Kommunaler Richtplan

Siedlung | Freiraum | Natur und Landschaft | Verkehr

Text und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Vom Gemeinderat festgesetzt am	3. Februar 2022
Der Präsident / Die Präsidentin	.....
Der Sekretär / Die Sekretärin	.....
Von der Baudirektion genehmigt am	20. Oktober 2022
Mit BDV Nr.	0494/22
Im Namen der Baudirektion	.....

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Stadt Dietikon

History

Version	Datum	Status	Bemerkung
0.1	24.11.2017	Entwurf	Entwurf zuhanden des Stadtrates
0.2	05.02.2018	Vorprüfung	Vom Stadtrat zuhanden der Vorprüfung verabschiedet
0.3	28.11.2018	2. Vorprüfung	Vom Stadtrat zuhanden der 2. Vorprüfung und der öffentlichen Auflage verabschiedet (inkl. Anpassungen aus 1. VP).
0.4	05.05.2020	Mitwirkung	Öffentliche Auflage vom 14. Mai 2020 - 12. Juli 2020 (inkl. Anpassungen aus 2. VP)
0.5	08.03.2021	Festsetzung	Vom Stadtrat zuhanden der Festsetzung verabschiedet (inkl. Anpassungen aus Mitwirkungsverfahren)
0.6	03.02.2022	Genehmigung	Vom Gemeinderat zuhanden der Genehmigung verabschiedet (inkl. Anpassungen des Gemeinderats)

Impressum

Herausgeberin

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon

Autoren: Severin Lüthy, Sarah Schaufelberger

Begleitgruppe

Otto Müller	Stadtpräsident	bis Juni 2018
Roger Bachmann	Stadtpräsident	ab Juni 2018
Esther Tonini	Präsidentin Baukommission	bis Juni 2018
Anton Kiwic	Präsident Baukommission	ab Juni 2018
Roger Brunner	Mitglied Baukommission	bis Juni 2018
Lucas Neff	Mitglied Baukommission	ab Juni 2018
Christiane Ilg-Lutz	Vertreterin EVP	
Ernst Joss	Vertreter AL	
Charlotte Keller	Vertreterin SVP	bis Februar 2020
Konrad Lips	Vertreter SVP	Ab Februar 2020
Lucas Neff	Vertreter GP	bis Juni 2018
Andreas Wolf	Vertreter GP	ab Juni 2020
Gabriele Olivieri	Vertreter CVP	
Manuel Peer	Vertreter SP	
Martin Romer	Vertreter FDP	bis Oktober 2017
Werner Hogg	Vertreter FDP	ab November 2017

(GLP, DP und die parteilosen Gemeinderatsmitglieder haben keine Vertretung in die Begleitgruppe entsandt)

Vorwort

Damit die Stadt auch in Zukunft für die Wirtschaft attraktiv bleibt und die Lebensqualität weiter erhöht werden kann, darf die künftige Entwicklung der Stadt Dietikon nicht dem Zufall überlassen werden. Mit dem kommunalen Richtplan wird die angestrebte Entwicklung aufgezeigt und die Stadtbehörden erhalten ein wichtiges Instrument zu deren Lenkung. Als nicht grundeigentümerverbindliches Planungsinstrument hat er keine direkte Wirkung auf einzelne Liegenschaften. Mittels verschiedener Anreize sollen aber die zivilgesellschaftlichen Akteure angeregt werden, ihren Beitrag zur angestrebten Entwicklung der Stadt Dietikon zu leisten.

Ein wesentliches Merkmal der Stadt Dietikon ist ihre Vielfalt. Mit einer differenzierten Innenentwicklungsstrategie soll die Unterschiedlichkeit der einzelnen Stadtquartiere erhalten und ihre individuellen Qualitäten gestärkt werden. Die konzentrierte Verdichtung entlang dem Stadtboulevard bildet das städtebauliche Rückgrat für eine attraktive, die verschiedenen Stadtteile verbindende Lebensader, welche direkt zum kommerziellen und kulturellen Herzen im Zentrum führt.

Lebensqualität braucht Freiraum. Nebst dem persönlichen Freiraum sind die öffentlichen Freiräume im unmittelbaren Wohnumfeld von grosser Bedeutung. Sie sind die zentrale Grundlage für ein funktionierendes Stadtleben und wirken sich direkt auf die Lebensqualität und das Wohlbefinden aus. Die Sicherung und qualitative Weiterentwicklung der öffentlichen Freiräume sind ein zentrales Thema der Innenentwicklung. Diesem Umstand wird im kommunalen Richtplan auch insofern Rechnung getragen, in dem die Freiräume ein eigenständiges Themenfeld bilden.

Nebst den innerstädtischen Freiräumen tragen auch die ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegenen Naherholungsgebiete wesentlich zur Lebensqualität bei. Diese Räume geraten durch die steigende Einwohnerzahl zunehmend unter Nutzungsdruck. Hier gilt es zwischen den Bedürfnissen der Natur und jener der Bevölkerung abzuwägen. Mit einer geschickten Besucherlenkung können Naturräume geschützt werden ohne das Naturerlebnis der Erholungssuchenden merklich zu schmälern.

Die steigende Mobilität der Bevölkerung ist eine Herausforderung, welcher nicht mehr nur mit einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur begegnet werden kann. Ein attraktives und sicheres Velo- und Fusswegnetz bildet die Basis für eine nachhaltige Mobilität und stellt auch während der Hauptverkehrszeiten eine schnelle und insbesondere zeitlich planbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Nebst der Investition in das Velo- und Fusswegnetz trägt auch ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu einer nachhaltigen und vor allem stadtverträglichen Mobilität bei.

Mit dem revidierten kommunalen Richtplan wurde auf der planerischen Ebene der Rahmen für ein attraktives und lebendiges Dietikon geschaffen und die Handlungsfelder definiert. Bei den weiteren Planungsschritten ist nun Umsicht, Geduld und Pragmatismus gefordert, damit die Entwicklung mit der notwendigen Qualität erfolgen kann und die Bevölkerung der Stadt Dietikon an den Erfolgen partizipieren kann. Die Verfügbarkeit von bezahlbarem Wohnraum ist Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung und die Stadt setzt sich aktiv für den Ausbau von gemeinnützigem Wohnraum ein.

Inhalt

I. EINBETTUNG UND AUSGANGSLAGE

1. Einbettung 13

1.1 Anlass 13

1.2 Der kommunale Richtplan 13
1.2.1 Bedeutung und Einordnung 13
1.2.2 Bestandteile 14
1.2.3 Aufbau kommunaler Richtplan 15

1.3 Wichtige Grundlagen 15

2. Ausgangslage 16

2.1 Stadtentwicklung 16
2.1.1 Zukunftsbild Limmattal 2040 16
2.1.2 Urbane Quartiere 16
2.1.3 Gartenstadt und durchgrünte Wohnquartiere 18
2.1.4 Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie 20

2.2 Freiraum 21
2.2.1 Grünanlagen 21
2.2.2 Öffentliche Spielplätze 22

2.3 Natur und Landschaft 23
2.3.1 Naturräume 23
2.3.2 Landschaftsräume 23
2.3.3 Wald 24

2.4 Verkehr 25
2.4.1 Ausgangslage 25
2.4.2 Motorisierter Individualverkehr 25
2.4.3 Busverkehr 26
2.4.4 Veloverkehr 27

II. RICHTPLANINHALTE

3. Entwicklungsziele 31

3.1 Ziele Siedlung 31

3.2 Ziele Freiraum 31

3.3 Ziele Natur und Landschaft 32
3.4 Ziele Verkehr 33

4. Siedlung 34

4.1 Gesamtstrategie 34
4.2 Übersicht Themen Siedlung 34
4.3 Nutzweise 37
4.4 Siedlungserneuerung 40
4.5 Innenentwicklung 43
4.6 Hochhäuser und Hohe Häuser 46
4.7 Stadtzentrum und Stadtboulevard 50
4.8 Quartierzentren 53
4.9 Baulinien 56
4.10 Ausgleich Planungsmehrwerte 58
4.11 Störfallvorsorge 59
4.12 Stadtakustik 61
4.13 Stadtklima 62

5. Freiraum 64

5.1 Gesamtstrategie 64
5.2 Übersicht Themen Freiraum 64
5.3 Plätze 66
5.4 Park- und Grünanlagen 69
5.5 Öffentliche Spielplätze und Freizeitanlage Chrüzacher 72
5.6 Schulanlagen 75
5.7 Gewässernebenbereiche 77
5.8 Mikrofreiräume 80
5.9 Familiengärten 81
5.10 Gemeinschaftliche Freiräume auf Privatgrundstücken 83

6. Natur und Landschaft 84

6.1 Gesamtstrategie 84

6.2 Übersicht Themen Natur und Landschaft 84
6.3 Landschaftsschutz 86
6.4 Naturschutz 89
6.5 Fliessgewässer 91
6.6 Stillgewässer 93
6.7 Ökologische Vernetzung 94
6.8 Biodiversität 96

7. Verkehr 97

7.1 Gesamtstrategie 97
7.2 Übersicht Themen Verkehr 97
7.3 Strassennetz 101
7.4 Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung 103
7.5 Alternative Betriebskonzepte 106
7.6 Temporeduzierte Zonen 108
7.7 Ruhender Verkehr 110
7.8 Verkehrsintensive Einrichtungen 112
7.9 Velonetz 114
7.10 Standards Velonetz 118
7.11 Veloabstellanlagen 119
7.12 Fusswegnetz 122
7.13 Neuorganisation Bahnhofplatz und Ertüchtigung Bushof 125
7.14 Buskonzept 127
7.15 Hochbahn Silbern 129

III. RICHTPLANKARTEN

I. EINBETTUNG UND AUSGANGSLAGE

1. Einbettung

1.1 Anlass

Die kommunale Richtplanung der Stadt Dietikon datiert aus dem Jahre 1983 und wurde seither, mit Ausnahme den Teilrevisionen "Niderfeld" und "Silbern - Lerzen - Stierenmatt", nicht mehr den sich wandelnden Voraussetzungen und Ansprüchen angepasst. Das Limmattal und die Stadt Dietikon haben sich seither stark einwickelt und befinden sich noch immer in einem dynamischen Entwicklungsprozess. Verschiedene Grossprojekte befinden sich in der Realisierungsphase (Limmatfeld) oder in einem fortgeschrittenen Planungsstadium (Limmattalbahn und Niderfeld). Aber auch abseits von Grossprojekten befindet sich der Agglomerationsraum Limmattal im steten Wandel. Diesen gilt es mit einer vorausschauenden Planung zu lenken, die verschiedenen Aspekte zu koordinieren und mit den übergeordneten Planungen abzustimmen.

Die Stadt Dietikon verfügt mit der Stadtentwicklungsstrategie 2025, den Richtlinien zur Erneuerung und Verdichtung des Siedlungsgebiets, dem Hochhauskonzept, dem Leitbild Stadtboulevard und dem städtischen Gesamtverkehrskonzept über verschiedene informelle Planungen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Diese gilt es nun mit der Revision der kommunalen Richtplanung in ein behördenverbindliches Planungsinstrument zu überführen und damit die Kontinuität und die Konsistenz der Planungen über die verschiedenen Teilbereiche hinweg sicherzustellen.

Mit der Inkraftsetzung des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes (RPG), der revidierten Raumplanungsverordnung (RPV) und dem Beschluss des kantonalen Richtplans im Jahre 2014 sowie der Revision der regionalen Richtplanung im Jahre 2017 durch die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) haben sich zudem die übergeordnete Gesetzgebung und Planung in den letzten Jahren verändert. Mit der Revision der kommunalen Richtplanung gilt es, diesen Veränderungen Rechnung zu tragen bzw. die übergeordnet festgelegten Strategien und Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene umzusetzen und zu präzisieren.

1.2 Der kommunale Richtplan

1.2.1 Bedeutung und Einordnung

Die Richtplanung soll die raumplanerischen Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung schaffen und sichern. Der kommunale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument des Stadtrats für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte Entwicklung. Der Richtplan verschafft zudem einen umfassenden Überblick über die aktuelle Situation, die bestehenden und die noch erforderlichen Planungen.

Der kommunale Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Stadtrat, Gemeinderat und Verwaltung haben sich in ihrem Handeln an die Festsetzungen zu halten. Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet. Für die Grundeigentümer entstehen aus dem kommunalen Richtplan keine direkten Verbindlichkeiten, jedoch haben untergeordnete bzw. nachgelagerte Planungen und Verfahren den Vorgaben der Richtplanung zu entsprechen. Der kommunale Richtplan stellt aber auch in Ermessensfragen eine wesentliche Beurteilungsgrundlage dar. Einträge im Richtplan bilden zudem die Basis für die Raumsicherung und den Landerwerb. Der kommunale Richtplan muss von der Legislative festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden.

Die Nachfolgende Übersicht zeigt die Planungsinstrumente und ihre Verbindlichkeit. Die formellen Planungsinstrumente unterscheiden sich von den informellen insbesondere dadurch, dass sie durch die entsprechende Gesetzgebung vorgeschrieben und/oder das Verfahren abschliessend festgelegt ist. Zudem verfügen die formellen Instrumente immer über ein Rechtsmittel. Informelle Planungsinstrumente können nie eigentümerverbindlich sein.

		übergeordnet	kommunal	lokal
informell	handlungsanweisend	Strategien Leitbilder Konzepte	Strategien Leitbilder Konzepte Richtlinien	Testplanung Masterplan
formell	behördenverbindlich	Kantonaler Richtplan Regionaler Richtplan	**Kommunaler Richtplan**	
	eigentümerverbindlich		Zonenplan Bauordnung Verordnungen Reglemente	Gestaltungsplan Quartierplan

1.2.2 Bestandteile

Der kommunale Richtplan besteht aus folgenden Teilen:

- Richtplantext und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Karte Siedlung, Freiraum, Natur und Landschaft (Mst. 1:5'000)
- Karte Motorisierter Individualverkehr (Mst. 1:10'000)
- Karte Veloverkehr (Mst. 1:10'000)
- Karte Fussverkehr (Mst. 1:10'000)
- Karte Öffentlicher Verkehr (Mst. 1:10'000)
- Bericht über die Einwendungen

Der kommunale Richtplan besteht aus Text und Karten sowie den im Richtplantext integrierten Erläuterungen. Im Richtplantext werden Ziele (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträge (objekt- und/oder ortsbezogene Anordnungen) und Massnahmen (Handlungsanweisungen) verankert. Die Richtplanrevision umfasst die Teilbereiche Siedlung, Freiraum, Landschaft und Verkehr.
Für den Themenbereich Ver- und Entsorgung sind die mittel- bis langfristigen Strategien noch unzureichend gefestigt bzw. ist der Handlungsbedarf derzeit noch unbekannt. Die relevanten Inhalte werden gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in die kommunale Richtplanung aufgenommen.

1.2.3 Aufbau kommunaler Richtplan

I. Einbettung und Ausgangslage
Eine fundierte Analyse der heutigen Situation, sowie der kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen, Konzepte und Strategien, bildeten die Basis für die Definition der Ziele und die Richtplaninhalte. Sie haben lediglich informellen Charakter und sind nicht Genehmigungsinhalt.

II. Richtplaninhalte
Die Ziele, die Festlegungen und die Massnahmen bilden den behördenverbindlichen Genehmigungsinhalt des kommunalen Richtplans. Die Festlegungen werden, soweit möglich und zweckmässig, zudem in den entsprechenden Richtplankarten dargestellt.
Die informativen und erläuternden Inhalte gemäss Art. 47 RPV sind *kursiv geschrieben und grau* hinterlegt. Sie haben nur erläuternden bzw. informellen Charakter und sind nicht Genehmigungsinhalt.

III. Richtplankarten
Die im dritten Teil abgebildeten Richtplankarten dienen lediglich der Information. Die verbindlichen Richtplankarten sind in Form von fünf eigenständigen thematischen Karten verfasst.

1.3 Wichtige Grundlagen

Der vorliegende Richtplanrevision liegen unter anderem folgende kantonale, regionale und kommunale Planungen, Konzepte und Strategien zu Grunde:

Überkommunale Grundlagen:

- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK), November 2011
- Agglomerationsprogramm Limmattal - 2. Generation, Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Limmattal - 3. Generation, November 2016
- Kantonaler Velonetzplan, Zürich, 2016
- Regionaler Richtplan Region Limmattal, Oktober 2017
- Kantonaler Richtplan, Zürich, Oktober 2018

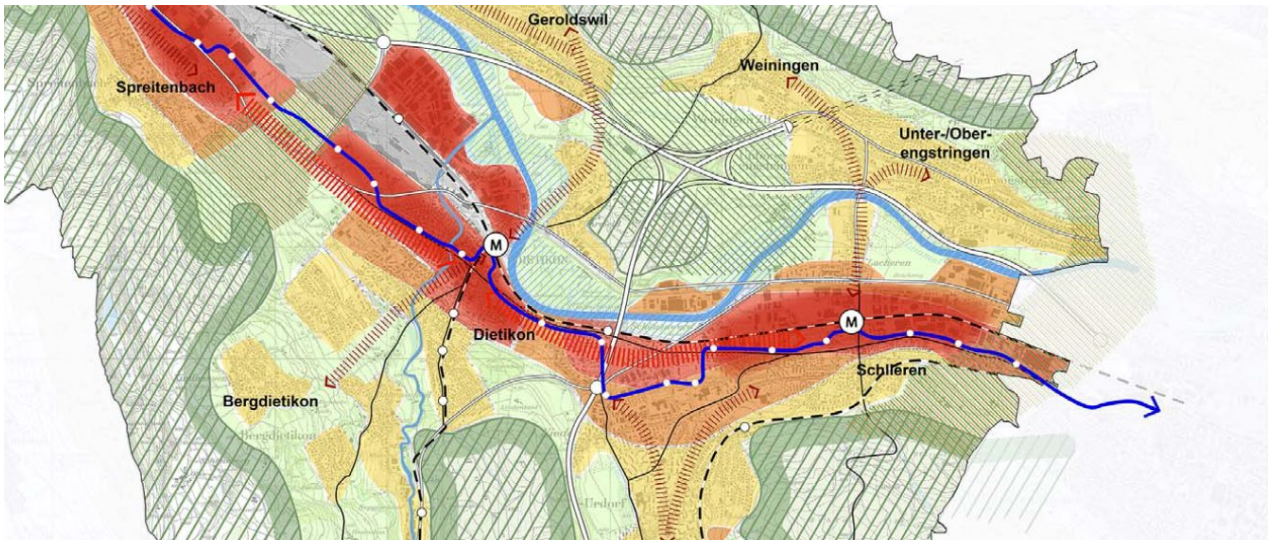
Kommunale Grundlagen:

- Kommunale Richtplanung, Dezember 1983 (Stand Februar 2010)
- Nutzungsplanung, August 1996 (Stand Juli 2012)
- Bauordnung, März 1987, (Stand Januar 2014)
- Leitfaden zur Förderung der Biodiversität in der Stadt Dietikon, August 2013
- Mobilitätsstrategie, November 2014
- Richtlinien Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung, Dezember 2014
- Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte, Dezember 2014
- Verordnung über den Schutz und die Pflege der Natur- und Landschaftsschutzobjekte, März 2015
- Masterplan Niderfeld, Synthesebericht Studienverfahren, März 2015
- Vernetzungsprojekt gemäss DZV, März 2015
- Stadtentwicklungsstrategie Dietikon 2025, Februar 2016
- Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK Dietikon), Februar 2016
- Leitbild Stadtboulevard, Juli 2016
- Hochhauskonzept, Juli 2016
- Schulraumplanung, Oktober 2017

2. Ausgangslage

2.1 Stadtentwicklung

2.1.1 Zukunftsbild Limmattal 2040



Zukunftsbild Limmattal 2040 Agglomerationsprogramm Limmattal

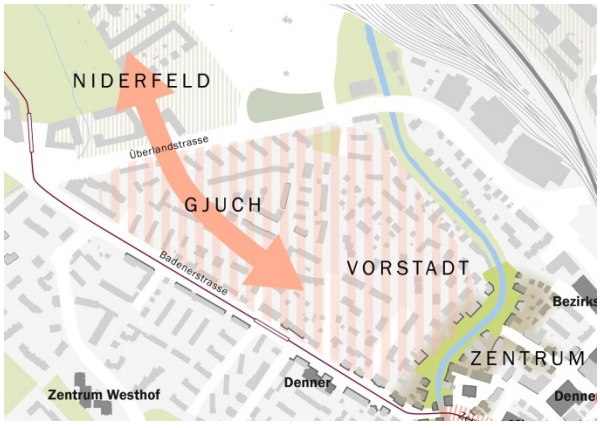
Die Stadt Dietikon ist Teil des dynamischen Limmattals und bildet mit Schlieren und Urdorf den westlichen Teil des ersten Agglomerationsgürtels von Zürich. Dank der zentralen Lage und guten Erreichbarkeit ist ein Stadtwerdungsprozess im Gange, bei dem der ehemalige Vorort sich zu einem dynamischen Stadtgebiet mit hoher Lebensqualität entwickelt. Mit der geplanten Inbetriebnahme der Limmattalbahn Ende 2022 ist eine verstärkte Innenentwicklungsdynamik zu erwarten. Diese soll sich auf die bereits dicht bebauten Quartieren entlang dem künftigen Limmattalbahntrasse konzentrieren und die Transformation zu einem urbanen Stadtraum herbeiführen.

2.1.2 Urbane Quartiere

Quartiere Niderfeld, Gjuch und Vorstadt



Masterplan Niderfeld Team Ammann Albers Stadtwerke



Quartiere Gjuch und Vorstadt als Bindeglieder zwischen Niderfeld und Zentrum Van de Wetering Atelier für Städtebau

Mit dem grossen Stadtentwicklungsprojekt Niderfeld steigt der Druck auf die Quartiere Gjuch und Vorstadt, als Bindeglieder zwischen Zentrum und Niderfeld. Charakteristisch fürs Niderfeld sind die dichten, urbanen Strukturen entlang der Überlandstrasse. Diese stehen im Gegensatz zum „Agglomerationscharakter" der Quartiere Gjuch und Vorstadt. Es besteht die Gefahr, dass das Niderfeld sich zu einem eigenständigen, losgelösten und isolierten Quartier entwickelt, ohne Synergien mit der bestehenden Stadt.
Die beiden Quartiere Gjuch und Vorstadt werden heute von introvertierten Siedlungen der 60er- und 70er-Jahre geprägt, ohne Bezug zum öffentlichen Raum, mit vielen ungenutzten Restflächen und einer sehr ineffizienten Erschliessung mit grossem Platzbedarf. Wegen der fehlenden Raumbildung und der unvollständigen Strassenstruktur mit zahlreichen Sackgassen ist die Orientierung eher schwierig. Die vielen Freiräume können kaum angeeignet werden. Auch sind viele Bauten in die Jahre gekommen, Ersatzneubauten oder grössere Sanierungen stehen bevor. Entsprechend hat das Quartier ein grosses Aufwertungs- und Innenentwicklungspotential

Gebiet Glanzenberg



Typische suburbane Quartierstruktur mit Hochhaus beim Quartierzentrum Schönenwerd

Van de Wetering Atelier für Städtebau



Grossräumige Transformation des Gebiets Glanzenberg mit Zürcherstrasse als Rückgrat

Van de Wetering Atelier für Städtebau

Das Gebiet Glanzenberg (Quartiere Brunau und Schönenwerd) wird heute stark von Verkehrsinfrastrukturen (Autobahn, Autobahnzubringer, Kantonsstrassen, Bahn) tangiert. Die Grossmassstäblichkeit der Verkehrsbauwerke ist dabei wenig kompatibel mit der eher kleinteiligen suburbanen Siedlungsstruktur. Gleichzeitig ist das Gebiet sehr gut erschlossen und weist mit dem Bahnhof Glanzenberg und der künftigen Limmattalbahnhaltestelle eine sehr hohe ÖV-Erschliessungsqualität auf. Das Quartierzentrum Schönenwerd ist für die Versorgung des Gebiets mit Dienstleistungen und Gütern des täglichen Bedarfs sehr wichtig. Die Rolle als gesellschaftlicher Treffpunkt für die Quartierbevölkerung ist weniger stark ausgeprägt. Aufgrund seiner peripheren Lage an der Schnittstelle der drei Gemeinden Dietikon, Schlieren und Urdorf besitzt das Gebiet das langfristige Potenzial zu einem gemeindeübergreifenden Subzentrum heranzuwachsen.

Zentrum

Das Zentrum von Dietikon ist bereits dicht bebaut und wird zwischen Bahnhofplatz und Kirchplatz stark frequentiert. Die vielen kleinteiligen Entwicklungen (Restaurants, Cafés, Imbissbuden, Detailhandelsgeschäften etc.) zeugen von einer starken Dynamik und Lebendigkeit. Gleichzeitig fehlen, abgesehen von der Bedeutung des Bahnhofs Dietikon als Umsteigeknoten zwischen den verschiedenen ÖV-Verkehrsmitteln, regionale Anziehungspunkte. Das Stadtzentrum hat vor allem eine lokale Versorgungsfunktion und ist das gesellschaftliche und kulturelle Zentrum der Stadt Dietikon. Eine regionale Ausstrahlung ist nur sehr beschränkt vorhanden. Diese kann nur durch eine weitere Erhöhung der Angebotsvielfalt und Erlebnisdichte erreicht werden.





Oben: Die Kirche als wichtiges lokales Wahrzeichen, Bushof als regionale Verkehrsdrehscheibe
Unten: Kirchplatz als gesellschaftliches und kulturelles Zentrum von Dietikon
Stadtplanungsamt



Bremgartnerstrasse als städtebauliche Fortsetzung der öffentlichen Räume im Bereich Bahnhofplatz - Kirchplatz
Van de Wetering Atelier für Städtebau

Die Körnigkeit der Bebauung und die Dimension des öffentlichen Raums haben im Zentrumsbereich generell einen angenehmen, menschlichen Massstab und entsprechen einem klassischen Stadtzentrum. Die Kirche bildet ein wichtiges lokales Wahrzeichen. Durch die vielen Kleinbauten ist die Orientierung aber schwierig. Es fehlt eine Grosszügigkeit im öffentlichen Raum, weshalb die Synergien und Interaktionen zwischen den verschiedenen Stadträumen im Zentrum (Kronenareal, Bahnhofplatz und Kirchplatz) eher schwach sind. Wegen der trennenden Wirkung der Achse Zentralstrasse – Zürcherstrasse ist auch der räumliche Bezug zum südlichen Zentrumsteil mit Stadthaus, Stadt- und Regionalbibliothek etc. eher schwach ausgeprägt.

2.1.3 Gartenstadt und durchgrünte Wohnquartiere

Gartenstadt

Die Quartiere direkt südlich der Badener- und Zürcherstrasse sind attraktive, ruhige Wohnquartiere mit einer mittleren Dichte und einem grünen Charakter. Ähnlich wie in den Quartieren Gjuch, Vorstadt und Altberg gibt es auch hier durch fehlende Raumbildung (Bauten ohne klare Vorder- und Rückseite) und introvertierten Siedlungen viele nicht nutzbare Restflächen. In diesen Gebieten gilt es daher weg vom introvertierten Siedlungsbau zu kommen und die Entwicklung zum nach aussen bzw. zum öffentlichen (Strassen-) Raum hin orientierten Städtebau zu lenken. Der Fokus soll dabei nicht primär bei der Verdichtung und der Erhöhung der Geschosszahl liegen, sondern bei der Siedlungserneuerung mit einer besseren Raumbildung, einer kompakteren Anordnung der Bauten, und qualitativ hochwertigen, durch die Bewohnenden aneigenbaren Freiräumen.



Trotz ruhigem und grünem Charakter werden die Freiräume wegen der mangelnden Aneigenbarkeit kaum genutzt

Van de Wetering Atelier für Städtebau



Suburbane Strukturen mit privaten Wiesen als nicht nutzbare Restflächen

Van de Wetering Atelier für Städtebau

Durchgrünte Wohnquartiere

Die Ein- und Mehrfamilienhausgebiete an den Hängen und Ausläufern des Heitersbergs (Wibergquartier) und des Honerets (Blüemliquartier) unterscheiden sich bezüglich Charakter und Siedlungsstruktur deutlich von den urbaneren Quartieren in der Ebene. Die durchgrünten und ländlich geprägten Ein- und Mehrfamilienhäuser mit privaten Gärten bilden eine gänzlich andere Wohnumgebung und tragen einen wesentlichen Teil zur Vielseitigkeit der Stadt Dietikon bei. Diese Vielseitigkeit ist eine echte Qualität von Dietikon, daher gilt es den Charakter dieser Quartiere zu bewahren und zu Pflegen. Es soll eine Entwicklung stattfinden können und auch eine geringfügige Verdichtung ist möglich, beides muss jedoch im Einklang mit den gewachsenen Quartierstrukturen stehen.



Üppig bestockte Gärten an der Mühlehaldenstrasse

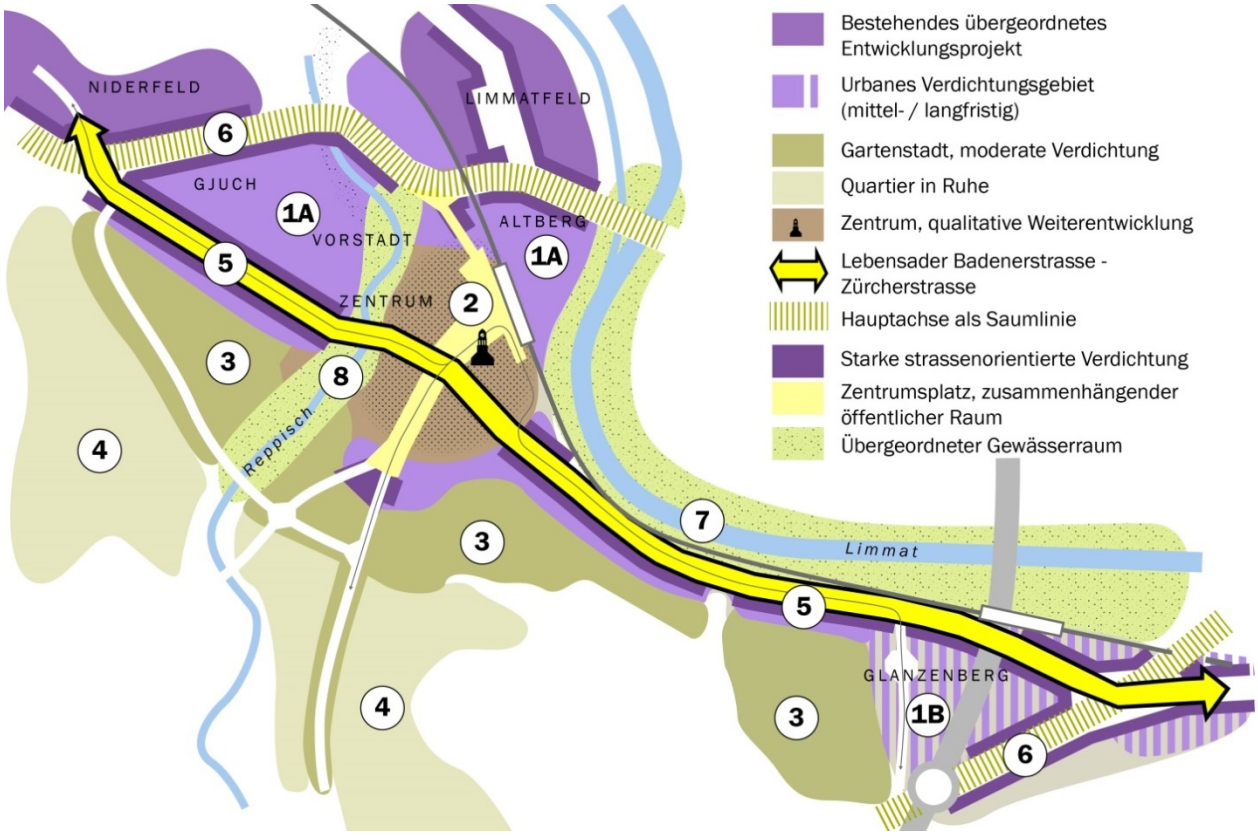
Stadt Dietikon



Einfamilienhausidylle im Wibergquartier

Stadt Dietikon

2.1.4 Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie



Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie Van de Wetering Atelier für Städtebau

(1A) Stadtwerdung der Quartiere Gjuch, Vorstadt und Altberg

(1B) Langfristige Transformation des Gebiets Glanzenberg

(2) Qualitative Weiterentwicklung des Zentrums, Erhalt des bestehenden Massstabs, Schaffung eines grosszügigen, zusammenhängenden Zentrumsplatzes, Stärkung des Bezugs zum Verwaltungszentrum im Bereich des Knotens Oberdorfstrasse – Bremgartnerstrasse

(3) Entwicklung zur Gartenstadt, moderate Verdichtung

(4) Quartiere in Ruhe: Pflegen und bewahren, Erhalt der bestehenden Struktur

(5) Aufwertung der Achse Badener-, Zentral-, Zürcherstrasse zum urbanen Rückgrat und Lebensader

(6) Saum- statt Trennlinien: Transformation der Überland- und Bernstrasse zu Innerortsstrassen

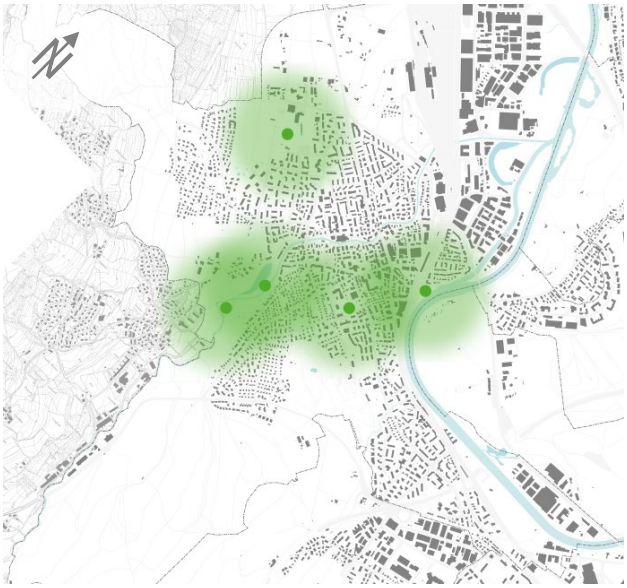
(7) Auszeichnung der Stadtkante zur Limmat, Stärkung des räumlichen Bezugs zwischen Quartier und Limmat

(8) Aufwertung der Reppisch und des Schäflibachs zur attraktiven inneren Landschaft, Berücksichtigung der historischen Strukturen

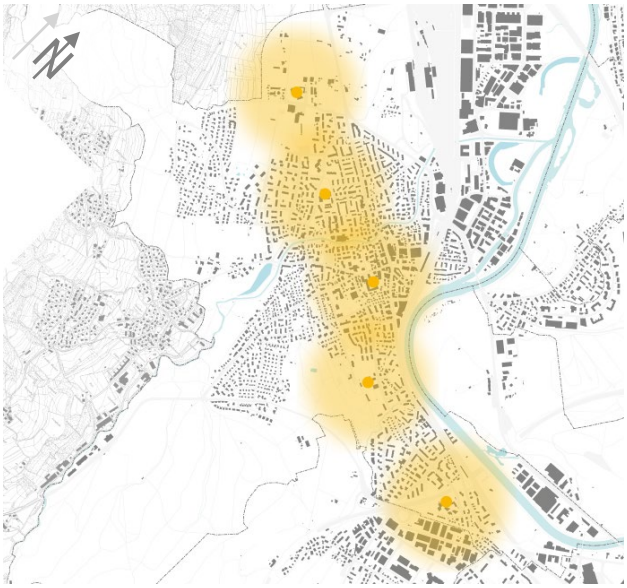
2.2 Freiraum

2.2.1 Grünanlagen

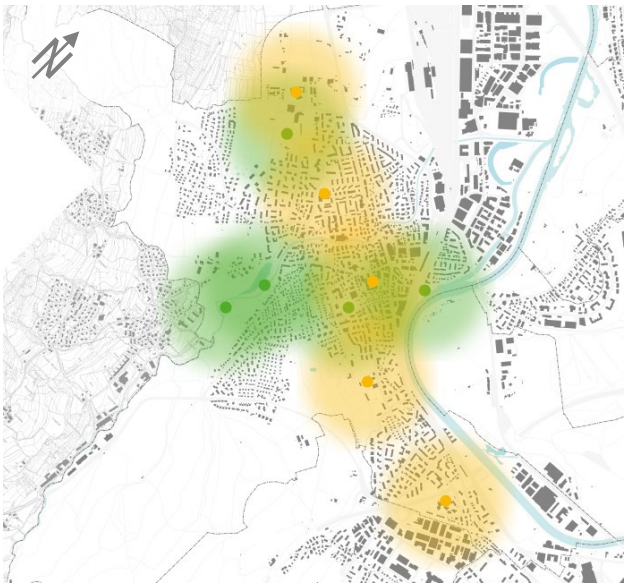
Die städtischen Grünanlagen in Parks und Schularealen sind zusammen mit den öffentlichen Spielplätzen die wesentlichen Elemente der Freiraumversorgung. Mit ihren offenen Wiesen- bzw. Rasenflächen, welche sich für eine Vielzahl von Spiel- und Sportarten über alle Altersstufen hinweg eignen, ermöglichen sie der Bevölkerung aktive wie auch passive Erholung im Freien. Die Erreichbarkeit der Anlagen spielt eine wichtige Rolle. Für Familien mit Kleinkindern liegt die akzeptierte Entfernung bei ca. 400 m, was einer Wegzeit von rund 10 Minuten zu Fuss entspricht.



Park- und Grünanlagen Stadtplanungsamt



Freiflächen in den Schulanlagen Stadtplanungsamt



Versorgung mit Freiflächen für Spiel- und Sport insgesamt Stadtplanungsamt

Die Spiel- und Sportwiesen der Schulanlage übernehmen bei der Freiraumversorgung eine zentrale Rolle ein. Insbesondere in den Gebieten Wolfsmatten, Hofächer und Luberzen stellen sie die einzigen grösseren Freiflächen für Spiel- und Sport dar und müssen möglichst ungeschmälert erhalten bleiben.

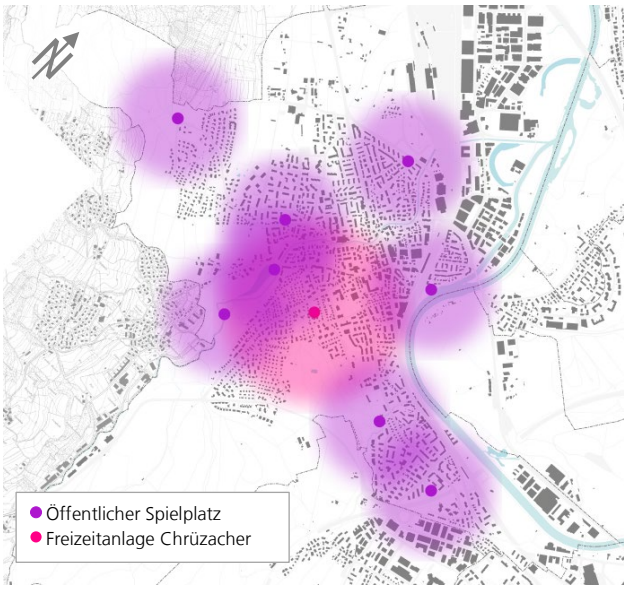
In den Quartieren Vorstadt und Gjuch besteht ein erhebliches Freiraumdefizit. Im Rahmen der Siedlungserneuerung muss eine bessere Freiraumversorgung angestrebt werden.

Das Freiraumdefizit im Wiberg- und im Blüemliquartier wird durch die privaten Freiflächen in den durchgrünten Einfamilienhausstrukturen kompensiert.

Im Gebiet Limmatfeld ist kein Angebot an öffentlichen Spiel- und Sportflächen vorhanden. Mit Ausnahme des Rapidplatzes sind sämtliche Freiräume privat. Es besteht daher kaum Handlungsspielraum für die Stadt.

2.2.2 Öffentliche Spielplätze

Öffentliche Spielplätze im unmittelbaren Wohnumfeld sind für Kinder von grosser Bedeutung. Während die Spielorte von Kleinkindern in unmittelbarer Nähe zur Wohnung liegen müssen, nimmt der Aktivitätsradius mit dem Älterwerden stetig zu, so dass die öffentlichen Spielplätze im näheren Umfeld zunehmend an Bedeutung gewinnen. Von den Grünflächen in Parks und in Schulanlagen unterscheiden sich die Spielplätze durch das Vorhandensein von unterschiedlichen Spielgeräten. Sie erlauben auf das Alter abgestimmte Bewegungs-, Gestaltungs- und Rollenspiele.
Wie bei den Grünanlagen ist die Erreichbarkeit der Spielplätze ein entscheidendes Kriterium. Die 10 Minuten Wegzeit sind dabei das Maximum, welches im Alltag noch akzeptiert wird. Die Distanz welche in dieser Zeit zurückgelegt werden kann variiert dabei stark je nach Alter der Kinder bzw. deren Fortbewegungsart (im Kinderwagen, zu Fuss, mit Kickboard oder Trottinett etc.), beträgt aber im Mittel rund 400 m.
Die Freizeitanlage Chrüzacher unterscheidet sich aufgrund ihrer Ausstattung erheblich von den übrigen öffentlichen Spielplätzen. Es handelt sich bei ihr nicht um eine quartierbezogene Anlage, sondern um ein Freizeitzentrum für die ganze Stadt, welche auch Besucher aus den Nachbargemeinden anzieht. Die akzeptierte Distanz ist daher deutlich grösser als bei einem Quartierspielplatz.



Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen Stadtplanungsamt

Die öffentlichen Spielplätze sind relativ gut über das ganze Gemeindegebiet verteilt, so dass keine grösseren Lücken bei der Versorgung auftreten.
In den dicht besiedelten Quartieren in der Ebene weisen lediglich die Gebiete westlich der Badenerstrasse eine unzureichende Spielplatzversorgung auf. Diese wird jedoch zumindest teilweise durch die Schulanlagen Steinmürli und Fondli kompensiert. Die dortigen Spielmöglichkeiten sind daher zu erhalten und auszubauen.
Das Wiberg- und der südliche Teil des Blüemliquartiers weisen eine partielle Unterversorgung mit öffentlichen Spielplätzen auf. Die beiden Einfamilienhausquartiere verfügen aber aufgrund der privaten Gärten über genügend Spielräume für Kinder und Aufenthaltsorte für Erwachsene im Freien.
Das Gebiet Limmatfeld weist keinen öffentlichen Spielplatz auf. Die Spielplätze bzw. Spielmöglichkeiten liegen auf Privatgrund und sind mehrheitlich gemeinschaftlich organisiert. Eine Möglichkeit für einen öffentlichen Spielplatz besteht grundsätzlich auf dem Rapidplatz.

2.3 Natur und Landschaft

2.3.1 Naturräume

Die ökologisch wertvollsten Naturräume der Stadt Dietikon sind die Reste der ehemaligen Auenlandschaft entlang der Limmat in den Gebieten Schönenwerd und Schachen sowie der Müligiessen mit seinen Teichen. Diese Räume sind als letzte Fragmente des ursprünglichen Limmattals erhalten geblieben. Sie bilden mit ihren Riedwiesen, Altwässern, lockeren Baum- und Gebüschgruppen und den angrenzenden Waldbeständen eine der bedeutendsten Altwasserlandschaften im Kanton Zürich und weisen auch heute noch eine grosse Biotopvielfalt auf. Diese naturnahen Räume bieten vielen geschützten und/oder gefährdeten Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum.
Durch die starke bauliche Entwicklung im Limmattal und die Bevölkerungszunahme sind die wertvollen Naturräumen aber auch zu beliebten und stark frequentierten Naherholungsgebieten geworden. Dadurch hat der Druck der Erholungssuchenden über die Jahre stark zugenommen und gefährdet die Artenvielfalt.
Damit der ökologische und landschaftliche Wert dieser Naturräume langfristig erhalten und gefördert werden kann, ist die Erholungsnutzung mit den Anforderungen eines zeitgemässen Naturschutzes zu koordinieren. Eine geschickte Besucherlenkung soll auch künftig eine naturbezogene Erholung mit Naturbeobachtung und Naturbildung ermöglichen, ohne dass dabei die Biodiversität negativ beeinflusst wird.



Altlauf im Naturschutzgebiet Schachen Hintermann&Weber AG



Weiher am Müligiessen Creato

2.3.2 Landschaftsräume

Die an das Siedlungsgebiet angrenzenden Landschaftsräume bilden den Übergangsbereich zu den umgebenden Wäldern oder zu den benachbarten Ortschaften. Sie sind aber weit mehr als blosse Abstandshalter zwischen den Siedlungen und zu Wäldern. Die Landschaftsräume sind eine identitätsstiftende Kulturlandschaft und bilden die Existenzgrundlage für die noch ansässigen Landwirtschaftsbetriebe. Daneben sind sie aber auch Lebensräume für Flora und Fauna sowie wichtige Naherholungsgebiete für die Bevölkerung.
Je nach Art und Intensität der landwirtschaftlichen Produktion reicht der Charakter der Landschaftsräume von monotonen Ackerbaugebieten bis hin zu abwechslungsreichen und gut strukturierten Naturräumen mit einer extensiven Produktion. Diese extensiv bewirtschafteten Gebiete weisen eine hohe biologische Vielfalt auf und sind wichtige Lebensräume für Flora und Fauna. Mit der Strukturvielfalt steigt nicht nur der biologische Wert, sondern auch der Wert des Landschaftsbildes und der Erlebniswert für Erholungssuchende nimmt zu.

Mit dem im Jahre 2015 gestarteten Vernetzungsprojekt sollen die vorhandenen ökologischen Potenziale besser ausgeschöpft und in die landwirtschaftliche Nutzung integriert werden. Damit leistet die Landwirtschaft einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Natur-, Landschafts- und Erholungswerte in den Landschaftsräumen rund um die Stadt Dietikon.



