein für umweltgerechte Energie VUE ist eine Energieproduktion, die zu mindestens 50 % CO₂-neutral ist.

Die Strom- und Wärmeproduktion aus Abwasser- oder Schlammverwertung der Abwasserreinigungsanlage Dietikon ARA ist sogar zu 100 % CO₂-neutral



Schematische Darstellung Energieflüsse SLS Dietikon

Die im Umfeld des SLS Gebietes vorhandenen Infrastrukturanlagen (SBB, KHKW, ARA) bieten eine optimale Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung. Unter diesen Voraussetzungen ist es sogar möglich, einen teilweise geschlossenen Energiekreislauf zu realisieren, indem neben der ARA- und KHKW-Abwärme vor allen erneuerbare Energien eingesetzt werden.

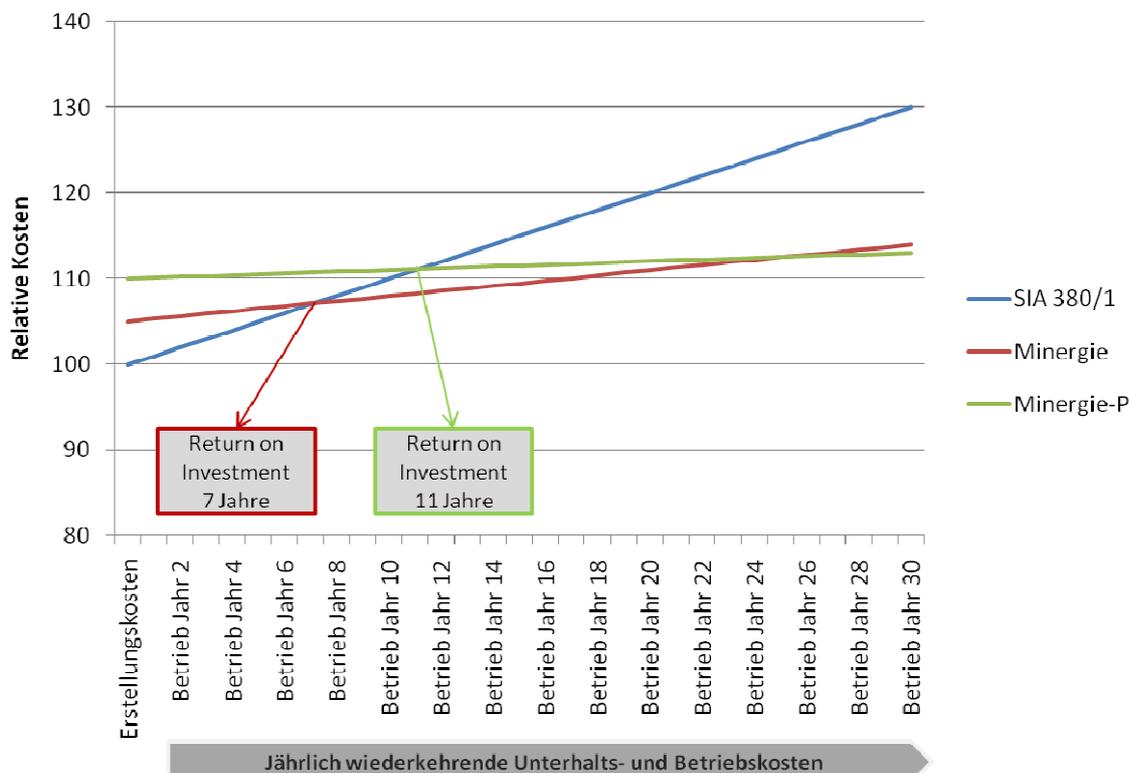
Energierichtlinien SLS

Um den Intentionen der Energiestadt Dietikon gerecht zu werden, sollen in einem späteren Schritt erhöhte energetischen Anforderungen für Neubauten (Minergie-P oder gleichwertig) mittels Energierichtlinien für das Gebiet SLS formuliert werden.