Intensive landwirtschaftliche Nutzung im Gebiet Fahr *Creato*



Extensive Landwirtschaftliche Nutzung mit Hochstammobstbäumen im Gebiet Rüteren *Creato*

2.3.3 Wald

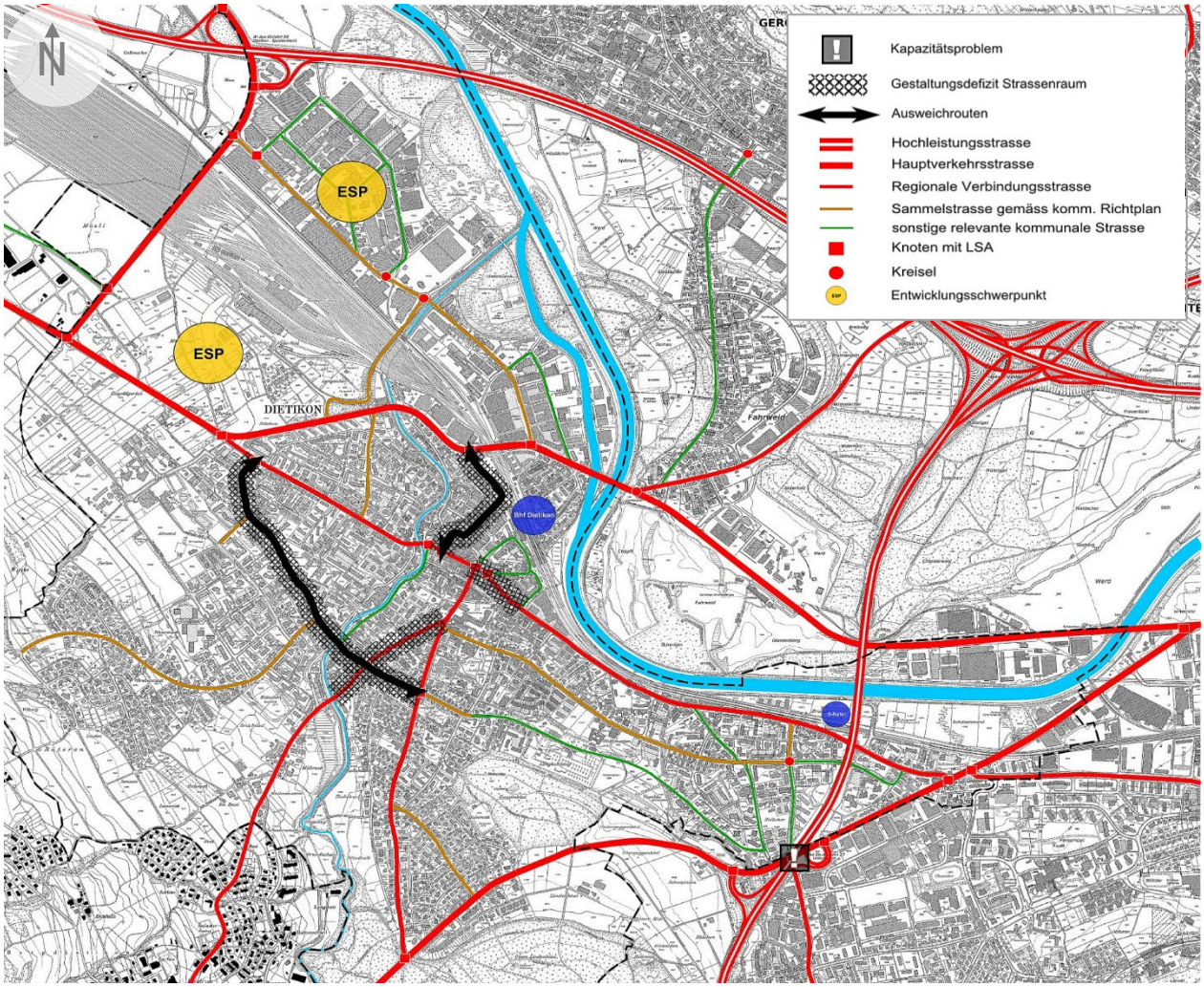
Auf rund einem Viertel des Dietiker Gemeindegebiets wächst Wald. Dieser ist ein vielfältiger Lebensraum, der zugleich der Holzproduktion wie auch der Erholung dient. Der Wald in Dietikon ist zum grossmehrheitlichen Teil im Besitz der Holzkorporation Dietikon. Bei den drei grossen Dietiker Waldgebieten Guggenbüel, Honeret und Röhrenmoos handelt es sich um Wirtschaftswälder, welche insbesondere der nachhaltigen Produktion von einheimischem Holz dienen. Die Bewirtschaftung obliegt der Holzkorporation. Die kantonale Waldentwicklungsplanung stellt auf übergeordneter Stufe sicher, dass der Wald seine Funktionen erfüllen kann.
Die Dietiker Wälder sind bereits heute einer relativ starken Freizeitnutzung ausgesetzt. Eine weitere Intensivierung ist nicht geplant und wird von der Waldkorporation auch explizit nicht erwünscht.

2.4 Verkehr

2.4.1 Ausgangslage

Das Verkehrssystem der Stadt Dietikon wird sich - ausgelöst durch die verschiedenen grossen Verkehrsinfrastrukturvorhaben - in den nächsten Jahren stark verändern. Hinzu kommen kantonale Bestrebungen, insbesondere den öffentlichen Verkehr zu fördern und dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen merklich zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, auf städtischer Stufe im Sinne einer langfristig angelegten Ausrichtung, die strategischen Eckpunkte für den Gesamtverkehr festzulegen. Hierfür hat die Stadt in den Jahren 2013 - 2016 zusammen mit den kantonalen Stellen eine kommunale Mobilitätsstrategie und städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) erarbeitet. Als Basis für das sGVK wurde die heutige Situation analysiert und mit den bekannten Infrastrukturvorhaben bis ins Jahr 2030 abgeglichen. Dabei wurde auch die kantonale Verkehrs- und Siedlungsprognose in die Betrachtung miteinbezogen. Aus dieser Analyse resultieren die verbleibenden Problemstellen im Verkehrsnetz des Jahres 2030 welche nachstehend in gekürzter Form wiedergegeben sind.

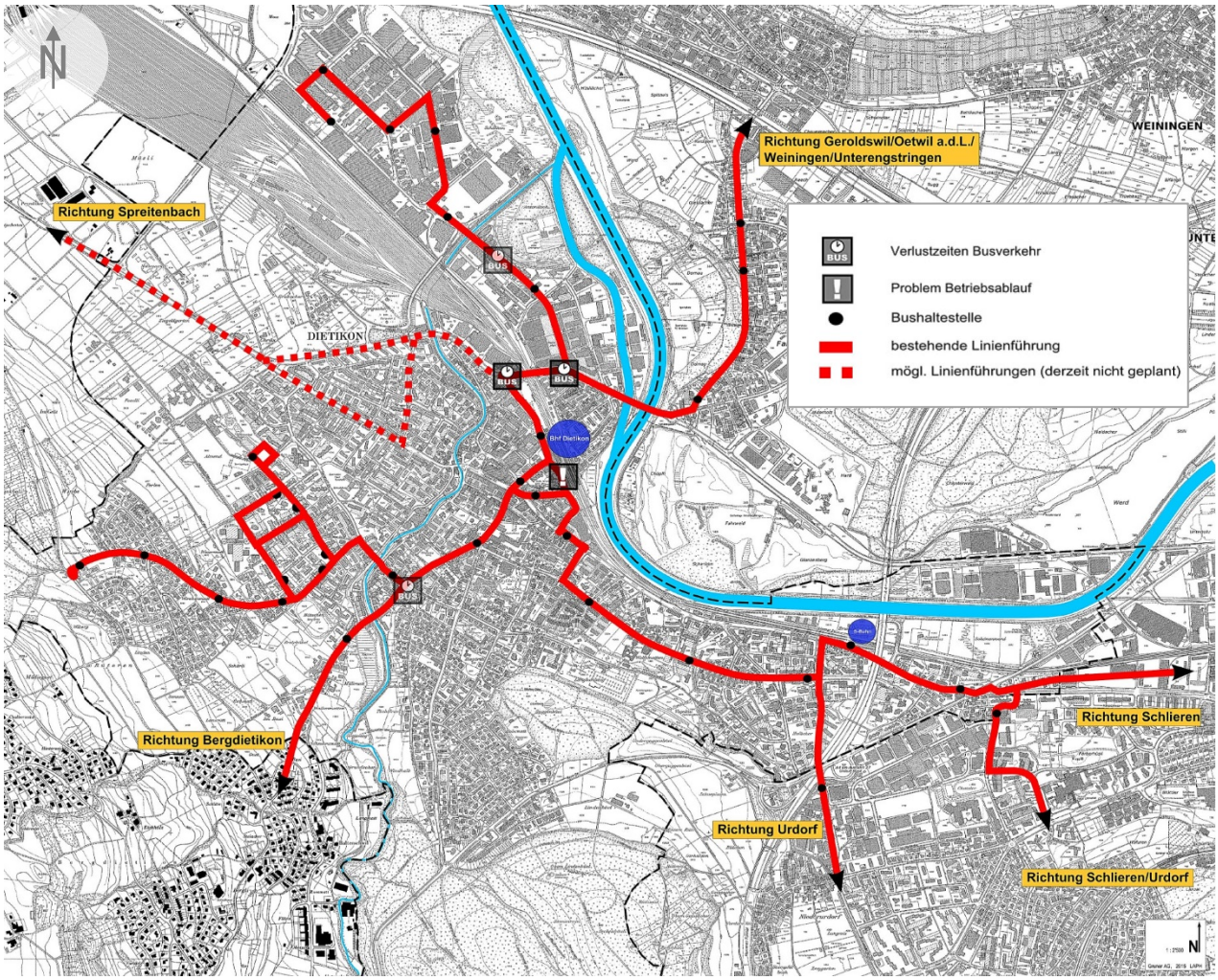
2.4.2 Motorisierter Individualverkehr



Problemstellen motorisierter Individualverkehr 2030 Gruner AG

Mit den geplanten Aus- und Umbauten im Zusammenhang mit der Limmattalbahn und dem Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB) werden die bestehenden Kapazitätsengpässe auf der Überlandstrasse, der Bernstrasse, der Achse Badenerstr. - Zentralstr. - Zürcherstrasse und der Bremgartnerstrasse beseitigt. Die Problematik des Ausweichverkehrs auf der Steinmürlistrasse und der Achse Bäckerstr. - Löwenstr. - Merkurstr. kann damit jedoch nicht gelöst werden. Es gilt zudem zu beachten, dass diese beiden Routen auch wichtige Verbindungen für den Binnenverkehr sind. Zusammen mit der Oberdorfstrasse und der Zentralstrasse weisen die beiden vorgängig genannten Achsen zudem erhebliche Gestaltungsdefizite auf, welche zur Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Gebieten behoben werden müssen.

2.4.3 Busverkehr

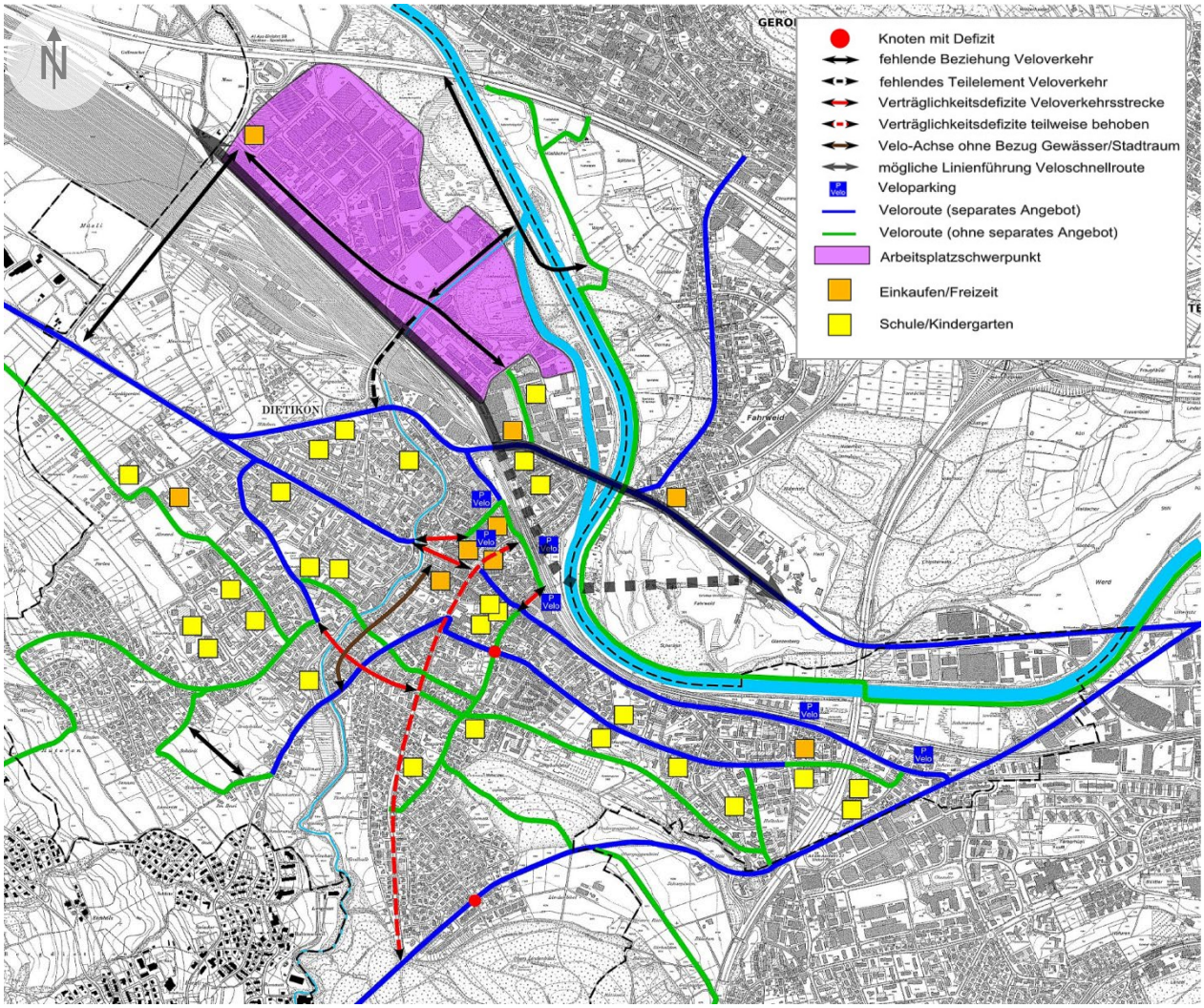


Problemstellen Busverkehr 2030 Gruner AG

Mit dem Bau der Limmattalbahn, dem Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB) und dem Ausbau der Überlandstrasse werden auch die Knoten soweit optimiert, dass sich die Verlustzeiten des Busverkehrs reduzieren lassen. Kritisch sind jedoch nach wie vor die Knotenpunkte Überlandstrasse/Weiningerstrasse und Überlandstrasse/Heimstrasse, an denen es voraussichtlich auch nach den Ausbaumassnahmen zu Verlustzeiten und Rückstaubildungen für den ÖV kommen kann.

Am Bahnhof Dietikon kommt es durch die ungünstige Anordnung und die unzureichende Länge der Haltekanten auch weiterhin zu Störungen des Betriebsablaufs. Die Limmattalbahn wird zu keiner weiteren Einschränkung des Betriebsablaufs des Busverkehrs gegenüber dem heutigen Zustand führen.

2.4.4 Veloverkehr



Problemstellen Veloverkehr 2030 Gruner AG

Die Problemstellen des Veloverkehrs werden im Rahmen der umfangreichen Aus- und Umbauten im Zuge der Limmattalbahn und des Doppelspurausbaus der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB) nur ansatzweise gelöst. Die Hauptdefizite liegen in der Erreichbarkeit des Zentrums, wo aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse teilweise keine durchgehende Veloinfrastruktur erstellt werden kann, so dass auch in Zukunft Netzlücken bestehen bleiben werden.
Gemäss der Mobilitätsstrategie der Stadt Dietikon soll die Attraktivität des Veloverkehrsnetzes erhöht und damit der Modal Split zugunsten des Veloverkehrs (und Fussverkehrs) verändert werden. Dazu muss das bestehende Netz weiter verdichtet und die intermodale Infrastruktur (Infrastruktur zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wie z.B. Veloabstellanlagen an den ÖV-Haltestellen) erweitert werden.

II. RICHTPLANINHALTE

3. Entwicklungsziele

3.1 Ziele Siedlung

Qualitative Siedlungsentwicklung
Bei der Siedlungsentwicklung werden hohe Ansprüche an deren Qualität gestellt. Mit jedem Eingriff in die bestehenden Strukturen soll eine Weiterentwicklung und Aufwertung herbeigeführt werden. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die städtebauliche Qualität, die Freiraumgestaltung, das Nutzungsmass, das Wohnraumangebot und die künftigen klimatischen Bedingungen.

Zentrum mit regionaler Ausstrahlung
Das Zentrum von Dietikon besitzt eine regionale Ausstrahlung und bietet eine hohe Nutzungs- und Erlebnisdichte. Es ist ein begehrter Arbeits- und Wohnort. Im Stadtzentrum lassen sich alle Besorgungen des täglichen Bedarfs tätigen und es werden zentrumsspezifische Dienstleistungen angeboten.

Urbaner Stadtboulevard
Die Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse entwickelt sich zu einem urbanen Stadtboulevard mit hoher Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität. Entlang dieser Achse findet die stärkste Verdichtung statt. Der Stadtboulevard schafft die städtebauliche Verbindung des Zentrums zu den beiden Stadteilen Glanzenberg und Niderfeld.

Vielfältiges Wohnraumangebot
Die Stadt Dietikon schafft ein vielfältiges, attraktives und zeitgemässes Wohnraumangebot. Dieses reicht vom Ein- oder Zweifamilienhaus mit Garten bis zur Stadtwohnung in urbaner Umgebung. Das breite Angebot umfasst Wohnungen in allen Preissegmenten und Grössen.

Attraktiver Arbeitsort
Dietikon ist sowohl bei Arbeitgebern wie bei Arbeitnehmern ein gefragter Standort. Es werden die notwendigen Flächen für Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe an den jeweils zweckmässigen Lagen gesichert. Ein besonderes Augenmerk gilt den produzierenden Unternehmungen mit Arbeitsplätzen für qualifiziertes Personal.

Umgang mit dem Bestand
Die Stadt Dietikon schätzt und schützt seine historisch und baukulturell wertvollen Gebäude und Ensembles, wie zum Beispiel das Kronenareal und die Gebiete entlang der Reppisch, aber auch Bauten und Anlagen welche die Identität der Stadt oder eines Ortes prägen.

3.2 Ziele Freiraum

Hohe Freiraumversorgung
Die Stadt Dietikon verfügt über ein dichtes und attraktives Freiraumnetzwerk. Insbesondere in den Siedlungserneuerungs- und Siedlungsverdichtungsgebieten tragen die Freiräume wesentlich zur hohen Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Quartierbezogene Freiräume sind für alle Bevölkerungsgruppen gefahrlos und in fussläufiger Distanz erreichbar.

Orte der Begegnung und des Aufenthalts
Die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes werden zu Orten der Begegnung. Sie sind multifunktionale Zentren des öffentlichen und kulturellen Lebens in den Quartieren und werden den verschiedensten Nutzungsansprüchen gerecht.

Starke Quartieridentität und Zusammenhalt
Die hohe Qualität und die bedürfnisgerechte Gestaltung der Freiräume trägt wesentlich zur Quartieridentität bei. Der Raum für Interaktionen zwischen allen Bevölkerungsgruppen stärkt den Zusammenhalt der Quartierbevölkerung und trägt wesentlich zur hohen Lebensqualität bei.

Attraktive Gewässer
Entlang den grösseren Gewässern laden attraktive Wege zum Promenieren und Verweilen ein. Punktuelle Zugänge ermöglichen das Element Wasser zu erkunden und zu erleben. Die Gewässer und ihre Nebenbereiche sind vielseitig und ökologisch wertvoll gestaltet.

3.3 Ziele Natur und Landschaft

Vielfältige und attraktive Naherholungsgebiete
Die Naherholungsgebiete rund um die Siedlung werden aufgewertet und in Bezug auf die Standortattraktivität vermehrt in Wert gesetzt. Die dabei entstehenden Nutzungskonflikte sind frühzeitig zu klären, wobei den unterschiedlichen Ansprüchen und Bedürfnissen von Natur, Landschaft und Freizeitnutzung gebührend Rechnung getragen werden muss. Wo nötig sind die Nutzungen zur Vermeidung von Konflikten zu entflechten und zu konzentrieren.

Erhalt der Natur- und Landschaftswerte
Die vorhandenen Natur- und Landschaftsobjekte werden erhalten und sachgemäss gepflegt. Sie sind vor Beeinträchtigungen zu schützen und sollen durch eine entsprechende Besucherlenkung partiell der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Ökologische Infrastruktur
Eine weitere Fragmentierung der Lebensräume wird verhindert und die verschiedenen Habitate werden untereinander besser vernetzt. Vernetzungskorridore und Trittsteinbiotope ermöglichen die Erhaltung und Förderung der Zielarten und den biologischen Austausch bzw. die Wanderung innerhalb des Biotopverbunds.

Förderung der Biodiversität
Das vorhandene Potenzial ist erkannt und wird gezielt gefördert. Speziell auch innerhalb des Siedlungsgebietes wird die strukturelle Vielfalt der Lebensräume gefördert und bestehende Lebensräume aufgewertet sowie gefährdete Arten geschützt. Die Biodiversität soll für die Bevölkerung zugänglich und erlebbar werden und so die Lebensqualität im städtischen Raum erhöhen.

3.4 Ziele Verkehr

Funktionierendes Verkehrsnetz
Alle Bereiche der Stadt weisen eine verlässliche Erreichbarkeit auf. Der Verkehr wird auf dem bestehenden Verkehrsnetz so gelenkt, dass einzelne Knotenpunkte nicht überlasten werden und zugleich der Ausweichverkehr durch die Quartiere minimiert wird. Die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses hat eine hohe Priorität.

Abstimmung Siedlung und Verkehr
Das Mobilitätsangebot für die zukünftige Siedlungsentwicklung wird, soweit es finanzierbar ist und es die räumlichen Verhältnisse ermöglichen, sichergestellt. Die notwendigen Kapazitäten werden insbesondere über einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und die Förderung des innerstädtischen Fuss- und Veloverkehrs erreicht.

Aufwertung der Strassenräume
Die Strassenräume im Siedlungsgebiet werden in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit aufgewertet. Entsprechend dem jeweiligen Charakter respektive der Netzhierarchie ist eine differenzierte Gestaltung der Strassenräume vorzunehmen. Die Qualität und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr werden generell erhöht.

Anpassung des Modal Split
Der Modal Split der Stadt Dietikon bewegt sich gemäss den Zielsetzungen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts von 2016 weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen und zum Velo- und Fussverkehr. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird in erster Linie durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr bewältigt. Als kantonales Zentrumsgebiet und Bezirkshauptort sowie aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr liegen die Ziele für den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in Dietikon über den kantonalen Zielen für das gesamte Limmattal. Damit leistet Dietikon einen wichtigen Beitrag zur positiven Entwicklung der Region.

4. Siedlung

4.1 Gesamtstrategie

Im Zentrum der Strategie steht nicht primär die Verdichtung, sondern die qualitative Aufwertung des Siedlungsraums. Die Bevölkerung soll einen Mehrwert an Lebensqualität erhalten. Die angestrebte Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung soll nicht unkontrolliert und über das ganze Gemeindegebiet erfolgen, sondern innerhalb enger Leitplanken und in den dafür am besten geeigneten Räumen stattfinden. Die für eine Verdichtung geeigneten Räume liegen entlang dem übergeordneten Freiraumgerüst bzw. entlang den Hauptverkehrsachsen. Insbesondere die Achse Badenerstrasse –Zentralstrasse – Zürcherstrasse soll sich zum städtebaulichen Rückgrat von Dietikon entwickeln, eine hohe Dichte zulassen und als attraktive urbane Lebensader die Nebenzentren Niderfeld und Glanzenberg an das bestehende Stadtzentrum anbinden.
Die Quartiere mit einem teilweise hohen Erneuerungsbedarf umfassen insbesondere die Stadterweiterungsgebiete aus den 50er und 60er Jahren. Diese liegen eher peripher und weisen die für die Nachkriegszeit typische Siedlungsstruktur mit wenig Freiraumqualität auf. Im Zuge der Erneuerung soll die städtebauliche Qualität erhöht werden, indem hochwertige Siedlungs- und Freiraumstrukturen geschaffen werden und sich die Bebauung mehr zum Strassenraum hin orientiert. Der bestehende Gartenstadtcharakter soll dabei unbedingt gewahrt bleiben auch wenn eine höhere Dichte zugelassen wird.

4.2 Übersicht Themen Siedlung

Thema	Inhalte	Kapitel
Nutzweise	▪ Nutzweise des Siedlungsgebiets	4.3
Siedlungserneuerung	▪ Erneuerung Gebäudebestand und Erhöhung Siedlungsqualität ▪ Begleitung, Lenkung, Initiierung und Förderung des Erneuerungsprozesses	4.4
Innenentwicklung	▪ Ein- und Mehrfamilienhausquartieren mit geringer Verdichtung (≤ 10 %) ▪ Gartenstadtquartiere mit mässiger Verdichtung (≤ 20 %) ▪ Stadtwerdungsquartiere mit deutlicher Verdichtung (≤ 30 %) ▪ Stadtboulevard mit starker Verdichtung (≥ 30 %) ▪ Zentrumsquartiere mit mässiger Verdichtung (≤ 20 %)	4.5
Hochhäuser und Hohe Häuser	▪ Hochhäuser und Hohe Häuser nur im Rahmen einer Sondernutzungsplanung ▪ Standorte für Hochhäuser mit 10 oder mehr Vollgeschossen ▪ Hohe Häuser mit 6 bis 9 Vollgeschossen entlang Stadtboulevard ▪ Geschossigkeit im Zentrumsbereich gemäss Regelung in Grundordnung	4.6

Thema	Inhalte	Kapitel
Stadtzentrum und Stadtboulevard	▪ Gewerbliche oder andere publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen im Stadtzentrum ▪ Überhohe Erdgeschosse im Stadtzentrum und entlang Stadtboulevard ▪ Breite Gehbereiche entlang Stadtboulevard und im Zentrum ▪ An den Haltestellen der Limmattalbahn erstreckt sich der öffentlich zugängliche Strassenraum von Fassade zu Fassade ▪ Ebenerdige und zum Strassenraum hin angeordnete Hauszugänge ▪ Mit Ausnahme der Besucher- und Kundenparkplätzen hat die Parkierung unterirdisch zu erfolgen	4.7
Quartierzentren	▪ Sicherstellung der Nahversorgung der Quartierbevölkerung ▪ Höheres Nutzungsmass und zusätzliche Vollgeschosse bei publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss ▪ Freie Zugänglichkeit, hohe Gestaltungsqualität und zweckmässige Möblierung des Freiraums	4.8
Baulinien	▪ Raumbildende Pflichtbaulinien entlang Stadtboulevard ▪ Rückspringendes Erdgeschoss im Stadtzentrum ▪ Adressbildende Gestaltungsbaulinien in den übrigen Siedlungserneuerungsgebieten	4.9
Ausgleich Planungsmehrwerte	▪ Substanzielle Mehrwerte werden mit Leistungen zugunsten der Allgemeinheit ausgeglichen. ▪ Die Höhe wird in einem städtebaulichen Vertrag oder im entsprechenden Planungsinstrument festgelegt	4.10
Störfallvorsorge	▪ Der Störfallvorsorge ist in den nachgelagerten Planungsinstrumenten Rechnung zu tragen	4.11
Stadtakustik	▪ Bei der Entwicklung des Siedlungsgebietes und bei der Gestaltung von Frei- und Strassenräumen ist den akustischen Aspekten Rechnung zu tragen	4.12
Stadtklima	▪ Planung und Stadtentwicklung müssen einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben.	4.13

Information

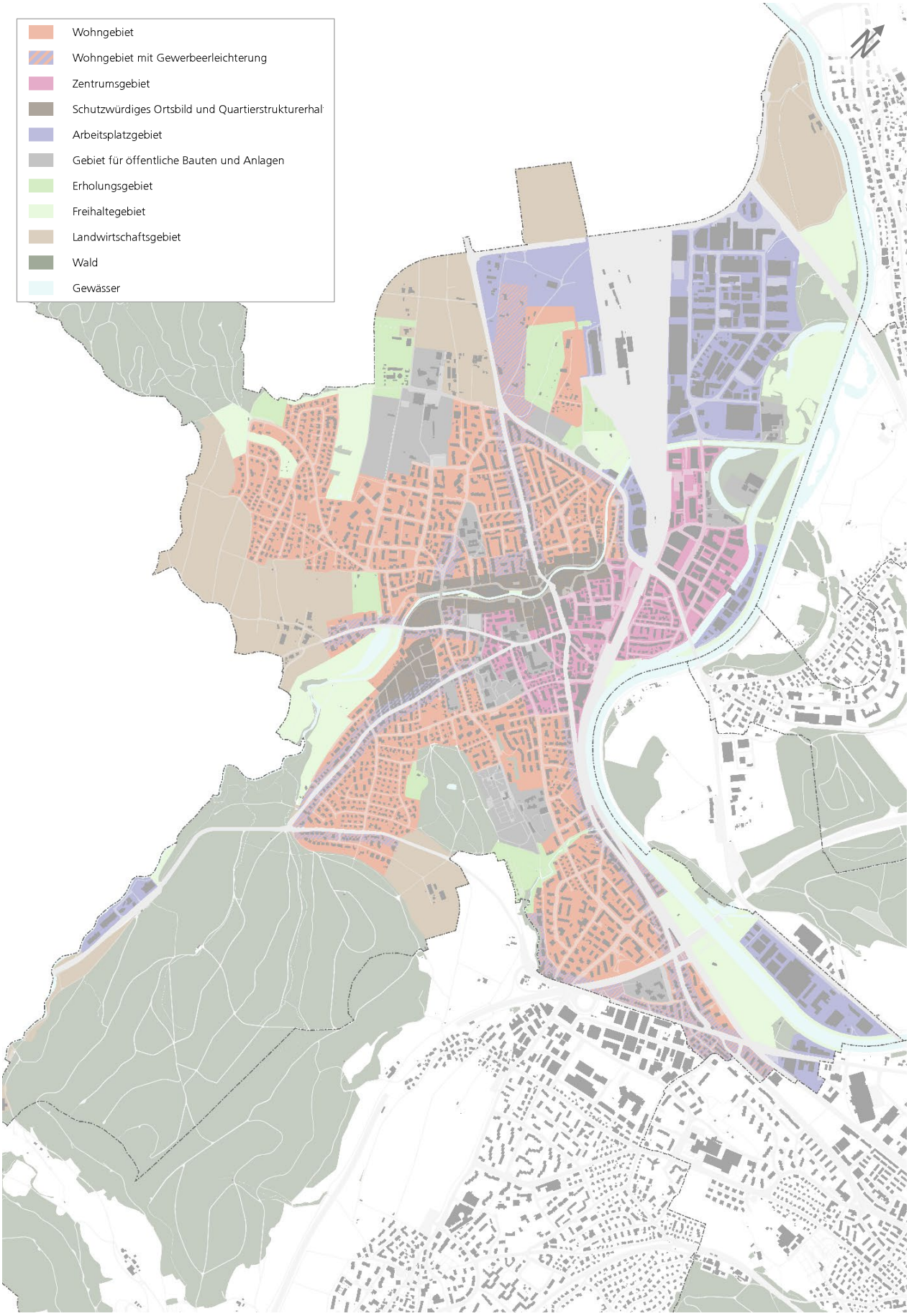
Die in den übergeordneten Planungsinstrumenten von Bund, Kanton und Region festgelegten Sachverhalte müssen im kommunalen Richtplan berücksichtigt bzw. weiter präzisiert werden. Für den kommunalen Richtplan der Stadt Dietikon sind insbesondere folgende Festlegungen von Bedeutung (Aufzählung unvollständig und ohne Gewichtung:

- *Siedlungsgebiet (Kant. Richtplan, Kap. 2.2)*
- *Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung (Kant. Richtplan, Kap. 2.3)*
  - *Funktion und angestrebte bauliche Entwicklung der verschiedenen Teilgebiete (reg. Richtplan, Kap. 2.2)*
  - *Nutzungsvorgaben für die Arbeitsplatz- und die Mischgebiete (reg. Richtplan, Kap. 2.2)*
- *Gebiete mit speziellen Nutzungsvorgaben (reg. Richtplan, Kap. 2.4)*
- *Anzustrebende bauliche Dichten (reg. Richtplan, Kap. 2.5)*
- *Eignungsgebiet für Hochhäuser (reg. Richtplan, Kap. 2.6)*
- *Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (reg. Richtplan, Kap. 2.8)*

4.3 Nutzweise

Festsetzungen

Wohngebiet Die Wohngebiete dienen primär dem Wohnen. Nicht störende Betriebe und andere Nutzungen sind gestattet, sofern dem Wesen nach und von der Funktion her mit Wohnnutzungen kompatibel sind.
Wohngebiet mit Gewerbeerleichterung Die Wohngebiete mit Gewerbeerleichterung dienen dem Wohnen und Arbeiten. Es sind nicht oder nur mässig störende Betriebe und Nutzungen gestattet.
Zentrumsgebiet Die Zentrumsgebiete weisen eine hohe Dichte auf und dienen nebst dem Wohnen primär der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. Es sind nicht oder nur mässig störende Betriebe und Nutzungen gestattet.
Schutzwürdiges Ortsbild und Quartierstrukturerhalt In den Gebieten entlang der Reppisch ist das Ortsbild zu wahren und durch qualitätsvolle Architektur zeitgemäss weiterzuentwickeln. Nicht oder nur mässig störende Betriebe und Nutzungen sind gestattet. Im Mühlehaldenquartier ist die ortstypische Quartierstruktur zu wahren und zeitgemäss weiterzuentwickeln. Es sind nur nicht störende Betriebe und Nutzungen zugelassen.
Arbeitsplatzgebiet Die Arbeitsplatzgebiete dienen primär der industriellen und gewerblichen Produktion von Gütern sowie Handels- und Dienstleistungsbetrieben.
Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen Die Gebiete mit hohem Anteil öffentlicher Bauten dienen insbesondere der öffentlichen Verwaltung, der Bildung und weiteren Einrichtungen mit einem wesentlichen öffentlichen Charakter.
Erholungsgebiet Die Erholungsgebiete dienen der Erholung und/oder der sportlichen Betätigung.
Freihaltegebiet Die Freihaltegebiete dienen der Erholung der Bevölkerung und/oder bewahren ein Natur- und Heimatschutzobjekt.
Landwirtschaftsgebiet Die Landwirtschaftsgebiete dienen der landwirtschaftlichen Nutzung.



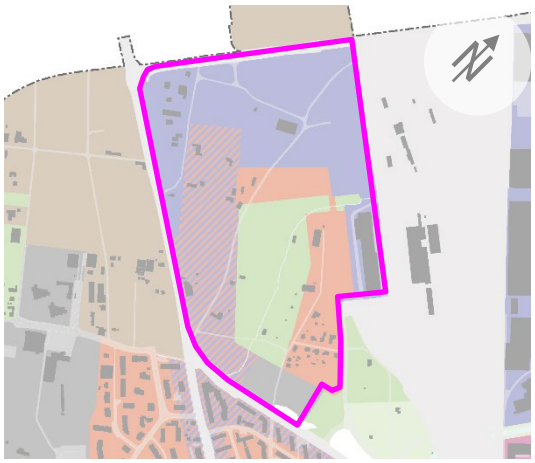
Nutzweise Siedlungsgebiet

Stadtplanungsamt

Massnahmen

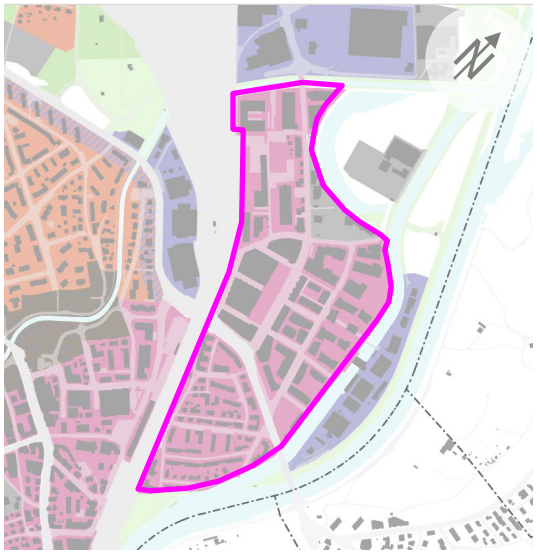
Niderfeld

Die Anordnung der verschiedenen Nutzungszonen im Entwicklungsgebiet Niderfeld ist auf das städtebauliche Konzept bzw. den Gestaltungsplan abzustimmen.



Stierenmatt, Limmatfeld und Altberg

Das Gebiet Stierenmatt, das Quartier Limmatfeld und das Altbergquartier sind aufgrund ihrer innerstädtischen Funktion, der heutigen bzw. künftigen Nutzung und der übergeordneten Planung (kantonales Zentrumsgebiet) einer Zentrumszone zuzuweisen. Die Parzellen KTN 10554, 10555 und 10432 sind für öffentliche Aufgaben der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zuzuweisen.



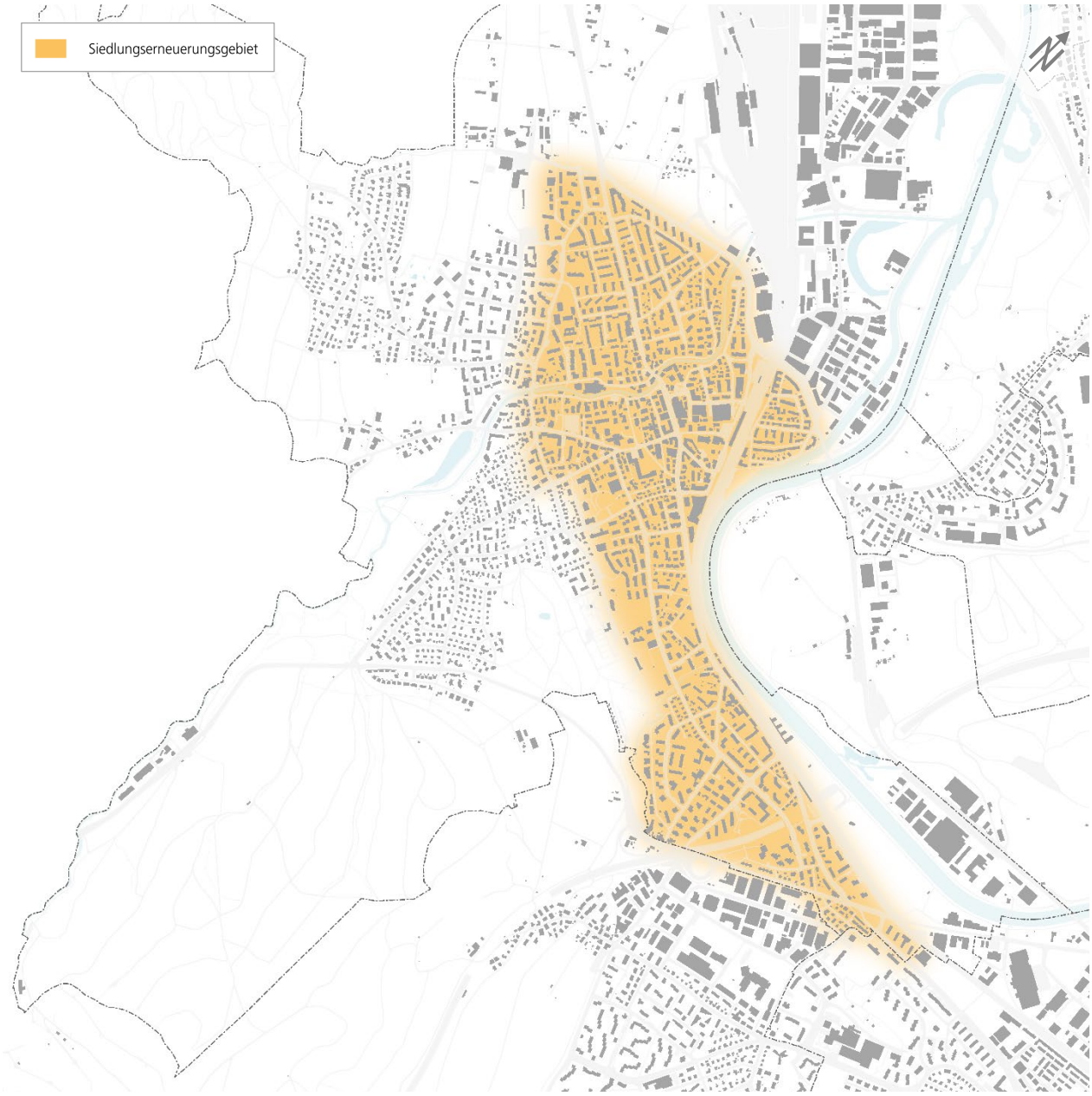
Erläuterungen

Die Festlegung der Nutzweise ist ein wesentliches Element zur Steuerung der angestrebten Siedlungsentwicklung. Eine Überprüfung hat ergeben, dass die im aktuellen Zonenplan grundeigentümerverbindlich festgelegten Nutzweisen grossmehrheitlich zweckmässig sind und die angestrebte Entwicklung erlauben. Notwendige Anpassungen und Arrondierungen gemäss dem kommunalen Richtplan sollen im Rahmen der nächsten Nutzungsplanungsrevision vorgenommen werden.

4.4 Siedlungserneuerung

Festsetzungen

Der Siedlungserneuerungsprozess in den bezeichneten Gebieten dient der Erneuerung des Gebäudebestandes und der Erhöhung der Siedlungsqualität.
Die Siedlungserneuerung erfolgt in enger Begleitung durch die Stadt und wird mit geeigneten Mitteln gefördert.
Der Siedlungserneuerung erfolgt in einem kooperativen Prozess unter Miteinbezug aller relevanten Akteure.



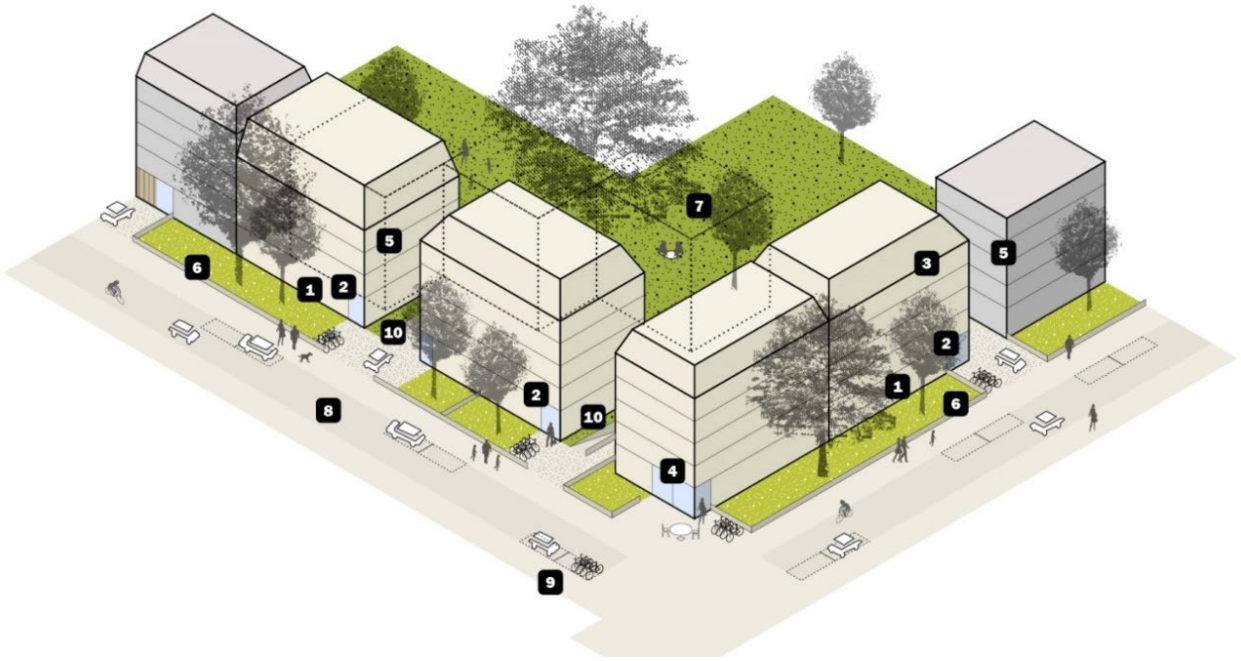
Siedlungserneuerungsgebiet

Stadtplanungsamt

Massnahmen

Die Stadt setzt sich aktiv für die Erneuerung der bezeichneten Siedlungsgebiete ein und sucht das Gespräch mit bauwilligen Grundeigentümerschaften. Sie unternimmt zudem die notwendigen Schritte, um benachbarte Grundeigentümer für einen gemeinsamen Planungsprozess zu gewinnen.

Die nachstehend beschriebenen Prinzipien für qualitätsvolle Siedlungsstrukturen bilden die Basis für die Projektentwicklung. Unter Miteinbezug der Grundeigentümerschaft, der Bewohnenden und der relevanten Akteure sind die Prinzipien ortsspezifisch und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.



Prinzipskizze qualitätsvolle Siedlungsstrukturen Van de Wetering Atelier für Städtebau

1. Raumbildung: Kompakte Anordnung an den Gestaltungsbaulinien
2. Adressbildung: Strassenorientierte Fassadengestaltung und Gebäudeerschliessung
3. Fokus auf Wohnnutzungen
4. Nach Möglichkeit belebte Strassenecken mit publikumswirksamen Nutzungen
5. Massvolle Erhöhung der Geschosszahl
6. Offene Vorgärten mit niedriger Einfriedung (Mauer oder Hecke, Höhe max. 1.2m)
7. Grosszügige, dicht bepflanzten innere private oder gemeinschaftliche Grünbereiche
8. Temporeduzierte Quartierstrassen
9. Besucherparkplätze und Veloabstellplätze im Strassenraum
10. Unterirdische Parkierung, bauliche und städtebauliche Integration der Einfahrt

Erläuterungen

Die Stadt Dietikon verfügt insbesondere in den Stadterweiterungsgebieten der 50er und 60er Jahren über zahlreiche Bauten, die einen erheblichen Sanierungs- bzw. Erneuerungsbedarf aufweisen. Nebst dem nicht mehr zeitgemässen Wohnungsbestand und den schlechten energetischen Standards der Gebäudehülle, fallen diese Siedlungen vielfach auch durch eine aus heutiger Sicht mangelhafte städtebauliche Qualität auf. Dies zeigt sich besonders deutlich in den unattraktiven Siedlungsfreiräumen, die von den Bewohnenden nur schlecht angeeignet werden können.

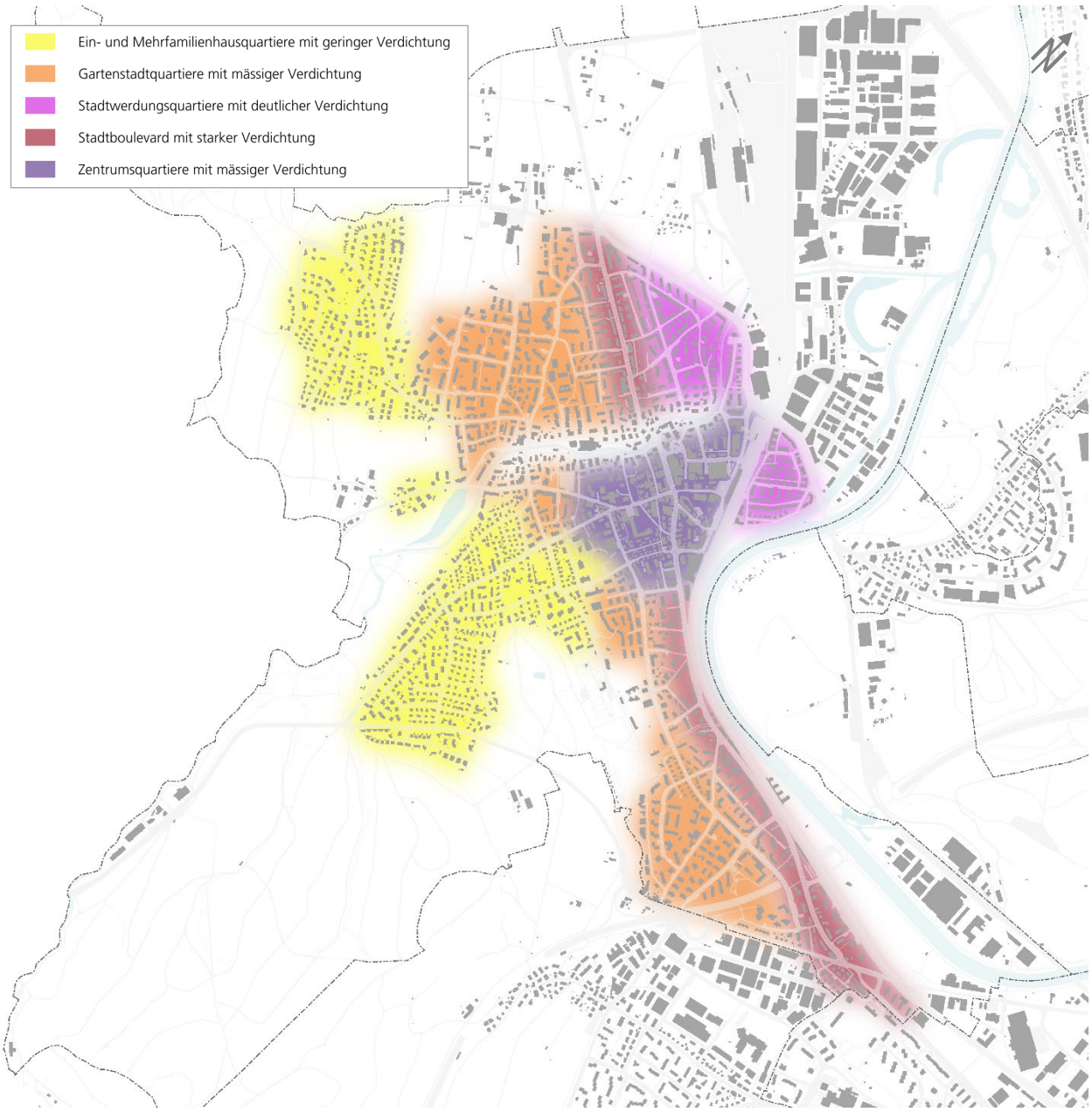
Die Stadt Dietikon hat diese Missstände identifiziert und strebt in den davon betroffenen Gebieten eine Siedlungserneuerung an. Dies bedeutet, dass nicht einfach die bestehenden Gebäude saniert werden, sondern dass durch entsprechende Anreize (vgl. Kap. 4.5 Innenentwicklung) und eine enge Begleitung durch die Stadt vermehrt Ersatzneubauten realisiert werden sollen. Mit den Ersatzneubauten sollen nicht nur die Defizite an den Gebäuden behoben, sondern die Siedlungsqualität insgesamt erhöht werden, indem die städtebauliche Struktur in einem grösseren Kontext betrachtet wird. Insbesondere bei der Anordnung und Gestaltung der Freiräume ergeben sich wichtige Synergien, wenn im Rahmen des Erneuerungsprozesses parzellenübergreifend geplant wird.
Die Stadt ist gewillt, diesen Erneuerungsprozess zu initiieren und zu moderieren. Die kooperative Ausgestaltung des Prozesses soll allen Betroffenen ermöglichen, ihre Bedürfnisse in geeigneter Art und Weise einzubringen und eine für alle Beteiligten gute Lösung zu erarbeiten. Bei der Erarbeitung von Projekten ist die Kantonsarchäologie frühzeitig einzubeziehen, da in den Gebieten Zentrum, Vorstadt und Niederfeld ein hohes archäologisches Potenzial vorliegt.

4.5 Innenentwicklung

Festsetzungen

Im Rahmen einer Sondernutzungsplanung und der Sicherstellung der qualitativen Anforderungen kann in den bezeichneten Siedlungstypen das Nutzungsmass gegenüber der Grundordnung in der Regel wie folgt erhöht werden:

Ein- und Mehrfamilienhausquartiere	≤ 10 %
Gartenstadtquartiere	≤ 20 %
Stadtwerdungsquartiere	≤ 30 %
Stadtboulevard	≥ 30 %
Zentrumsquartiere	≤ 20 %



Differenziert ausgestaltete Innenentwicklung

Stadtplanungsamt

Massnahmen

Im Rahmen der Sondernutzungsplanung ist ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten, welches ein Variantenstudium beinhaltet. Dieses ist vorab durch das Baukollegium prüfen zu lassen.

Bei grösseren Arealen (≥ 5'000 m^2) ist ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. Die Stadt hat dabei das Anrecht auf eine angemessene Vertretung im Beurteilungsgremium.

Mit der Sondernutzungsplanung müssen folgende qualitativen Anforderungen sichergestellt bzw. nachgewiesen werden:

Einordnung	Die Bauten haben sich gut in die bestehende bzw. die angestrebte Struktur einzufügen. Der umgebende Gebäudebestand ist respektvoll in das Projekt einzubeziehen. Es ist eine Verknüpfung zu den angrenzenden Räumen herzustellen und die Übergänge zur Umgebung sind harmonisch zu gestalten. Die Anordnung der Bauten, die Gestaltung der Aussenräume, Erschliessungsflächen und Dächer haben einen positiven Einfluss auf das Stadtklima vorzuweisen (vgl. Kap. 4.13 Stadtklima).
Aussenraum	Der Aussenraum ist attraktiv zu gestalten und zu strukturieren. Es ist ein nahmhafter Teil der Arealfläche an zentraler, ruhiger und gut besonnter Lage als zusammenhängender und gemeinschaftlich nutzbarer Freiraum auszuscheiden. Der Freiraum ist mit identitätsstiftenden und kindergerechten Elementen auszustatten. Unterirdische Bauten müssen so angelegt werden, dass die Pflanzung von grossen Bäumen erfolgen kann (vgl. Kap. 5.10 Gemeinschaftliche Freiräume). Biodiversitätsmassnahmen und entsprechende Pflegevorgaben werden verbindlich aufgenommen und dauerhaft sichergestellt (vgl. Kap. 6.8 Biodiversität).
Architektur	Die Architektur hat von besonders hoher Qualität zu sein. Das Referenzprojekt ist durch das Baukollegium zu beurteilen. Die Fassadengestaltung, die Materialisierung und die Farbgebung müssen eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des Stadtbildes gewährleisten.
Erschliessung	Die Gestaltung und Möblierung des Strassenraums muss die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, ohne funktionelle, sicherheitsrelevante oder gestalterische Aspekte zu vernachlässigen. Die Liegenschaften sind für den motorisierten Individualverkehr möglichst rückwärtig und flächensparend zu erschliessen. Die Parkierung hat in unterirdischen Sammelgaragen zu erfolgen. Es sind ausreichende und gut zugängliche Abstellmöglichkeiten für Zweiräder zu schaffen. Bei grösseren Liegenschaften ist die Durchlässigkeit des Areals für den Fuss- und Veloverkehr mittels einer zweckmässigen Durchwegung zu gewährleisten.
Verfahren	Es ist ein städtebaulichen Konzepts zu erarbeiten, welches ein Variantenstudium beinhaltet. Dieses ist durch das Baukollegium prüfen zu lassen. Bei grösseren Arealen ist dafür ein Konkurrenzverfahren in Anlehnung an die einschlägigen SIA-Normen durchzuführen. Die Stadt hat dabei das Anrecht auf eine angemessene Vertretung in der Jury bzw. im Beurteilungsgremium.

Erläuterungen

Die Innenentwicklung umfasst mehr als blosses Verdichten des bestehenden Siedlungsgebiets. Es geht vielmehr um eine Stadtaufwertung, indem die angestrebte qualitative Weiterentwicklung der Quartiere (vgl. Kap. 4.4 Siedlungserneuerung) mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung kombiniert werden. Mit der Innenentwicklung kann eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets verhindert werden, ohne dabei auf die notwendigen Entwicklungsmöglichkeiten verzichten zu müssen. Die Innenentwicklung ist ein sehr kosteneffizientes Stadtentwicklungsmodell, indem auf die bereits bestehende Infrastruktur zurückgegriffen und diese den neuen Bedürfnissen angepasst werden kann.

Auf übergeordneter Ebene gilt Innenentwicklung und somit auch Dichte als wichtiger Beitrag zur Attraktivität, Konkurrenzfähigkeit und Innovationskraft einer Stadt. Gemäss dem regionalen Richtplan Limmattal ist das Ziel für Dietikon in den Siedlungserneuerungsgebieten (vgl. Kap. 4.4 Siedlungserneuerung) eine Nutzungsdichte von 150 - 300 Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektar zu erreichen. Die kantonale Prognose des statistischen Amtes (Stand 2019) schätzt entsprechend für Dietikon 34'000 Einwohner und 20'000 Arbeitsplätze im Jahr 2030. Dies entspricht ca. 5'000 zusätzlichen Einwohnern und gut 1'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen bis 2030. Mit der angestrebten Innenentwicklung, der Entwicklung des Gebiets Niderfeld und den noch vorhandenen Nutzungsreserven im Bestand (einsehbar beim Kanton auf www.maps.zh.ch unter Quartieranalyse) sind die raumplanerischen Voraussetzungen gegeben, um dieses Wachstum auch in quantitativer Hinsicht aufzunehmen. Auf Quartierebene soll Innenentwicklung jedoch nicht als Selbstzweck betrachtet werden. Innenentwicklung bedeutet immer eine räumliche und soziale Änderung der Umgebung. Damit die notwendige Akzeptanz für die Veränderung geschaffen werden kann, muss einerseits mit grosser Sensibilität vorgegangen werden und andererseits muss eine Fokussierung auf schwierige, aber strategisch wichtige Orte stattfinden. Die Innenentwicklung ist als Instrument der Stadtaufwertung und der Siedlungserneuerung zu betrachten und soll die Lebensqualität und die Attraktivität der Wohn- und Lebensumgebung erhöhen.
Die differenzierte Ausgestaltung der Innenentwicklung zeigt den Weg zu einer qualitativen Weiterentwicklung der Stadt Dietikon auf. Dabei ist nicht die Frage "Wie viel Verdichtung wollen wir?" sondern "Was für Quartiere und Stadträume wollen wir?" von zentraler Bedeutung. Insbesondere die Unterscheidung zwischen den urbanen Stadtquartieren, in welchen eine deutliche Verdichtung angestrebt wird, und den grünen Wohnquartieren, in welchen eine geringe bis mässige Verdichtung ermöglicht werden soll, ist für die qualitative und vielfältige Stadtentwicklung wichtig.
Das angestrebte Nutzungsmass in den verschiedenen Siedlungstypen deckt sich weitgehen mit den übergeordneten Planungen und Vorgaben. Aufgrund des höheren Detaillierungsgrades und der präziseren Abstimmung auf die bestehenden Siedlungsstrukturen ergeben sich aber lokal geringfügige Differenzen und Abweichungen. Insgesamt korrelieren aber sowohl Ausdehnung wie auch Nutzungsmass mit den übergeordneten Vorgaben.

Im Rahmen einer Sondernutzungsplanung werden folgende Nutzungsmasse und Geschossigkeiten angestrebt:

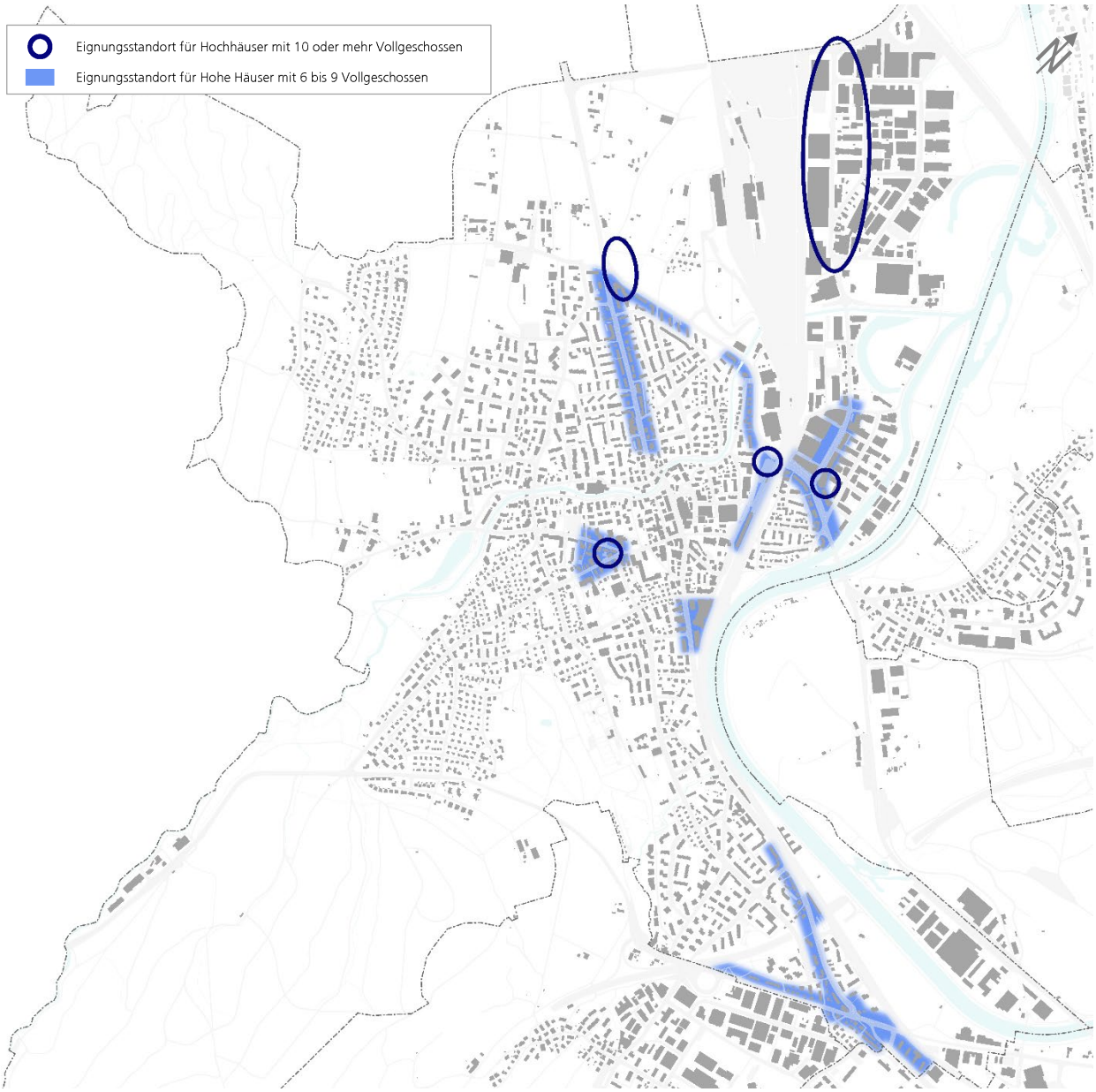
Siedlungstyp	*nach Bauordnung Dietikon*			*gemäss kommunalem Richtplan*		
	Zone	*AZ*	*VG*	*Bonus*	*AZ*	*VG*
EFH- und MFH-Quartiere	*W1/18* *W2/25* *W2/30* *W2/45*	*18%* *25%* *30%* *45%*	*1* *2* *2* *2*	*≤10%*	*19.8%* *27.5%* *33.0%* *49.5%*	*1* *2* *2* *2*
Gartenstadtquartiere	*W3/65* *W4/80*	*65%* *80%*	*3* *4*	*≤20%*	*78.0%* *96.0%*	*Festlegung im Rahmen der Sondernutzungsplanung*
Stadtwerdungsquartiere	*W3/65* *W4/80*	*65%* *80%*	*3* *4*	*≤30%*	*84.5%* *104.0%*	*Festlegung im Rahmen der Sondernutzungsplanung*
Stadtboulevard	*W3/65* *W4/80*	*65%* *80%*	*3* *4*	*≥30%*	*offen*	*6-9**
Zentrumsquartiere	*Z4*** *Z5***	*130%* *170%*	*4* *5*	*≤20%*	*156.0%* *204.0%*	*Festlegung im Rahmen der Sondernutzungsplanung*

AZ Ausnützungsziffer
VG Vollgeschosse
** gemäss Kap. 4.6 Hochhäuser und Hohe Häuser*
*** inkl. max. Ausnützungsbonus gem. Art. 17 lit. c Bauordnung Stadt Dietikon*

4.6 Hochhäuser und Hohe Häuser

Festsetzungen

Hochhäuser (ab 10 Vollgeschossen) und Hohe Häuser (6 bis 9 Vollgeschosse) können nur im Rahmen einer Sondernutzungsplanung realisiert werden und haben eine besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufzuweisen.
Die bezeichneten Standorte sind für Hochhäuser mit 10 oder mehr Vollgeschossen geeignet.
Die bezeichneten Gebiete sind für strassenorientierte Hohe Häuser mit 6 bis 9 Vollgeschossen geeignet.



Eignungsgebiete für Hochhäuser und Hohe Häuser

Stadtplanungsamt

Definitionen Hochhäuser und Hohe Häuser

Gemäss dem Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) gelten Bauten mit einer Höhe von mehr als 25 m als Hochhäuser. Ab einer Höhe von 25 m ist ein Nachweis des Schattenwurfs zu erbringen. Ab einer Höhe von 30 m sind zusätzliche Anforderungen bezüglich des Brandschutzes (zweiter Erschliessungskern etc.) zu erfüllen. Im vorliegenden kommunalen Richtplan steht aber nicht die baurechtliche, sondern die räumliche und städtebauliche Rolle im Vordergrund. Es wird darum unterschieden zwischen:

- Hochhäuser (Höhe >35 m, resp. ≥10 Geschosse), welche städtebaulich als Akzent in Erscheinung treten, und
- Hohe Häuser (Höhe zwischen 21 und 35 m, resp. 6 bis 9 Geschosse), womit wichtige Stadträume oder übergeordnete Strukturen als Ensemble betont werden.

Massnahmen

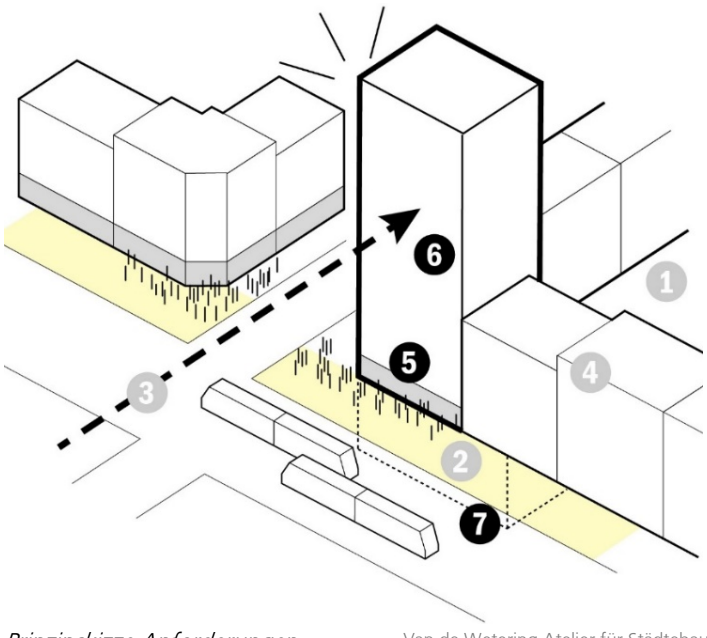
Im Rahmen der Sondernutzungsplanung sind insbesondere die nachfolgenden Anforderungen nachzuweisen bzw. zu erfüllen:

Übergeordnete Anforderungen

1. Die Hochhäuser und Hohen Häuser sind immer Teil der dichten, zentralen und urbanen Quartiere in der Ebene. Sie sind gut im Quartier integriert und liefern einen Beitrag zur Erhöhung der städtebaulichen Qualität.
2. Der Massstab der Bebauung orientiert sich am Massstab des Raumes. Die Hochhäuser und Hohen Häuser sind immer Teil des übergeordneten Strassennetzes und somit Teil von grosszügigen Stadträumen. Die Erschliessung erfolgt möglichst direkt und die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist sehr gut.
3. Die Hochhäuser und Hohen Häuser liegen immer an strategischen und markanten Orten. Hoch-häuser sind gut sichtbar und tragen so zur Orientierung und Wegfindung in der Stadt bei. Die Hochhäuser und Hohen Häuser sind Identitätsträger der Stadt und der Quartiere.
4. Die Hochhäuser und Hohen Häuser sind immer raumbildend und an der Baulinie angeordnet. Sie sind integraler Teil des Stadtraums und tragen zur Ensemblebildung und Kohärenz der Stadtstruktur bei.

Lokale Anforderungen

5. Umgang mit dem Erdgeschoss (ein aktives und offen gestaltetes Erdgeschoss, gemeinschaftliche Nutzung etc.)
6. Architektonische Qualität (Fassadengestaltung, -gliederung und -orientierung, Tag- und Nachtwirkung, Reklame etc.)
7. Spezielle Anforderungen (Erstellung Quartiergarage, öffentliche Freiräume, Weg- und Nutzungsrechte etc.)



Prinzipskizze Anforderungen Van de Wetering Atelier für Städtebau

8. Nutzung und Nutzungsmass
   (Nutzungsmix, Spezialnutzungen, Nutzungserhöhung etc.)
9. Mehrwertausgleich
   (Städtebaulicher Vertrag, Abgabesatz, Höhe Mehrwertausgleich etc.)
10. Objektschutzmassnahmen zur Risikominderung als Störfallvorsorge
    (planerische, bauliche und betriebliche Massnahmen etc.)
11. Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt
    (Lichtemissionen, Vogelschlag, Stadtklima etc.)

Für die bezeichneten Standorte sind die übergeordneten städtebaulichen Anforderungen erfüllt und es kann im Rahmen der Sondernutzungsplanung auf die notwendigen städtebaulichen Nachweise bzw. Begründungen verzichtet werden.

Im übrigen Stadtgebiet müssen für Hochhäuser oder Hohe Häuser die entsprechenden Nachweise bzw. Begründungen vorgängig in einer separaten Studie erbracht werden.

Den speziellen, örtlich geltende Bedingungen ist in den nachgelagerten Verfahren (Sondernutzungsplanung und Baubewilligungsverfahren) Rechnung zu tragen. Dies gilt insbesondere auch für Verordnungen jedwelcher Art und die Risikominderung als Störfallvorsorge (vgl. Kap. 4.11 Störfallvorsorge).

Für das Hochhauseignungsgebiet in der Silbern und den Standort Weiningerstrasse / Überlandstrasse sind planerische, bauliche und betriebliche Massnahmen gemäss der Planungshilfe "Raumplanung und Störfallvorsorge" des Kantons Zürich umzusetzen.

Die lokalen städtebaulichen, architektonischen und anderweitigen Anforderungen werden im Rahmen des Planungsverfahrens vorgängig zusammen mit den zuständigen städtischen Stellen definiert und in einer Vereinbarung festgehalten.

Hochhausprojekte bedürfen in jedem Falle die Durchführung eines qualifizierten Varianzverfahrens.

Erläuterungen

Richtig platzierte Hochhäuser und Hohe Häuser haben das Potenzial, einen positiven Beitrag zur qualitativen und nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Dazu müssen sie immer als Teil eines Stadtquartiers mit klarem Bezug zum öffentlichen Raum in Erscheinung treten. Die dafür geeigneten Gebiete sind die zentralen, flachen, strategisch wichtigen und mit dem ÖV gut erschlossenen Quartiere. Der Fokus liegt dabei klar auf den urbanen Stadtquartieren Gjuch, Vorstadt und Altberg sowie dem Stadtzentrum und dem Stadtboulevard (vgl. Kap. 4.5 Innenentwicklungsstrategie). Hier können Hochhäuser und Hohe Häuser einen Beitrag zur angestrebten Urbanität leisten. Im Arbeitsplatzgebiet Silbern können Hochhäuser punktuell ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Transformation in ein modernes Arbeitsplatzgebiet leisten. In all diesen Quartieren ist wegen der höheren Dichte und den städtischen Strukturen eine städtebaulich einfachere Einbettung möglich, indem räumliche und funktionale Konflikte oder Kontraste weniger ausgeprägt sind.

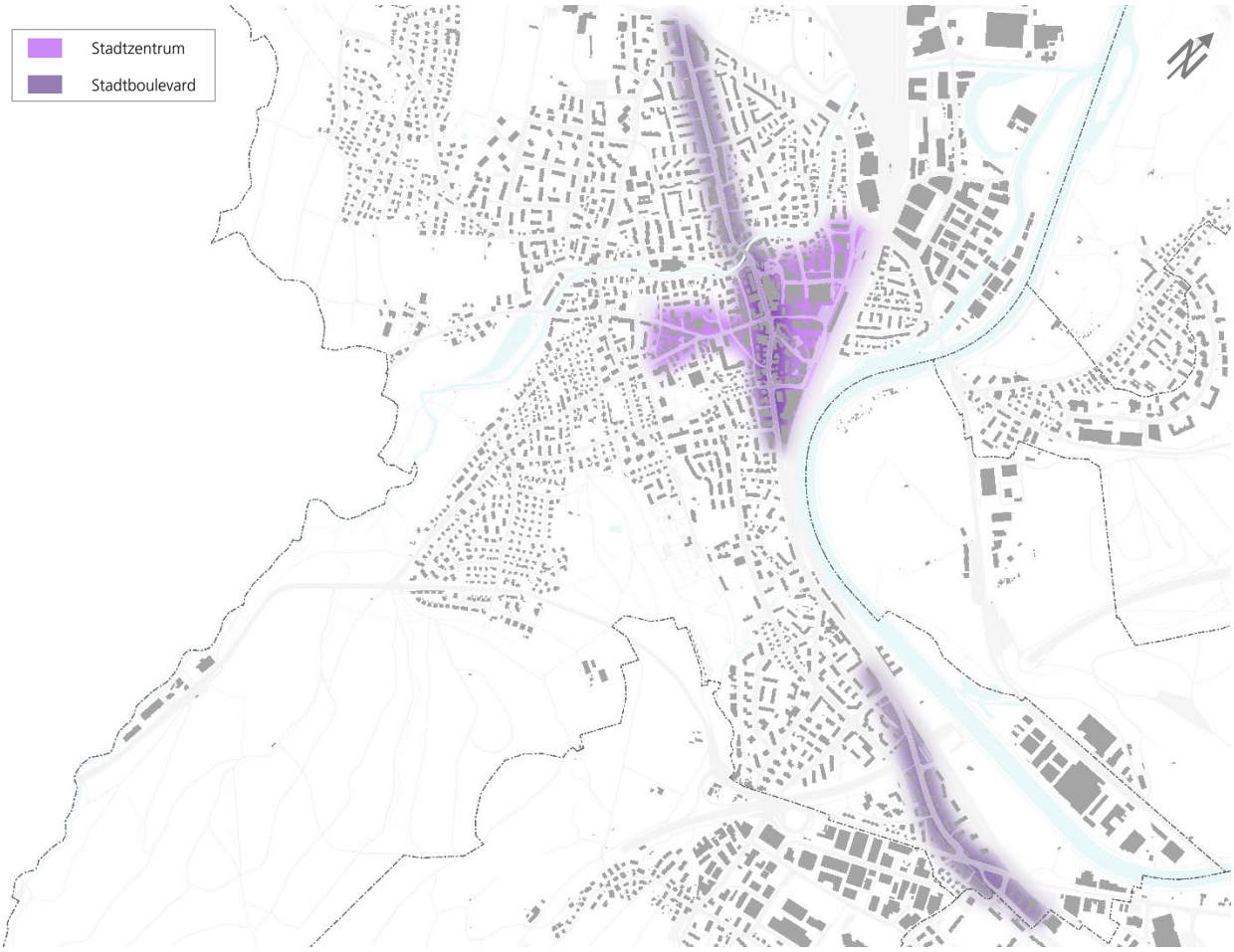
Ein weiterer wesentlicher Grundsatz ist die Verknüpfung der Hochhäuser und Hohen Häuser mit dem übergeordneten stadträumlichen Netz. Dieses Netz wird von den wichtigsten Stadtstrassen (Stadtboulevard, Überlandstrasse, Bernstrasse, Bremgartnerstrasse und Heimstrasse), Plätzen und Verkehrsknoten gebildet und beinhaltet Räume die sehr wichtig, aber gleichzeitig städtebaulich schwierig sind. Mit Hochhäusern und Hohen Häusern wird die Wichtigkeit dieses stadträumlichen Netzes städtebaulich betont und besser als solches erkennbar. An wichtigen Orten können Hochhäuser zudem als neue Merkpunkte die Orientierung im gesamten Stadtraum verbessern. Es entsteht ferner eine Konzentration von Nutzungen, womit die Rolle dieser Räume als Lebensader

und Rückgrat der Stadt gestärkt wird. Die Lage unmittelbar am Hauptverkehrsnetz und die direkte Verknüpfung mit den leistungsfähigen ÖV-Systemen reduzieren zudem das Verkehrsaufkommen, unterstützen das Prinzip der "Stadt der kurzen Wege" und fördert einen nachhaltigen und platzsparenden Modal Split. Die starke Verdichtung der ersten Bautiefe entlang den Hauptachsen ist zudem ein ökonomisches Mittel zum langfristigen Erhalt der Kleinteiligkeit und zur Stärkung der Vielfalt, als wichtiges Merkmal der urbanen Qualität. Eine entsprechende parzellenübergreifende Gesamtplanung bzw. Sondernutzungsplanung erlaubt den einzelnen Grundeigentümern eine optimale, zeitlich unabhängige und eigenständige Bebauung ihrer Parzelle, welche sich dennnoch in den übergeordneten städtebaulichen Kontext einfügt.
Abseits des Hauptnetzes in den grünen Wohnquartieren soll es grundsätzlich keine neuen Hochhäuser und Hohe Häuser geben. Hier liegt der Fokus auf der Ensemblebildung und der Schaffung von intakten inneren Quartierstrukturen, wo die Wohnnutzung im Mittelpunkt steht. Gleiches gilt für den Zentrumsbereich, wo zur Stärkung der räumlichen Ausstrahlung der Kirche und der historischen Strukturen im Bereich der Reppisch, ebenfalls auf Hochhäuser und Hohe Häuser verzichtet werden soll.
Innerhalb der engeren Schutzzone S2 der Grundwasserfassungen Langacker/Russacker ist die Verdichtung nicht zulässig und daher ist dieser Bereich entlang der Überlandstrasse im Gebiet Gjuch von Hohen Häusern ausgenommen. In der Schutzzone S3 hingegen sind Hohe Häuser grundsätzlich möglich, sofern sie sich an das jeweilige Schutzzonenreglement halten.
Hochhäuser gelten als empfindliche Objekte und müssen im Rahmen der nachgelagerten Planungen hinsichtlich einer Risikominimierung im Störfall baulich und betrieblich optimiert werden (vgl. Kap. 4.11 Störfallvorsorge). Insbesondere die Störfallgutachten für das Hochhauseignungsgebiet in der Silbern und den Standort Weinigerstrasse / Überlandstrasse zeigten auf, dass an diesen beiden Standorten in der Sondernutzungsplanung planerische, bauliche und betriebliche Massnahmen gemäss der Planungshilfe "Raumplanung und Störfallvorsorge" des Kantons Zürich umzusetzen sind.

4.7 Stadtzentrum und Stadtboulevard

Festsetzungen

Im Stadtzentrum sind die Erdgeschosse publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten und stellen die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sicher. Bestehen keine entsprechenden Bedürfnisse, sind spezielle Wohnnutzungen zulässig.
Im Stadtzentrum und entlang dem Stadtboulevard sind die Erdgeschosse in der Regel überhoch auszubilden.
Entlang dem Stadtboulevard und im Stadtzentrum weisen die Gehbereiche in der Regel beidseits eine Breite von mindestens 4 m (ohne Parkfelder) auf.
Im Bereich der Haltestellen der Limmattalbahn und im Stadtzentrum erstreckt sich der öffentlich zugängliche Strassenraum von Fassade zu Fassade. Von privaten Einfriedungen ist abzusehen.
Die Hauszugänge sind ebenerdig und zum Strassenraum bzw. Stadtboulevard hin anzuordnen.
Die Parkierung hat grundsätzlich in unterirdischen Sammelgaragen zu erfolgen. Kundenparkplätze für publikumsorientierte Nutzungen dürfen oberirdisch angeordnet werden.
Die geschlossene Bauweise ist erlaubt. Die maximale Gebäudelänge beträgt 40 m.



Stadtzentrum und Stadtboulevard *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Die bestehende Massstäblichkeit, teils mit Blockrandstrukturen, ist zu erhalten bzw. weiterzu–entwickeln und die Multifunktionalität des Zentrums zu stärken.

Die Erdgeschosse im Stadtzentrum und entlang dem Stadtboulevard sind überhoch auszubilden.

Im Zentrum sind die Erdgeschosse in der Regel Publikums-, Gewerbe- oder Dienstleistungs-nutzungen vorbehalten. Weitere gleichartige Nutzungen sind möglichst in den unteren Geschossen anzuordnen.

Die Erdgeschosse sind, unabhängig von der Nutzung, offen zu gestalten. Die Fassaden der oberen Geschosse sind ebenfalls offen zu gestalten. Zum Stadtboulevard hin orientierte "Gebäuderück–seiten" sind nicht erlaubt.

Die Gehbereiche entlang dem Boulevard und im Stadtzentrum sind in der Regel beidseits mindestens 4 m breit und dienen auch als Aufenthaltsfläche und/oder als Vorzone der publikumsorientirten Erdgeschossnutzungen.

Im Bereich der Haltestellen der Limmattalbahn und im Stadtzentrum erstreckt sich der öffentlich zugängliche Strassenraum von Fassade zu Fassade. Private Einfriedungen sind grundsätzlich nicht erlaubt.

Die Gebäudeeingänge sind auf dem Niveau des Gehbereichs anzuordnen. Es gibt keine Höhen-versätze (Treppen, Rampen usw.) im Strassenraum.

Die Parkierung ist grundsätzlich unterirdisch in Sammelgaragen zu organisieren. Dies gilt insbesondere für die Abstellplätze der Bewohner und der Angestellten. Kundenparkplätze für die publikumsorientierten Nutzungen dürfen oberirdisch angeordnet werden.

Die geschlossene Bauweise ist erlaubt, die maximale Länge eines Hauses darf aber 40 m nicht überschreiten. Grossstrukturen sind nicht erlaubt.

Erläuterungen

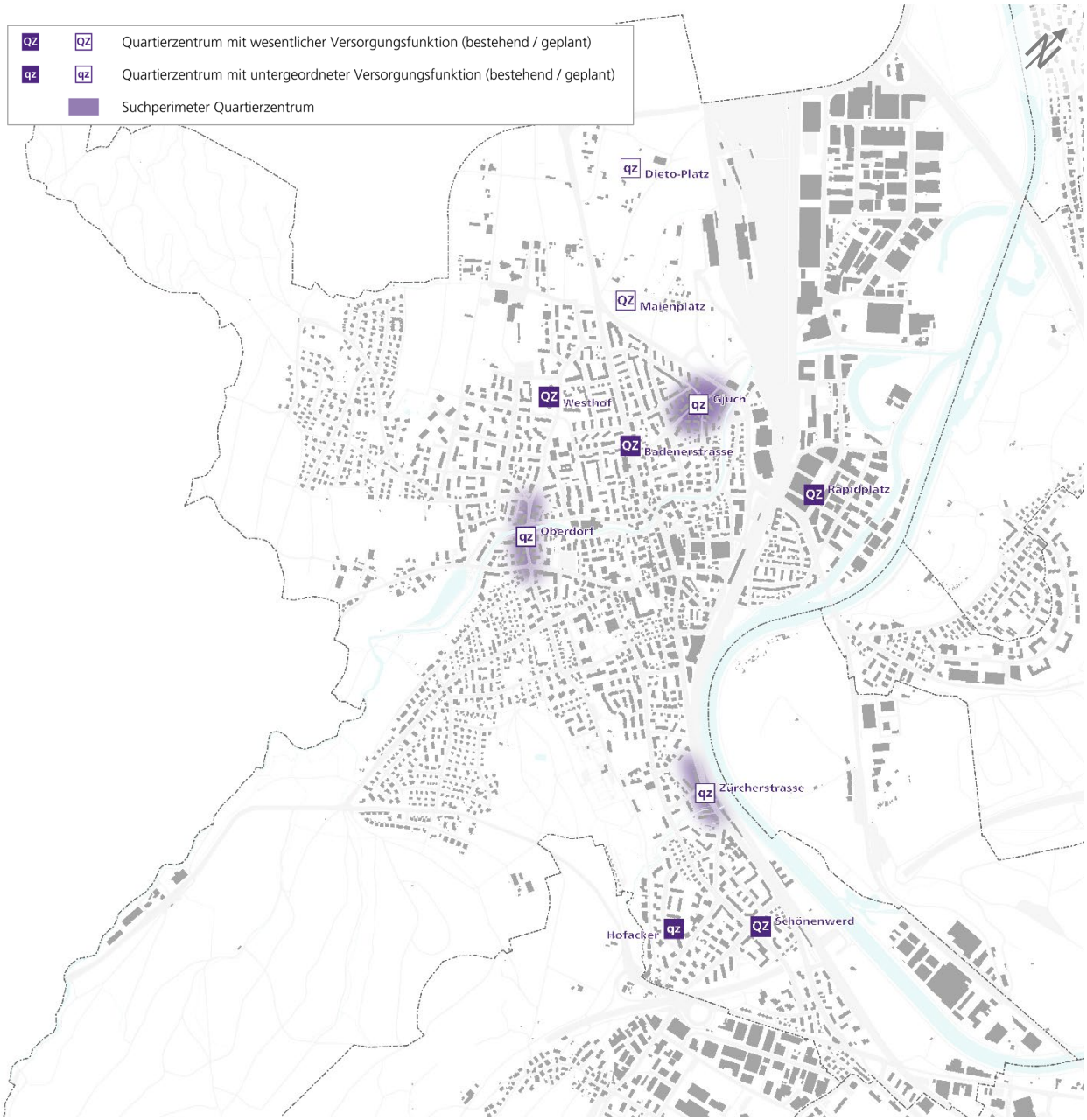
Das Zentrum und der Stadtboulevard (Badenerstr. - Zentralstr. - Zürcherstr.) sind die wichtigsten Stadträume von Dietikon und haben eine zentrale Bedeutung als Lebensader und Rückgrat der Stadt. Der Stadtboulevard verbindet die beiden wichtigen Entwicklungsräume Niderfeld und Glanzenberg und bindet diese städtebaulich an das Stadtzentrum an. Die Bremgartnerstrasse verbindet quer zum Stadtboulevard das verkehrstechnische Zentrum beim Bahnhof Dietikon und das kommerzielle, soziale und kulturelle Stadtzentrum rund um den Kirchplatz mit dem Verwaltungszentrum beim Stadthaus. Es gilt diese wichtigen Räume städtebaulich und funktional zu stärken. Dazu wurde ein stimmiges Zielbild entwickelt und die dafür wesentlichen Elemente definiert.
Die bestehende Massstäblichkeit, teils mit Blockrandstrukturen, passt gut zur multifunktionalen Zentrumsfunktion und soll erhalten bzw. weiterentwickelt werden. Die hohe Nutzungsdichte, die vielfältige Erlebnisdichte und die übergeordnete Versorgungsfunktion sind die wesentlichen Attraktoren des Stadtzentrums. Die publikumsorientierte Nutzung der Erdgeschosse ist daher das zentrale Element, um das Dietiker Zentrum attraktiv und belebt zu halten. Eine bauliche Verbreiterung der Trottoirbereiche entlang dem Stadtboulevard durch die zurückspringenden Erdgeschosse (vgl. Kap. 4.9 Baulinien) dient nicht nur den publikumsorientierten Nutzungen als Vorzone, sondern trägt zur Aufenthaltsqualität im Strassenraum und somit auch zu dessen Belebung bei.
Die städtebauliche Grundidee des Stadtboulevards ist eine starke Verdichtung der ersten Bautiefe. Mit dieser starken Verdichtung wird die Wichtigkeit des Stadtraumes betont. Die räumliche Fassung mit hohen Bauten betont die Rolle als übergeordnete Stadtachse. Zudem sollen damit Investitionen in diesen schwierigen aber wichtigen Raum gefördert werden, damit die Achse zum attraktiven

Stadtraum wird. Mit dem Bau der Limmattalbahn wird der Stadtboulevard mehr denn je zur Eingangspforte der Stadt, wobei insbesondere die erste Bautiefe als meist frequentierter Ort künftig die Visitenkarte der Stadt sein wird. Im Bereich der Haltestellen der Limmattalbahn wird die Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen durch grosszügige öffentlich zugängliche Strassenräume erleichtert. Ein von Fassade zu Fassade reichender Strassenraum ist Voraussetzung für eine hohe Publizität der Erdgeschossnutzungen und die notwendige Aufenthaltsqualität im Strassenraum.
In der ersten Bautiefe wird eine möglichst grosse Nutzungsdurchmischung angestrebt. Die Publikums-, Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen sind dabei möglichst in den unteren Geschossen anzuordnen.
Mit dem überhöhten "Dietiker Erdgeschoss" wird einerseits die Nutzungsflexibilität gewährleistet, andererseits sind die Lichtverhältnisse besser. Eine Höhe von 5 Meter korrespondiert mit bestehenden Strukturen in Dietikon, wodurch Kontraste oder räumliche Konflikte minimiert werden können.
Ein zusätzlicher wichtiger Aspekt für eine hohe städtebauliche Qualität des Stadtboulevards ist auch die Erkennbarkeit der Gebäudeeinheiten. Die parzellenorientierte Entwicklung ist Teil der Identität des Stadtraumes. Es sind auf keinen Fall Grossstrukturen erwünscht. Es sind zwar längere Gebäudefronten möglich, die maximale Länge eines Hauses soll aber 40 m nicht überschreiten, da ansonsten ein monotoner und unattraktiver Strassenraum ensteht.

4.8 Quartierzentren

Festsetzungen

Quartierzentren stellen die Nahversorgung der Quartierbevölkerungen mit Gütern des täglichen Bedarfs sicher und umfassen nach Möglichkeit weitere publikumsorientierte Nutzungen (Dienstleistungen, Gastronomie etc.).
Bei publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen sind im Rahmen von Sondernutzungsplanungen eine höheres Nutzungsmass und zusätzliche Vollgeschosse möglich.
Die freie Zugänglichkeit, der öffentliche Charakter der Gestaltung und eine zweckmässige Möblierung des Freiraums begünstigen soziale Interaktionen.



Quartierzentren *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Quartierzentren mit wesentlicher Versorgungsfunktion

Rapidplatz	Vielfältige Funktionen erhalten und stärken. Breites Versorgungs- und Dienstleistungsangebot sichern. Rapidplatz als sozialer und kultureller Treffpunkt stärken.
Maienplatz	Schaffung eines neuen Quartierzentrums mit vielfältigen Funktionen im Rahmen der Gebietsentwicklung Niderfeld. Versorgung des Gebiets Niderfeld mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Enger Bezug zum benachbarten Quartierplatz schaffen.
Westhof	Versorgungsangebot erhalten und ausbauen. Aufwertung des Aussenraums. Begegnungs- und Aufenthaltsraum schaffen.
Badenerstrasse	Versorgungs- und Dienstleistungsangebot erhalten und ausbauen. Aufwertung des Aussenraums zum Begegnungs- und Aufenthaltsort. Schaffung eines öffentlichen Platzraums im Bereich der neuen Haltestelle der Limmattalbahn.
Schönenwerd	Erhalt und Stärkung des Quartierzentrums. Versorgungsangebot ausbauen. Gestalterische Aufwertung des Aussenraums und Stärkung als sozialer und kultureller Treffpunkt. Schaffung eines Platzraums anstreben.

Quartierzentren mit untergeordneter Versorgungsfunktion

Dieto-Platz	Schaffung eines neuen Quartierzentrums im Rahmen der Gebietsentwicklung Niderfeld. Minimales Versorgungsangebot anstreben. Scharnierfunktion zwischen Arbeitsplatzgebiet und Wohngebieten.
Gjuch	Ort zur Schaffung eines neuen Quartierzentrums mit Fokus auf die soziale und kulturelle Funktion suchen. Gegebenenfalls Synergien zum benachbarten Spielplatz und neuen Kindergarten nutzen.
Oberdorf	Reaktivierung ehemaliges Quartierzentrum. Erhalt und Stärkung Versorgungs und Gastronomieangebot. Platzartige Gestaltung Aussen- und Strassenräume im Bereich der Rippischbrücke (vgl. Kap. 7.4 Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung).
Zürcherstrasse	Schaffung eines neuen Quartierzentrums rund um die Haltestelle der Limmattalbahn mit Fokus auf die Quartierversorgung und wirtschaftliche Funktion.
Hofacker	Erhalt Versorgungsfunktion und Gastroangebot.

Erläuterungen

Wie das Stadtzentrum für die Stadt Dietikon als Ganzes, sind die Quartierzentren der Mittelpunkt des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Geschehens auf der Ebene der Quartiere. Eine wichtige Voraussetzung für ein funktionierendes Quartierzentrum ist die wohnortnahe Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Eine gute Versorgungslage im Quartier trägt wesentlich zur Lebens- und Wohnqualität in den Quartieren bei. Gerade auch im Hinblick auf eine alternde Gesellschaft soll die kleinräumliche Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen erhalten und gestärkt werden. Nebst der Versorgung haben Quartierzentren aber auch wichtige soziale und kommunikative Funktionen. Sie sollen als Treffpunkt, Erlebnis-, Sozialisations- und Interaktionsraum für die Quartierbevölkerung dienen und die Verbundenheit mit dem Ort bzw. dem Quartier stärken.

Voraussetzung für funktionierende Quartierzentren sind eine erhöhte bauliche Dichte und eine Vielfalt an Nutzungen. Die Attraktivität und die Lebendigkeit stehen in direktem Zusammenhang mit den vorhandenen publikumsorientierten Nutzungen wie Verkaufsgeschäfte, Gastronomieeinrichtungen oder Gewerbe mit Laufkundschaft. Nebst den vorhandenen Nutzungen sind aber auch eine hohe Gestaltungsqualität des öffentlichen (Strassen-) Raums und der privaten Vorzonen von grosser Wichtigkeit. Insbesondere im Rahmen von Sondernutzungsplanungen müssen diese Aspekte beachtet und durch geeignete Massnahmen gesichert bzw. gefördert werden.
Nicht jedes Quartierzentrum hat dieselbe Bedeutung resp. Funktion im Stadtgefüge. Es wird deshalb unterschieden zwischen Quartierzentren mit einer wesentlichen Versorgungsfunktion und solchen mit einer eher untergeordneten Versorgungsfunktion. Bei letzteren wird nur ein minimales Versorgungsangebot angestrebt und ihre Rolle als soziales und kulturelles Zentrum höher gewichtet als die wirtschaftlichen Aspekte.

4.9 Baulinien

Festsetzungen

Am Stadtboulevard sind Bauten in ihrer gesamten Ausdehnung auf der Baulinie anzuordnen.
Im Stadtzentrum haben die Erdgeschosse entlang dem Stadtboulevard ohne Abstützung um 1.50 m von der Baulinie zurückzuspringen.
In den übrigen Gebieten sind die Bauten in wesentlichen Teilen ihrer Ausdehnung auf der Baulinie anzuordnen.

Massnahmen

Entlang dem Stadtboulevard haben die Baulinien im Interesse der Raumbildung und des Stadtbildes den Charakter von Pflichtbaulinien. Die Bauten sind in ihrer gesamten Ausdehnung auf der Baulinie anzuordnen.

Im Stadtzentrum haben die Erdgeschosse entlang dem Stadtboulevard ohne Abstützung um 1.50 m von der Baulinie zurückzuspringen.

In den übrigen Gebieten haben die Baulinien im Interesse der Raum- und Adressbildung den Charakter von Gestaltungsbaulinien. Die Bauten sind in wesentlichen Teilen ihrer Ausdehnung auf der Baulinie anzuordnen.

Entlang der Staatsstrassen erfolgt die angestrebte Anpassung der Baulinien in enger Abstimmung bzw. unter Federführung des Amts für Verkehr.

Erläuterungen

Die Baulinien entlang der verschiedenen Strassen hatten bis anhin in erster Linie die Aufgabe, den Raum für allfällig notwendige Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Diese Aufgabe rückt zunehmend in den Hintergrund, wohingegen die stadträumlichen bzw. gestalterischen Aspekte an Bedeutung gewonnen haben. Die Baulinien sollen künftig nicht mehr nur den Strassenraum vor einer Überbauung schützen, sondern den Strassenraum baulich fassen und das angestrebte urbane Stadtbild erzeugen.

Die Anordnung der Bauten auf den Baulinie ermöglicht die Wahrnehmung des Stadtboulevard als Gesamtraum und es wird die erwünschte Ensemblewirkung erzielt. Diese trägt erheblich zur Schaffung einer eigenständigen und ortstypischen Identität für den Stadtboulevard bei.

Im Zentrumsbereich herrschen deutlich beengtere Platzverhältnisse als auf den peripherer gelegenen Abschnitten des Stadtboulevards. Der fehlende Raum zeigt sich in besonderem Masse in den sehr knappen Fussgängerbereichen. Dieser soll durch ein 1.50 m zurückversetztes Erdgeschoss aufgeweitet werden. Der dadurch entstehende Vorzone ist witterungsgegschützt und kommt auch den publikumswirksamen Nutzungen in den Erdgeschossen (vgl. Kap. 4.7 Stadtzentrum und Stadtboulevard) zugute. Diese Vorzonen sind räumlich ein Teil des Strassenraums und dürfen nicht mittels Stützen davon abgesondert werden.