Bereich	Anforderung Neubau
Energieeffizienz	Energieverbrauch Gebäudehülle analog Minergie-P-Standard
Energieträger	Möglichst hoher Anteil erneuerbare Energien nach folgender Priorisierung: 1) Fernwärmenetz KHKW gemäss Energieplan Dietikon (Wärme und Dampf) 2) ARA-Abwärme gemäss Energieplan Dietikon 3) Solarnutzung (Wärme + Strom) 4) Weitere erneuerbare Energien
Feinstaub	Maximale Reduktion

Kosten-Nutzenvergleich

Ein häufig vorgebrachtes Argument gegen Minergie resp. Minergie-P oder vergleichbare Bauten sind die höheren Investitionskosten. Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Kosten (Erstellungskosten und Betriebskosten kumuliert) nach den verschiedenen Gebäudestandards am Beispiel eines Bürogebäudes.



Kostenvergleich nach Energiestandard (Quelle: www.minergie.ch)

Die Annahme zu den höheren Investitionskosten für Minergie (5%) resp. Minergie-P (10%) Bauten sind konservativ gewählt und liegen in der Realität eher tiefer (vgl. www.minergie.ch). Insbesondere gilt die oben aufgeführte Grafik bei den heutigen Energiepreisen, welche in Zukunft tendenziell ansteigen, was den Return on Investment zeitlich vorverlegt.

Gebäude mit einer wärmetechnisch sehr guten Hülle und hoher Energieeffizienz sind also nicht nur konkurrenzfähiger sondern auch wirtschaftlicher. Dies vor dem Hintergrund des sich verschärfenden Klimawandels und Energieverknappung, resp. –verteuerung der nicht erneuerbaren Primärenergieträger.

Neben den Investitions- und Betriebskosten einer Immobilie ist auch der Werterhalt ein wichtiger Aspekt. Gemäss Einschätzungen der ZKB liegt der Immobilienwert bei Gebäuden nach Minergie-Standard nach 30 Jahren etwa 10% höher als bei konventionellen Gebäuden.

Neben der rein ökonomischen Betrachtung sind die Energie- und CO₂-Effizienz die ausschlaggebenden Umwelt-Kriterien für einen Bau nach Minergie-P ähnlichem Standard.

8.10 Lärmschutz

Der strukturelle wirtschaftliche Wandel führte und führt in grossen Bereichen des Gebietes SLS zu Änderungen der Nutzungsart. Die industrielle Nutzung geht weiter zurück und wird sich auf weniger Standorte konzentrieren, während sich neben weiteren Gewerbebetrieben vor allem auch Dienstleistungsbetriebe mit hohem Büroanteil ansiedeln werden. Schliesslich soll in bestimmten Bereichen auch die Wohnnutzung zugelassen werden.

Somit verändern sich im Verlaufe dieser Entwicklung hinsichtlich des Lärms zwei Aspekte. Einerseits werden sich die Lärmemissionen mit dem Wegzug, bzw. mit der Aufgabe von stark störenden Betrieben oder deren Modernisierung mancherorts markant reduzieren. Andererseits wird hingegen auch die Empfindlichkeit der künftigen Nutzer ansteigen. Um potentiellen Lärmkonflikten vorzubeugen, sind in den Vorschriften entsprechende Massnahmen vorgesehen.

Insbesondere sind, neben der Ansiedlung von neuen Nutzungen, der Weiterbestand und der Betrieb von ansässigen Betrieben nicht zu gefährden. Aus diesem Grund ist eine Rückstufung des ganzen Perimeters auf die Empfindlichkeitsstufe III nicht zweckmässig. Im Norden und Westen soll weiterhin die ES IV gelten, in etwa umgrenzt von den Emissionsachsen Autobahn A1, Mutschellenstrasse und SBB Bahnareal, in etwa einer Baufeldtiefe. Für das restliche Gebiet (in Anlehnung an das Naturschutzgebiet sowie das Gebiet Limmatfeld mit ES III) wird neu die ES III festgelegt.

Das Gestaltungsplangebiet ist eingezont und erschlossen. Es gelten die Immissionsgrenzwerte.

In erster Linie wird mit den Vorschriften sichergestellt, dass im gesamten Planungsperimeter keine neuen, lärmässig stark störenden Betriebe mehr angesiedelt werden dürfen.

Eine Nutzung „Wohnen“ ist unter gewissen Voraussetzungen auch ausserhalb des Gebietes mit Zulässigkeit „Wohnen“ erwünscht, insbesondere bei Hochhäusern. Da diese oh-

nehin nur mittels privaten Gestaltungsplänen zulässig sind, ist dannzumal der entsprechende Nachweis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu erbringen. Zu beachten ist dabei, dass bei Zulassung einer Mischnutzung ein entsprechender Gewerbeanteil festzulegen ist. Sollen reine Wohngebiete oder Mischgebiete mit nur „nicht störenden“ Betrieben wie Büros entstehen, wäre damit auch die Lärmempfindlichkeitsstufe II zuzuordnen.