Im ganzen Siedlungsgebiet sollen sich Bauten künftig zum Strassenraum hin orientieren. Introvertierte Sidlungen, ohne Bezug zum Strassenraum, sollen künftig verhindert werden. Die Siedlungserneuerung (vgl. Kap. 4.4 Siedlungserneuerung) soll nach dem Motto "Städtebau statt Siedlungsbau" erfolgen. Dies bedeutet, dass die Neubauten gegenüber dem öffentlichen Raum selbstbewusst positioniert werden und eine klare Adressbildung ermöglichen. Dies wird erreicht, indem die Gebäude auf der Baulinie platziert werden und die Eingänge zum Strassenraum hin orientiert sind.

Anpassung Baulinien

Badener-, Feld- und Oetwilerstrasse



Badenerstrasse:
Anpassungen aufgrund Limmattalbahn

Feldstrasse:
Wiederherstellung Erschliessungsstruktur

Oetwilerstrasse:
Redimensionierung Strassenraum

Zürcherstrasse



Zürcherstrasse:
Anpassung aufgrund Limmattalbahn

Zentrum



Legende:
- Baulinie rechtskräftig
- Aufhebung rechtskräftige Baulinie
- Neue Baulinie

Zentralstrasse:
Aufhebung Arkadenbaulinie

Bremgartnerstrasse:
Wiederherstellung Strassenflucht

Bahnhof-, Kirch- und Postplatz:
Aufhebung Baulinien

4.10 Ausgleich Planungsmehrwerte

Festsetzungen

Substanzielle Mehrwerte im Rahmen von Sondernutzungsplanungen sind mit Leistungen zugunsten der Allgemeinheit teilweise abzugelten. In der Bauordnung oder mittels eines städtebaulichen Vertrags wird die Höhe und die Art der Abgeltung festgelegt.

Massnahmen

Die Stadt ist bestrebt, mit den Bauherrschaften städtebauliche Verträge mit konkreten Massnahmen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens abzuschliessen. Die Höhe des Ausgleichs (Abgabesatz) entspricht dabei in der Regel dem Mass des Mehrwerts.

Als Alternative zu den städtebaulichen Verträgen wird in der Bauordnung der kommunale Mehrwertausgleich bei Auf- und Umzonungen gemäss kantonalem Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) detailliert geregelt. Darin werden sowohl die Höhe des Ausgleichs (Abgabesatz) als auch die geltenden Freiflächen und Kürzungen definiert.

Die Stadt äufnet einen kommunalen Mehrwertausgleichsfond. Dieser soll in erster Linie für folgende Massnahmen eingesetzt werden:

- Erstellung und Aufwertung von öffentlichen Freiräumen
- Erstellung von öffentlichen Infrastrukturobjekten oder Beteiligung an deren Kosten
- Einräumung von öffentlichen Wegrechten und/oder Landabtretungen
- Realisierung von preisgünstigem Wohnungsbau und/oder speziellen Wohnformen
- Investitionen in soziale und soziokulturelle Infrastruktur auf Quartierebene
- Erstellung von Quartiergaragen
- Zweckgebundene monetäre Abgeltung

Erläuterungen

Werden die Nutzungsmöglichkeiten – und damit die erzielbaren Erträge – eines Grundstücks durch Planungsmassnahmen verbessert bzw. erhöht, gewinnt dieses an Wert. Diese Wertsteigerung kommt der Grundeigentümerschaft zugute, wo hingegen die damit verbundenen Kosten weitgehend durch die Allgemeinheit getragen werden müssen. Mit dem Mehrwertausgleich wird beabsichtigt, die Lasten zwischen Grundeigentümerschaft und Stadt ausgewogen zu verteilen, so dass schlussendlich alle von der Entwicklung profitieren können.

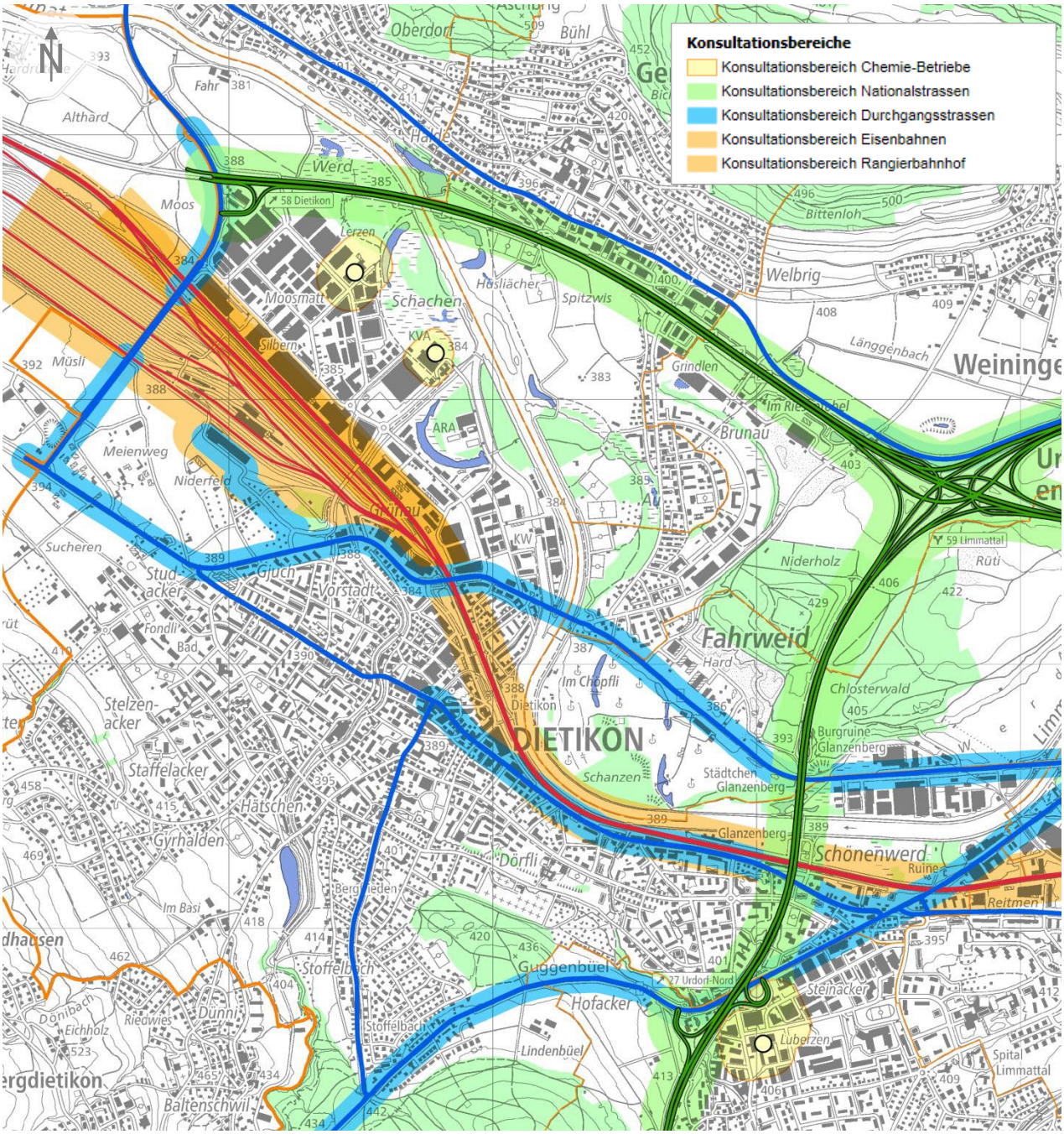
Die Innenentwicklungsstrategie der Stadt Dietikon strebt nicht primär eine Erhöhung des Nutzungsmasses, sondern eine Erhöhung der Siedlungs- und Lebensqualität an. Diese qualitative Aufwertung bezieht sich dabei nicht nur auf die städtebaulichen, architektonischen und freiraumplanerischen Aspekte, sondern ist umfassend zu betrachten. Dies bedeutet daher auch preiswerte Wohnungen und Wohnungen für unterschiedliche Lebenssituationen, attraktive öffentliche Spielplätze, Freiräume die zum Aufenthalt und zur Begegnung einladen, moderne Schulhäuser und Kindergärten in fussläufiger Distanz, intelligente Lösungen für den Velo- und Fussverkehr, hohe Taktdichte beim ÖV, vielseitiges Kultur-, Sport- und Freizeitangebot etc.

Diese Qualitäten entstehen weder automatisch noch sind sie gratis zu haben. Sie sind jedoch der entscheidende Faktor für eine hochwertige Innenentwicklung und somit die langfristige Attraktivität einer Siedlung, eines Quartiers und der Stadt Dietikon als Ganzes. Der Ausgleich des Planungsmehrwertes ist daher nicht als Abgabe im Sinne einer Steuer, sondern als zweckgebundene Investition in die Zukunft zu betrachten.

4.11 Störfallvorsorge

Festsetzungen

Für Gebiete mit hoher Personendichte, Standorte von Hochhäusern und Hohen Häusern sowie Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen im Konsultationsbereich von Störfallanlagen ist im Rahmen der nachgelagerten Planungsinstrumenten darzulegen, wie das Störfallrisiko durch bauliche und organisatorische Massnahmen reduziert werden kann.



Konsultationsbereich Risikoanlagen (Stand 2020)

aktuelle Karte unter maps.zh.ch (Chemie-Risikokataster)

Massnahmen

Für Gebiete mit hoher Personendichte, Standorte von Hochhäusern und Hohen Häusern sowie Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen im Konsultationsbereich von Störfallanlagen wird im Rahmen der jeweiligen Planung eine Risikobeurteilung vorgenommen.
Innerhalb des Konsultationsbereichs sind unabhängig vom Ergebnis der Risikobeurteilung die wirtschaftlich tragbaren und verhältnismässigen Massnahmen zu treffen. Dabei kommen insbesondere folgende Objektschutzmassnahmen zur Risikominimierung zur Anwendung:

- Fluchtwege sind so anzuordnen, dass diese auch von der Risikoanlage wegführen und so im Ereignisfall eine sichere Evakuation ermöglichen.
- Fassaden, die zur Risikoquelle gewandt sind, in massiver Bauweise und ohne den Einsatz brennbarer Materialien (z.B. Holzverkleidungen, brennbare Wärmedämmmaterialien, textile Storen) ausführen.
- Fassaden, die zur Risikoquelle gewandt sind, dicht ausführen und einen genügenden Widerstand gegen eine kurzzeitige Hitzestrahlungseinwirkung aufweisen.
- Die Frischluftzufuhr von Lüftungsanlagen ist auf der risikoabgewandten Seite anzubringen.

Erläuterungen

Mit der angestrebten Innenentwicklung (vgl. Kap. 4.5 Innenentwicklung) und der Konzentration der Entwicklung auf die bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Räume, nimmt auch die Personendichte im Nahbereich von Anlagen mit Störfallrisiko zu. Es besteht somit ein Zielkonflikt zwischen dem übergeordneten raumplanerischen Gebot der Siedlungsentwicklung nach innen und dem Auftrag der Störfallvorsorge zur Risikominimierung.
Die Abwägung der verschiedenen Interessen ist eine zentrale Aufgabe der Raumplanung. Mit der Bezeichnung der Verdichtungsgebiete und der angestrebten baulichen Dichte in den übergeordneten Planungen wurde ein wesentlicher Teil der Interessenabwägung bereits vorgenommen. Die übergeordneten Planungen von Kanton und Region fordern entlang dem Korridor der Limmattalbahn hohe bauliche Dichten ein (vgl. reg. Richtplan Kap. 2.5 Anzustrebende bauliche Dichten) und weisen das Gebiet als Eignungsstandort für Hochhäuser aus (vgl. reg. Richtplan Kap. 2.6 Eignungsgebiete für Hochhäuser). Gleichzeitig birgt der Rangierbahnhof und die dicht befahrene Bahnlinie mit Gefahrenguttransporten aus dem Raum Basel in Richtung Flughafen und Ostschweiz ein erhöhtes Störfallpotenzial. Entsprechend hoch ist die Störfallvorsorge bzw. das Störfallrisiko im Rahmen der Siedlungsentwicklung zu gewichten. Dies gilt speziell für Gebiete mit hoher Personendichte, wie Hochhäuser, empfindliche Nutzungen sowie Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen. Für diese Nutzungen ist oftmals der Standort der risikobestimmende Faktor, da bauliche und organisatorische Massnahmen am Objekt nicht die erforderliche Risikoreduktion ermöglichen. Die Hochhausstandorte im Kapitel 4.6, welche im Konsultationsbereich liegen, wurden einer Risikoanalyse unterzogen. Die Risikosummenkurve am Standort Schönenwerd bleibt im akzeptablen Bereich. Am Standort Silbern bleibt die Risikosummenkurve bezüglich Bahnlinie und Rangierfeld ebenfalls im akzeptablen Bereich. Einzig das Container-Terminal in Kombination mit der Überbauung des Niderfelds führt dazu, dass sich die Kurve im Übergangsbereich am Standort Silbern erhöht. Allerdings befindet sich nur ein geringer Teil des Silbern-Areals im Konsultationsbereich des Container-Terminals und das Risiko wird von der Überbauung Niderfeld dominiert. Am Standort Weinigerstrasse / Überlandstrasse erhöht sich die Risikosummenkurve im Übergangsbereich mit dem Bau eines Hochhauses und entsprechend sind Massnahmen gemäss Planungshilfe "Raumplanung und Störfallvorsorge" des Kanton Zürich umzusetzen.

4.12 Stadtakustik

Festsetzungen

Bei der Entwicklung des Siedlungsgebietes und bei der Gestaltung von Frei- und Strassenräumen ist den akustischen Aspekten Rechnung zu tragen.

Massnahmen

Die Siedlungsgebiete, die Frei- und die Strassenräume sind akustisch so zu verbessern, dass angenehme Klangräume entstehen.

Bei der Entwicklung des Siedlungsgebietes und bei der Gestaltung von Frei- und Strassenräumen sind die folgenden Prinzipien zur akustischen Gestaltung zu beachten:

- Boden:
  - Vielfältige Bodenmaterialien anstreben
  - Bodenflächen gliedern
  - Das Terrain modellieren
- Objekte:
  - Mit kleinen Objekten die Klangqualität differenzieren
  - Mit massiven Objekten die Klangqualität optimieren
- Gebäude:
  - Zwischenräume in bestehenden Siedlungen gestalten
  - Klangqualität in neuen Siedlungen mitdenken
- Fassaden und Wände:
  - Vielfältige Wandmaterialien anstreben
  - Grosse Wandflächen gliedern
  - Die Fassaden aufeinander beziehen
- Freiräume:
  - Mit Gestaltungselementen die Klangqualität verbessern und bereichern
  - Mit den Fusswegen die Klangqualität erlebbar machen

Erläuterungen

Die akustische Qualität bebauter Räume steht in direktem Zusammenhang mit ihrer Gestaltung. Die bauliche Ausgestaltung und Materialisierung hat entscheidenden Einfluss auf den Klangcharakter eines Orts und die akustische Erfassbarkeit des Umfelds und den Schallpegel. In Anbetracht der zentralen Bedeutung, welche die akustische Umgebungsqualität im Kontext der Innenentwicklung, der Freiraum- und Strassenraumgestaltung hat, ist der konsequente Einbezug der akustischen Ebene in die Ausgestaltung dieser Räume sehr relevant. Dies gilt in besonderem Masse für Räume, welche von Verkehrslärm betroffen sind.

Jeder ganz oder teilweise begrenzte Raum bildet einen Resonanzraum, der entsprechend seiner Grösse, Ausformung und Materialisierung spezifische akustische Eigenschaften hat. Der Schlüssel zu einer angenehmen Stadtakustik sind vielfältig gestaltete und materialisierte Orte.

Weitere Informationen und Planungshilfen zur Stadtakustik und zum Lärm sind bei der Fachstelle Lärmschutz, unter www.laerm.zh.ch, verfügbar.

4.13 Stadtklima

Festsetzungen

Zur Sicherung der Lebensqualität sind die klimatischen Veränderungen und vermehrten klimatischen Extremsituationen in der Stadtentwicklung zu berücksichtigen.

Massnahmen

Das Stadtklima muss bei der Planung und Realisierung von Bauten und Anlagen einbezogen werden. Dazu sind auch die Klimamodellkarten des Kantons, abrufbar auf maps.zh.ch, zu konsultieren. Insbesondere die Kaltluftströme und Wärmeinseln sind zu berücksichtigen.

Die klimatischen Aspekte sind bereits von Beginn an zu berücksichtigen und das Projekt entsprechend zu optimieren. Die Auswirkungen eines Vorhabens auf das lokale Stadtklima wird bei der Beurteilung von Projekten miteinbezogen.

Folgende Themen sind essentiell und müssen berücksichtigt werden:

- Oberflächengestaltung:
  - Möglichst unversiegelte Flächen anstreben
  - Möglichst heller Belag für weniger Wärmeabstrahlung und Aufheizung
  - Wenn immer möglich vor Ort entwässern
- Neubauten:
  - Material- und Farbwahl an zunehmende Hitze anpassen
  - Beschattung, Auskühlung, Durchlüftung mit Gebäudestellung, Gebäudeform und Gebäudehöhe ermöglichen
  - Das Durchdringen von Kaltluftströmen in die Siedlung fördern
  - Natürliche Kühlung / Klimatisierung anstreben
- Freiraum:
  - Auf ausreichenden Wurzelraum achten und Platz für grosse Bäume sichern
  - Unterbauungen der Freiräume möglichst vermeiden
  - Verwendung von hitzeverträglichen und einheimischen Baum- und Pflanzenarten
  - Vielfalt an einheimischen Pflanzenarten und Freiflächen einplanen
- Flachdächer:
  - Ökologisch wertvolle Bepflanzung, auch mit Solaranlagen
  - Als Retentionsfläche nutzen
  - Als nutzbaren Freiraum gestalten
- Strassenraum:
  - Leitungen sind gebündelt in einem Korridor zu führen
  - Bäume oder Alternativen als Schattenspender und Luftreiniger fördern
  - Genügend Platz für die Bäume und deren Wurzeln zur Verfügung stellen
  - Hitzeverträgliche einheimische Arten wählen

Erläuterungen

Versiegelte Böden, dichte Bebauung und fehlende Freiflächen beeinflussen das innerstädtische Klima negativ, indem sich die Luft im Sommer tagsüber sehr stark aufheizt und in der Nacht kaum mehr abkühlen kann. In Dietikon ist das Arbeitsplatzgebiet Silbern besonders stark von diesem Ereignis betroffen. Aber auch fast das ganze übrige Siedlungsgebiet leidet insbesondere im Sommer unter einer solchen Überwärmung.

Von Bergdietikon und dem Honeretwald her führen Kaltluftströme ins Siedlungsgebiet, wobei der

Reppischraum besonders ausgeprägt als Kaltluftleitbahn funktioniert. Diese Kaltluftströme leiten insbesondere in der Nacht kühlere Luft ins Siedlungsgebiet und reduzieren die nächtliche Wärmebelastung. Die Gebiete nördlich des Rangierbahnhofs werden von Kaltluftströmen von den Limmatalthängen her gekühlt. Die Kaltluftströme müssen möglichst ungeschmälert erhalten bleiben, damit die Überwärmung auf einem erträglichen Niveau gehalten werden kann.
Der Erhalt von Freiräumen, die Förderung von Begrünungen und die Reduktion von versiegelten Flächen sind bei der Weiterentwicklung der Stadt von zentraler Bedeutung. Insbesondere bei der Innenentwicklung muss auf die Gebäudestellung, die Materialisierung und die Freiraumqualität geachtet werden. Bauten können so ausgestaltet werden, dass im Innern das Klima automatisch über Beschattung, Materialwahl, Isolation, Kühlung und Belüftung optimiert wird. Die Aussenräume, Dachflächen und Strassenräume sind so zu gestalten, dass diese Aufenthaltsqualität, Schutz vor Hitze, Sicherheit bei klimatischen Extremsituationen (wie Starkregen) und ein gutes Mikroklima bieten. Aufgrund der langen Lebenszyklen der Bauten sind eine vorausschauende Planung, innovative Gestaltungsansätze und ausreichend naturnahe Freiflächen von zentraler Bedeutung.
Zahlreiche Daten und Angaben zum lokalen Stadtklima sind über das Klimamodell im kantonalen GIS-Browser, unter web.maps.zh.ch, Luft und Klima, abrufbar.

5. Freiraum

5.1 Gesamtstrategie

Die raumgliedernden, sozialen und siedlungsökologischen Funktionen der innerstädtischen Freiräume stellen eine zentrale Grundlage für ein funktionierendes Stadtleben dar und wirken sich direkt auf die Lebensqualität und das Wohlbefinden in der Stadt Dietikon aus. Dabei spielen die gute und sichere Erreichbarkeit der Freiräume eine ebenso grosse Rolle wie deren Qualität und Vielseitigkeit.
Die angestrebte Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung darf daher nicht auf Kosten des Freiraums erfolgen, sondern soll vielmehr dazu genutzt werden, die bestehenden öffentlichen Freiräume besser in die Stadtstruktur einzugliedern, ihre funktionalen Qualitäten zu erhöhen und sie untereinander besser zu vernetzen. Mit der Siedlungserneuerung bietet sich aber auch die Chance, direkt vor der Haustür neue hochwertige Freiräume zu schaffen, die gleichzeitig Privatheit und soziales Leben ermöglichen.
Die Freiräume tragen wesentlich zur Identität der Quartiere bei und ermöglichen den Bewohnenden eine Aneignung ihres unmittelbaren Wohn- und Lebensumfelds. Die unterschiedlichen Freiraumtypen bieten Raum für soziale Kontakte, für Spiel und Sport, für Veranstaltungen oder einfach zum Aufenthalt. Sie nehmen somit wichtige Alltags-, Erholungs- und Gesundheitsfunktionen wahr. Attraktiv gestaltete Velo- und Fussgängerverbindungen zwischen den Freiräumen kommt nicht nur der Bevölkerung zu Gute, sondern vernetzt auch die verschiedenen innerstädtischen Lebensräume für Tiere und Pflanzen.
Grundsätzlich verfügt die Stadt Dietikon über viele und attraktive Freiräume. In einzelnen Quartieren sind aber Defizite bei der Freiraumversorgung auszumachen. Von fehlenden öffentlichen Freiräumen sind insbesondere die Quartiere Vorstadt/Gjuch und Gassacher betroffen. Diese Unterversorgung muss im Rahmen des Siedlungserneuerungsprozesses behoben werden. In den übrigen Quartieren ist die Freiraumversorgung weitgehend gut. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Schulanlagen weiterhin als öffentlich nutzbarer Freiraum zu Verfügung stehen. Der Funktion der Schulanlagen als öffentlicher Freiraum für die Quartierbevölkerung ist bei deren Weiterentwicklung vermehrt Rechnung zu tragen.
Die Stadt Dietikon übernimmt eine Vorbildfunktion bei der Planung und Bewirtschaftung der öffentlichen Freiräume. Sie koordiniert die vielfältigen Ansprüche an die Freiräume und begleitet private Bauherrschaften und Investoren bei der Planung der privaten Freiräume.

5.2 Übersicht Themen Freiraum

Thema	Inhalte	Kapitel
Plätze	▪ Multifunktionale Gestaltung mit eigenständiger Identität ▪ MIV-freie Kernbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Jederzeit freie Zugänglichkeit ▪ Bespielung mit zeitlich begrenzten Veranstaltungen	5.3
Park- und Grünanlagen	▪ Erhalt und Weiterentwicklung der heutigen Anlagen ▪ Ort für Erholung und Spiel in naturnaher Umgebung ▪ Ökologisch wertvolle Materialisierung und Bepflanzung ▪ Attraktives Erscheinungsbild und hohes Sicherheitsgefühl	5.4

Thema	Inhalte	Kapitel
Spielplätze und Freizeitanlage Chrüzacher	▪ Erhalt und Weiterentwicklung der bestehenden Spielplätze und der Freizeitanlage Chrüzacher ▪ Gliederung der Spielplätze in auf das Alter abgestimmte Spielbereiche ▪ Kindergerechte und ökologische Materialisierung und Bepflanzung ▪ Schaffung von neuen Spielplätzen in Gebieten mit Freiraumdefiziten	5.5
Schulanlagen	▪ Schulanlagen sind ein wesentliches Element des Freiraumgerüsts und stehen während der unterrichtsfreien Zeit der Öffentlichkeit zur Verfügung ▪ Freiräume in den Schulanlagen sollen möglichst erhalten bleiben ▪ Ausstattung mit Hartbelagplätzen, Sportwiesen und Spielbereichen	5.6
Gewässernebenbereiche	▪ Räume entlang den Gewässern sind integraler Bestandteil des Freiraumgerüsts ▪ Erhöhung der Aufenthaltsqualität ▪ Begleitendes Fusswegnetz und punktuelle Rastmöglichkeiten	5.7
Mikrofreiräume	▪ Aufwertung von "Restflächen" zu Mikrofreiräumen ▪ Förderung von Mikrofreiräumen im Zuge der Siedlungserneuerung und Innenentwicklung	5.8
Familiengärten	▪ Nachfragegerechte Anzahl an Familiengärten ▪ Aufhebung von Familiengärten zugunsten öffentlichen Freiraumnutzungen	5.9
Gemeinschaftliche Freiräume	▪ Angemessene Zahl an unterschiedlichen Spielmöglichkeiten für verschiedene Altersstufen ▪ Qualitativ hochwertige und ökologische Gestaltung, Bepflanzung und Materialisierung ▪ Erstellung von Spiel- und Ruheflächen über Parzellengrenzen hinweg ▪ Spielraumkonzept für Überbauungen mit mehr als 20 Wohneinheiten notwendig	5.10

Information

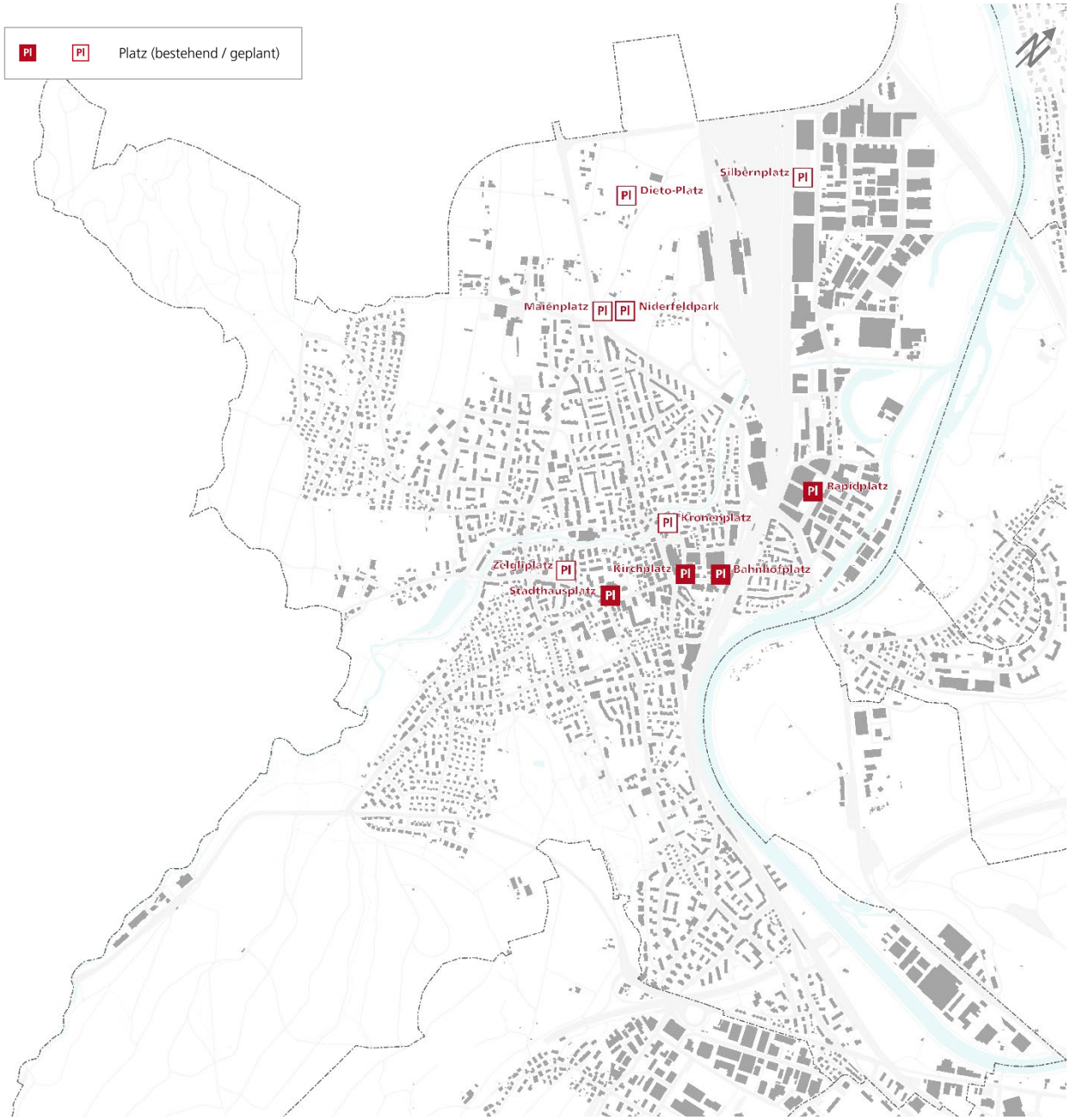
Die in den übergeordneten Planungsinstrumenten von Bund, Kanton und Region festgelegten Sachverhalte müssen im kommunalen Richtplan berücksichtigt bzw. weiter präzisiert werden. Für den kommunalen Richtplan der Stadt Dietikon sind insbesondere folgende Festlegungen von Bedeutung (Aufzählung unvollständig und ohne Gewichtung):

- *Aufwertung der Limmat als Erholungs-, Natur- und Landschaftsraum (kant. Richtplan, Kap. 3.4.2)*
- *Revitalisierung, ökologische Vernetzung und Aufwertung für die Erholungsnutzung des Reppischraums (reg. Richtplan, Kap. 3.5 und 3.11)*
- *Familiengärten Vogelau mit regionalem Einzugsgebiet (reg. Richtplan, Kap. 3.5)*

5.3 Plätze

Festsetzungen

Die Plätze werden einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsansprüchen gerecht und stiften mit ihrer auf die ortsspezifische Umgebung abgestimmten Gestaltung eine eigenständige Identität.
Die Kernbereiche der Plätze sind frei von motorisiertem Individualverkehr, multifunktional möbliert und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.
Die Plätze sind zentrale Orte des öffentlichen Lebens und für jedermann jederzeit frei zugänglich. Ihre sozio-kulturelle Bedeutung wird mit zeitlich begrenzten öffentlichen oder halböffentlich Veranstaltungen gezielt gestärkt.



Städtebaulich und gesellschaftlich wichtige Plätze *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Nachfolgend sind die Bedeutung und die Funktion der einzelnen Plätze grob beschrieben und die Stossrichtung der künftigen Entwicklung aufgezeigt.

Bahnhofplatz	Schaffung eines funktionalen und repräsentativen "Tors" zur Stadt mit engem Bezug zu den umgebenden Erdgeschossnutzungen und zum Bahnhof. Funktion als ÖV-Knoten beibehalten und weiterentwickeln. Arrondierung durch strategischen Landerwerb anstreben. Neuorganisation und Neugestaltung Bahnhofplatz (Bushof, Parkierung, Bahnhofszufahrt und Taxistandplätze) in Koordination mit der Entwicklung des Bahnhofareals (vgl. Kap. 7.12 Neuorganisation Bahnhofplatz und Bushof).
Kirchplatz	Funktion als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum von Dietikon erhalten und stärken. Sitzgelegenheiten und Beschattung überprüfen. Temporäre und zyklische Bespielungen erhalten und fördern (Nutzungskonzept erarbeiten).
Kronenplatz	Öffentliche Platzfolge rund um das historische Ensemble der Kronenliegenschaften. Befestigte und unbefestigte Bereiche für unterschiedliche Funktionen schaffen. Öffentliche Nutzungen für die stadteigenen Liegenschaften vorsehen (Restaurant Krone, (Kultur-)Anlässe in der Zehntenscheune, Kindergarten im alten Bauamt)
Rapidplatz	Grösster Platz von Dietikon und Zentrum des Neubauquartiers Limmatfeld. Bezug zu Erdgeschossnutzungen stärken. Offene Gestaltung erhalten und punktuell mit kleineren Rückzugsnischen ergänzen. Möblierung ergänzen und kindergerechte Gestaltung bzw. Spielplatz prüfen. Temporäre und zyklische Bespielungen fördern (Nutzungskonzept erarbeiten).
Maienplatz	Schaffung eines neuen Platzes im Rahmen der Gebietsentwicklung Niderfeld. Enger Bezug zu den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen anstreben. Haltestelle Limmattalbahn und Teischlibach in Platzgestaltung integrieren.
Dieto-Platz	Schaffung eines neuen Platzes im Rahmen der Gebietsentwicklung Niderfeld. Scharnier zwischen Wohn- und Arbeitsplatzgebiet. Hochwertige Aufenthaltsflächen schaffen.
Niderfeldpark (Niderfeldplatz)	Schaffung eines neuen Platzes als integraler Teil des Niderfeldparks (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen) im Rahmen der Gebietsentwicklung Niderfeld. Multifunktionaler Quartierplatz. Enger Bezug zur Bebauung und dem benachbarten Maienplatz. Bauten und Anlagen für die lokale Quartierbevölkerung (z.B. Pavillon, Buvette, Spielplatz, Sanitäranlage etc.) und Veranstaltungen (z.B. Bühne, Strom, Wasser, Abwasser etc.) erstellen. Nutzungskonzept erarbeiten.
Zelgliplatz	Derzeit kaum eine stadträumliche Funktion infolge der Parkplatznutzung. Nutzungsalternativen und Aufwertungsmassnahmen für Teilbereiche entwickeln. Langfristig hochwertigere Platznutzung anstreben und oberirdische Parkplatznutzung aufgeben.
Silbernplatz	Schaffung eines neuen Platzes im Rahmen der Gebietsentwicklung bzw. der neuen S-Bahn-Haltestelle Silbern. Der Zugang zur neuen S-Bahn-Haltestelle ist integraler Bestandteil der Platzgestaltung. Der neue Silbernplatz bildet künftig das Tor zum Arbeitsplatzgebiet Silbern. Die Gestaltung und Ausrüstung des Platzes hat die spezifischen Bedürfnisse von erholungssuchenden Arbeitnehmern zu berücksichtigen.

Erläuterungen

Für das städtische Leben und die Identität der Stadt Dietikon sind die innerstädtischen Plätze im Einzelnen, wie auch in ihrer Gesamtheit und in ihrer Vernetzung, von zentraler Bedeutung. Sie sind wesentliche Elemente der übergeordneten Stadtstruktur und prägen mit ihrer räumlichen und funktionalen Ausgestaltung die umgebenden Räume. Die verschiedenen Plätze haben eine Vielzahl an Funktionen zu erfüllen und sollen verschiedensten Nutzungsansprüchen gerecht werden. Sie sind einerseits Transiträume, welche vom öffentlichen Verkehr, von Velofahrenden und von Fussgängern genutzt werden. Hauptsächlich aber dienen die Plätze als Treffpunkte, Orte der Begegnung, der Erholung und des Verweilens für die Bevölkerung und die hier arbeitenden Personen. In dieser Funktion bilden sie auch oftmals die Existenzgrundlage für die ansässigen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe und tragen somit entscheidend zur Lebendigkeit der Stadt bei.

Mit einer hochwertigen und differenzierten Gestaltung und Möblierung der Plätze soll eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden. Das Zusammenspiel von offenen Bereichen, Bepflanzung, Beschattung und Rückzugsorten mit Sitzgelegenheiten ist auf die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen abzustimmen, wobei insbesondere auch auf die Bedürfnisse von Kindern und Senioren einzugehen ist.

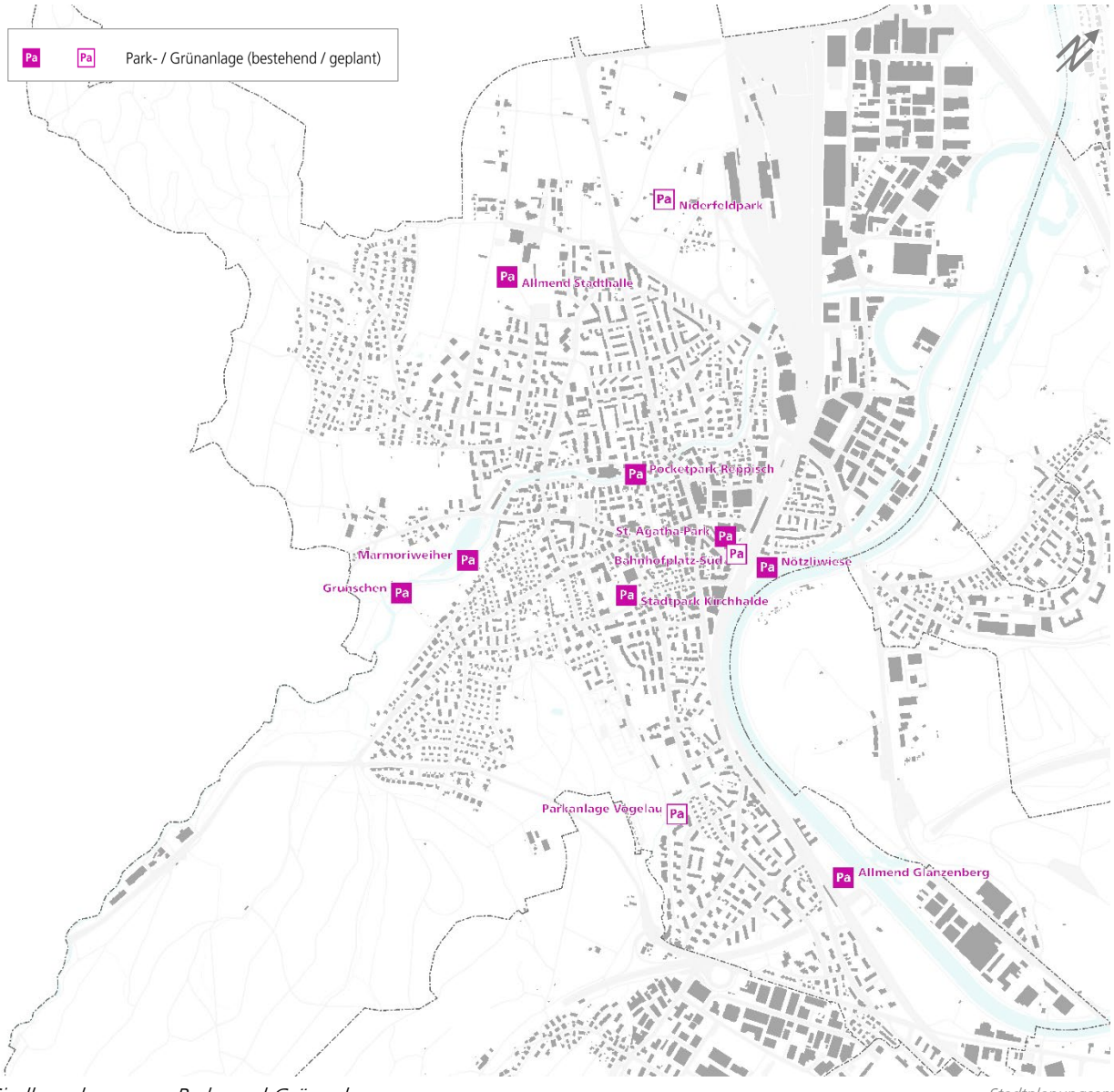
Die Oberflächengestaltung und die Bepflanzung sollen zu einem angenehmen Stadtklima beitragen. So ist beispielsweise ein möglichst heller Belag zu verwenden, da dieser die Wärmestrahlung weniger absorbiert und sich damit weniger aufheizt als ein dunkler Belag. Die verwendeten Bäume sollen natürlichen Schatten spenden und müssen besonders Hitzeverträglich sein, um auch mit den künftigen klimatischen Bedingungen zu Recht kommen.

Die temporäre Bespielung der verschiedenen Plätze soll die Attraktivität und die Lebendigkeit der Orte zusätzlich erhöhen. Mit der Ausarbeitung von Bespielungsplänen kann das Nutzungsprofil der Plätze geschärft und Nutzungskonflikte vermieden werden. Es ist dabei darauf zu achten, dass die Veranstaltungen ein möglichst breites Publikum ansprechen und gewisse Platzbereiche während deren Dauer ohne Einschränkungen für die Öffentlichkeit nutzbar bleiben.

5.4 Park- und Grünanlagen

Festsetzungen

Park- und Grünanlagen sind grundsätzlich in ihrer heutigen Ausdehnung zu erhalten. Lassen überwiegende öffentliche Interessen dies nicht zu, ist der Flächenverlust in möglichst unmittelbarer Umgebung oder durch entsprechende Aufwertungsmassnahmen vor Ort zu kompensieren.
Park- und Grünanlagen dienen in erster Linie der Erholung und dem Spiel in naturnaher Umgebung. Nicht befahrbare Teile sind grundsätzlich unversiegelt zu halten.
Bepflanzung und Materialisierung haben nutzergerecht und mit einem hohen ökologischen Wert zu erfolgen. Ihrer Funktion in Bezug auf ein angenehmes Mikro- bzw. Stadtklima wird Rechnung getragen.
Geeignete Pflege und Unterhaltmassnahmen sorgen jederzeit für ein attraktives Erscheinungsbild und gewährleisten ein hohes Sicherheitsgefühl.



Siedlungsbezogene Park- und Grünanlagen *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Nachfolgend werden die Bedeutung und die Funktion der einzelnen Park- und Grünanlagen grob beschrieben und die Stossrichtung der künftigen Entwicklung aufgezeigt.

Stadtpark Kirchhalde	Multifunktionale naturnah gestaltete Parkanlage mit hohem ökologischem Wert. Schaffung verschiedener Parknischen mit spezifischem Nutzungsangebot. Zentrale Wiese für Sport und Spiel. Ruhiger Parknische im Bereich Stadtmuseum. Möblierung ergänzen und auf soziale Interaktion ausrichten. Element Wasser in Parkgestaltung einbringen. Outdoor-Fitness prüfen. Funktionaler Bezug zu Alters- und Gesundheitszentrum stärken.
St. Agatha-Park	Urban gestaltete Grünanlage die hauptsächlich als Ruhe- und Erholungsraum dient und eher für den kurzweiligen Aufenthalt konzipiert ist. Erweiterung bzw. Durchbindung zum Bahnhofplatz-Süd anstreben.
Bahnhofplatz-Süd	Geplante Grünanlage mit urbanem Charakter für den kurzweiligen Aufenthalt. Durchbindung zum St. Agatha-Park anstreben.
Nötzliwiese	Offen gestaltete Grünanlage mit Promenade entlang der Limmat. Baumbestand erhalten und im Hinblick auf künftige Abgänge frühzeitig erneuern. Weiterentwicklung und gesamthafte Aufwertung der Parkanlage angestrebt (vgl. Kap. 5.5 Öffentliche Spielplätze). Mit Sanitäranlage nachrüsten.
Niderfeldpark	Erstellung einer zentralen grosszügigen Parkanlage im neuen Stadtteil Niderfeld. Grosszügige Platzgestaltung mit Spielplatz im südöstlichen Parkbereich (vgl. Kap. 5.3 Plätze und 5.5 Öffentliche Spielplätze), revitalisierter Teischlibach mit Wasserspielplatz (vgl. Kap. 5.5 Öffentliche Spielplätze) und ökologisch wertvoll ausgestaltetem Gewässerraum als integrale Bestandteile der Parkgestaltung. Offene Rasenfläche für Spiel und Sport im Bereich westlich des Teischlibachs. Extensive Auenlandschaft mit Vegetations- und Spielinseln im Bereich östlich des Teischlibachs. Bauten und Anlagen für Erholung, Freizeit, Sport, Kultur etc.
Allmend Stadthalle	Grosszügige offene Rasenfläche für Spiel und Sport mit untergeordneten Spezialnutzungen und Aufenthaltsbereichen in den Randlagen. Es ist ein Konzept zur Aufwertung des Gesamtraums unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungsansprüche zu erarbeiten.
Marmoriweiher	Naturnahe arboretumartige Parkanlage zwischen Marmoriweiher und Reppisch. Marmoriweiher als zentrales Element der Anlage. Sehr hoher ökologischer Wert. Im Vordergrund stehen Ruhe, Erholung und Naturerlebnis. Kleiner Kinderspielplatz im Bereich des Auslaufs aufwerten.
Grunschen	Allmendartige Grünanlage mit grosser Spiel- und Sportwiese, Kinderspielplatz, Grillstellen und Tischen. Vielfältige Nutzbarkeit der Anlage, genügend Sanitäranlagen und Zugang zur Reppisch unbedingt erhalten.
Pocketpark Reppisch	Kleine Grünanlage an der Reppisch unterhalb Reppischwerke. Einsehbarkeit und Zugang zu Reppisch ermöglichen. Möblierung aufwerten und Zugänglichkeit verbessern.

Parkanlage Vogelau	Erweiterung des Spielplatzes zu einer Parkanlage entlang dem Schäflibach (vgl. Kap. 5.5 Öffentliche Spielplätze). Teilweise Aufhebung der Familiengärten im Bereich nordöstlich der Panzersperren (vgl. Kap. 5.9 Familiengärten). Parkanlage mit sehr hohem ökologischen Wert und engem Bezug zum Schäflibach. Neue Parkbereiche eher für ruhige Nutzungen vorsehen. Aktive Nutzungen eher im Bereich des bestehenden Spielplatzes belassen.
Allmend Glanzenberg	Parkartige Grünanlage am Ufer der Limmat. Allwettertauglicher Mergelplatz mit Brunnen, Grillstellen, Tischen und Bänken sowie einer Toilettenanlage als Kernelement der Anlage. Spielrasen und Liegewiese runden das Angebot ab. Ein abgeflachtes Ufer ermöglicht einen bequemen und sicheren Ein- und Ausstieg aus der Limmat. Neue Wegverbindung von der geplanten Unterführung Bahnhof Glanzenberg zum Limmatuferweg.

Erläuterungen

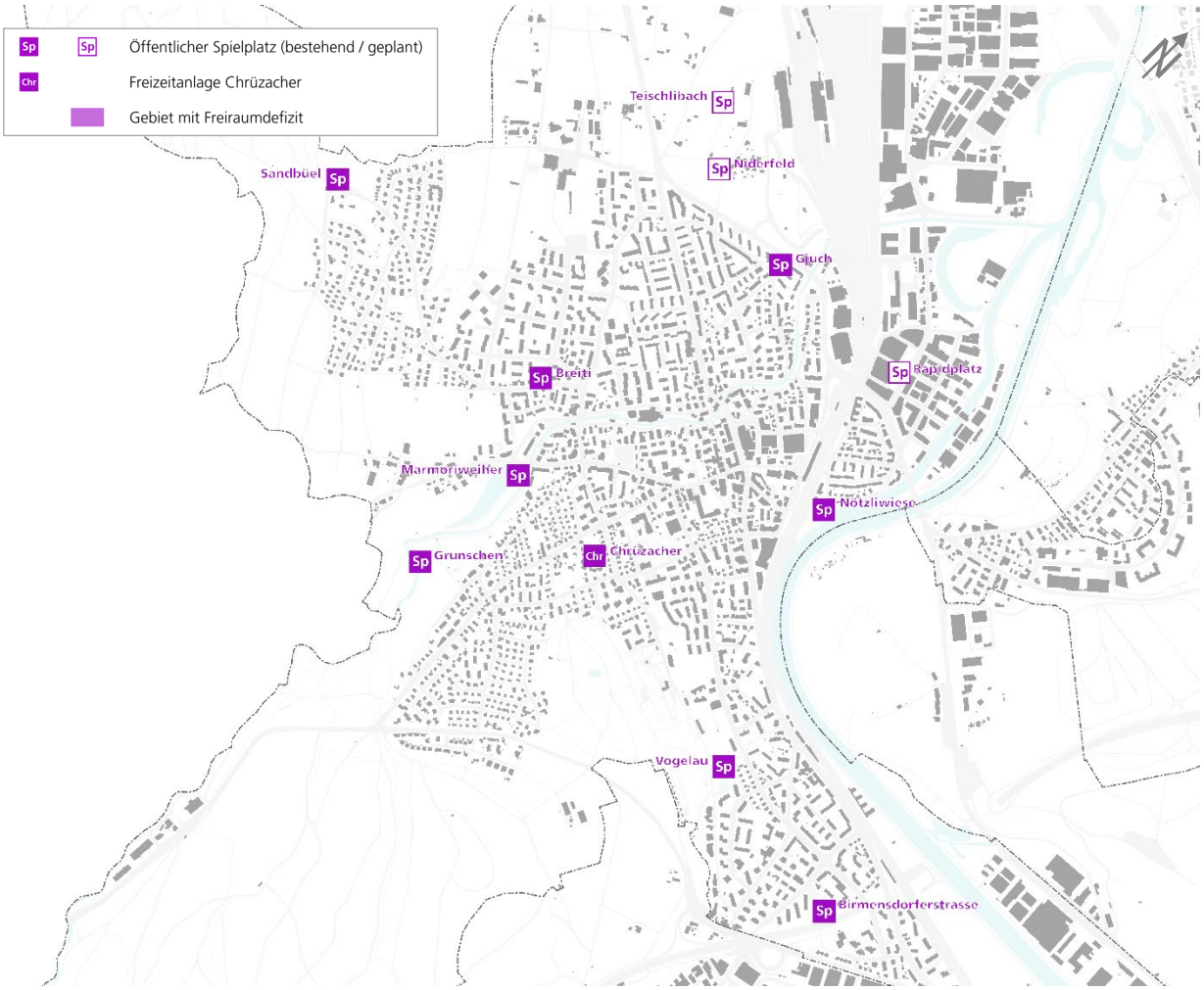
Die Park- und Grünanlagen gehören zu den multifunktionalsten Freiräumen der Stadt Dietikon und decken ein sehr breites Nutzungsspektrum ab. Sie dienen je nach Grösse und Ausprägung als Raum für Ruhe und Erholung, Bewegung und Sport, Pflege sozialer Kontakte sowie dem Erlebnis und dem Aufenthalt in der Natur. Die städtischen Park- und Grünanlagen sollen mit ihrer hohen Vegetationskonzentration naturnahe Freiräume in Wohnnähe bilden und für einen Kontrast zur gebauten Umgebung sorgen.

Die kommunalen Park- und Grünanlagen werden unter ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Gesichtspunkten geplant und betrieben. Zu den ökologischen Aspekten gehört die gezielte Erhöhung der Biodiversität im Siedlungsraum. Diese wird durch eine vielfältige Vegetation mit einheimischen Pflanzen und der auf ein Minimum reduzierten Versiegelung des Bodens erreicht. Zu berücksichtigen ist dabei eine bestmögliche ökologische Vernetzung zwischen Park- und Grünanlagen, beispielsweise durch die Aufwertung der Fliessgewässer. Zudem leisten die Park- und Grünanlagen einen wesentlichen Beitrag zu angenehmen klimatischen Bedingungen im Stadtraum. Die soziale Dimension manifestiert sich in einem vielfältigen Nutzungsangebot, welches unterschiedlichen Nutzergruppen und individuell unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird, sowie der Möglichkeit zur Aneignung und Mitgestaltung der Park- und Grünanlagen. Der ökonomische Aspekt widmet sich unter anderem der Fragestellung, wie trotz knappen Finanzmitteln möglichst anregungsreiche Park- und Grünanlagen erstellt und wie diese langfristig mit möglichst geringem Aufwand unterhalten und somit attraktiv gehalten werden können.

5.5 Öffentliche Spielplätze und Freizeitanlage Chrüzacher

Festsetzungen

Bestehende öffentliche Spielplätze sind grundsätzlich in ihrer heutigen Ausdehnung zu erhalten. Lassen überwiegende öffentliche Interessen dies nicht zu, ist der Flächenverlust in unmittelbarer Umgebung oder durch entsprechende Aufwertungsmassnahmen vor Ort zu kompensieren.
Öffentliche Spielplätze sind in verschiedene Spielbereiche für Kleinkinder, für das mittlere Alter und für grössere Kinder zu gliedern. Die Spielbereiche ermöglichen unterschiedliche, auf das Alter abgestimmte, Spielarten.
Bepflanzung und Materialisierung haben kindergerecht und mit einem hohen ökologischen Wert zu erfolgen.
Die Freizeitanlage Chrüzacher wird in ihrer heutigen Funktion und Ausstattung erhalten bzw. weiterentwickelt.
In Gebieten mit einem Freiraumdefizit, namentlich den Gebieten Gjuch, Vorstadt und Gassacher, sind im Rahmen der Siedlungserneuerung und der Innenentwicklung zusätzliche öffentlich zugängliche Spielplätze zu schaffen und dauerhaft zu sichern.



Öffentliche Spielplätze und Freizeitanlage Chrüzacher *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Die öffentlichen Spielplätze haben durch ihre Gestaltung und Ausstattung möglichst alle der drei nachstehend aufgeführten Spielarten in unterschiedlichen Varianten zu ermöglichen.

- Bewegungsspiele — Spiel und Bewegung gehören eng zusammen und fördern die motorischen Fähigkeiten. Rennen, hüpfen, klettern, rutschen, kriechen, Fang- und Rutschspiele benötigen verschiedene Geräte, Bauten und offene Flächen mit unterschiedlichen Belägen (Hartbelag, Rasen etc.).
- Gestaltungsspiele — In den Gestaltungsspielen werden die künstlerischen und konstruktiven Fähigkeiten des Kindes gefördert. Sie können mit Sand, Erde, Kies oder Wasser ausgeübt werden. Wenn vorhanden sind Gewässer, Böschungen, Hügel etc. als veränderbare Elemente in den Spielplatz zu integrieren.
- Rollenspiele — Diese Spiele fördern die sozialen Kontakte. Dazu braucht es Nischen und Ecken oder auch Buschwerk als Raumteiler, die zu Beziehungsspielen einladen, Kommunikation erlauben und die Kinder auch einmal zur Ruhe kommen lassen.

Die öffentlichen Spielplätze sind in verschiedene Spielbereiche für Kleinkinder (0-6 Jahre), für das mittlere Alter (6-12 Jahre) und für ältere Kinder (12-16 Jahre) zu gliedern.

Nebst der Ausstattung mit Spielgeräten, Bauten und anderen dem kindlichen Spiel dienenden Elementen sind die öffentlichen Spielplätze auch mit Aufenthaltsbereichen für die begleitenden Erwachsenen auszustatten. Diese müssen insbesondere in der Nähe zu den Spielbereichen für Kleinkinder liegen, da nur so die notwendige Aufsicht ausgeübt werden kann. Einzelne Sitzgelegenheiten sind mit Tischen auszustatten, die nebst der Pflege von sozialen Kontakten auch für ruhige Spiele und die Verpflegung genutzt werden können.

Die Bepflanzung mit einheimischen standortgerechten Bäumen und Sträuchern dient nicht nur der Biodiversität, sondern ermöglicht den Kindern auch das spielerische Kennenlernen der Pflanzen und sind Rohstoff fürs Bauen und je nach Art auch ein natürliches Klettergerüst. Zudem übernehmen sie eine wichtige Schutzfunktion gegen die Sonne und andere Wettereinflüsse. Sie sollten daher verschiedene Spiel- und Aufenthaltsbereiche schützen und so den Aufenthalt an heissen Sommertagen ermöglichen. Sind keine grossgewachsenen Bäume zur Beschattung vorhanden, sind wo immer möglich solche zu pflanzen. Wo eine Beschattung durch Bäume nicht möglich ist, sind Schattenplätze mittels Sonnensegel oder Ähnlichem zu schaffen.

Nachfolgend werden die Bedeutung und die Funktion der einzelnen Spielplätze grob beschrieben und die Stossrichtung der künftigen Entwicklung aufgezeigt.

Nötzliwiese	Grosszügiger Spielplatz in unmittelbarer Nähe zur Limmat. Überprüfung Gestaltung und punktuelle Ergänzung der Ausstattung.
Rapidplatz	Schaffung von Spielmöglichkeiten für verschiedene Altersgruppen. Nutzungsmöglichkeit des Platzes für (Gross-) Veranstaltungen, wie z.B. das Stadtfest, muss erhalten bleiben.
Gjuch	Im Zusammenhang mit dem Bau des Kindergartens Gjuch gesamterneuerter Spielplatz mit vielseitigem Spielangebot.
Niderfeld	Schaffung eines Spielplatzes im südöstlichen Bereich des neuen Niderfeldparks im Zuge der Gebietsentwicklung Niderfeld (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen). Grosszügiges und qualitativ hochwertiges Spielangebot für alle Spielarten und Altersstufen schaffen. Synergien mit Quartierinfrastruktur nutzen.

Teischlibach	Neuer Wasserspielplatz im Niderfeldpark im Zuge der Gebietsentwicklung Niderfeld (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen). Fokus auf Bewegungs- und Gestaltungsspiele am und mit dem Teischlibach.
Sandbüel	Mittelgrosser Spielplatz an attraktiver Lage mit Aussicht auf das Limmattal und Grillstellen für Familien. Ergänzung des Spielangebots prüfen.
Breiti	Grosszügiger Spielplatz im Quartier mit Freiraumdefizit. Spielangebot und Ausstattung ergänzen.
Marmoriweiher	Kleinspielplatz mit minimalistischer Ausstattung am Auslauf des Marmoriweihers. Bestehendes Wasserspiel naturnah gestalten. Erweiterung des Spielplatzes prüfen. Zusätzliche Ausstattung (insbes. Spielmöglichkeiten) notwendig.
Grunschen	Kleiner Spielplatzbereich in der allmendartigen Grünanlage (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen). Verschiedene Grillstellen und grosszügige Spielwiese vorhanden. Spielbereich erhalten und Mehrausstattung prüfen.
Vogelau	Mittelgrosser Spielplatz mit Grillstelle in unmittelbarer Nähe zum Schäflibach. Wasserzugang erstellen und Ausstattung ergänzen. Reorganisation mit Erstellung der Parkanlage Vogelau prüfen (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen).
Birmensdorferstrasse	Grosses Spielplatzareal in Quartier mit eher unzureichender Freiraumversorgung. Ausstattung sehr spärlich. Zusätzliche Ausstattung unbedingt nötig. Bessere Nutzung der speziellen Topografie.
Freizeitanlage Chrüzacher	Der beliebte Begegnungsort für Klein und Gross mit seiner speziellen Architektur, den verschiedenen Kursräume, dem schönen Baumbestand, den Tieren und dem abenteuerlich gestalteten Spielgelände, welches zum Toben, Klettern, Erkunden und Verweilen einlädt, soll in ihrem Fortbestand gesichert und das Angebot bedürfnisgerecht ausgebaut bzw. angepasst werden.

Erläuterungen

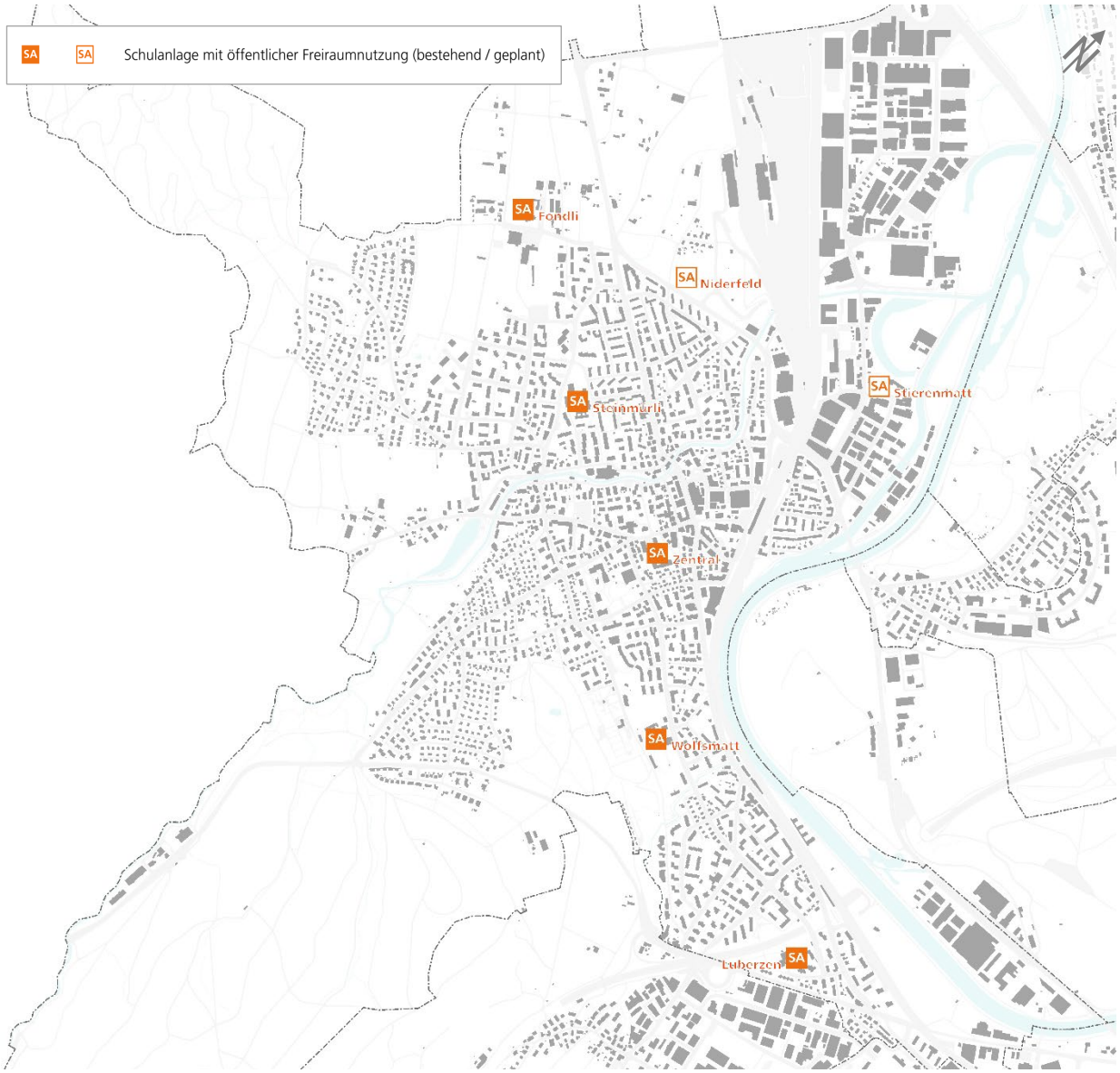
Das nähere Wohnumfeld und das Quartier bilden den Lebensmittelpunkt für Kinder. Sie bestimmen ihre Lebensqualität und beeinflussen ihre Entwicklungsmöglichkeiten entscheidend. Mit dem zunehmenden Verkehr und der sich ausbreitende Siedlung wurden die Spielmöglichkeiten über die Jahre immer weiter eingeschränkt, so dass die öffentlichen Spielplätze und kommunalen Grünanlagen immer mehr an Bedeutung gewonnen haben. Fehlen vielfältige und kindergerechte Spielmöglichkeiten im näheren Wohnumfeld, geht damit die Gefahr einher, dass Kinder nicht mehr kreativ nach Lust und Laune spielen können und sie in ihrer Entwicklung eingeschränkt werden. Die Ausstattung und die Gestaltung des Spielorts haben daher einen erheblichen Einfluss auf das Wohlbefinden und die Entwicklung der Kinder.

Die Natur war bzw. ist der abwechslungsreichste Spielplatz. Die Stadt Dietikon ist daher bestrebt dafür zu sorgen, dass die Kinder in naturnah gestalteten Spielräumen ihr Bedürfnis nach abwechslungsreichen Spielen ausleben und wertvolle Erfahrungen sammeln können. Mit einer naturnahen abwechslungsreichen Gestaltung und Ausstattung soll die Kreativität der Kinder angeregt und verschiedene altersgerechte Spielarten gefördert werden.

5.6 Schulanlagen

Festsetzungen

Schulanlagen sind ein wesentliches Element des städtischen Freiraumgerüsts. In Randzeiten sowie an unterrichtsfreien Tagen stehen die Freiräume möglichst uneingeschränkt der Öffentlichkeit zur Verfügung.
Freiräume auf Schulanlagen sind grundsätzlich in ihrer heutigen Ausdehnung zu erhalten. Lassen überwiegende öffentliche Interessen dies nicht zu, ist der Flächenverlust in unmittelbarer Umgebung oder durch entsprechende Aufwertungsmassnahmen vor Ort zu kompensieren.
Schulanlagen verfügen üblicherweise über einen Pausenplatz mit Hartbelag, Spiel- und Sportwiesen sowie einen Spielplatz oder Spielbereich.



Schulanlagen als wesentliches Element des innerstädtischen Freiraumgerüsts *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

In der unterrichtsfreien Zeit und in den Randzeiten ist die Nutzung der Pausenplätze, Spiel- und Sportwiesen sowie der Spielplätze durch die Quartierbevölkerung zu gewährleisten.

Aufgrund des Störungspotenzials sind die Spiel- und Sportbereiche möglichst abseits der lärmempfindlichen Schulräumlichkeiten anzuordnen.

Ist ein zusätzlicher Schulraumbedarf erwiesen, ist dieser wo immer möglich insbesondere durch Massnahmen an der bestehenden Bausubstanz oder durch Aufstockungen zu generieren.

Kann der zusätzliche Schulraum nicht ohne Inanspruchnahme von zusätzlichen Freiflächen erfolgen, so sind die durch Neu- und Erweiterungsbauten beanspruchten Flächen durch qualitative Massnahmen in derselben Schulanlage oder Ersatzfreiräume in unmittelbarer Umgebung zu kompensieren.

Die Pausenplätze müssen Mehrfachnutzungen zulassen und sind in verschiedene Zonen zu gliedern.

Extensiv genutzte Flächen sind so zu gestalten, dass ein ökologischer Mehrwert entsteht.

Die Spielzonen sind nach denselben Grundsätzen wie die öffentlichen Spielplätze zu gestalten und auszustatten (vgl. Kap. 5.5 Öffentliche Spielplätze und Freizeitanlage Chrüzacher).

Erläuterungen

Die Stadt Dietikon verfügt derzeit über fünf Schulanlagen, welche sich entlang dem Hangfuss linear über das Ganze Siedlungsgebiet verteilen. Aufgrund ihrer günstigen Verteilung und ihren Pausenplätzen, Sportwiesen und Spielanlagen nehmen die Schulareale eine tragende Rolle in der Freiraumversorgung der Stadt ein. Insbesondere die Schulanlage Steinmürli ist für die Gebiete Gjuch, Vorstadt und Gassacher ein sehr bedeutender Freiraum, da in diesen Gebieten ansonsten wenige Alternativen vorhanden sind.

Während den Unterrichtszeiten stehen die Schulanlagen in erster Linie dem Schulbetrieb zur Verfügung. In der unterrichtsfreien Zeit und in den Randzeiten soll ihre Rolle als öffentlicher Freiraum aber möglichst uneingeschränkt zum Tragen kommen. Dies bedeutet, dass die Pausenplätze, Spiel- und Sportwiesen sowie die Spielplätze durch die Quartierbevölkerung genutzt werden können, sofern diese nicht durch Drittnutzer, wie beispielsweise Vereine, belegt werden.

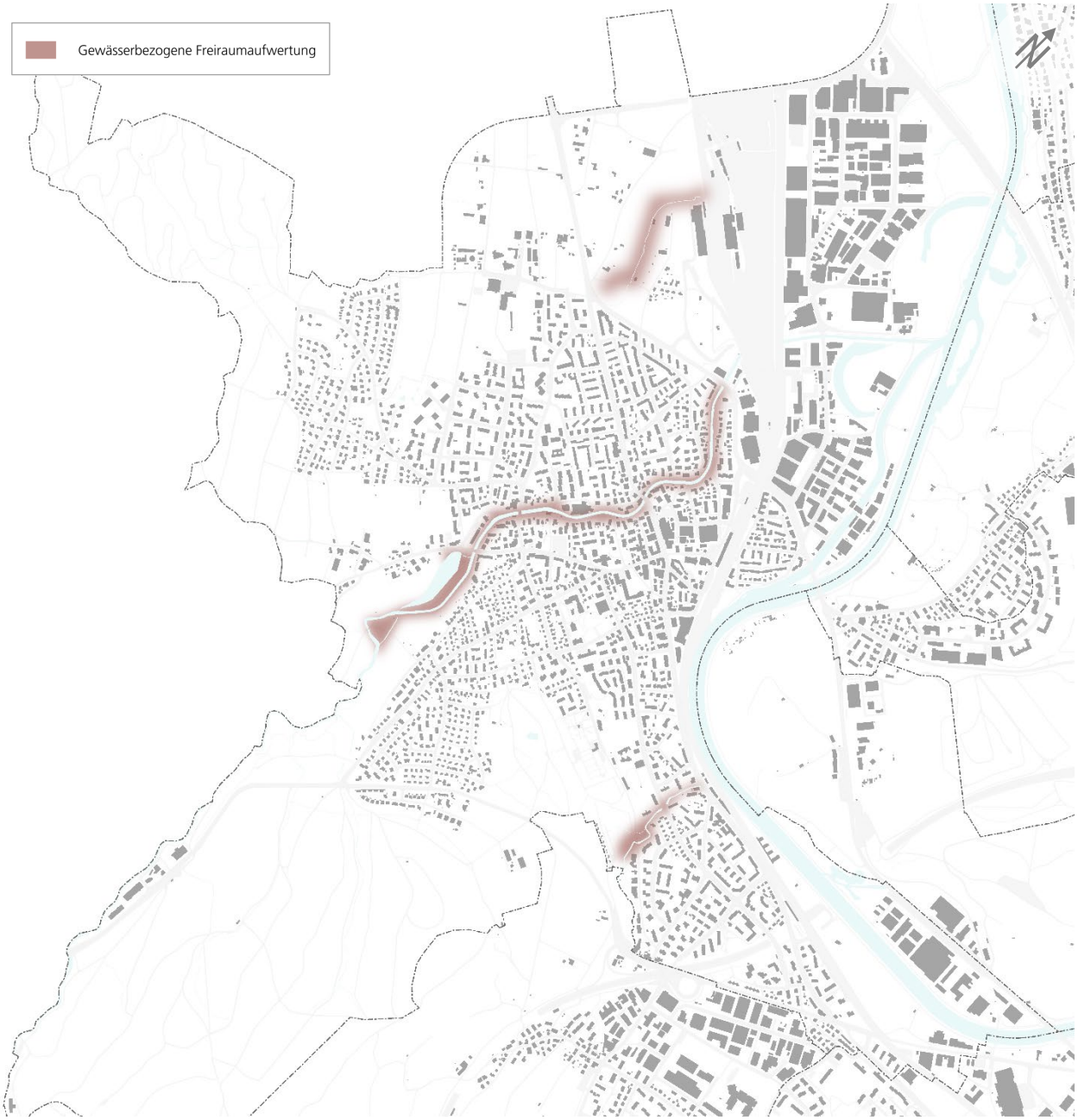
Die Weiterentwicklung der Schulareale aufgrund eines steigenden Schulraumbedarfs soll möglichst nicht auf Kosten der Freiräume erfolgen. Ist ein zusätzlicher Schulraumbedarf erwiesen, ist dieser wo möglich insbesondere durch Aufstockungen zu generieren. Kann der zusätzliche Schulraum nicht ohne Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen erfolgen, so sind die durch Neu- und Erweiterungsbauten beanspruchten Flächen durch qualitative Massnahmen in derselben Schulanlage oder Ersatzfreiräume in unmittelbarer Umgebung zu kompensieren.

Die Freiräume der Schulanlagen haben einer Vielzahl von Ansprüchen gerecht zu werden. Sie sind vorab Spiel- und Erholungsraum für Kinder und Lehrpersonen während des Schulalltags. Darüber hinaus sollen die Freiräume aber auch ein geschützter Bewegungsraum für Kinder, Jugendliche und Erwachsene sein. Den Bedürfnissen der verschiedenen Altersgruppen nach Bewegungsspielen, Erholung und Rückzugsorten, wo die Kinder sich in Gruppen oder allein aufhalten können, muss auf einem Schulareal Rechnung getragen werden. Die Pausenplätze müssen Mehrfachnutzungen zulassen und sind in verschiedene Zonen zu gliedern. Die Spiel- und Sportbereiche sind im Idealfall etwas abseits der lärmempfindlichen Schulräume angeordnet, damit sie den Schulbetrieb möglichst wenig stören. Extensiv genutzte Flächen und abwechslungsreiche Spielzonen sollen, wo immer möglich, naturnah gestaltet sein. Das ist insbesondere für die Sensibilisierung der Kindern und Jugendlichen für die Belangen des Natur- und Umweltschutzes von Bedeutung.

5.7 Gewässernebenbereiche

Festsetzungen

Die Räume entlang den Gewässern sind integraler Bestandteil des städtischen Freiraumgerüsts. Die Gestaltung stärkt die jeweilige ortsbauliche Situation und berücksichtigt die unterschiedliche Fluss-raumtypologie.
Die Uferbereiche weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf und punktuelle Zugänge machen das Gewässer erlebbar.
Ein attraktives Fussverkehrsnetz mit zahlreichen Rastmöglichkeiten ermöglicht ein qualitätsvolles promenieren entlang den Gewässern.

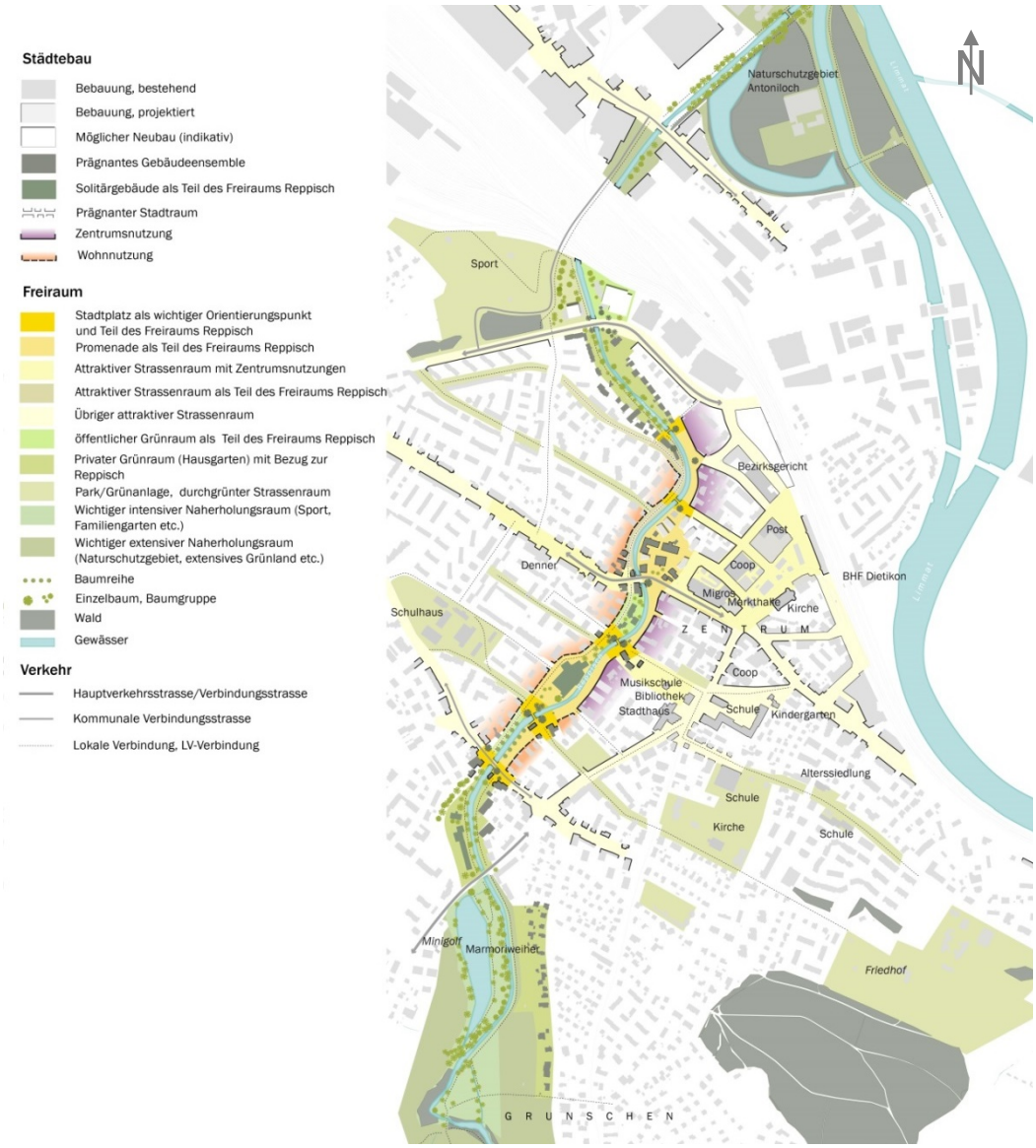


Gewässernebenbereiche mit hohem Freiraumpotenzial *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Reppisch

Die Reppisch ist heute nur ungenügend in die städtebauliche Struktur eingebunden. Vielerorts fehlt der Bezug zwischen Flussraum, Freiräumen und Stadtstruktur. Die Reppisch als identitätsstiftendes Element soll gestärkt und die Beziehung zwischen Fluss und Stadtraum verbessert werden, indem die Flussraum- und die Siedlungstypologie besser aufeinander abgestimmt werden. Die Aufenthaltsqualität und das Erholungsangebot entlang der Reppisch sollen gezielt erhöht bzw. ergänzt und zusammen mit den umgebenden Stadträumen entwickelt werden. Dabei sind Insbesondere die bessere Erlebbarkeit und Einsehbarkeit der Reppisch zu beachten. An strategischen Standorten und im Bereich öffentlicher Freiräume sind punktuell Zugänge zum Gewässer zu erstellen. Ein attraktives und lückenloses Fusswegnetz lädt zum Promenieren ein und bindet die verschiedenen Stadtquartiere an die Naherholungsräume im Reppischtal an.



Aufwertungs- und Gestaltungskonzept Reppischraum Van de Wetering Atelier für Städtebau

Limmat	Entlang der Limmat bestehen verschiedene qualitativ hochwertige Freiräume und Erholungsgebiete. Mit der geplanten Allmend Glanzenberg wird das Angebot zudem weiter ausgebaut. Auf Höhe der EKZ-Insel und im Bereich der Nötzliwiese sollen mittel- bzw. langfristig zwei zusätzliche Brücken für Fussgänger und Velos das Queren der Limmat ermöglichen und das Wegnetz für Erholungssuchende noch engmaschiger machen. Im Rahmen der Neukonzessionierung des Kraftwerks Dietikon wurde im Jahr 2018 zusammen mit den ökologischen Ersatzmassnahmen auch verschiedene Massnahmen zugunsten der Erholungsnutzung umgesetzt. Aus Sicht der Stadt Dietikon drängen sich somit in absehbarer Zeit keine grösseren Massnahmen auf. Die bestehende Erholungsinfrastruktur ist jedoch in jedem Fall zu erhalten und gegebenenfalls weiterzuentwickeln.
Schäflibach	Der Schäflibachs ist aufgrund des sehr dichten Gehölzes und den fehlenden Gewässerzugängen kaum einsehbar bzw. erlebbar. Mit der beabsichtigten Erweiterung des Spielplatzes Vogelau zu einer Parkanlage soll der Schäflibach integraler Bestandteil des Erholungsraums werden (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen). Im Bereich zwischen der Vogelau und der Mündung in die Limmat soll der Schäflibach zusammen mit den flankierenden Gehölzen und den öffentlichen Wegverbindungen in einen attraktiven Erholungsraum mit enger Beziehung zum umgebenden Siedlungsgrün aufgewertet werden. Dazu sind verschiedene Sichtfenster und punktuelle Gewässerzugänge sowie zusätzliche kleinflächige Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten zu schaffen.
Teischlibach	Im Gebiet Niderfeld wird der Teischlibach im Rahmen der Gebietsentwicklung revitalisiert und integral in die Park- und Platzgestaltung miteinbezogen. Er wird somit zu einem wichtigen Bestandteil der öffentlichen Freiräume. Zusätzlich ist im Park ein naturnaher Wasserspielplatz vorgesehen (vgl. Kap. 5.5 Öffentliche Spielplätze). Im Bereich der Fondlistrasse und des Familiengartenwegs ist der Teischlibach eingedolt. Bei einer allfälligen Ausdolung sind nebst den ökologischen Aspekten auch die Aspekte Erholung und Freiraum zu berücksichtigen.
Marmoriweiher	Das Ostufer des Marmoriweihers ist ein wichtiger und hoch frequentierter Erholungsraum. Verschiedene Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein. Mit einer punktuellen Neugestaltung des Ufers soll die Erlebbarkeit weiter verbessert werden. Das Westufer ist weiterhin frei von Besuchern zu halten.

Erläuterungen

Das Freiraumgerüst der Stadt Dietikon wird wesentlich von den verschiedenen Flüssen, Bächen und Weihern geprägt. Der Limmatraum ist die zentrale Freiraum- und Erholungsachse des Limmattals und in dieser Funktion von übergeordneter Bedeutung. Mit dem Projekt Agglopark Limmattal wird diesem Umstand Rechnung getragen.

Für das innerstädtische Freiraumgerüst von Dietikon sind aber insbesondere die quer zum Tal verlaufenden Limmatzuflüsse Reppisch, Schäflibach und Teischlibach von grosser Bedeutung. Sie stellen insbesondere für Fussgänger und Erholungssuchende wichtige Verbindungsachsen bzw. Freiräume dar. Entsprechend ist die dafür notwendige Infrastruktur zu erhalten und zu ergänzen, wobei auch den Belangen des Umweltschutzes Rechnung getragen werden muss (vgl. Kap. 6.5 Fliessgewässer). Im Speziellen der Reppischraum als historischer Siedlungsursprung stellt noch immer ein wesentliches Element der städtebaulichen Grundstruktur und des innerstädtischen Freiraumgerüsts dar. Der Marmoriweiher ist ein allseits beliebter und oft besuchter Freiraum. Durch den Reppischraum ist der Marmoriweiher sehr gut in das übergeordnete Freiraumgerüst eingebunden und erreichbar.

5.8 Mikrofreiräume

Festsetzungen

In den urbanen Quartieren werden vorhandene "Restflächen" zu Mikrofreiräumen aufgewertet.
Im Rahmen der Siedlungserneuerung sowie bei Strassensanierungen und -umgestaltungen werden Mikrofreiräume gezielt gefördert.

Massnahmen

Mit einer entsprechenden Materialisierung und einer minimalen Ausstattung werden "Restflächen" zu Mikrofreiräumen mit einer entsprechenden Aufenthaltsqualität aufgewertet.

Im Zuge der angestrebten Innenentwicklung werden die "Restflächen" nicht mehr dem Zufall überlassen, sondern als möglichst nutzungsoffene Mikrofreiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität und einem hohen ökologischen Wert in die jeweiligen Planungen miteinbezogen und gefördert.

Im Rahmen von Strassensanierungen und Umgestaltungen werden die "Restflächen" konsequent zu Mikrofreiräumen aufgewertet.

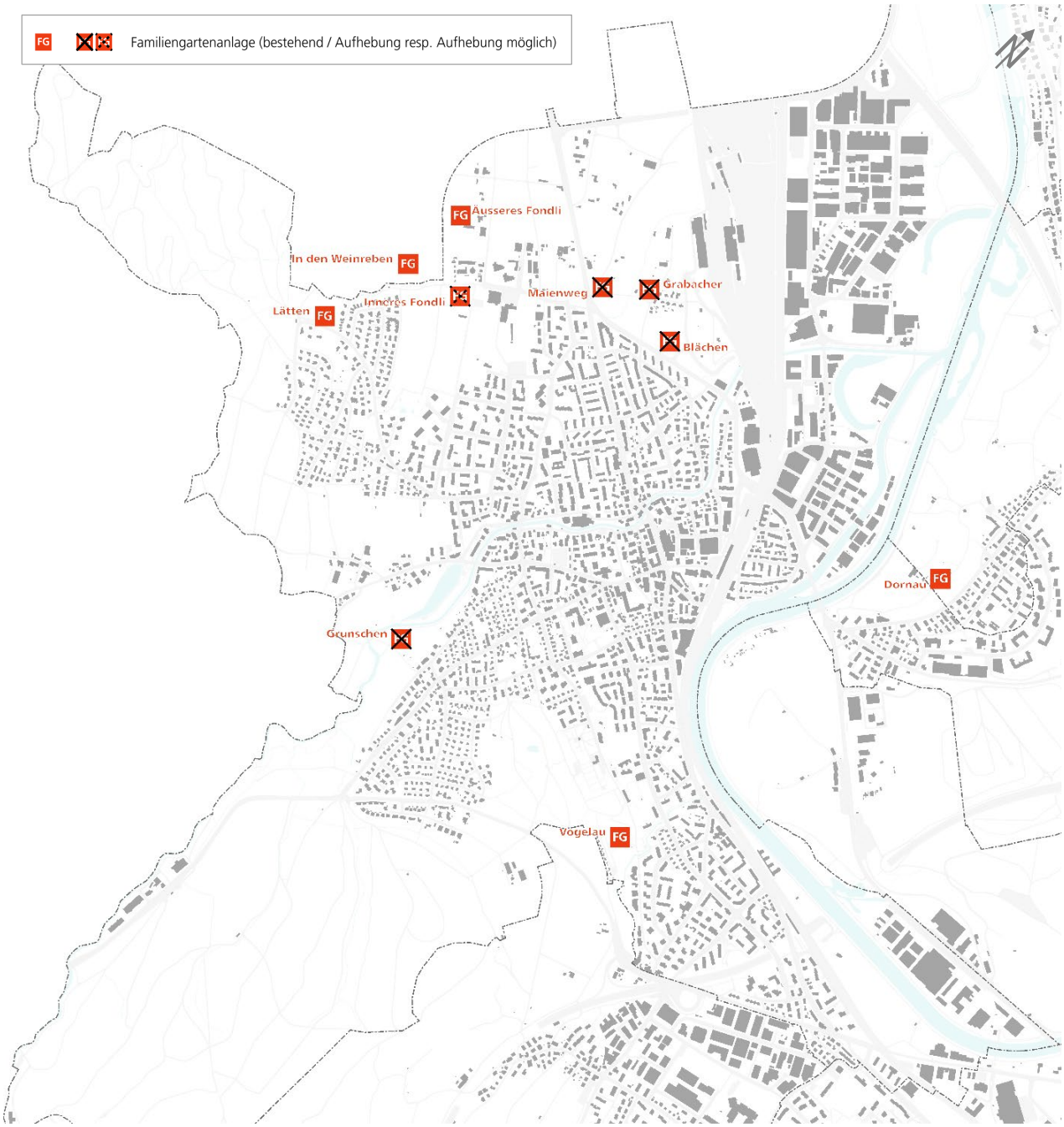
Erläuterungen

Mikrofreiräume sind Kleinflächen im öffentlichen Freiraum mit einer möglichst offenen Nutzung. Diese Kleinflächen ergeben sich meist zufällig aufgrund anderweitiger Gegebenheiten und werden von den Planenden oftmals als nicht nutzbare "Restflächen" betrachtet. Mikrofreiräume sind jedoch ein wichtiger Bestandteil des Freiraumsystems. Dies gilt insbesondere für die dicht bebauten Wohn- und Zentrumsquartiere, in welchen Freiräume oftmals unpersönlich sind und nur wenig Intimität ausstrahlen. Besonders für Personen mit einer eingeschränkten Mobilität, wie beispielsweise Kinder oder ältere Personen, stellen Mikrofreiräume eine unentbehrliche Komponente in der Freiraumversorgung dar. Aufgrund der fehlenden Aufenthaltsqualität werden diese "Restflächen" jedoch von den potenziellen Nutzern oftmals gar nicht wahrgenommen und entsprechend auch nicht genutzt.

5.9 Familiengärten

Festsetzungen

Es steht eine nachfragegerechte Anzahl Familiengärten zu erschwinglichen Konditionen zur Verfügung.
Werden Familiengärten aufgehoben, sind die freiwerdenden Flächen primär einer öffentlichen Freiraumnutzung oder aber einer anderen im öffentlichen Interesse stehenden Nutzung zuzuführen.



Familiengärten ersetzen im urbanen Raum private Gärten Stadtplanungsamt

Massnahmen

Mit der Entwicklung des Gebiets Niderfeld entfallen mittelfristig die Anlagen Grabacher, Maienweg und Blächen.

Zugunsten der Erweiterung des Spielplatzes Vogelau zu einem öffentlichen Park (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen) soll die Anlage Vogelau mittel- bis langfristig um ca. 0.4 ha reduziert werden.

Die Familiengärten Inneres Fondli und Vogelau liegen ganz oder teilweise in der Zone für öffentliche Bauten und werden bei einem entsprechenden Bedarf des Areals oder bei einem Überangebot an Familiengärten aufgehoben bzw. einer anderen im öffentlichen Interesse stehenden Nutzung zugeführt.

Die private Familiengartenanlage im Gebiet Grunschen soll zugunsten des Landschaftsschutzes und der Weiterentwicklung des Naherholungsgebiets aufgehoben werden (vgl. Kap. 6.3 Landschaftsschutz).

Die übrigen kommunalen Familiengärten sollen weitgehend erhalten bleiben, insbesondere auch die dezentrale Verteilung auf die verschiedenen Stadtquartiere.

Blächen	0.8 ha	30 Parz.	Aufhebung
Grabacher	0.2 ha	10 Parz.	Aufhebung
Maienweg	0.1 ha	5 Parz.	Aufhebung
Äusseres Fondli	1.1 ha	72 Parz.	Erhalt
Inneres Fondli	0.8 ha	46 Parz.	Aufhebung möglich
In den Weinreben	2.4 ha	98 Parz.	Erhalt (Gemeindegebiet von Spreitenbach)
Lätten	1.6 ha	44 Parz.	Erhalt
Grunschen	0.9 ha	ca. 60 Parz.	Aufhebung (private Anlage)
Vogelau	2.9 ha	240 Parz	Reduktion um ca. 0.4 ha (entspricht rund 35 Parz.)
Dornau	0.5 ha	20 Parz.	Erhalt (Gemeindegebiet von Geroldswil)

Erläuterungen

Familiengärten sind ein Ersatz für fehlende private Gärten und sind demnach als quasi private Freiräume zu betrachten, welche der individuellen Erholung und der Freizeitbeschäftigung dienen. Obwohl sich die Familiengartenareale weitgehend im Besitz der Stadt befinden, sind diese nicht als öffentliche Freiräume zu betrachten, da der Zugang nur einer Bestimmten Gruppe möglich ist. Dennoch nehmen die Familiengärten auf der individuellen Ebene eine nicht vernachlässigbare Funktion im Freiraumangebot der Stadt war und bieten Raum für soziale Interaktion zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen und über die Altersstufen hinweg.

Die Stadt Dietikon bewirtschaftet insgesamt neun Familiengartenanlagen, wobei sich zwei nicht auf dem Gemeindegebiet der Stadt, sondern auf jenem von Spreitenbach bzw. Geroldswil, befinden. Die Stadt stellt die Gärten den Pächtern zu einem für jedermann erschwinglichen Pachtzins zur Verfügung und sorgt für die Erschliessung und den Unterhalt. Daneben gibt es diverse weitere Gartenanlagen, welche nicht im Besitz der Stadt sind und entsprechend auch durch Private verpachtet werden.

Die Stadt Dietikon verfügt grundsätzlich über eine grosse Zahl an Familiengärten. Die Gesamtfläche aller bestehenden kommunalen Anlagen umfasst gut 11 ha bzw. rund 630 Parzellen unterschiedlicher Grösse. Das Interesse an der Pacht eines Familiengartens hat in den vergangenen Jahren abgenommen, so dass mittelfristig eine Bereinigung des Angebots angezeigt ist.

5.10 Gemeinschaftliche Freiräume auf Privatgrundstücken

Festsetzungen

Gemeinschaftlich genutzte Freiräume sind mit einer angemessenen Zahl an unterschiedlichen Spielmöglichkeiten für Kleinkinder und für Kinder mittleren Alters auszustatten.
Die Gestaltung, Bepflanzung und Materialisierung hat qualitativ hochwertig, kindergerecht und ökologisch ausgewogen zu erfolgen.
Freiräume können auch mit anderen Grundstücken zusammen erstellt werden, sofern deren Erstellung gesichert ist und die entsprechende Vereinbarung im Grundbuch eingetragen wird.
Für Überbauungen mit mehr als 20 Wohnungen muss ein Spielraumkonzept erarbeitet werden.

Massnahmen

Bei Mehrfamilienhäusern sind grundsätzlich mindestens 20 % der Wohnfläche als gemeinschaftlich nutzbare Spiel- und Ruheflächen auszugestalten. Die Spielflächen können parzellenübergreifend erstellt werden, wenn die entsprechende Vereinbarung im Grundbuch eingetragen wird. Die Anlagen für Kleinkinder müssen innerhalb von ca. 50 m (Ruf- und Sichtweite), jene für Schulkinder innerhalb von 250 m ab Grundstücksgrenze erreichbar sein und dürfen nicht durch eine stark befahrene Strasse oder ein anderweitiges Hindernis abgetrennt werden.

Die Bepflanzung muss kindergerecht (keine giftigen Beeren und Stacheln) und ökologisch ausgewogen (einheimisch und standortgerecht) sein.

Die Materialien sollen möglichst veränderbar sein (z. B. Sand, Wasser, Steine, Holz etc.). Spielgeräte, die Veränderbarkeit und Nutzungsvarianten ermöglichen, sind den standardisierten und monofunktionalen Geräten vorzuziehen.

Die Spiel- und Ruhebereiche sind abseits von immissionsreichen Strassen anzuordnen und müssen über eine ausreichende Besonnung bzw. Beschattung verfügen.

Bei Überbauungen mit mehr als 20 Wohnungen mit einer Nutzfläche von mehr als 90 m^2 muss ein umfassendes Spielraumkonzept über das gesamte Areal, mit spezifischen Spielangeboten für verschiedene Altersgruppe, erstellt werden.

Bereiche für Kleinkinder sollen möglichst zentral an einem sicher zu erreichenden Gemeinschaftsplatz mit Beschattung und Sitzmöglichkeiten für Betreuungspersonen angelegt werden.

Bereiche für Schulkinder können über das Grundstück verteilt werden. Es gehört mindestens eine Sportfläche (Fussballwiese, Basketballfeld, Skatebereich etc.) von geeigneter Grösse und in gebührender Distanz zu den privaten Aussenbereichen (Vermeidung von Lärmklagen) dazu.

Erläuterungen

Kinder leben dort wo sie Wohnen. Die gemeinschaftlich genutzten Freiräume privater Überbauungen sind in den ersten Lebensjahren die wichtigsten Spielorte für Kinder und bestimmen die Lebensqualität und ihre Entwicklungsmöglichkeit entscheidend mit. Eine qualitätsvolle Gestaltung des Wohnumfelds mit abwechslungsreichen Spiel- und Ruheflächen ist daher von zentraler Bedeutung und soll im Zuge der angestrebten Siedlungserneuerung und Innenentwicklung (vgl. Kap.4.4 Siedlungserneuerung und 4.5 Innenentwicklung) konsequent gefördert werden. Die Qualität der Spiel- und Ruheflächen wird massgeblich durch deren Grösse und der Vielfalt der Spielmöglichkeiten geprägt. Der Ausgestaltung ist entsprechend hohe Aufmerksamkeit zu widmen.