Ein solcher Gestaltungsplan weicht dann jedoch vom öffentlichen Gestaltungsplan ab und braucht die Zustimmung der Legislative. Andernfalls genügt die Zustimmung des Stadtrates zu solchen privaten Gestaltungsplänen.

8.11 Natur- und Vogelschutz

Das Naturschutzgebiet angrenzend an das Gebiet SLS ist von nationaler Bedeutung. Dieser Tatsache, resp. dem Schutz der residenten Flora und Fauna wird vollumfänglich Rechnung getragen. Gleichzeitig ist es für das Gebiet SLS mit Blick ins Grüne auch ein Grünraum von grossem visuellem Wert.

Die Unversehrtheit dieses Gebietes soll trotz der geplanten Entwicklung auch in Zukunft gewährleistet und vor übermässigen Störungen geschützt bleiben. Einige wenige neue Fusswege im Rahmen des Fusswegkonzeptes ergänzen und vervollständigen das bestehende Fusswegnetz und knüpfen am bestehenden Fussweg entlang des Naturschutzgebietes an.

Ein Besucherlenkungskonzept unter Einbezug von Stadt, EKZ, ALN und der lokalen Naturschutzorganisation ist in Arbeit. Den Aspekten des Natur- und Vogelschutzes wird im Rahmen der Baubewilligungen Beachtung geschenkt.

8.12 Störfallvorsorge

8.12.1 Anlagen

Das Planungsgebiet liegt in unmittelbarer Nähe bedeutender Verkehrswege mit erheblichen Störfallrisiken. Sowohl die Bahnlinie Zürich – Spreitenbach, samt dem Rangierbahnhof Limmattal wie auch die Autobahn A1 unterstehen der Verordnung über den Schutz vor Störfällen vom 27. Feb. 1991.

Während die Bahnlinie und die Autobahn unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzen, befindet sich der Rangierbahnhof etwa in einem Abstand von 50 m vom Rand des Planungsgebietes. Risikoermittlungen sind in einem Perimeter von 100 m ab der Anlage bei Strassen und 200 m bei Bahnen zu unternehmen

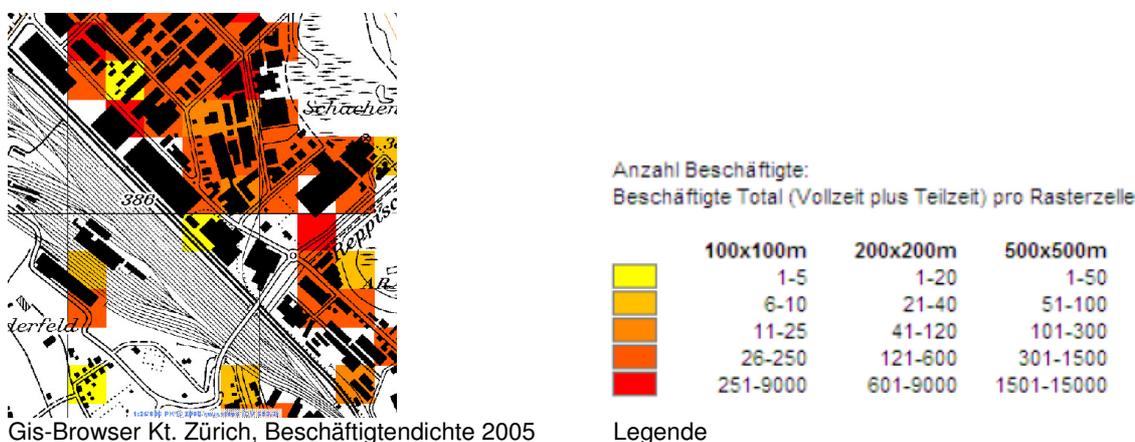
Nach Angaben der SBB betrug die Transportmenge an gefährlichen Gütern im Jahr 2005 etwa 1,26 Mio. Tonnen pro Jahr. Die Autobahn A1 weist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von ca. 100'000 Fz./Tag und einen überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteil auf. Wie gross dort das Transportvolumen an gefährlichen Gütern ist, ist nicht bekannt.