6. Natur und Landschaft

6.1 Gesamtstrategie

Die Stadt Dietikon besteht zu einem wesentlichen Teil aus Natur- und Landschaft. Rund die Hälfte des Gemeindegebiets wird nämlich von Wald (27 %), landwirtschaftlich genutzten Flächen (16 %) und Gewässern (5 %) bedeckt. Gleichwohl stehen diese Gebiete durch die fortschreitende bauliche Entwicklung der Stadt Dietikon und der benachbarten Gemeinden unter grossem Druck. Nicht nur die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen, sondern auch die intensivierte Landwirtschaft und die mit dem Bevölkerungswachstum einhergehenden gesteigerten Erholungsaktivitäten, bringen die Natur- und Landschaftsräume im Limmattal immer mehr in Bedrängnis.
Intakte Natur- und Landschaftsräume sind sowohl für die einheimische Flora- und Fauna, wie auch für die ansässige Bevölkerung von sehr grosser Bedeutung. Die Stadt Dietikon bietet mit ihren Gewässern, den Limmatauen, den bewaldeten Hügeln und dem nachhaltig bewirtschafteten Kulturland eine Vielzahl von wertvollen und abwechslungsreichen Lebens- und Erholungsräumen in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet. Der Wert dieser Räume soll durch entsprechende Massnahmen erhalten bzw. erhöht werden, so dass Tieren, Pflanzen und der Bevölkerung auch in Zukunft ein attraktiver Lebens- und Erholungsraum zur Verfügung steht.
Zentrale Elemente zum Erhalt der vielfältigen Natur- und Landschaftsräume sind die Begrenzung des Siedlungswachstums und der Schutz besonders sensibler Objekte und Bereiche. Mit gezielten Aufwertungsmassnahmen, einer fachgerechten Pflege und einer geschickten Lenkung der Erholungsaktivitäten kann der Wert dieser Räume für Mensch und Natur weiter erhöht werden.

6.2 Übersicht Themen Natur und Landschaft

Thema	Inhalte	Kapitel
Landschaftsschutz	▪ Landschaftsschutzgebiete dienen dem Erhalt der Naturwerte, der Erholung und der Landwirtschaft ▪ Erhalt und Stärkung der individuellen Charakteristik ▪ Nur standortgebundene Bauten und Anlagen mit hoher Gestaltungsqualität	6.3
Naturschutz	▪ Dauerhafter Erhalt der übergeordneten Naturschutzgebiete ▪ Ausscheidung von kommunalen Schutzgebieten für Objekte von besonderer Bedeutung	6.4
Fliessgewässer	▪ Naturnaher Zustand herstellen und Längsvernetzung sichern ▪ Terrestrische Längsvernetzung in den Gewässernebenbereichen gewährleisten ▪ Ausdolung von Gewässern anstreben ▪ Risikobasierter Hochwasserschutz	6.5
Stillgewässer	▪ Erhalt naturnaher Zustand mit hohem ökologischem Wert	6.6
Ökologische Vernetzung	▪ Weiterführung und Ausbau Vernetzungsprojekt nach 2022 ▪ Erhalt und Aufwertung Vernetzungskorridore	6.7
Biodiversität	▪ Umsetzung Massnahmen zugunsten der Biodiversität bei öffentlichen Bauvorhaben und bei grösseren Projekten Dritter ▪ Aufwertung von Freiräumen zu Biotopen mit hoher ökologischer Qualität	6.8

Information

Die in den übergeordneten Planungsinstrumenten von Bund, Kanton und Region festgelegten Sachverhalte müssen im kommunalen Richtplan berücksichtigt bzw. weiter präzisiert werden. Für den kommunalen Richtplan der Stadt Dietikon sind insbesondere folgende Festlegungen von Bedeutung (Aufzählung unvollständig und ohne Gewichtung):

- *Flachmoor von nationaler Bedeutung (Bundesinventar der Flachmoore, Objekt-Nr. 865)*
- *Verordnung zum Schutz der Limmataltläufe in Dietikon, Geroldswil und Oetwil a. d. L (vom 24. April 2017)*
- *Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen (kant. Richtplan, Kap. 3.2)*
- *Aufwertung der Limmat als Erholungs-, Natur- und Landschaftsraum (kant. Richtplan, Kap. 3.4.2)*
- *Revitalisierung, ökologische Vernetzung und Aufwertung für die Erholungsnutzung des Reppischraums (reg. Richtplan, Kap. 3.5 und 3.11)*
- *Revitalisierung Teischli- und Schäflibach (reg, Richtplan, Kap. 3.3)*
- *Freihaltegebiete Müsli, Fondli-Sucheren, Rüteren und Fahr zur Siedlungstrennung, für das Landschaftsbild und ökologische und erholungsbezogene Vernetzung (kant. Richtplan, Kap. 3.10)*
- *Familiengärten Vogelau mit regionalem Einzugsgebiet (reg. Richtplan, Kap. 3.5)*
- *Regionales Naturschutzgebiet Schönenwerd (reg. Richtplan, Kap. 3.6)*
- *Regionales Naturschutzobjekt Obstgarten Rüteren (reg. Richtplan, Kap. 3.6)*

6.3 Landschaftsschutz

Festsetzungen

Die Landschaftsschutzgebiete dienen insbesondere dem Erhalt der Naturwerte, der naturbezogenen Erholungsnutzung und der landwirtschaftlichen Produktion.
Ihr individueller und besonderer Charakter ist zu erhalten und zu stärken.
Bauten und Anlagen in Landschaftsschutzgebieten müssen standortgebunden sein, besonders hohe gestalterische Anforderungen erfüllen und sich sehr gut in die Landschaft einfügen.



Landschaftsschutzgebiete sind wichtige Naherholungs-, Natur- und Produktionsräume *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Fahr	Das Gebiet Fahr wird durch eine landwirtschaftlich intensiv genutzte Ebene geprägt, welche durch Strassen- und Flussdämme umfasst wird. Der Lerzenbach, die ihn begleitende Terrassenkante und die Flurwege strukturieren die offene Ebene. Die Bestockung an den Rändern und entlang dem Lerzenbach ist vielfältig und naturnah. Das Gebiet ist als offene Kulturlandschaft zu erhalten. Die Terrassenkante soll durch einzelne hohe Bäume betont und die Hofgebäude durch eine entsprechende Bestockung besser in den Landschaftsraum eingebunden werden. Die ökologisch wertvollen Hecken an den Rändern sind zu erhalten.
Müsli	Das Gebiet Müsli ist Teil einer grossen offenen Grünfläche zwischen Dietikon und Spreitenbach. Als Teil der überregional bedeutsamen Landschaftsspange Hüttikerberg - Sandbühl ist das Gebiet freizuhalten und durch Pflanzung zusätzlicher Baumgruppen aufzuwerten. Es ist eine bessere Einordnung des Limmattalbahndepots ins Landschaftsbild anzustreben.
Rüteren	Die Landschaft im Gebiet Rüteren ist zweiteilig. Im unteren, flachen Teil wird intensive Landwirtschaft betrieben. Der obere, steilere Bereich wird hauptsächlich als Wiesland genutzt und ist mit zahlreichen Hochstammobstbäumen und Feldgehölzen durchsetzt. Das Muster der landwirtschaftlichen Nutzung folgt der Logik des Terrains und ist charakteristisch für das Limmattal. Der ausgeprägte Kontrast zwischen der traditionellen Kulturlandschaft am Hang und dem Siedlungs- und Verkehrsraum im Tal ist sehr ausgeprägt und verleiht dem Gebiet einen hohen Landschafts- und Erholungswert. Das Gebiet Rüteren ist dauerhaft vor einer Bebauung zu schützen. Die Strukturvielfalt mit Hecken und Hochstammobstbäumen ist zu erhalten und durch gezielte Pflanzungen zu erweitern bzw. zu ergänzen. Die eingedolten Bäche sind nach Möglichkeit offenzulegen und zu bestocken. Eine zusätzliche Extensivierung der Landwirtschaft würde die Qualität des Landschaftsraumes für die Natur und Erholungssuchende weiter erhöhen.
Grunschen / Mülimatt	Die Landschaftskammer Grunschen / Mülimatt befindet sich auf einer Schwemmebene der Reppisch und weist auf wenig Raum eine ausserordentliche Vielfalt auf. Die Talflanken sind mit Hecken bestockt oder werden als Wiesland genutzt. Die Reppisch wird von Wald oder waldartigen Hecken flankiert. Der künstlich angelegte Marmoriweiher, das parkartige Arboretum an dessen Ostufer sowie die allmendartige Grünanlage Grunschen sorgen bei Erholungssuchenden für eine hohe Erlebnisdichte und einen unverwechselbaren Charakter des Gebiets. Bei der Weiterentwicklung des Gebiets Grunschen / Mülimatt ist zwischen der Erhöhung der Naturwerte und der Aufwertung für die Erholungsnutzung abzuwägen. Dies hat im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zu erfolgen. Potenzial besteht sicherlich bei der Zugänglichkeit zur Reppisch und bei einer stärkeren Einbindung der Erholungsnutzungen in die Landschaft. Die bestehende Familiengartenanlage soll mittelfristig aufgehoben werden (vgl. Kap. 5.9 Familiengärten).

Schönenwerd

Das Gebiet Schönenwerd ist eine ehemalige Limmataue mit noch gut sichtbaren Altläufen und einer ausgeprägten Kammerung durch die hohe Bestockung. Das Naturgebiet ist eingezäunt und nicht zugänglich. Daher beschränkt sich der Erlebniswert auf die blosse Betrachtung. Hingegen kann die Burgruine Schönenwerd (archäologisches Schutzobjekt und Schutzobjekt von kantonaler Bedeutung), welche am Rande des Gebietes liegt, besichtigt werden.
Beim Naturgebiet Schönenwerd handelt es sich um einen spannenden und aufgrund der noch vorhandenen Fragmente der ehemals frei fliessenden Limmat im hohen Masse repräsentativen Landschaftsraum mit einem sehr hohen Aufwertungspotenzial hinsichtlich Landschaftsbild und Erlebniswert. Das Gebiet soll unter Berücksichtigung des Naturschutzes (vgl. Kap. 6.4 Naturschutz) und des Grundwasserschutzes (Grundwasserpumpwerke) für Besucher zugänglich gemacht werden und gemeinsam mit der Burgruine als "Öko-Erlebnisraum" spannende Naturerlebnisse ermöglichen.

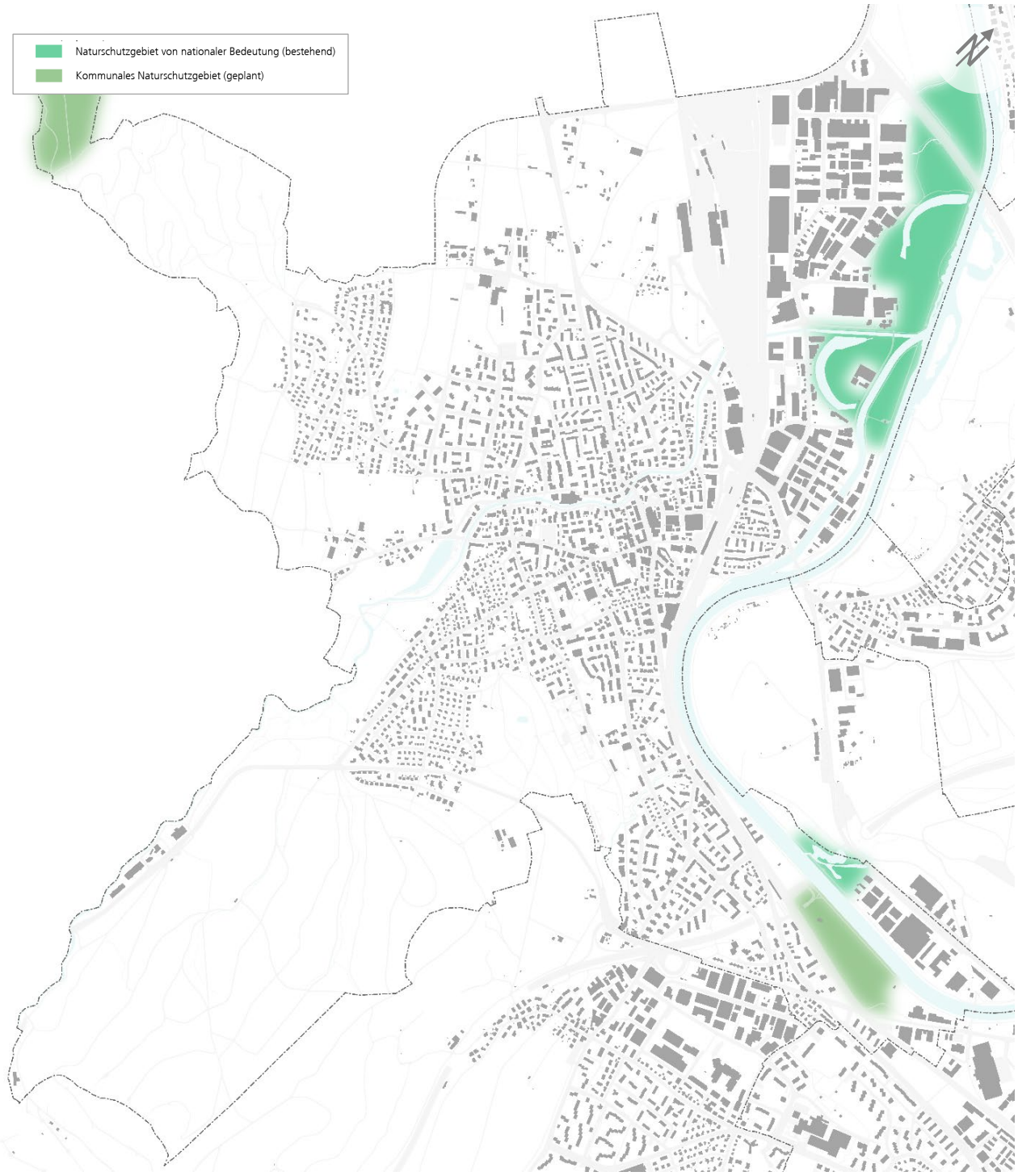
Erläuterungen

Die Landschaftsschutzgebiete umfassen verschiedene grössere Landschaftsräume bzw. ganze Landschaftskammern, welche sich durch ihren naturnahen Zustand, ihren besonderen Erholungswert und/oder ihre Bedeutung als Kulturlandschaft hervorheben. Die Landschaftsschutzgebiete sind aufgrund ihrer Nähe zum Siedlungsgebiet wichtige Naherholungsgebiete für die Bevölkerung. Neben ihrer Funktion als Naherholungsraum sind die Landschaftsschutzgebiete aber auch wichtige Naturräume im Übergangsbereich zwischen der Landschaft und der Stadt, welche zumeist landwirtschaftlich genutzt werden. Es gilt die verschiedenen Ansprüche an die jeweiligen Landschaftsräume aufeinander abzustimmen und allfällige Nutzungskonflikte möglichst frühzeitig zu klären. Grundsätzlich sollen die Erholungsnutzungen auf die Natur und die Landschaft ausgerichtet werden und die Landwirtschaft möglichst extensiv erfolgen. Bauten und Anlagen müssen standortgebunden sein und im Zusammenhang mit einer landwirtschaftlichen oder einer Erholungsnutzung stehen. Sie haben besonders hohe gestalterische Anforderungen zu erfüllen und dürfen in der Landschaft nicht störend in Erscheinung treten.

6.4 Naturschutz

Festsetzungen

Die Stadt Dietikon anerkennt die Bedeutung der Naturschutzgebiete und -objekte von nationaler Bedeutung und setzt sich für deren dauerhaften Erhalt und die Förderung ein.
Für kommunale Schutzobjekte von besonderer Bedeutung werden zum umfassenden Schutz und zur bewussteren Wahrnehmung Naturschutzgebiete ausgeschieden.



Naturschutzgebiete für Natur und Mensch *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Die Stadt Dietikon trägt der grossen Biotopvielfalt sorge und unterstützt Projekte zu Erhalt, Förderung, Information und Besucherlenkung in und um die Naturschutzgebiete.

In den Gebieten Chripf und Schönenwerd werden aufgrund der lokalen Häufung von kommunalen Schutzobjekten bzw. deren Ausdehnung und Bedeutung kommunale Naturschutzgebiete ausgeschieden. In den bezeichneten Gebieten liegen folgende kommunalen Schutzobjekten (Objektbezeichnung gemäss Schutzverordnung vom 2. März 2015):

Chripf	▪ Molassehügel und Rutschgebiet Chripf (Geologisch-geomorphologisches Objekt GO_01) ▪ Zwei Weiher beim Bollenhof (Feuchtgebiet FG_06)	ca. 8.7 ha
Schönenwerd	▪ Parklandschaft an der Limmat im Schönenwerd (Gehölz GH_08) ▪ Weidengruppe im Schönenwerd (Baumgruppe BG_04) ▪ Östliches Altwasser im Schönenwerd (Feuchtgebiet FG_04) ▪ Westliches Altwasser im Schönenwerd (Feuchtgebiet FG_05) ▪ Winterlinde im Schönenwerd (Einzelbaum EB_10) ▪ Stieleiche im Schönenwerd (Einzelbaum EB_11)	ca. 7.2 ha

Erläuterungen

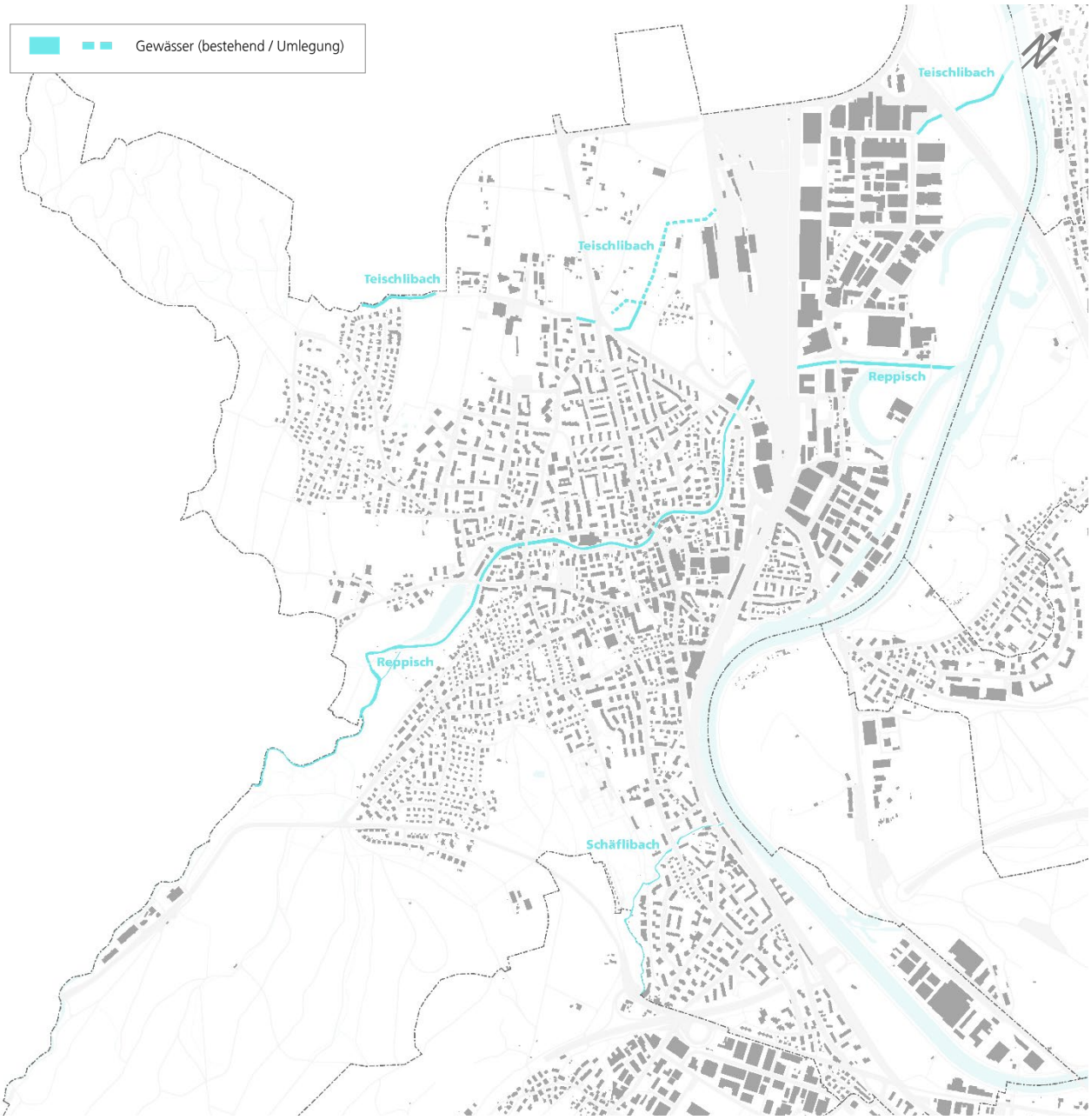
Dietikon verfügt mit den Limmataltläufen in den Gebieten Antoniloch und Schachen sowie dem Limmatseitengewässer in Glanzenberg über Naturschutzobjekte von nationaler Bedeutung. Die Riedwiesen, Altwässern, lockeren Baum- und Gebüschgruppen und angrenzenden Waldbestände bilden eine der bedeutendsten Altwasserlandschaften im Kanton Zürich. Die Stadt Dietikon trägt der grossen Biotopvielfalt, welche vielen geschützten und/oder gefährdeten Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bietet, sorge und unterstützt Projekte zu Erhalt, Förderung, Information und Besucherlenkung in und um die Limmatauen.

Auf kommunaler Ebene verfügt die Stadt über 60 Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Diese sind im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte erfasst bzw. durch die Verordnung über den Schutz und die Pflege der Natur- und Landschaftsschutzobjekte vom 2. März 2015 geschützt. Schutzgebiete bewahren ökologisch und landschaftlich wertvolle Gebiete und Objekte vor schädlichen Eingriffen und Einflüssen. Die Unterschutzstellung soll helfen, die besondere Funktion dieser Gebiete dauerhaft zu sichern und den Lebensraum für gefährdete Tier- und Pflanzenarten zu erhalten und zu fördern. Die Nutzung und Entwicklung der Gebiete ist mehr oder weniger stark eingeschränkt und darf nur im Sinne der als schutzwürdig erachteten Ziele erfolgen. Nebst der eigentlichen Schutzfunktion haben Naturschutzgebiete aber auch noch die Aufgabe, den speziellen ökologischen Wert des Gebiets für den Besuchenden sichtbar und somit bewusst erlebbar zu machen.

6.5 Fliessgewässer

Festsetzungen

Die Flüsse und grösseren Bäche sind in einem möglichst naturnahen Zustand und die aquatische Längsvernetzung ist gewährleistet.
Die Gewässernebenflächen sind als ökologisch wertvoller Lebensraum für wasserbezogene Tier- und Pflanzenarten ausgestaltet. Die terrestrische Längsvernetzung für ausgewählte Arten ist gewährleistet.
Wenn immer möglich und zweckmässig werden eingedolte Gewässer offengelegt und revitalisiert.
Die Stadt Dietikon verfolgt einen risikobasierten Hochwasserschutz.



Die wichtigsten kommunalen Fliessgewässer in Dietikon Stadtplanungsamt

Massnahmen

Reppisch	Für die Reppisch wird ein umfassendes Aufwertungs- und Gestaltungskonzept erarbeitet (vgl. Kap. 5.7 Gewässernebenbereiche). Dieses beinhaltet nebst den Aspekten Städtebau und Erholungsnutzungen auch die Bereiche Ökologie und Hochwasserschutz. Die aquatische Längsvernetzung soll in Abstimmung mit den Hochwasserschutzmassnahmen wiederhergestellt werden, indem bestehende Abstürze und Schwellen durch Blockrampen ersetzt werden. Es soll eine strukturreiche Gewässersohle mit dem Gewässertyp entsprechenden Breiten- und Tiefenvariabilität geschaffen werden. Der Handlungsspielraum für die ökologischen Aufwertungsmassnahmen richtet sich massgeblich nach den Vorgaben des Hochwasserschutzes.
Teischlibach	Im Gebiet Niderfeld wird der Teischlibach revitalisiert und seine künftige Typologie auf die jeweilige städtebauliche Situation bzw. Parkgestaltung abgestimmt. Der Bach soll künftig nicht mehr in Hochlage, sondern am tiefsten Punkt verlaufen. Aufgrund der flachen Topografie ist eine relativ direkte Linienführung notwendig, damit die Fliessgeschwindigkeiten möglichst hoch gehalten und ein Zuwachsen des Gerinnes verhindert werden können. In den Bereichen oberhalb und unterhalb des Niderfelds ist in den entsprechenden Planungsinstrumenten der Raum für eine Ausdolung des Teischlibachs zu sichern.
Schäflibach	Der Schäflibach ist in einem relativ naturnahen Zustand. Die Sohle ist weitgehend unbefestigt, was unterschiedliche Fliessgeschwindigkeiten, Sohlenbreiten und Wassertiefen ermöglicht. Die bestehenden Abstürze sollen durch Blockrampen ersetzt werden und die mit Natursteinen gesicherten Ufer nach Möglichkeit naturnaher gestaltet werden.
Hochwasserschutz	Die Stadt Dietikon verfolgt beim Hochwasserschutz einen risikobasierten Ansatz.

Erläuterungen

Die Dietiker Fliessgewässer sind allgemein in einem relativ naturnahen Zustand. Verschiedene künstliche Abstürze und Schwellen sowie die langen Durchlässe unter dem Rangierbahnhof Limmattal (RBL) stellen aber für Wasserlebewesen meist unüberwindbare Hindernisse dar, so dass die aquatische Längsvernetzung nicht vollständig gegeben ist. Im Rahmen von Revitalisierungsmassnahmen und/oder von Hochwasserschutzprojekten sollen die Hindernisse beseitigt werden. Die Durchlässe unter dem RBL können mit vertretbarem Aufwand leider nicht ertüchtigt werden und bleiben in ihrer heutigen Form bestehen.

Die Gewässer stellen auch für Landlebewesen wichtige Lebensräume und Wanderungskorridore dar. Mit der entsprechenden Aufwertung der Gewässernebenflächen (vgl. Kap. 5.7 Gewässernebenbereiche) soll die terrestrische Längsvernetzung verbessert werden. Harte Uferverbauungen im Siedlungsgebiet sollen auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bleiben und somit einen Beitrag zu einer funktionierenden Quervernetzung leisten.

In- und ausserhalb des Siedlungsgebiets sind noch immer verschiedene Bachabschnitte eingedolt. Wenn immer möglich, sollen diese im Rahmen von baulichen Massnahmen ausgedolt und in einen naturnahen Zustand versetzt werden. Insbesondere in den Siedlungserneuerungs - und Transformationsgebieten ist in den einschlägigen Planungsinstrumenten der Raum für künftige oberirdische Fliessgewässer zu sichern.

Bezüglich des Hochwasserschutzes verfolgt die Stadt Dietikon einen risikobasierten Ansatz, indem Risiko und Schutzmassnahmen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen.

6.6 Stillgewässer

Festsetzungen

Die Weiher und Teiche sind in einem naturnahen Zustand zu halten und weisen einen hohen ökologischen Wert für Flora und Fauna auf.

Massnahmen

Marmoriweiher	Möglichkeiten zur Sanierung des Wasserhaushalts (Zu- und Abfluss) abklären und gegebenenfalls umsetzen. Ostufer stellenweise neu gestalten und Zugang zum Gewässer (kein Badeplatz) ermöglichen.
Weiher im Guggenbühl	Keine Massnahmen geplant
Limmatseitengewässer Glanzenberg	Rückbau der Erholungsinfrastruktur nach Realisierung Allmend Glanzenberg (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen).
Antoniloch und Schachen	Keine Massnahmen geplant.
Weiher beim Bollenhof	Keine Massnahmen geplant.

Erläuterungen

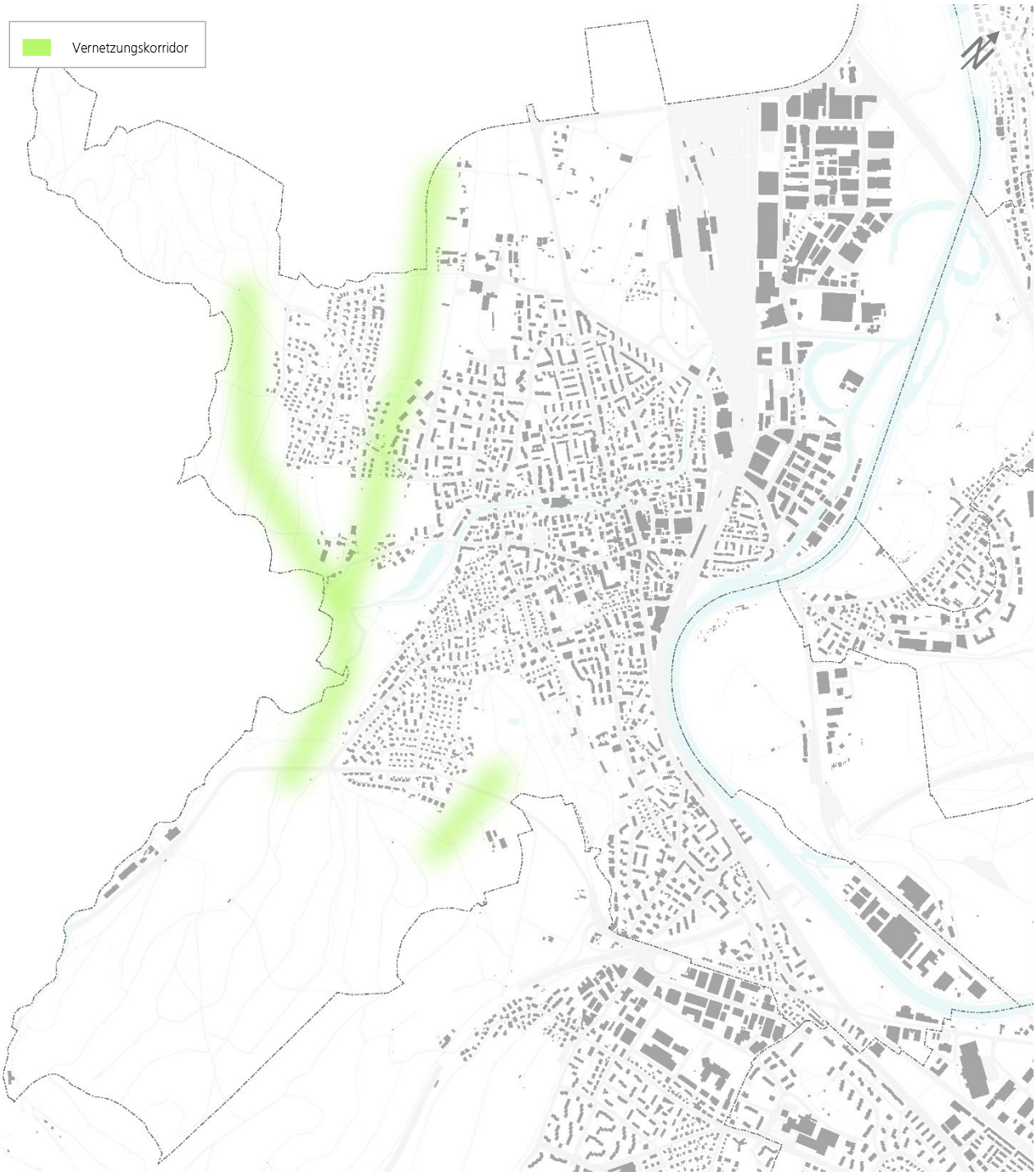
Sämtliche Weiher und Teiche in Dietikon liegen innerhalb einer übergeordneten Schutzzone oder sind durch die kommunale Natur- und Landschaftsschutzverordnung geschützt. Es bestehen keine Absichten, am jeweiligen Schutzstatus der Gewässer etwas zu verändern oder die Nutzungsintensität zu erhöhen. Mit Ausnahme des Marmoriweihers werden die Stillgewässer ohnehin kaum oder nur schwach durch Erholungssuchende frequentiert.

Die Weiher und Teiche sind weitgehend in einem naturnahen Zustand und es besteht nirgends ein Bedarf nach umfassenden Aufwertungsmassnahmen. Der periodische Unterhalt ist in den jeweiligen Schutzverordnungen bzw. Inventaren geregelt. Kleinere Aufwertungsmassnahmen sind zum gegebenen Zeitpunkt zusammen mit dem periodischen Unterhalt umzusetzen.

6.7 Ökologische Vernetzung

Festsetzungen

Das Vernetzungsprojekt zur Förderung der Biodiversität wird auch nach 2022 weitergeführt und nach Möglichkeit weiter ausgebaut.
Die drei Korridore Wiberg - Rüteren, Fondli - Windhalb und Vogelau - Lindenbüel werden erhalten und es wird ein hoher Anteil an Biodiversitätsförderflächen angestrebt.



Vernetzungskorridore ermöglichen die Wanderung zwischen verschiedenen Habitaten *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Das landwirtschaftliche Vernetzungsprojekt wird auch nach 2022 weitergeführt und der Anteil der Biodiversitätsförderflächen soll weiter erhöht werden.

Die Erhöhung der Biodiversitätsförderflächen soll insbesondere in den drei Vernetzungskorridoren Wiberg - Rüteren, Fondli - Windhalb und Vogelau - Lindenbüel erfolgen.

Die Vernetzungskorridore sollten möglichst frei von Hindernissen bleiben und ein dichtes artenspezifisches Angebot an Strukturelementen aufweisen.

Auch ausserhalb der drei bezeichneten Vernetzungskorridore wird die ökologische Infrastruktur gefördert.

Erläuterungen

Die Vernetzung verschiedener Habitate und die Förderung der Biodiversität sind erklärte Ziele der Stadt Dietikon. Die Stadt Dietikon hat daher im Jahre 2015 ein Vernetzungsprojekt gestartet, welches noch bis ins Jahr 2022 läuft. Vernetzungsprojekte haben zum Ziel, die natürliche Artenvielfalt zu erhalten und zu fördern, indem Biodiversitätsförderflächen zugunsten ausgewählter Arten angelegt, aufgewertet und gepflegt werden. Damit wird die ökologische Infrastruktur gesichert und verbessert. Vernetzungsprojekte behandeln schwerpunktmässig die landwirtschaftliche Nutzfläche und ihre biologische Vielfalt, es werden aber auch der Wald oder das Siedlungsgebiet in die Überlegungen mit einbezogen. Für die Landwirtinnen und Landwirte ermöglicht das Vernetzungsprojekt den Bezug von Bundesbeiträgen und eine umfassende Beratung zur Optimierung ihrer ökologisch bewirtschafteten Flächen. Die Stadt Dietikon und ihre Bevölkerung profitiert hiermit von der Förderung der Biodiversität und der Erhöhung der Landschaftsqualität. Im Vernetzungsprojekt Dietikon 2015 - 2022 sind rund 12 ha als Biodiversitätsförderflächen ausgewiesen, was ca. 10 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche entspricht. Mit der nächsten Generation des Vernetzungsprojektes wird eine Erhöhung auf 12 - 15 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche angestrebt.

Die drei Vernetzungskorridore verbinden wichtige Lebensräume und sollen den verschiedenen Wildtieren die Wanderung zwischen den verschiedenen Habitaten ermöglichen. Sei dies um geeignete Nahrungsquellen aufzusuchen, neue Lebensräume zu erschliessen oder den Austausch zwischen verschiedenen Populationen zu gewährleisten. Die Vernetzungskorridore sollten möglichst frei von Hindernissen bleiben und ein dichtes artenspezifisches Angebot an Strukturelementen (Hochstammobstbäume, Magerwiesen, Stein- und Asthaufen etc.) aufweisen, welches insbesondere Kleinlebewesen eine etappierte Wanderung bzw. Ausbreitung erlaubt. Damit fördert die Stadt Dietikon die Umsetzung und Sicherung ökologische Infrastrukturen gemäss dem Ziel des Bundes.

6.8 Biodiversität

Festsetzungen

Bei städtischen Bauvorhaben und bei grösseren Projekten von Privaten werden Massnahmen zugunsten der Biodiversität im Siedlungsraum konsequent umgesetzt.
Freiräume werden durch geeignete bauliche und/oder pflegerische Massnahmen gezielt zu (Trittstein-) Biotopen mit hoher ökologischer Qualität aufgewertet.

Massnahmen

Die Massnahmen zugunsten der Biodiversität sind bereits zu Beginn der Planung zu berücksichtigen.

In Sondernutzungsplanungen werden die Biodiversitätsmassnahmen als verbindlicher Inhalt im Planungsinstrument aufgenommen.

Die nachfolgenden Grundsätze für Planungen sowie der städtische Leitfaden zur Förderung der Biodiversität gewährleisten eine dauerhafte hohe ökologische Qualität der Freiräume:

- Sickerfähige Beläge einbauen
- Einheimische Pflanzen verwenden
- Flachdächer, Hauswände und Plätze begrünen
- Wiesen statt Rasen anpflanzen
- Teiche anlegen und amphibienfreundlich gestalten
- Kleinstrukturen anlegen
- Nisthilfen für Vögel, Fledermäuse und Wildbienen anlegen
- Alte Bäume erhalten – neue pflanzen

Erläuterungen

Durch die fortschreitende Siedlungsentwicklung, die innere Verdichtung und den zunehmenden Druck auf den Landschaftsraum kommt der natürliche Lebensraum für Pflanzen und Tiere immer mehr in Bedrängnis. Dies führt zu einer Reduktion der biologischen Vielfalt und der Bedrohung verschiedener Tier- und Pflanzenarten. Aktuelle Untersuchungen haben zudem gezeigt, dass sich die Ansprüche der Menschen an ihre städtischen Frei- und Naherholungsräume mit den Voraussetzungen für eine vielfältige Stadtnatur, als Lebensraum für eine grosse Anzahl von Pflanzen und Tieren, weitgehend decken. Damit die Biodiversität im städtischen Siedlungsraum, und damit auch die Lebensqualität der Einwohner, weiter gesteigert werden kann, soll das vorhandene Potenzial für diverse Pflanzen- und Tierarten besser und gezielter genutzt werden. Im Rahmen von Neu- und Umbauten können ohne nennenswerte Mehraufwendungen naturnahe und ökologisch wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen werden. Insbesondere sollen naturnah gestaltete Freiräume geschaffen und erhalten, sowie versiegelte Flächen reduziert werden. Mit der Schaffung von unterschiedlichen Lebensraumtypen und der Vernetzung dieser Lebensräume, kann die Biodiversität und die Lebensqualität in der Stadt Dietikon erhöht werden

Damit die Massnahmen zugunsten der Biodiversität möglichst optimal in die Projekte der Stadt und der privaten Bauherrschaften integriert werden können, sind diese Aspekte bereits in einer sehr frühen Planungsphase zu berücksichtigen. Dies gilt in besonderem Masse auch für private Sondernutzungsplanungen, indem die Biodiversitätsmassnahmen als verbindlicher Inhalt im Planungsinstrument aufgenommen und durch entsprechende Pflegevorgaben dauerhaft gesichert werden

7. Verkehr

7.1 Gesamtstrategie

Der Verkehrsfluss auf dem Dietiker Verkehrsnetz soll durch eine gezielte Lenkung gewährleistet und verstetigt werden. Damit kann die Überlastung einzelner Knotenpunkte verhindert und der Ausweichverkehr durch städtische Quartiere minimiert werden. Angestrebt wird ein möglichst stadtverträgliches Verkehrsnetz, indem die Strassenabschnitte gemäss ihrer Funktion und ihrem städtebaulichen Umfeld gestaltet werden. Eine Abstimmung der Bedarfswerte für Fahrzeugabstellplätze auf die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) trägt zu einer Stabilisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei. Insbesondere im Zentrumsbereich sollen die Wege künftig vermehrt mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo und zu Fuss zurückgelegt werden.
Abgestimmt auf den Bau der Limmattalbahn (LTB) und den Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB) wird auf dem gesamten Stadtgebiet eine hohe ÖV-Verfügbarkeit angestrebt. Insbesondere in den städtischen Randlagen sowie im Gebiet Silbern gilt es, mit neuen Angeboten die Anbindung an das Stadtzentrum und die hochwertigen Schienenangebote zu verbessern. Auch nach Realisierung der Limmattalbahn sind Massnahmen zur Sicherstellung einer hohen Fahrplanstabilität des Busnetzes notwendig.
Damit für den Fuss- und Veloverkehr der Komfort gesteigert und die Sicherheit verbessert wird, sind Netzlücken zu schliessen und die teilweise langen Wartezeiten an Knotenpunkten zu senken. Zudem soll mit einem Ausbau der intermodalen Infrastruktur zwischen ÖV, Velo- und Fussverkehr eine attraktive Wegekette bereitgestellt werden.
Grundsätzlich muss auch der Verkehr der Zukunft auf dem bestehenden Verkehrsnetz abgewickelt werden können. Es sind auf absehbare Zeit keine neuen Netzelemente vorgesehen. Die Westumfahrung ist ein sehr langfristiges Vorhaben, welches ausserhalb des Zeithorizonts des vorliegenden kommunalen Richtplans liegt. Die vorgesehenen punktuellen Ausbauten und Ertüchtigungen, insbesondere der Knoten, gewährleisten die künftig notwendigen Kapazitäten auf dem Verkehrsnetz. Für den Gesamtverkehr wird ein hoher Anteil an öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr am Modal Split angestrebt. Diese Anteile sollen höher sein als die Zielsetzung des Kantons für das gesamte Limmattal, da Dietikon mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen ist und als Zentrumsgebiet einen entsprechend höheren Beitrag zu einem nachhaltigen Modal Split im Limmattal beizutragen hat.

7.2 Übersicht Themen Verkehr

Thema	Inhalte	Kapitel
Strassennetz	▪ Hierarchie und Zweck des Verkehrsnetzes ▪ Erschliessung Niderfeld	7.3
Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung	▪ Folgende Strassenkorridore werden siedlungsverträglich gestaltet: - Steinmürlistrasse / Windeggstrasse - Bäckerstrasse / Löwenstrasse / Merkurstrasse	7.4

Thema	Inhalte	Kapitel
Alternative Betriebskonzepte	▪ Für folgende Strassen bestehen alternative Betriebskonzepte: - Schöneggstrasse - Heimstrasse	7.5
Temporeduzierte Zonen	▪ In den Wohnquartieren wird flächendeckend Tempo-30 eingeführt ▪ Im Zentrumsbereich werden auf den kommunalen und privaten Strassen Begegnungszonen eingerichtet.	7.6
Ruhender Verkehr	▪ Anpassung Bedarfswerte für die Pflichtabstellplätze ▪ Ermöglichen von autoarmen bzw. autofreiem Wohnen ▪ Periodische Überprüfung der öffentlichen Parkierungsanlagen im Zentrum	7.7
Verkehrsintensive Einrichtungen	▪ Eignungsbereich für verkehrsintensive Einrichtungen ▪ Regelung für verkehrsintensive Einrichtungen übriges Siedlungsgebiet ▪ Verkehrstechnische Nachweise	7.8
Velonetz	▪ Flächendeckendes, sicheres und komfortables Netz für den Veloverkehr ▪ Klassierung Haupt- und Nebenverbindungen	7.9
Standards Velonetz	▪ Definition Minimalstandards für kommunales Velonetz ▪ Velofreundliche Gestaltung von Knoten und Querungen	7.10
Veloabstellanlagen	▪ Überdachte Veloabstellplätze an ÖV-Knoten und Haltestellen ▪ Veloabstellanlagen bei Nutzungen mit erhöhtem Publikumsaufkommen ▪ Minimalanforderungen für Abstellanlagen mit 20 und mehr Veloabstellplätzen	7.11
Fusswegnetz	▪ Flächendeckendes Fusswegnetz ▪ Querung von übergeordneten Strassen und kommunalen Sammelstrassen ▪ Fussgängerstreifen bei Schulhäusern und anderen hochfrequentierten Nutzungen ▪ Alle öffentlichen Strassen und Wege sind grundsätzlich auch Fusswege ▪ Spezielle Wege	7.12
Neuorganisation Bahnhofplatz und Bushof	▪ Neuorganisation Bahnhofplatz gemäss Ergebnis Studienauftrag ▪ Ertüchtigung Bushof gemäss Ergebnis Studienauftrag	7.13
Buskonzept	▪ Verbesserung Busangebot im Arbeitsplatzgebiet Silbern ▪ Prüfung ergänzendes Busangebot im Gebiet Niderfeld	7.14
Hochbahn Silbern	▪ Raumsicherung für eine Hochbahn vom Niderfeld ins Gebiet Silbern ▪ Klärung Machbarkeit, Finanzierung und Betrieb	7.15

Information

Die in den übergeordneten Planungsinstrumenten von Bund, Kanton und Region festgelegten Sachverhalte müssen im kommunalen Richtplan berücksichtigt bzw. weiter präzisiert werden. Für den kommunalen Richtplan sind insbesondere folgende Karteneinträge im kantonalen Richtplan von Bedeutung (Nummerierung gemäss kantonalem Richtplan, Aufzählung unvollständig und ohne Gewichtung):

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- *Nr. 11 A1, Limmattal, Anschluss Dietikon-Limmattaler Kreuz: Ausbau auf 8 Fahrstreifen*
- *Nr. 12 Westumfahrung Dietikon: Neubau von 2-streifiger Strasse*

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- *Nr. 16 Limmattalbahn, Stadtbahn, Altstetten-Schlieren-Dietikon-Killwangen*
- *Nr. 16a Dietikon -Müsli, Stadtbahn, Depot für den Betrieb der Limmattalbahn*
- *Nr. 17 Dietikon-Stoffelbach-Bahnhof Dietikon, S-Bahn, Ausbau auf Doppelspur*
- *Nr. 17 Bremgarten-Dietikon, S-Bahn, Vollständiger Ausbau auf Doppelspur*
- *Nr. 18 Station Dietikon Silbern, S-Bahn, Neubau Haltestelle*

Güterverkehr

- *Nr. 6 Dietikon, Regionale Güterumschlaganlage für den kombinierten Verkehr (KV-Terminal) und den Freiverlad*
- *Nr. 8 Dietikon/Spreitenbach, Rangierbahnhof Limmattal*

Ebenfalls relevant sind die folgenden Karteneinträge und Festlegungen im regionalen Richtplan (Nummerierung gemäss regionalem Richtplan):

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- *Nr. 2 Dietikon – Bergdietikon, Nebenverbindung mit Kanton Aargau, öV-Achse, Abklassierung nach dem Bau der Westumfahrung Dietikon*
- *Nr. 3 Dietikon – Rudolfstetten, Hauptverbindung des Zentrums Dietikon mit dem Kanton Aargau, öV-Achse, Optimierung des Strassenraumes unter Berücksichtigung des Ausbaus der* Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB) *auf Doppelspur, Umgestaltung Strassenraum im Siedlungskern*
- *Nr. 4 Zürich Altstetten – Schlieren – Dietikon – Spreitenbach, Linksufrige Längsverbindung und Verbindung der Zentren Dietikon und Schlieren, wichtige öV-Achse, Verlegung im Zentrum Schlieren in Abstimmung mit der Limmattalbahn (LTB), Umgestaltung Strassenraum in Abstimmung mit der LTB in Koordination mit [Radwege], Nr. 4 und Nr. 10*

Das Netz der Hauptverkehrsstrassen ist im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt. Im Sinne einer Präzisierung dieser kantonalen Festlegungen wurde folgendes festgelegt (ohne Karteneintrag):

- *Nr. 15 Dietikon, Überlandstrasse, Unterführung SBB – Limmat, öV-Achse, Ausbau auf 2 x 2 Fahrstreifen, Umgestaltung Strassenraum*
- *Nr. 17 Dietikon, Mutschellenstrasse, Wichtiger Autobahnzubringer, Optimierung Leistungsfähigkeit gemäss MIV Limmattal*

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- *Nr. 1 Bahnhof Dietikon – (Bergdietikon), Ortsverbindung, Raumsicherung im Abschnitt Basi – Bahnhof Dietikon*
- *Nr. 2 Bahnhof Dietikon – Geroldswil – Oetwil, Ortsverbindung, Raumsicherung im Abschnitt Kreisel Fahrweid – Bahnhof Dietikon*
- *Angebotsstandard im Siedlungsgebiet: Dichter Grundtakt (15' bis 30' oder 2 bis 4 Kurse)*
- *Angebotsstandard bei niederer baulicher Dichte: Mittlerer Grundtakt (30' bis 60' oder 1 bis 2 Kurse)*

Güterverkehr

- *Dietikon; Lerzen: Anschlussgleis zur Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Silbern/Lerzen*

Veloverkehr

Spezielle Hinweise zu Netzergänzungen aus regionaler Sicht:

- *Dietikon, Geroldswil; Rüchlig resp. Dornau: Brücke als Verbindung der Nebenroute mit der Freizeitroute im Gebiet Stierenmatt geplant, Koordination mit EKZ und verschiedenen kantonalen Amtsstellen.*
- *Dietikon, linkes Limmatufer: Die Freizeitroute (Nationale Radroute Nr. 66) ist südlich der Reppischmündung in die Limmat in Koordination mit dem Naturschutz lokal zu verlegen.*
- *Dietikon, Schlieren, Unterengstringen: Die Linienführung der Velonschnellroute soll im Gebiet Reitmen /Giessen / Silbern / Lerzen / Stierenmatt teilweise aufgeständert erfolgen. Klärung der detaillierten Linienführung am Rand des Arbeitsplatzgebietes Giessen resp. am Rand des Golfplatzes pendent.*

Fussverkehr

- *Nr. 2 Dietikon, Geroldswil, Rüchlig resp. Dornau, Verbindung der beiden Uferwege mit einer Fussgänger-/Velobrücke*
- *Nr. 7 Gemeinden an der Limmat, Hindernisfreier Wanderweg der Limmat entlang*
- *Nr. 8 Dietikon (Bergdietikon), Hindernisfreier Wanderweg der Reppisch entlang*
- *Nr. 9 Birmendsdorf, Dietikon, Hindernisfreier Wanderweg im Reppischtal*
- *Nr. 10 Dietikon, Wanderweg (Wegergänzung)*

7.3 Strassennetz

Festlegungen

Sammelstrassen

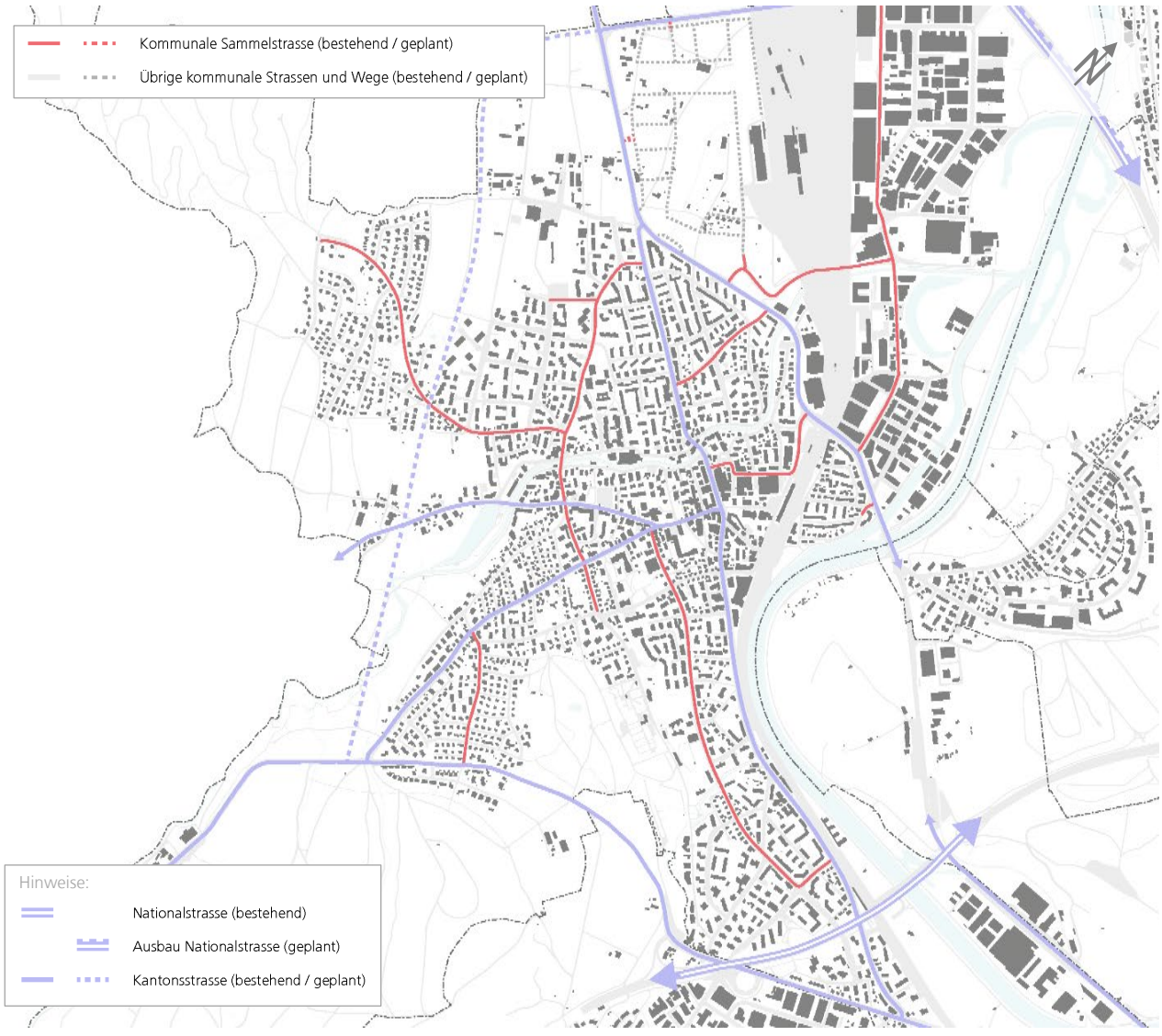
Sammelstrassen führen den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen auf das übergeordnete kantonale Strassennetz. Die Sammelstrassen in der Stadt Dietikon sind siedlungsorientiert zu gestalten und ermöglichen eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung.

Übrige Strassen

Das übrige Strassennetz besteht aus Erschliessungsstrassen und -wegen sowie den Flur- und Waldwegen. Diese Strassen und Wege sind durch geeignete Massnahmen möglichst frei von ortsfremdem Verkehr zu halten.

Erschliessung Niderfeld

Das Entwicklungsgebiet Niderfeld wird mit zwei neuen Knoten im Bereich der Mutschellenstrasse und der Überlandstrasse sowie der bestehende Güterstrasse an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen.



Strassennetz und -hierarchie

Gruner AG / Stadtplanungsamt

Massnahmen

Das Entwicklungsgebiet Niderfeld verfügt über zwei separate, nicht miteinander verbundene Erschliessungssysteme für den motorisierten Individualverkehr.

Die Wohn- und Mischgebiete werden über die Güterstrasse und den neuen Knoten Überlandstrasse an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden.

Das Arbeitsplatzgebiet und das SBB-Areal werden über den neuen Knoten Mutschellenstrasse ans übergeordnete Netz angeschlossen.

Die ins Niderfeld führenden Arme der neuen Knoten Mutschellenstrasse und Überlandstrasse gelten bis zur ersten einmündenden Strasse als Groberschliessungsstrassen.

Erläuterungen

Sammelstrassen sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs. Zusammen mit den innerörtlichen Kantonsstrassen stellen sie die lokalen Verbindungen zwischen den einzelnen Quartieren sicher. Die Sammelstrassen der Stadt Dietikon sind siedlungsorientiert zu gestalten. Folgende Strassen sind als Sammelstrassen klassiert:

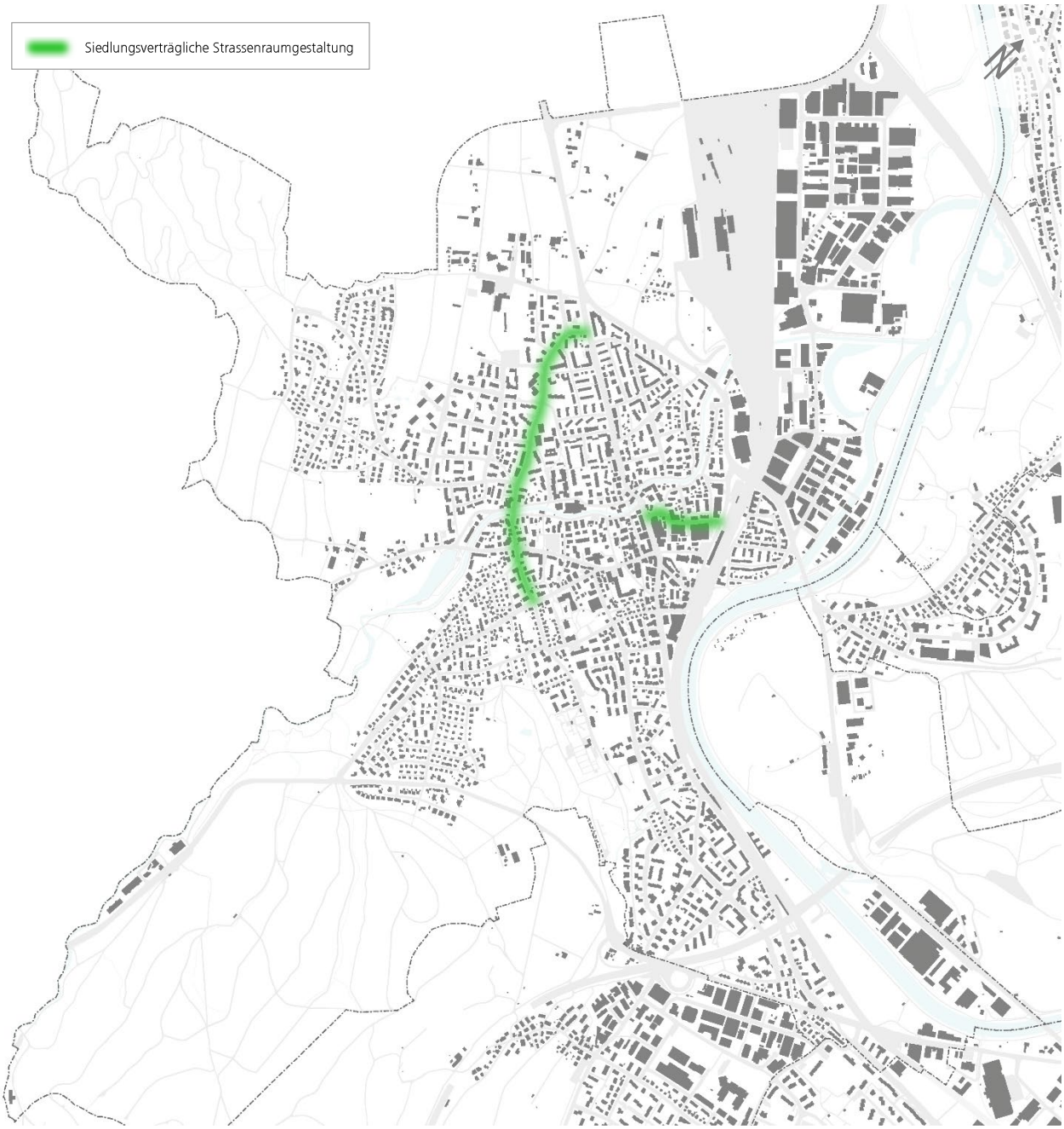
- *Gyrhaldenstrasse / Weinbergstrasse*
- *Steinmürlistrasse / Oberdorfstrasse / Windeggstrasse / Guggenbühlstrasse (bis Holzmattstrasse)*
- *Schöneggstrasse / Birmensdorferstrasse (Abschnitt zwischen Zürcher- und Schöneggstrasse)*
- *Rüternstrasse*
- *Bäckerstrasse / Löwenstrasse / Merkurstrasse*
- *Weiningerstrasse*
- *Oetwilerstrasse*
- *Badstrasse (bis Schützenstrasse)*
- *Viaduktstrasse*
- *Güterstrasse (50 m ab Knoten Viaduktstrasse)*
- *Heimstrasse / Silbernstrasse*
- *Altbergstrasse (bis Schachenmattstrasse)*
- *Knoten Mutschellenstrasse (neu, bis erste Abzweigung)*
- *Knoten Überlandstrasse (neu, bis erste Abzweigung)*

Zur Kategorie übrige Strassen und Wege gehören die Erschliessungsstrassen und -wege. Sie erschliessen die einzelnen Parzellen bzw. Gebäude und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen. Ihre Gestaltung hat nach städtebaulichen Belangen zu erfolgen.
Die Erschliessungsstrassen und -wege stehen allen Verkehrsteilnehmenden gleichermassen zur Verfügung. Neben dem Fahren dienen sie auch dem Anhalten, dem Wenden und dem Güterumschlag sowie dem Aufenthalt und dem Spiel der ansässigen Quartierbevölkerung. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit tiefen Geschwindigkeiten befahren werden und über eine hohe Aufenthaltsqualität verfügen.
Flur- und Waldwege dienen der land- und forstwirtschaftlichen Erschliessung und sind in der Regel für die übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer gesperrt.

7.4 Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung

Festsetzungen

Die hochbelasteten Korridore Steinmürlistrasse / Windeggstrasse und Bäckerstrasse / Löwenstrasse / Merkurstrasse werden siedlungsverträglich gestaltet.
Mit der siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraums wird insbesondere die Aufenthaltsqualität erhöht, die Trennwirkung gesenkt und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sichergestellt.
Die erste Bautiefe ist in die Strassenraumgestaltung miteinzubeziehen.



Siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume *Gruner AG / Stadtplanungsamt*

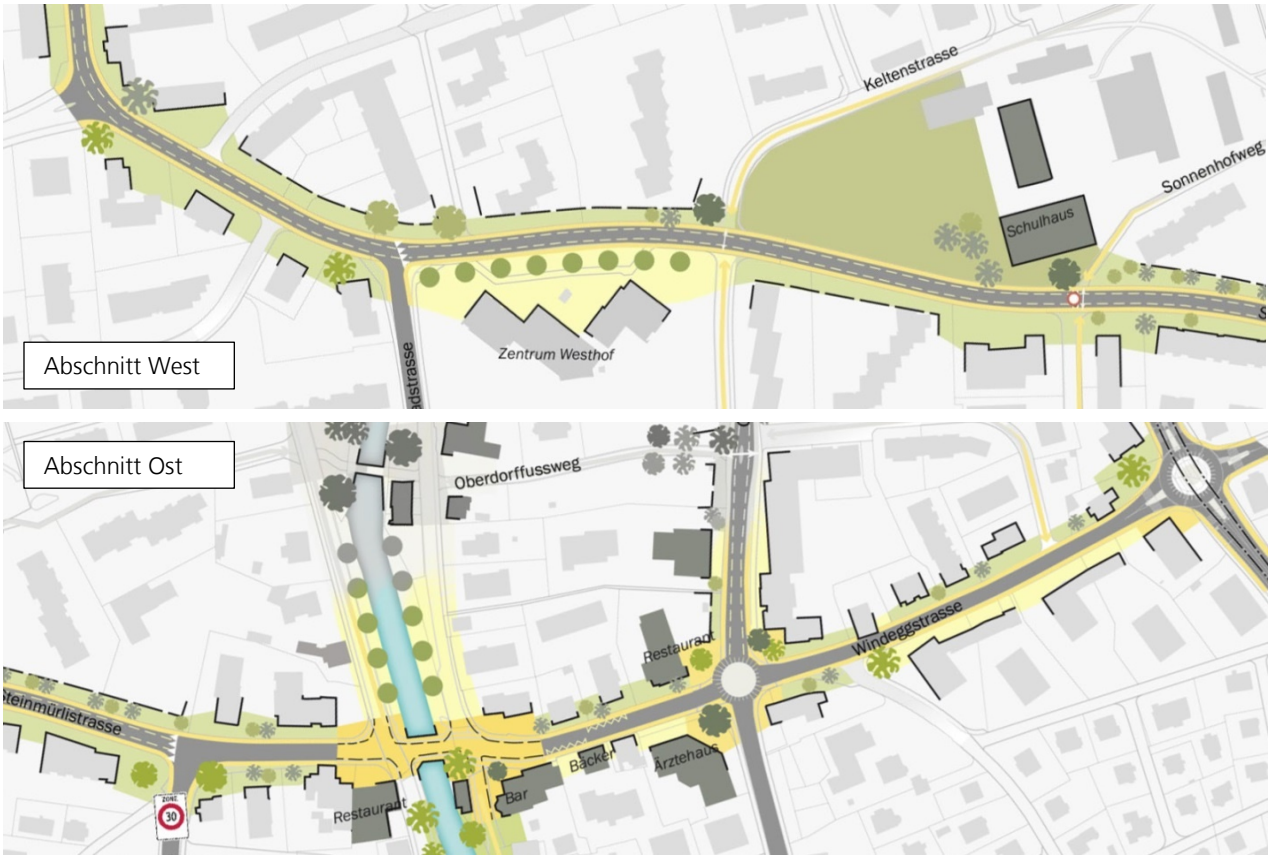
Massnahmen Steinmürlistrasse / Windeggstrasse

Auf der Steinmürlistrasse und der Windeggstrasse wird der Verkehr möglichst quartierverträglich abgewickelt. Der Charakter der Steinmürlistrasse mit der Kernfahrbahn und den grünen Vorzonen ist dabei zu erhalten.

Bei Ersatz von Gebäuden sind die Neubauten zur Strasse hin zu orientieren (vgl. Kap. 4.4 Siedlungserneuerung). Das lokale Zentrum des Quartiers im Bereich des Reppischübergangs wird durch eine platzartige Gestaltung beidseits der Reppisch stadträumlich aufgewertet (vgl. Kap. 4.8 Quartierzentren).

Bei den Knoten Badstrasse und Gyrhaldenstrasse ist eine Änderung der Vortrittsregelung geplant. Die neu vortrittsberechtigte Badstrasse bzw. Gyrhaldenstrasse tragen zur Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus auf der Steinmürlistrasse bei. Zudem wird damit dem Bus aus dem Weinbergquartier die Einfahrt in die Steinmürlistrasse erheblich erleichtert.

Um nachts übermässige Beeinträchtigungen für die Anlieger zu vermeiden, ist eine nächtliche Sperrung der Steinmürlistrasse im Bereich Bollenhofweg für den motorisierten Individualverkehr zu prüfen. Der Durchgangsverkehr wird dadurch auf das übergeordnete Verkehrsnetz via Zentrum umgeleitet. Falls dadurch wieder erwarten die Schützenstrasse vermehrt von Durchgangsverkehr betroffen sein sollte, ist ebenfalls eine Sperrung der Schützenstrasse in Betracht zu ziehen.



Gestaltungskonzept Steinmürlistrasse / Windeggstrasse Van de Wetering Atelier für Städtebau / Gruner AG

Massnahmen Bäckerstrasse / Löwenstrasse / Merkurstrasse

Die Bäckerstrasse und die Merkurstrasse sollen verkehrsberuhigt und der Fahrbahnquerschnitt reduziert werden. Der Strassenraum soll als urbane Nebenstrasse mit engem Bezug zu den Erdgeschossnutzungen ausgestaltet und stärker begrünt werden. Die Parkierung ist oberirdisch im Strassenraum organisiert und umfasst längsangeordnete Kurzzeit-Parkplätze für Kunden und Besucher.

Eine besondere Bedeutung kommt der Löwenstrasse zu, da sie eine wichtige Fussgänger- und Velo-Achse von der Vorstadt über die Reppisch und das Kronenareal zum Zentrum (Kirchplatz) darstellt. Diese Funktion soll mit der Einrichtung einer Begegnungszone (vgl. Kap. 7.5 Temporeduzierte Zonen) und einer platzartige Gestaltung, ohne oberirdische Parkierung, gestärkt werden.



Gestaltungskonzept Bäckerstrasse / Löwenstrasse / Merkurstrasse

Van de Wetering Atelier für Städtebau / Gruner AG

Erläuterungen

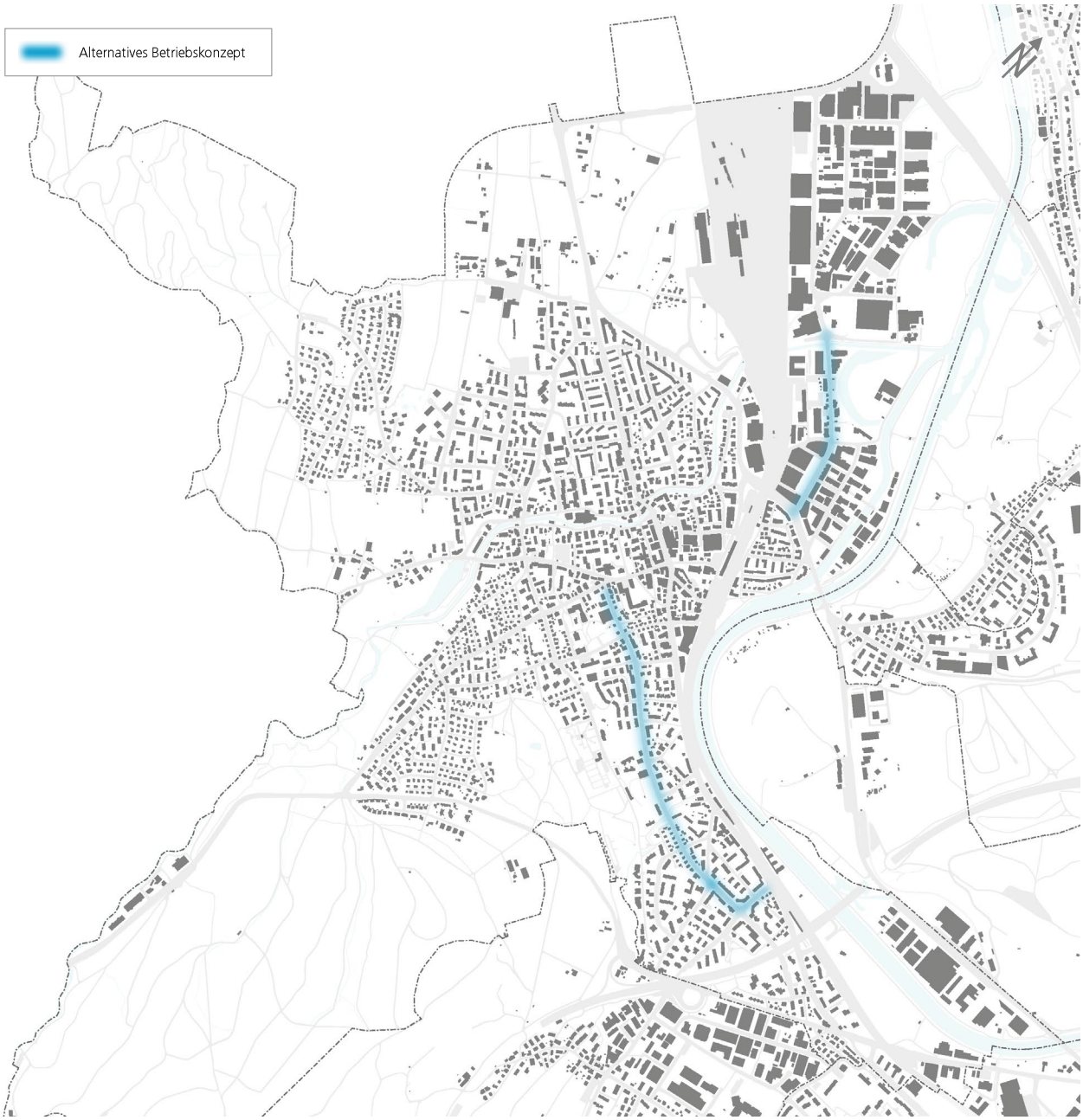
Mit einer siedlungsverträglichen Gestaltung kann die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum gesteigert und die Trennwirkung gesenkt werden. Dies gilt in besonderem Masse für innerstädtische Strassen mit einem mittleren bis hohen Verkehrsaufkommen. Häufige Ursache für die verkehrsorientierte Erscheinung einer Strasse ist der fehlende Bezug der Bebauung bzw. der Vorzonen zum Strassenraum. Bei der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten gilt es daher, die erste Bautiefe miteinzubeziehen und eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie der verschiedenen Funktionen des Strassenraums sicherzustellen. Dazu ist der Strassenraum nicht einzig als Verkehrsweg zu betrachten, sondern funktional und gestalterisch auf die angrenzenden Nutzungen bzw. Bauten abzustimmen.

Ein den örtlichen Gegebenheiten angemessenes Geschwindigkeitsregime erhöht die Aufenthaltsqualität im gesamten Verkehrsraum, ermöglicht einen sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehr, ohne den motorisierten Individualverkehr unverhältnismässig zu beeinträchtigen. Ein dynamisches Verkehrsmanagement sorgt, wo nötig, für den optimalen Verkehrsablauf und stellt gleichzeitig die Erschliessung der Siedlungsgebiete sicher.

7.5 Alternative Betriebskonzepte

Festsetzungen

Für die Heimstrasse und die Schöneggstrasse bestehen alternative Betriebskonzepte, welche den quartierfremden Verkehr ganz oder teilweise auf das übergeordnete Verkehrsnetz leiten.
Die alternativen Betriebskonzepte können bei einer übermässigen Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets und/oder des Verkehrsflusses durch quartierfremden Verkehr zur Anwendung gelangen.



Siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume *Gruner AG / Stadtplanungsamt*

Massnahmen Heimstrasse

Bei einer übermässigen Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets und/oder des Verkehrsflusses durch quartierfremden Verkehr wird die Heimstrasse im Bereich des Kreisels Viaduktstrasse ganz oder nur in Fahrtrichtung Limmatfeld für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt.

An Stelle einer dauerhaften Sperre ist auch eine temporäre Sperre während den Hauptverkehrszeiten denkbar.

Im Falle einer Totalsperrung ist im Bereich zwischen dem Kreisel Viaduktstrasse und der Allmendstrasse eine geeignete Wendemöglichkeit zu schaffen.

Für den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr bleibt die Heimstrasse uneingeschränkt durchgängig befahrbar.

Massnahmen Schöneggstrasse

Bei einer übermässigen Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets durch quartierfremden Verkehr wird die Schöneggstrasse im Bereich zwischen dem Knoten Poststrasse und dem Knoten Asylstrasse für den Durchgangsverkehr ganz oder zeitweise gesperrt.

Von der Bremgartnerstrasse herkommend ist nur noch ein Rechtsabbiegen in die Poststrasse und aus Richtung Glanzenberg kommend ein Rechtsabbiegen in die Asylstrasse möglich. Für direkte Anlieger wird eine Durchfahrt ermöglicht

Für den Velo- und Fussverkehr bleibt die Schöneggstrasse uneingeschränkt durchgängig befahrbar.

Erläuterungen

Die alternativen Betriebskonzepte stellen eine Rückfallebene dar, welche bezwecken, den Durchgangsverkehr bzw. der Verkehr ohne Ziel oder Quelle in den angrenzenden Quartieren, auf dem übergeordneten Strassennetz zu halten. Sie sollen nur dann zum Einsatz kommen, wenn das angrenzende Siedlungsgebiet und/oder der Verkehrsfluss durch den quartierfremden Verkehr übermässig beeinträchtigt wird.

Sowohl bei der Heimstrasse wie auch bei der Schöneggstrasse handelt es sich um Sammelstrassen, welche den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen auf das übergeordnete kantonale Strassennetz leiten. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme besteht die Gefahr, dass die Heimstrasse und die Schöneggstrasse in Zukunft vermehrt als Ausweichrouten für das übergeordnete Netz genutzt werden. Der quartierfremde Verkehr kann zu einer übermässigen Beeinträchtigung des angrenzenden Siedlungsgebietes führen und die Lebensqualität in den Quartieren vermindern. Nebst den qualitativen Aspekten ist auch eine Überlastung der betroffenen Strassen bzw. Knoten zu befürchten. Dies gilt in besonderem Masse für die Heimstrasse, auf welcher das Arbeitsplatzgebiet Silbern mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen wird.

Die physische Unterbrechung einer Verkehrsbeziehung für den motorisierten Individualverkehr stellt die mit Abstande wirksamste Möglichkeit dar, den unerwünschten quartierfremden Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz zu halten. Alle anderen Ansätze, wie Fahrverbote, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes (z.B. Tempo 30-Zone) etc. erreichen nicht dieselbe Wirksamkeit bzw. sind nur mit höherem finanziellen bzw. personellen Aufwand durchzusetzen. Für die Heimstrasse und die Schöneggstrasse wurden diese Massnahmen im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (vom 1. Jan. 2016) evaluiert und als nicht oder nur unzureichend wirksam beurteilt.

7.6 Temporeduzierte Zonen

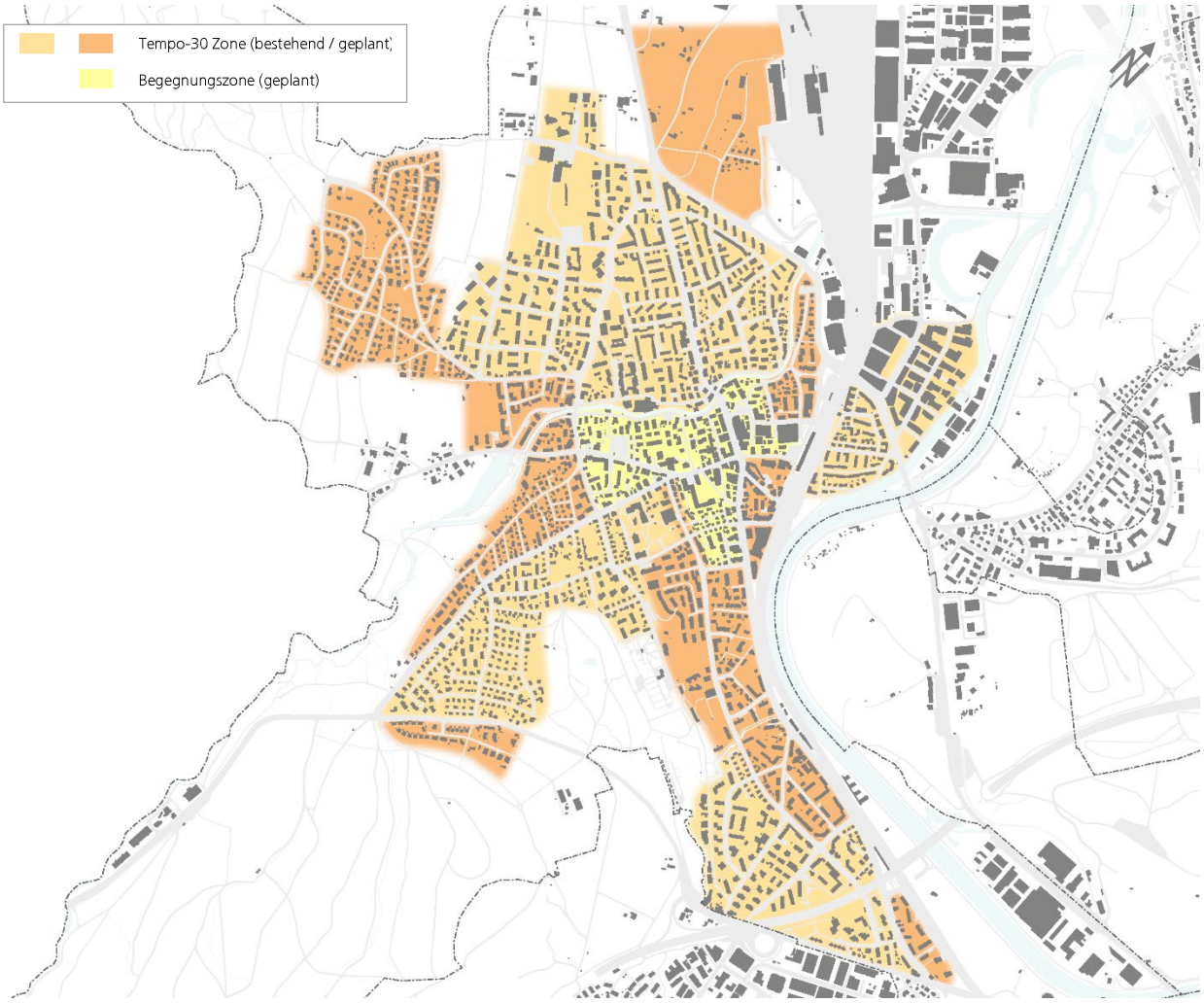
Festsetzungen

In den Wohnquartieren und im Zentrumsbereich wird auf dem kommunalen Strassennetz flächendeckend Tempo-30 eingeführt. Folgende Strassen und Gebiete sowie das übergeordnete Strassennetz können davon ausgenommen werden:

- Heimstrasse
- Viaduktstrasse
- Steinmürlistrasse
- Weiningerstrasse
- Arbeitsplatzgebiet Silbern
- Arbeitsplatzgebiet Niderfeld

Im Zentrumsbereich werden auf dem kommunalen Strassennetz sowie auf den Privatstrassen Begegnungszonen eingerichtet. Dies betrifft namentlich die Gebiete:

- Zentrum (Bahnhofplatz, Kirchplatz, Kirchstrasse, Löwenstrasse, und Kronenplatz)
- Zelgli / Oberdorf (Florastrasse, Bühlstrasse, Zelglistrasse und Obere Reppischstrasse)
- Steinacker (Steinackerstrasse)
- Elisen (Florastrasse, Schulstrasse, Bertastrasse, Poststrasse und Elisenstrasse)



Konzept temporeduzierte Zonen (Tempo-30 und Begegnungszonen)

Gruner AG / Stadtplanungsamt

Massnahmen

In folgenden Quartieren soll auf den Erschliessungsstrassen und -wegen Tempo-30 eingeführt werden:

- Weinberg und Hätschen
- Mühlehalden
- Neumatt
- Blüemliquartier
- Schönegg inkl. Schöneggstrasse
- Glanzenberg
- Gertrud/Gruben
- Bahnhofstrasse/Trio
- Niderfeld
- Lindenbühl

Mit der Einrichtung einer Begegnungszone auf der Löwenstrasse (vgl. Kap. 7.4 Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung) soll Richtung Kronenareal ein platzartiger Korridor entstehen. Neben einer gesteigerten Aufenthaltsqualität mit zahlreichen Begegnungsmöglichkeiten gewinnt der Bereich dadurch auch an Attraktivität für Gewerbe und Gastronomie. Die Löwenstrasse stellt zudem eine wichtige Fuss- und Veloachse von den Quartieren westlich der Reppisch und das Kronenareal zum Zentrum (Kirchplatz) dar.

Im Gebiet Zelgli/Oberdorf soll die Reppisch zu einem innerstädtischen Freiraum aufgewertet werden. Mit der Einrichtung einer Begegnungszone auf dem angrenzenden Strassenabschnitt steht der Raum den Erholungssuchenden zur Verfügung. Er bietet sich an zum Spazieren, zum Verweilen und zum Spielen. Der schmale Querschnitt wird durch die Massnahem entschärft und die Attraktivität der Veloverbindung erhöht.

Die geringen Strassenquerschnitte und die privaten Besitzverhältnisse der Strassen im Gebiet Elisen verunmöglichen die Erstellung von zweckmässigen Trottoirs. Mit einer Begegnungszone können die Bedingungen für den Fussgängerverkehr und die Schulwegsicherheit (Schulhaus Zentral) aber deutlich verbessert werden.

Auch im Gebiet Steinacker fehlen die Trottoirs. Mit einer Begegnungszone können die Sicherheit erhöht und die Strasse als zentraler Freiraum für das Quartier genutzt werden.

Erläuterungen

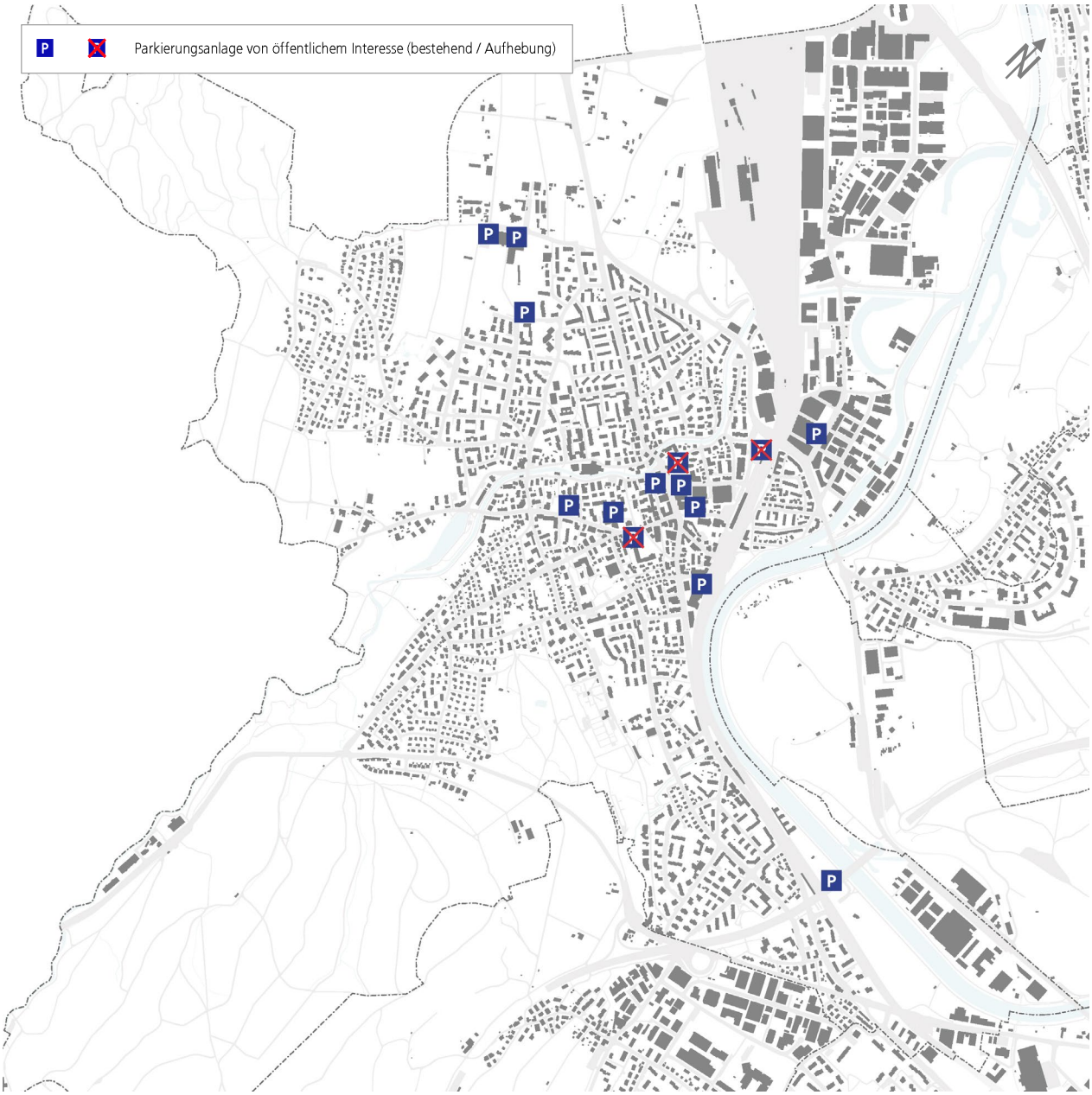
In den Wohnquartieren und im Zentrumsbereich sollen flächendeckend temporeduzierte Zonen eingeführt werden. Die Temporeduktion auf 30 km/h oder weniger (Begegnungszone 20 km/h) erhöht die Sicherheit und die Wohnqualität in den Quartieren erheblich. Die tieferen Geschwindigkeiten führen zu einem ruhigeren Fahrverhalten, reduzieren die Abgas- und Lärmemissionen und vermindern den Schleichverkehr. Zudem nehmen die Anzahl und die Schwere von Unfällen ab. Dies kommt insbesondere den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, den Kindern und betagten Personen zugute, aber auch alle andern Fussgänger und Velofahrende profitieren von einer erhöhten Sicherheit durch das niedrige Geschwindigkeitsniveau.

Mit Begegnungszonen kann die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität eines Strassenabschnitts innerorts zusätzlich gesteigert werden. Im Unterschied zu Tempo-30-Zonen haben Fussgängerinnen und Fussgänger in den Begegnungszonen Vortritt gegenüber dem fahrenden Verkehr. Das Parkieren ist nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt. In Wohnquartieren steht die Verkehrsfläche damit den Kindern und Jugendlichen für Spiel und Sport zur Verfügung. In Geschäftsbereichen ermöglicht das fussgängerfreundliche Verkehrsregime ein angenehmes und sicheres Flanieren. Fussgänger können die Fahrbahn überall queren, dürfen Fahrzeuge aber nicht unnötig behindern.

7.7 Ruhender Verkehr

Festsetzungen

Die Bedarfswerte für das Pflichtangebot an Motorfahrzeug- und Veloabstellplätze spezifischer Nutzungen werden nach der kantonalen "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" bzw. SN 640 281 angepasst.
Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen wird autoarmes bzw. autofreies Wohnen bei gleichzeitiger Umsetzung eines Mobilitätskonzepts ermöglicht.
Die Zahl, Art und Bewirtschaftungsform der öffentlichen Parkierungsanlagen bzw. der im öffentlichen Interesse stehenden Parkierungsanlagen wird periodisch überprüft und aufeinander abgestimmt.



Parkierungsanlagen von öffentlichem Interesse

Stadtplanungsamt

Massnahmen

Die derzeit gültige Regelung der Pflichtparkplatzzahl in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) berücksichtigt nur die ÖV-Güteklassen B bis D (Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln) als Basis für die Bestimmung des spezifischen Parkfeldangebotes, obwohl bereits heute weite Teile der Innenstadt in der Güteklasse A liegen. Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn wird sich die ÖV-Erschliessung zudem weiter verbessern. Mit der Anpassung der Bedarfswerte soll nicht nur die Güteklasse A eingeführt werden, sondern auch die Bedarfswerte an die kantonale "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" bzw. SN 640 281 angepasst werden.

Zusätzlich soll die Voraussetzung geschaffen werden, dass bei Umsetzung eines entsprechenden Mobilitätskonzepts auch autoarmes bzw. autofreies Wohnen möglich wird.

Die öffentlich zugänglichen Parkhäuser im Zentrum und die übrigen öffentlichen Parkplätze verfügen über eine ausreichende Kapazität. Es besteht daher auch in Zukunft kein zusätzlicher Bedarf an öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Parkplätzen.

Schulhaus Zentral	Die Parkierungsanlage beim Schulhaus Zentral wird zugunsten einer Nutzung durch die Schule (z.B. Freiraum) ersatzlos aufgehoben.
Hedinger	Aufhebung des "Hedinger-Parkplatzes" (Parz. 10793) an der Bäckerstrasse zugunsten einer städtebaulichen Komplettierung des Kronenensembles und einer im öffentlichen Interesse stehenden Nutzung (z.B. Kinderhort).
P+R-Anlage	Die P+R-Anlage beim Bahnhof Dietikon wird mit der Entwicklung des Areals durch die SBB ersatzlos aufgehoben. Auf dem Areal werden nur noch die für die ansässigen Nutzungen notwendigen Pflichtabstellplätze (für Beschäftigte, Bewohner, Kunden, Besucher etc.) sowie einige wenige Kiss+Ride-Parkplätze (K+R) für den Bahnhof realisiert.
Zelgliplatz	Reduktion und/oder unterirdische Anordnung (vgl. Kap. 5.3 Plätze).

Erläuterungen

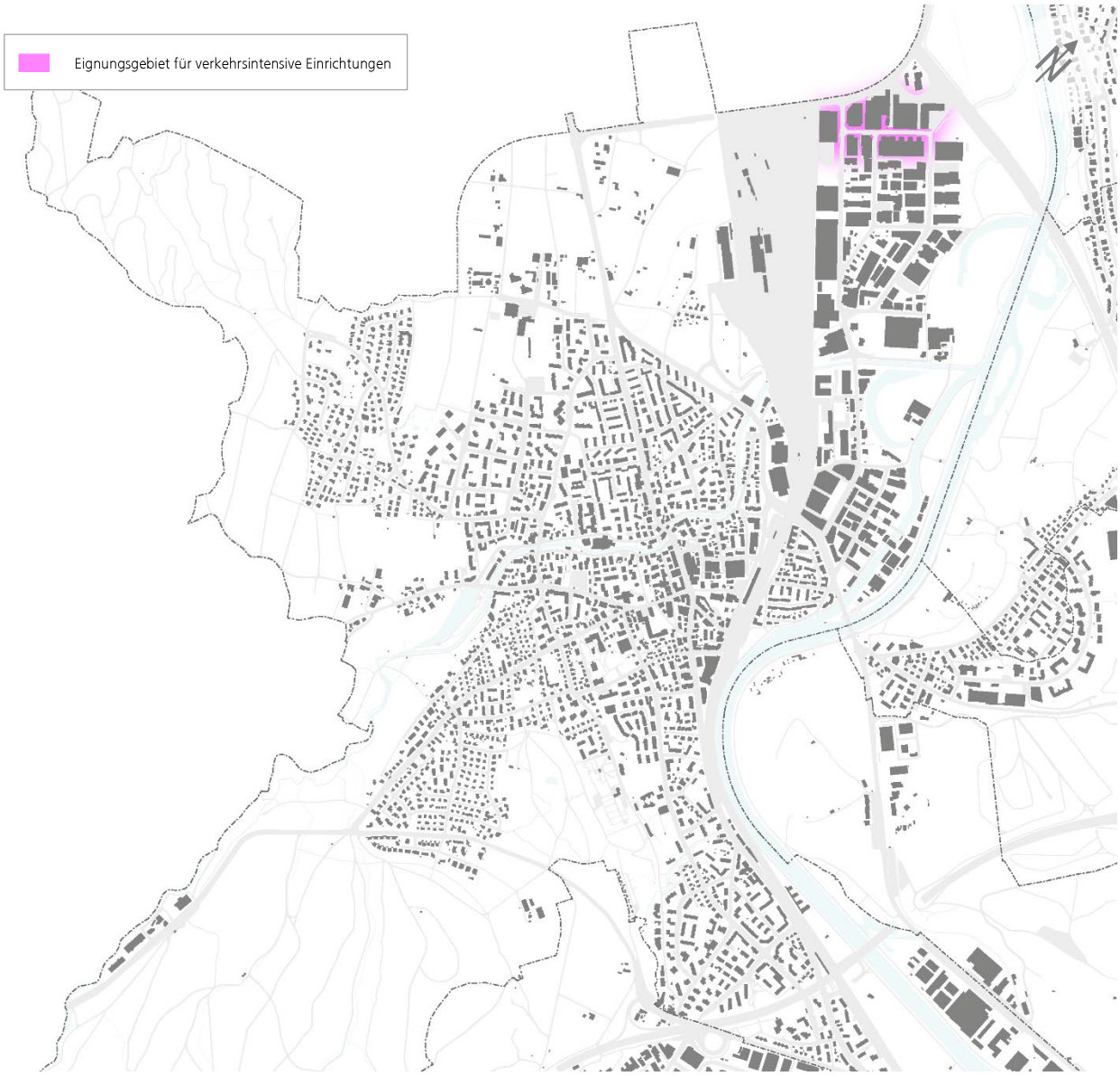
Der ruhende Verkehr bzw. das Parkieren sind ein Schlüsselfaktor im Verkehrssystem. Massnahmen in diesem Bereich haben Einfluss auf den Betrieb des Strassennetzes, die Verkehrsmittelwahl, die Funktionsfähigkeiten von Strassenraumgestaltungen und die Nutzung des öffentlichen Raumes. Gemäss kantonalem Richtplan ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. Entsprechend zielt die städtische Mobilitätsstrategie (vom 17. Dez. 2014) darauf ab, das MIV-Verkehrsaufkommen an zentralen Lagen zu reduzieren und gleichzeitig die Bedeutung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs zu stärken.