Für die Bahnlinie Zürich – Spreitenbach liegt für das Planungsgebiet und den heutigen Zustand eine Risikoabschätzung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vor. Gemäss Beurteilung BAV vom 5. Feb. 2007 liegt das Störfallrisiko (Häufigkeits-/Ausmass-Diagramm) zwischen Bahnlinie und Silberstrasse teilweise im Übergangsbereich zwischen einem

akzeptablen Risiko und einem nicht akzeptablen Risiko. Die Risikoermittlung für den Rangierbahnhof Limmattal ergab im Jahr 2003, dass sich das Risiko dort im oberen Übergangsbereich bewegt, wobei hier lediglich die erste Bautiefe entlang der Bahn betroffen ist, da sich der Rangierbahnhof etwa 50 m entfernt vom Rand des Planungsgebietes befindet.

Für die Autobahn existiert keine Risikobeurteilung. Nach Ansicht der kantonalen Fachstelle Betrieblicher Umweltschutz/Störfallvorsorge ist dort das Risiko wenig kritisch, da nur ein kleiner Teil des Planungsgebietes betroffen sei, die Autobahn doch eine gewisse Distanz zum Planungsgebiet habe und zudem der Transport gefährlicher Güter auch nicht so intensiv sei.

Die Beschäftigtendichte, die in die Risikoabschätzung des BAV eingeflossen ist, stellte sich 2005 wie folgt dar:



Damit ist eine Beschäftigtendichte von bis zu 250 Beschäftigten/ha in die erwähnte Risikobeurteilung eingeflossen.

Gemäss Mengengerüst (Beilage 4b) ist bei Vollausbau (Ausbaugrad 80%) mit folgenden mittleren Beschäftigtendichten zu rechnen:

Baubereich F: 1385 Beschäftigte / 6.85 ha 200 Beschäftigte/ha

Baubereich K: 766 Beschäftigte / 4.83 ha 160 Beschäftigte /ha

Damit zeigt sich, dass die Beschäftigtendichte mit der Planungsvorlage nicht grösser wird, als sie in Teilbereichen bereits bei der Risikoabschätzung des BAV vorhanden war und mithin in die Risikobeurteilung eingeflossen ist.

Damit ergibt sich, dass die Risikoeinschätzung des BAV auch für die Planungsvorlage gültig ist.

Gemäss Störfallverordnung hat die Planungsbehörde unter Beachtung der Verhältnismässigkeit zu prüfen, welchen Beitrag die Planungsvorlage im Sinne der Störfallvorsorge leisten kann. Diese Überprüfung zeigt, dass die Planungsvorlage folgende Beiträge im Sinne der Störfallvorsorge leistet:

- Reduktion der Baumassenziffer von 8 m³/m² auf 7 m³/m² in den Baubereichen K1 bis K4.
- Einführung einer Ausnützungsziffer, welche neu die maximal zulässige Geschossfläche regelt (bisher keine Regelung).
- Eine Wohnnutzung wird wie bisher im Nahbereich der Eisenbahn auch mit Gestaltungsplänen nicht zugelassen.
- Der Abstand von Bauten gegenüber dem SBB-Areal beträgt neu 5 m (bisher 3.5 m).
- Der Gestaltungsplan sichert im Baufeld F2 den späteren Silberplatz. Darüber lässt sich ein breiter Zugang zum Bahnareal realisieren, womit in einem Störfall die Zugänglichkeit zum SBB-Areal verbessert werden kann und dieser Zugang auch planungsrechtlich gesichert ist.

8.12.2 Betriebe

Im Planungsgebiet existieren einzelne Betriebe, die der Störfallverordnung unterstehen. Nach Einschätzung der kantonalen Fachstelle Betrieblicher Umweltschutz/ Störfallvorsorge weisen diese Betriebe jedoch keine grossen Risiken auf, weshalb sich nähere Abklärungen erübrigen.

9. WEITERES VERFAHREN

Die Planungszone, ist am 15. August 2010 definitiv abgelaufen.

Der Stadtrat will mit einem Beschluss im März/April 2011 die Vorlage zu Handen einer Festsetzung durch den Gemeinderat verabschieden. Nach Rechtskraft des Gemeinderatsbeschlusses ist die Vorlage zur Genehmigung an die Baudirektion einzureichen.

★★★★★

Dietikon, April 2010
rev. Februar 2011

Sennhauser, Werner & Rauch AG



Heinz Schröder
Projektleiter