Im Stadtzentrum stehen ausreichend Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die bestehenden Parkhäuser weisen teilweise noch grosse Kapazitätsreserven auf, so dass auch mit der Aufhebung der beiden Parkierungsanlagen (Zentralschulhaus ca. 30 Abstellplätze und "Hediger-Parkplatz" ca. 20 Abstellplätze) genügend Fahrzeugabstellplätze im Zentrumsbereich zur Verfügung stehen. Mit der Aufhebung können die beiden zentral gelegenen Flächen einer höherwertigen, im öffentlichen Interesse stehenden Nutzung zugeführt werden. Die P+R-Anlage beim Bahnhof wird grossmehrheitlich von Pendlern aus den umliegenden Gemeinden genutzt, welche in Dietikon auf den Schienenverkehr umsteigen. Mit dem weiteren Ausbau des ÖV's, insbesondere dem Bau der Limmattalbahn, sollen die Pendler künftig nicht mehr erst am Bahnhof Dietikon auf den ÖV umsteigen, sondern bereits mit diesem ins Stadtzentrum gelangen. Für die örtlichen Nutzungen werden auch in Zukunft ausreichend Fahrzeugabstellplätze zur Verfügung stehen.

7.8 Verkehrsintensive Einrichtungen

Festsetzungen

Im bezeichneten Bereich im Gebiet Silbern sind verkehrsintensive Einrichtungen mit mehr als 3'000 Fahrten pro Tag zulässig (Definition gemäss kantonaler Richtplan), sofern sie den Vorgaben des Gestaltungsplans Silbern-Lerzen-Stierenmatt entsprechen und die notwendigen verkehrstechnischen Nachweise erbracht werden können.
In den übrigen Gebieten (inkl. dem Zentrum) gelten Objekte mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Bauten und Anlagen schon dann als verkehrsintensive Einrichtung, sofern sie eine Parkplatzdichte von mehr als 120 PP/ha Nettobauzone für Nichtwohnnutzungen aufweisen (Definition gemäss regionalem Richtplan).
Verkehrsintensive Einrichtungen benötigen in jedem Fall entsprechende verkehrstechnische Nachweise inkl. dem Nachweis der Erreichung der Modal-Split-Ziele.



Bereich für verkehrsintensive Einrichtungen im Gebiet Silbern Stadtplanungsamt

Massnahmen

Für Objekte mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Bauten und Anlagen, welche den jeweils örtlich geltenden Schwellenwert für verkehrsintensive Einrichtungen überschreiten, ist in jedem Fall ein entsprechendes verkehrstechnisches Gutachten zu erarbeiten.

Im verkehrstechnischen Gutachten sind unter anderem die Nachweise zu erbringen, dass der induzierte Verkehr auf die vorhandenen bzw. geplanten Kapazitäten des Strassennetzes abgestimmt und eine ausreichend hohe Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr gewährleistet ist.

Ferner ist im Verkehrsgutachten darzulegen, mit welchen Massnahmen die Modal-Split-Ziele (gem. Kap. 3.4 Ziele Verkehr) erreicht werden.

Erläuterungen

Verkehrsintensiven Einrichtungen, wie Einkaufszentren, Fachmärkte oder Freizeiteinrichtungen haben speziell infolge des von ihnen induzierten Verkehrs, erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Geeignete Standorte müssen daher insbesondere über eine ausreichend hohe Kapazität des Strassennetzes verfügen und eine gute Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr aufweisen. Ferner darf das Siedlungsgebiet von den negativen Auswirkungen nicht übermässig beeinträchtigt werden.

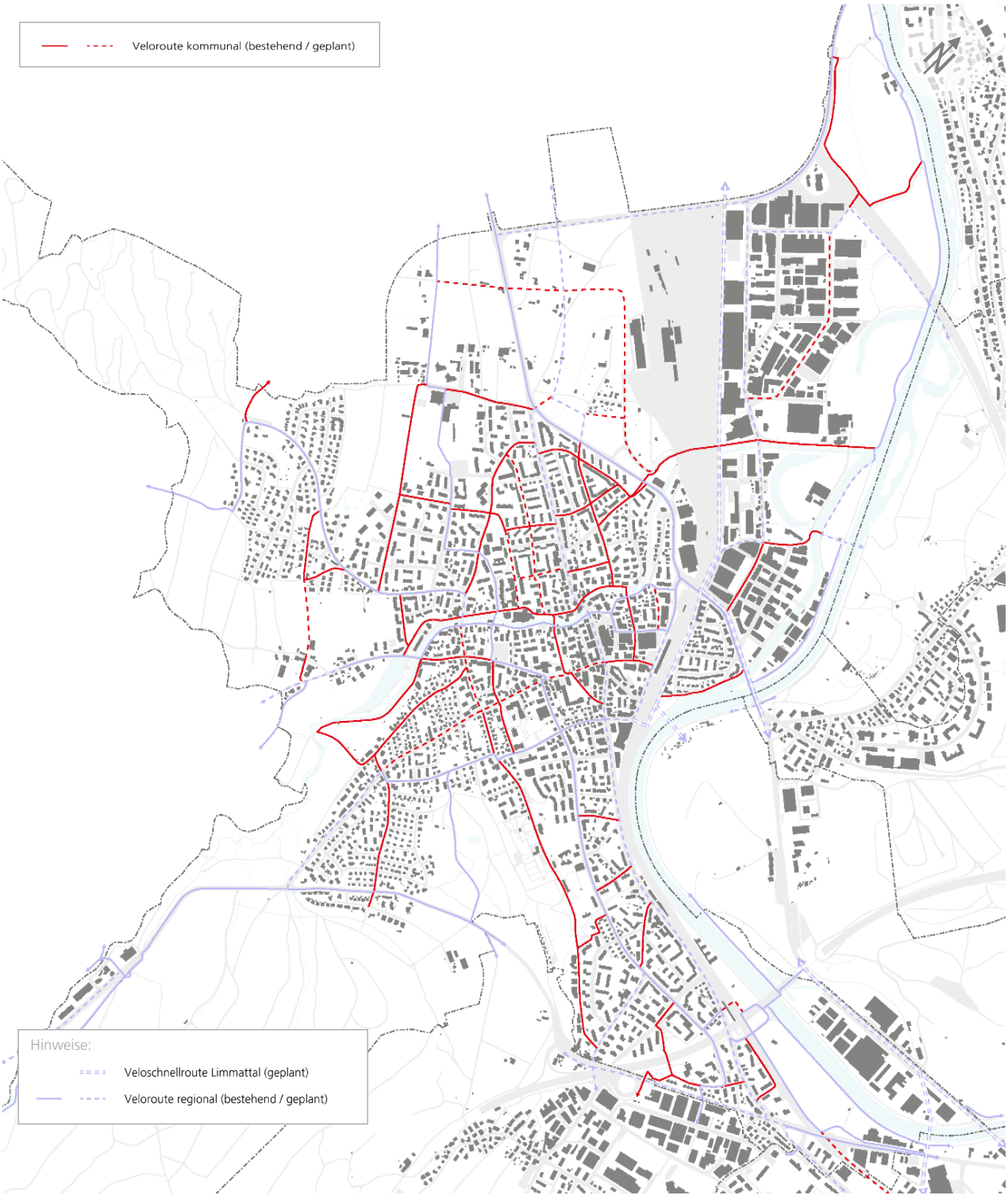
In der Stadt Dietikon erfüllt nur der Bereich entlang der Riedstrasse im Gebiet Silbern die notwendigen Voraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen. Mit dem geplanten Ausbau des Knotens Mutschellenstrasse / Überlandstrasse werden auf dem übergeordneten Netz die dafür notwendigen Kapazitäten geschaffen.

In den übrigen Gebieten sind verkehrsintensive Einrichtungen nicht erwünscht und es kommt ein niedriger Schwellenwert zur Anwendung. Dies gilt insbesondere auch für das Stadtzentrum, wo mit der Realisierung der Limmattalbahn die Kapazität des Strassennetzes bereits weitgehend ausgeschöpft ist.

7.9 Velonetz

Festsetzungen

Es wird ein flächendeckendes, sicheres und komfortables Netz für den Veloverkehr mit minimalen Verlustzeiten angeboten. Insbesondere für den Binnenverkehr wichtige Routen sind in das kommunale Netz aufzunehmen .



Velonetz Dietikon

Gruner AG / Stadtplanungsamt

Massnahmen

Das übergeordnete Velonetz deckt die wichtigsten Veloverbindungen in und um Dietikon ab und bildet die Basis für ein flächendeckend engmaschiges kommunales Velonetz.

Das kommunale Velonetz ergänzt die übergeordnete Veloinfrastruktur und bietet schnelle und/oder komfortable Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes an. Nach Möglichkeit stehen jeweils verschiedene Alternativen zur Verfügung, so dass je nach Präferenz die passende Verbindung gewählt werden kann.

Gewisse Routen sind heute noch nicht durchgehend befahrbar oder weisen noch keine Veloinfrastruktur auf. Folgende Massnahmen sind zur Komplettierung des kommunalen Velonetzes notwendig:

Niderfeld	Im Rahmen der Gebietsentwicklung Niderfeld wird ein flächendeckendes attraktives und engmaschiges Velonetz erstellt. Die regionale Veloroute im Niderfeld knüpft an der Überlandstrasse bzw. der bestehenden Route auf der Bleichernstrasse an, führt zwischen Park und LTB durch das gesamte Gebiet und dann weiter Richtung Spreitenbach. Alle weiteren Routen sind an diese Achse angeschlossen und binden das Niderfeld in das vorhandene Velonetz ein.
Siedlung Im Park	Die bestehenden privaten Fusswegverbindungen sollen durch das Erwirken eines öffentlichen Wegrechts der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden und wo nötig erweitert werden (Anschluss Gassackerstrasse und Bergstrasse). Die Verbindungen sind wichtig zur Erreichung des Quartierzentrums Badenerstrasse (vgl. Kap. 4.8 Quartierzentren) bzw. zur Schliessung der Netzlücke in der Verbindung zwischen dem Gassackerquartier und dem Zentrum.
Bremgartnerstrasse	Im Rahmen des Doppelspurausbaus der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB) wird der Strassenquerschnitt verändert. Eine Aufwertung des Strassenraums ist geplant. Aus Platzgründen kann voraussichtlich lediglich einseitig ein Velostreifen erstellt werden. Da Velo und Auto beim vorhandenen Gefälle stadteinwärts ein ähnliches Geschwindigkeitsniveau erreichen, ist der Velostreifen stadtauswärts und somit bergaufwärts geplant. Stadteinwärts wird das Velo im Mischverkehr geführt. Für weniger geübte Fahrer gibt es parallel dazu im Wohnquartier eine durchgehende Veloverbindung.
Oberdorf	Infolge eines zu schmalen Querschnitts der Oberdorfstrasse im Abschnitt Obere Reppischstrasse bis Bremgartnerstrasse (Fahrbahnbreite ca. 6 m) ist die Markierung von Velostreifen gemäss den kommunalen Standards (vgl. Kap.7.10 Standards Velonetz) momentan kaum möglich. Mit einer siedlungsverträglichen Strassenraumgestaltung soll künftig die Situation für Velofahrende verbessert werden. Zudem gibt es parallel zur Strasse an der reformierten Kirche und am Zelgliplatz vorbei einen durchgehenden Fuss- und Radweg.
Im Basi	Zwischen der Schürlistrasse und der Alten Kindhauserstrasse soll eine neue direkte Velowegverbindung geschaffen werden und so das Wibergquartier direkt und in gleicher Höhenlage an die Hasenbergstrasse und Bergdietikon anbinden.

Silbern	Das Arbeitsplatzgebiet Silbern weist mit 650 Fahrten pro Tag eine erhebliche Velonachfrage auf und verfügt über ein sehr hohes Potenzial und kaum Veloinfrastruktur. Auf der Lerzenstrasse und Riedstrasse soll künftig in beiden Fahrtrichtungen eine sichere Veloverbindung angeboten werden und mit sicheren Übergängen an das weiterführende Velonetz angebunden werden. Auf der Silbernstrasse und Heimstrasse sind Velos auf dem Trottoir zugelassen. Die Breiten und die Signalisation benötigen eine Verbesserung.
Zürcherstrasse - Zentralstrasse - Badenerstrasse	Mit dem Bau der Limmattalbahn ändern sich diese Strassenräume stark. Neu wird mehrheitlich beidseitig ein Radstreifen von 1.5 m eine gute Veloverbindung ermöglichen. Einzig im Zentrumsbereich zwischen Löwenzentrum und Reppisch lässt der schmale Strassenquerschnitt dies nicht zu. Mittels Signalisation wird auf alternative Routen aufmerksam gemacht.
Hasenbergstrasse	Die Hasenbergstrasse hat beidseitig einen Velostreifen, jedoch endet dieser im Gebiet Basi. Künftig soll der Velostreifen bis zur Kantonsgrenze durchgehend markiert werden.
Bahnhof Dietikon	Die Zufahrt zum Bahnhof Dietikon für Velofahrende muss verbessert werden. Über klare Signalisationen und direkte Zufahrten zu den Veloabstellplätzen soll eine Verbesserung erreicht werden. Mit den laufenden Planung rund um den Bahnhof ist die Erreichbarkeit für Velofahrende deutlich zu verbessern.
Anbindung Schlieren	Vom Bahnhof Glanzenberg entlang der Zürcherstrasse nach Schlieren fehlt die Veloinfrastruktur. Diese Verbindung sowie die Veloverbindung nördlich der Bahngleise in Richtung Schlieren sollen angeboten und entsprechende Veloinfrastruktur erstellt werden. Auch auf der Bernstrasse im Bereich der Autobahnauffahrt Urdorf Nord bis zur Zürcherstrasse fehlt eine genügend breites Trottoir um Fussgänger- und Velofahrende sicher über diese Verbindung zu führen.
Urdorferstrasse	Geplant ist eine Veloverbindung über die Urdorferstrasse und somit die Verbindung vom Bahnhof Glanzenberg nach Urdorf und zur Veloroute auf der Vogelaustrasse.
Mutschellenstrasse	Die Mutschellenstrasse verfügt heute über keine Veloinfrastruktur. Diese Verbindung ist zur Querung des Rangierbahnhofes von zentraler Bedeutung, auch wenn die Lage in Dietikon eher peripher ist. Spätestens mit der Bebauung des Niderfeld erhält die Achse zusätzliche Bedeutung. Sie macht auch Anschluss an das Gebiet Silbern und entlang der Autobahn nach Geroldswil.
Bahnhof Glanzenberg	Die Bahnhofsunterführung beim Bahnhof Glanzenberg soll künftig den Anschluss zum Limmatuferweg anbieten und für die Durchfahrt mit dem Velo ausgebaut werden.

Erläuterungen

Dem Veloverkehr kommt im Alltagsverkehr, insbesondere bei der Bewältigung von Distanzen unter fünf Kilometern, künftig eine noch grössere Bedeutung zu als heute schon. Die hohe Effizienz, die sich durch die schier unbegrenzte räumliche und zeitliche Verfügbarkeit, die hohe innerörtliche Geschwindigkeit und den geringen Raumbedarf ergibt, kann der Veloverkehr insbesondere in dichten

Siedlungsräumen zum Tragen bringen. In Kombination mit dem ÖV ist der Veloverkehr auch über längere Distanzen ein Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten und hat positive Auswirkungen auf die Gesundheit.
Je dichter und direkter das Velowegnetz ist, desto höher ist die Bereitschaft, dieses zu nutzen. Umgekehrt stellen Netzlücken, Sicherheitsdefizite, Umwegfahrten und lange Wartezeiten an Knotenpunkten ein bedeutendes Nutzungshemmnis dar.
Durch die topografische Lage Dietikons im Limmattal sind in den zentralen Stadtquartieren kaum Steigungen zu überwinden, sodass für einen Grossteil der Siedlungsgebiete gute naturräumliche Voraussetzungen zur Nutzung des Velos bestehen. Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes sinkt die Relevanz der Topografie generell und auch Hanglagen können gut mit dem Velo erreicht werden.
Das Netz an regionalen Velorouten (regionaler Richtplan / kantonaler Velonetzplan) stellt bereits ein gutes Grundangebot dar, welches insbesondere die Anbindung an die Nachbargemeinden sicherstellt. Zusammen mit den kommunalen Velorouten werden künftig alle Quartiere und die wichtigen Destinationen über sichere und durchgehende Velorouten erschlossen. Die Velorouten sind unterschiedlich ausgestaltet und entsprechend findet jeder Velofahrende eine passende Route für seine Bedürfnisse (Pendler, E-Bike-Fahrer, Kinder / unsichere Velofahrer, gemütliche Fahrer usw.).

7.10 Standards Velonetz

Festsetzungen

Für das kommunale Velonetz und das übergeordnete Velonetz auf kommunalen Strassen werden folgende Minimalstandards angestrebt:

- Velostreifen (Mindestbreite 1.50 m) oder
- Kombinierter Velo- und Fussweg (Mindestbreite 3 m) oder
- Temporeduzierte Zone ohne versetzte Parkierung

Das kommunale Velonetz ist möglichst frei von Hindernissen zu halten. Knoten und Querungen werden velofreundlich ausgestaltet.

Die Schwachstellen auf Velorouten auf kommunalen Sammelstrassen werden prioritär behandelt und mittelfristig eine vollständige Veloinfrastruktur angestrebt.

Die Signalisation für Velofahrende ist einheitlich und vollständig.

Massnahmen

Bei Strassenum- und Strassenausbauten sowie bei Strassensanierungen werden, wenn immer möglich, die angestrebten Velostandards umgesetzt.

Die geplanten Routen werden mittelfristig realisiert und wo zeitlich zweckmässig mit anstehenden Strassen- oder Bauprojekten zusammen umgesetzt. Die Veloinfrastruktur wird laufend überprüft und Sofortmassnahmen, die im bestehenden Strassenraum zweckmässig umsetzbar sind, realisiert.

Für die Velowegweisung wird ein Konzept erstellt und eine vollständige, einheitliche und zweckmässige Signalisation umgesetzt.

Die Bedürfnisse der Velofahrenden werden bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten gleich stark gewichtet wie diejenigen des MIV, des ÖV und des Fussverkehrs.

Die Stadt Dietikon setzt sich gegenüber dem Kanton dafür ein, dass Schwachstellen gemäss Kantonalem Velonetzplan auf dem Stadtgebiet von Dietikon zeitnah behoben werden.

Erläuterungen

Die Sicherheit und die Attraktivität einer Veloroute sind wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel noch stärker benutzt wird. Zeit- und energieraubende Unterbrechungen des Fahrflusses sind möglichst zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu beschränken. Für den Veloverkehr sind ein flüssiges Vorwärtskommen und die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Eine hohe Verkehrssicherheit für Velofahrenden wird erreicht durch die Markierung von separaten Velostreifen oder Velowegen, der velofreundlichen Gestaltung von Knoten und Querungen und dem Verzicht von wechselseitig angeordneten Parkfeldern in temporeduzierten Zonen. In diesen sind zudem Fahrbahnbreiten zwischen 3 m und 3.5 m sowie zwischen 6 m und 7 m zu vermeiden.

Die Massnahmen zu den Standards fokussieren stark auf die laufende Planung. Bei allen Projekten im Strassenraum sind die Bedürfnisse der Velofahrenden rechtzeitig und umfänglich abzuklären und einzubeziehen. Damit sollen Strassen und Knoten nach Sanierungen, wenn immer möglich, eine umfängliche Verkehrssicherheit für Velofahrenden bieten. Bei Strassen auf denen überkommunale Velorouten verlaufen, bietet die Schwachstellenanalyse des Kantons Hinweise auf die notwendigen Verbesserungen. Der angestrebte Modal Split kann nur erreicht werden, wenn eine flächendeckende, attraktive und sichere Veloinfrastruktur vorhanden ist.

7.11 Veloabstellanlagen

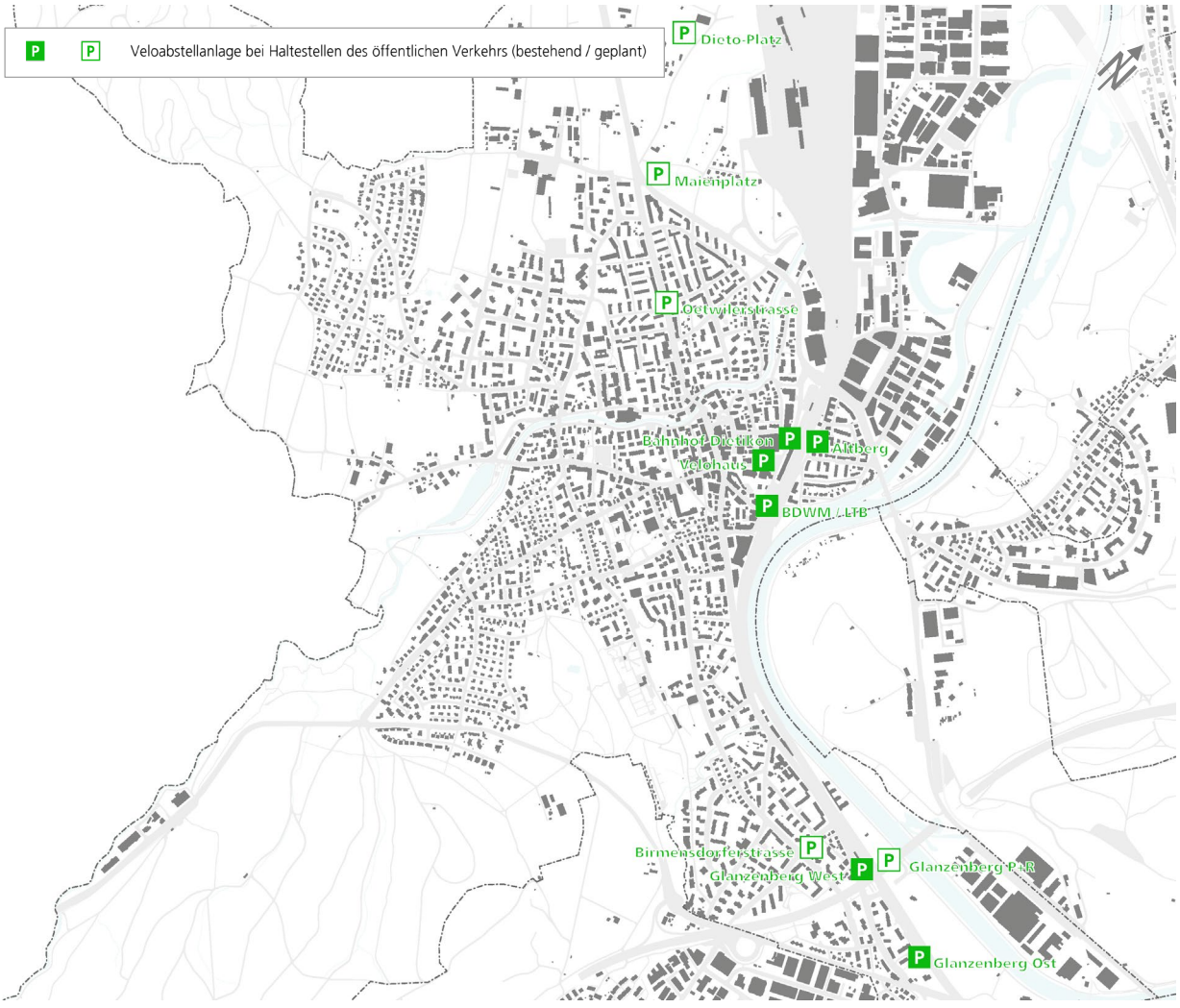
Festsetzungen

An den Knotenpunkten und an ausgewählten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind überdachte Veloabstellanlagen mit einer ausreichenden Kapazität zu erstellen. Werden bestehende Anlagen aufgehoben, ist für einen adäquaten Ersatz zu sorgen.

Bei Einkaufszentren, Veranstaltungslokalen, Verwaltungseinrichtungen, Sport- und Freizeitanlagen oder anderen Einrichtungen mit einem erhöhten Publikumsaufkommen sind Veloabstellanlagen mit einer ausreichenden Kapazität zu erstellen. Werden bestehende Anlagen aufgehoben, ist für einen adäquaten Ersatz zu sorgen.

Für alle Veloabstellanlagen mit 20 und mehr Abstellplätzen gelten folgende Minimalanforderungen:

- Unmittelbare Nähe zum Eingang der Einrichtung bzw. Zugang zum ÖV
- Fahrende Erreichbarkeit (keine Stufen oder Trottoirkanten)
- Anlehnbügel, Vorderradhalter oder Schieberinne mit Anschliessvorrichtung
- Minimal die Hälfte der Abstellplätze überdacht und beleuchtet
- Gute Gestaltung
- Ausgeschiedene Abstellflächen für Spezialvelos (Cargobikes, Tandems, Velos mit Anhänger usw.)



Veloabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs *Gruner AG / Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Die bestehenden und geplanten Veloabstellanlagen an den Knotenpunkten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind wie folgt zu erweitern und auszugestalten:

Anlage	*Ist*	*Soll*	*Erläuterungen*
Bahnhof Dietikon Altberg	*125*	150	Erhöhung der Kapazität auf der Altberg-Seite des Bahnhofs Dietikon auf insgesamt ca. 150 Veloabstellplätze. Mindestens 2/3 davon überdacht.
Bahnhof Dietikon BDB / LTB	*36*	100	Erhöhung der Kapazität im Bereich der BDB / LTB-Haltestelle auf insgesamt ca. 100 Veloabstellplätze. Mindestens 2/3 davon überdacht und in unmittelbarer Nähe zur neuen Personenunterführung.
Bahnhof Dietikon	*105*	300	Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofareals und der Neuorganisation des Bahnhofplatzes (vgl. Kap. 7.12 Neuorganisation Bahnhofplatz) soll eine neue Veloabstellanlage in unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung erstellt werden. Die Anlage hat mindestens 250 gedeckte Veloabstellplätze aufzuweisen, wovon ein Teilbereich gesichert oder bewacht sein soll. Ein direkter Zugang zur Personenunterführung ist wünschenswert.
Velohaus / Zentrum	*360*	100	Das Velohaus steht im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofareals und der Neuorganisation des Bahnhofplatzes (vgl. Kap. 7.12 Neuorganisation Bahnhofplatz) grundsätzlich zur Disposition, sofern in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ein adäquater Ersatz angeboten werden kann (vgl. Anlage Bahnhof Dietikon). Als Ersatz für das Velohaus sind im Bereich Kirchplatz / Markthalle aber weiterhin rund 100 Veloabstellplätze anzubieten, wobei mindestens 2/3 überdacht sein soll.
Bahnhof Glanzenberg Ost	*40*	40	Die Anlage verfügt über eine ausreichende Kapazität. Bei einer Erneuerung ist ein Systemwechsel weg von Lenkerhalterungen zu vollziehen.
Bahnhof Glanzenberg West (Bahnhofgebäude)	*164*	164	Die Anlage verfügt über eine ausreichende Kapazität. Bei einer Erneuerung ist ein Systemwechsel weg von Lenkerhalterungen zu vollziehen.
Bahnhof Glanzenberg P+R	-	40	Mit der Durchbindung der Personenunterführung West (vgl. Kap. 7.8 Velonetz) sollen im Bereich der P+R-Anlage unter der Autobahnbrücke rund 40 Veloabstellplätze errichtet werden. Die Abstellplätze werden durch die Brücke vor Witterungseinflüssen geschützt, so dass keine zusätzliche Überdachung notwendig ist.
LTB-Haltestelle Birmensdorferstrasse	-	10	Zusammen mit der LTB-Haltestelle Birmensdorferstrasse sind mindestens 10 Veloabstellplätze zu realisieren. Nach Möglichkeit sind diese gedeckt zu erstellen.

LTB-Haltestelle Oetwilerstrasse	-	10	Zusammen mit der LTB-Haltestelle Oetwilerstrasse sind mindestens 10 Veloabstellplätze zu realisieren. Nach Möglichkeit sind diese gedeckt zu erstellen.
LTB-Haltestelle Maienweg (Maienplatz)	-	20	Im Bereich des Maienplatz sind mindestens 20 gedeckte Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe zur LTB-Haltestelle zu realisieren.
LTB-Haltestelle Niderfeld (Dieto-Platz)	-	20	Im Bereich des Dieto-Platzes sind mindestens 20 gedeckte Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe zur LTB-Haltestelle zu realisieren.

Es werden Mindestanforderungen an alle Abstellanlagen mit 20 oder mehr Plätzen gestellt (siehe Aufstellung unter den Festsetzungen) und eine erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber Bauten mit grossem Publikumsaufkommen sorgt dafür, dass diese Bauten besonders gut mit dem Velo erreichbar sind und genügend komfortable Abstellplätze öffentlich zur Verfügung stehen.

Erläuterungen

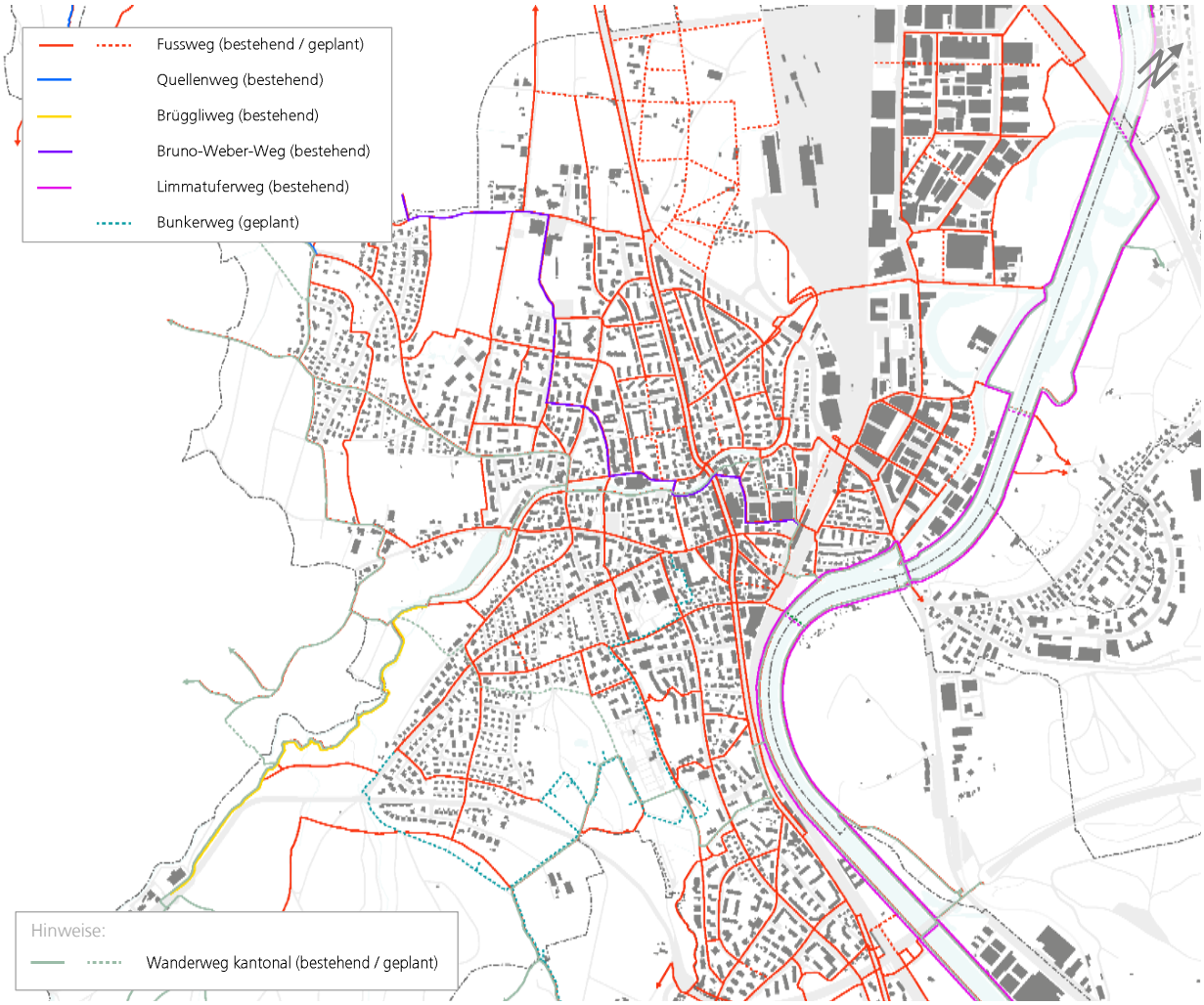
Das Velo ist ein schnelles Verkehrsmittel, optimal für Kurzstrecken und zudem platzsparend. Diese Vorteile sollen beim Arbeitsweg, beim Einkaufen und allgemein im Freizeitverkehr genutzt werden. Kurzzeitparkplätze für Velos sind grundsätzlich dezentral, möglichst nahe beim Zielort zu platzieren. Dies soll ein wildes Parkieren der Velos verhindern. Für eine Parkdauer länger als 2 h sind überdachte und gut ausgerüstete Veloparkierungsanlagen an zentraler und gut erreichbarer Lage zu schaffen. Beengte Platzverhältnisse und gestalterische Probleme im Zusammenhang mit einer Veloabstellanlage werden nicht gelöst, indem auf sie verzichtet wird. Velos werden in der Folge ohne System auf Plätzen, Trottoirs und vor Eingängen parkiert. Ungeordnet parkierte und deshalb auch oft umgestürzte Velos stören mehr als Velos an gut platzierten Anlehnbügeln oder Pfosten. Deshalb sind Veloparkplätze ohne Parkiersysteme (Anlehnbügel, Vorderradhalter oder Schieberinne) zu vermeiden. Parkiersysteme mit Lenkerhalterung beschädigen Brems-, Licht- und Schaltkabel und sind daher ungeeignet.

Für das Mobilitätsverhalten sind insbesondere die Veloabstellanlagen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs und im Zentrumsbereich mit seinen zahlreichen publikumsorientierten Nutzungen von Bedeutung. Deshalb enthält der Richtplan entsprechende Ausbauziele und Standards. Neu werden für alle grösseren Anlagen (mit mehr als 20 Abstellplätze) Minimalanforderungen formuliert. Für Einkaufszentren, Veranstaltungslokalen, Verwaltungseinrichtungen, Sport- und Freizeitanlagen oder anderen Einrichtungen mit einem erhöhten Publikumsaufkommen braucht es daher keine weiteren spezifischen Anforderungen, da die Minimalanforderungen aus dem Richtplan in der Bau- und Zonenordnung grundeigentümerverbindlich verankert werden.

7.12 Fusswegnetz

Festsetzungen

Die Stadt Dietikon verfügt flächendeckend über ein sicheres, attraktives, lückenloses und hindernisfreies Fusswegnetz.
Fussgängerquerungen auf dem übergeordneten Netz und auf kommunalen Sammelstrassen liegen in der Wunschlinie der Fussgänger. Sie verfügen ausserhalb der temporeduzierten Zonen über einen Fussgängerstreifen und je nach örtlichen Verhältnissen zusätzlich über eine Schutzinsel.
Im Bereich von Schulhäusern und anderen hochfrequentierten Einrichtungen sind Querungsstellen grundsätzlich mit Fussgängerstreifen ausgestattet.
Nebst den in der Richtplankarte explizit ausgewiesenen Fusswegverbindungen sind sämtliche öffentlichen oder mit einem öffentlichen Fusswegrecht ausgestatteten Wege und Strassen Teil des Fusswegnetzes.
Spezielle Wege und Wege zu einem bestimmten Thema sind gegebenenfalls mit ergänzenden Informationsmöglichkeiten zu versehen.



Fusswegnetz *Gruner AG / Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Grundsätzlich verfügt die Stadt Dietikon über ein engmaschiges und lückenloses Fusswegnetz. Im Rahmen der Siedlungserneuerung (vgl. Kap. 4.4 Siedlungserneuerung) oder anderweitigen Entwicklungen in den betroffenen Gebieten, soll das Fusswegnetz durch zusätzliche Netzelemente ergänzt werden.

Zentrum	Drei neue Fusswegverbindungen sollen die Erreichbarkeit des Bahnhofs Dietikon verbessern. Die Verbindungen entsprechen den Wunschlinien der Fussgänger und erhöhen die Akzeptanz des Fusswegnetzes.
Limmatfeld	Die bestehende Promenade am Oberwasserkanal soll entlang dem Unterwasserkanal bis zur Kanalstrasse verlängert werden.
Gjuch	Neue Fusswegverbindung in der Verlängerung der Kreuzstrasse zur Wiederherstellung der Erschliessungsstruktur (vgl. Kap. 4.9 Baulinien).
Siedlung Im Park	Die beiden bestehenden privaten Fusswegverbindungen sollen durch das Erwirken eines öffentlichen Wegrechts der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Die beiden Verbindungen sind wichtig zur Erreichung des Quartierzentrums Badenerstrasse (vgl. Kap. 4.8 Quartierzentren) bzw. zur Schliessung der Netzlücke in der Verbindung zwischen dem Gassacherquartier und dem Zentrum.
Siedlung In der Lachen	Neue Fusswegverbindung als direkte Verbindung zwischen der Haltestelle Bergfrieden und dem Blüemliquartier.
Allmend Glanzenberg	Durchbindung der bestehenden Personenunterführung West und direkte Anbindung des Limmatuferwegs an den Bahnhof Glanzenberg via Allmend Glanzenberg (vgl. Kap. 5.4 Park- und Grünanlagen).
Silbern und Lerzen	Entwicklung eines attraktiven und engmaschigen Fusswegnetzes in Zuge der Transformation des Industriegebiets in ein modernes Arbeitsplatzgebiet. Die Verbindungen gewährleisten die Durchlässigkeit für den Fussverkehr und die Erreichbarkeit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Silbern.

Wege mit einer besonderen touristischen Bedeutung sind vor Ort lückenlos speziell auszuschildern und gegebenenfalls mit entsprechenden Informationspunkten (Tafeln, Stelen etc.) zu ergänzen.

Erläuterungen

Alle Menschen sind zu Fuss unterwegs. Auch wer öffentliche Verkehrsmittel, das Auto oder das Velo benützt, legt vor, nach oder zwischen den Fahrten einzelne Etappen zu Fuss zurück. Besonders im Stadtzentrum wird eine Vielzahl der Wege zu Fuss zurückgelegt. Es ist oftmals die schnellste und bequemste Art sich über kurze und mittlere Distanzen fortzubewegen. Zudem hat das Gehen häufig nicht nur die Funktion von A nach B zu gelangen, sondern kann auch Verweilen, Kommunizieren, Flanieren, Spielen, Erholen etc. beinhalten und hat positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Eine fussgängerfreundliche Gestaltung der Plätze und Strassen führt zu einer Belebung und somit zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums. Auch der innerstädtische Detailhandel, die Gastronomie und die Dienstleistungsbetriebe profitiert von den hohen Fussgängerfrequenzen bzw. der sogenannten Laufkundschaft.

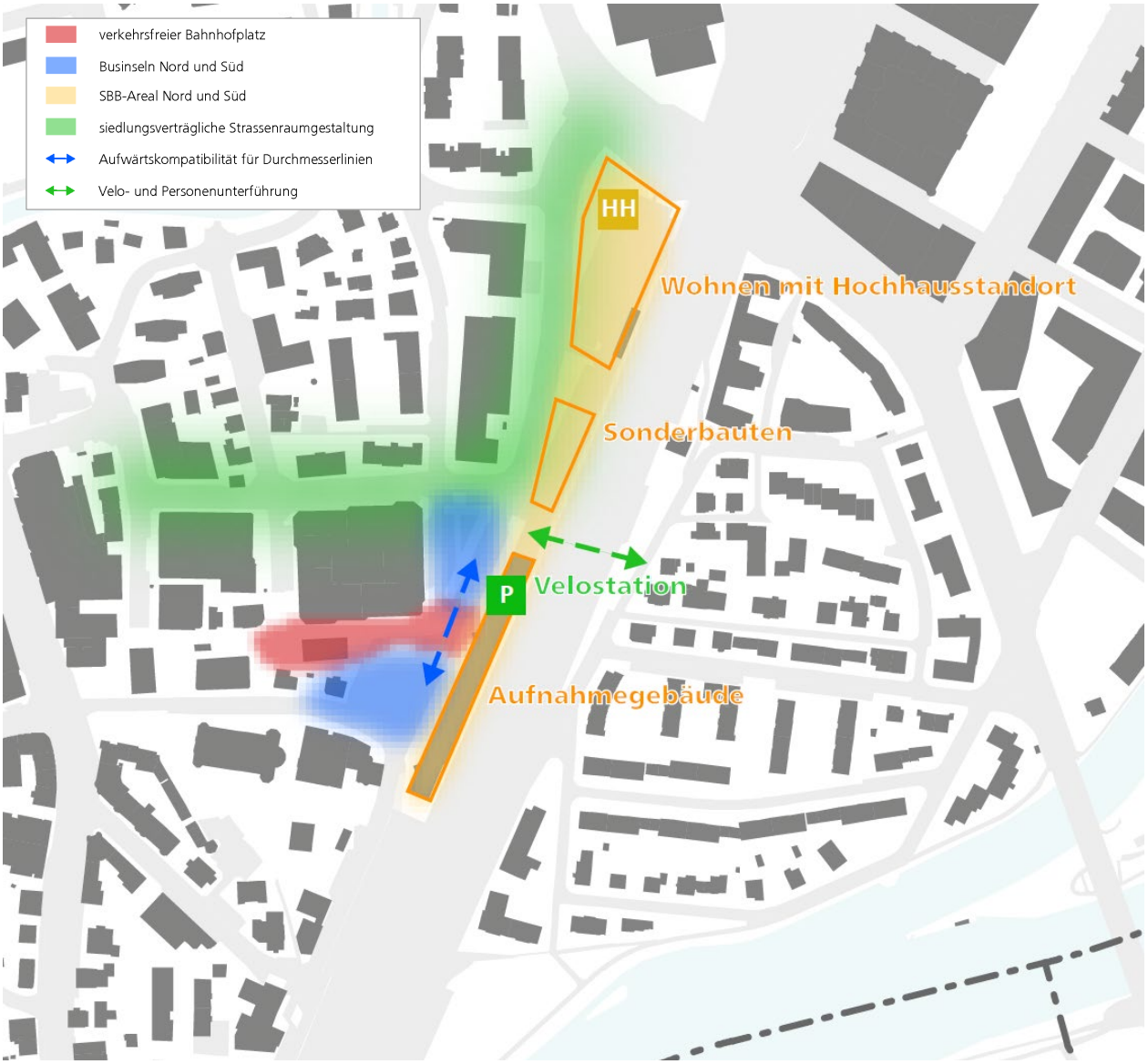
Das Fusswegnetz muss möglichst von jeder Person genutzt werden können, egal ob sie alt oder jung, alleine oder in Gruppen, mit Hund oder Rollator, schnell oder gemächlich unterwegs ist. Kinder, Betagte und Menschen mit Geh- und/oder einer Sinnesbehinderung stellen erhöhte An-

forderungen bezüglich der Sicherheit, der Übersichtlichkeit und der Hindernisfreiheit des Fusswegnetzes. Insbesondere Kinder und ältere Menschen bewegen sich vorwiegend zu Fuss. Deren Bedürfnissen sind bei der Ausgestaltung des Fusswegnetzes daher besondere Aufmerksamkeit zu schenken.
Je nach Wegzweck (Arbeits- und Ausbildungswege, Einkauf, Freizeit, geschäftliche Tätigkeit, Begleitung von Kindern etc.), je nach Zeitbudget, Jahreszeit und Witterungsverhältnissen werden möglichst sichere, möglichst direkte oder möglichst attraktive Verbindungen gewählt. Lange Wartezeiten an Ampeln oder erzwungene Umwege werden dabei oftmals schlecht akzeptiert, was zu gefährlichem Verhalten und zu Regelverstössen führt. Mit einem engmaschigen, sicheren, attraktiven und hindernisfreien Fusswegnetz kann nicht nur diesem Verhalten entgegengewirkt, sondern die Attraktivität des Fussverkehrs allgemein erhöht werden.
Verschiedene Wege haben eine besondere touristische Bedeutung. Diese kann einerseits darin begründet sein, dass sie zu Objekten von besonderer kultureller Bedeutung (Bruno Weber-Weg und Bunkerweg) führen oder von besonderem landschaftlichem Reiz (Brüggliweg und Quellenweg) sind.
Diese Wege sind vor Ort lückenlos speziell auszuschildern und gegebenenfalls mit entsprechenden Informationspunkten (Tafeln, Stelen etc.) zu ergänzen.
Die Kantonen Zürich und Aargau haben im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation (AP3) eine umfassende Analyse der bestehenden Schwachstellen im Fusswegnetz vorgenommen und diese im Massnahmenplan Fussverkehr festgehalten. Bei anstehenden Strassensanierungen können diese Daten herbeigezogen und allfällig notwendige Massnahmen definiert werden.

7.13 Neuorganisation Bahnhofplatz und Ertüchtigung Bushof

Festsetzungen

Die verschiedenen Buslinien werden entsprechend ihrer Destination auf die zwei Businseln "Nord" und "Süd" verteilt.
Im Sinne einer Aufwärtskompatibilität müssen mittel- bis langfristig auch Durchmesserlinien ermöglicht werden.
Der Bahnhofplatz soll, in Abstimmung mit den beiden Businseln und allfällig späteren Durchmesserlinien, möglichst verkehrsfrei gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.
Im Bereich des Aufnahmegebäudes ist eine Velostation mit mindestens 250 Veloabstellplätzen zu erstellen.
Es ist eine Velo- und Fussgängerunterführung mit Anbindung an die neue Velostation anzustreben.



Schematische Darstellung der Entwicklung im Bahnhofsgebiet *Stadtplanungsamt*

Massnahmen

Die verschiedenen Buslinien werden gemäss ihrem Herkunfts- bzw. Zielort auf die beiden Businseln "Nord" und "Süd" verteilt.

Kurzfristig orientiert sich das Linienangebot an der VBZ-Teilstrategie Limmattal 2030 (vgl. Kap. 7.14 Buskonzept). Mittel- bis langfristig sollen einzelne Durchmesserlinien die Stadtteile direkter miteinander verbinden. Bei der Projektierung des Bushofs muss diese Option im Sinne einer Aufwärtskompatibilität berücksichtigt werden.

Das Verkehrsregime Merkur- / Weiningerstrasse soll unter Berücksichtigung der angrenzenden Strassen optimiert werden.

Der Bahnhofplatz soll, in Abstimmung mit den beiden Businseln und allfällig späteren Durchmesserlinien, als möglichst verkehrsfreier Platz gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Der Erhalt der bestehenden Bäume soll geprüft werden.

Im Bereich des Aufnahmegebäudes wird eine Velostation mit mindestens 250 Veloabstellplätzen erstellt (vgl. Kap. 7.11 Veloabstellanlagen). Die Erschliessung mittels Rampe ab Bahnhofplatz und ein Zugang zur bestehenden Personenunterführung bzw. neuen Velounterführung sind anzustreben.

Erläuterungen

Die Stadt Dietikon beabsichtigt, das Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte zu stärken und als multimodale Verkehrsdrehscheibe weiterzuentwickeln. Der Fokus liegt auf der Optimierung des Bushofs und des Verkehrs rund um den Bahnhof. Grund ist, dass am heutigen Bushof keine ausreichend langen Haltekanten für Gelenkbusse vorhanden sind, die Haltestellenanordnung die Betriebsabläufe erschwert, und die Gestaltung nicht behindertengerecht ist.

Die SBB planen, ihre Parzellen westlich des Gleisfeldes (heute P+R-Parkplatz) in unterschiedlichen Zeithorizonten zu einem qualitativ hochstehenden, lebendigen und nachhaltigen Teil des Bahnhofgebiets zu entwickeln und hochwertigen Nutzungen zuzuführen.

Der bestehende Bushof soll neu auf zwei Businseln "Nord" und "Süd" verteilt werden. Die aus Richtung Norden kommenden Busse der künftigen Linien 301, 303 und 309 fahren die Businsel "Nord" an und die die aus Richtung Süden kommenden Busse der Linien 305, 306, 314 und 325 die Businsel "Süd" (vgl. Kap. 7.14 Buskonzept).

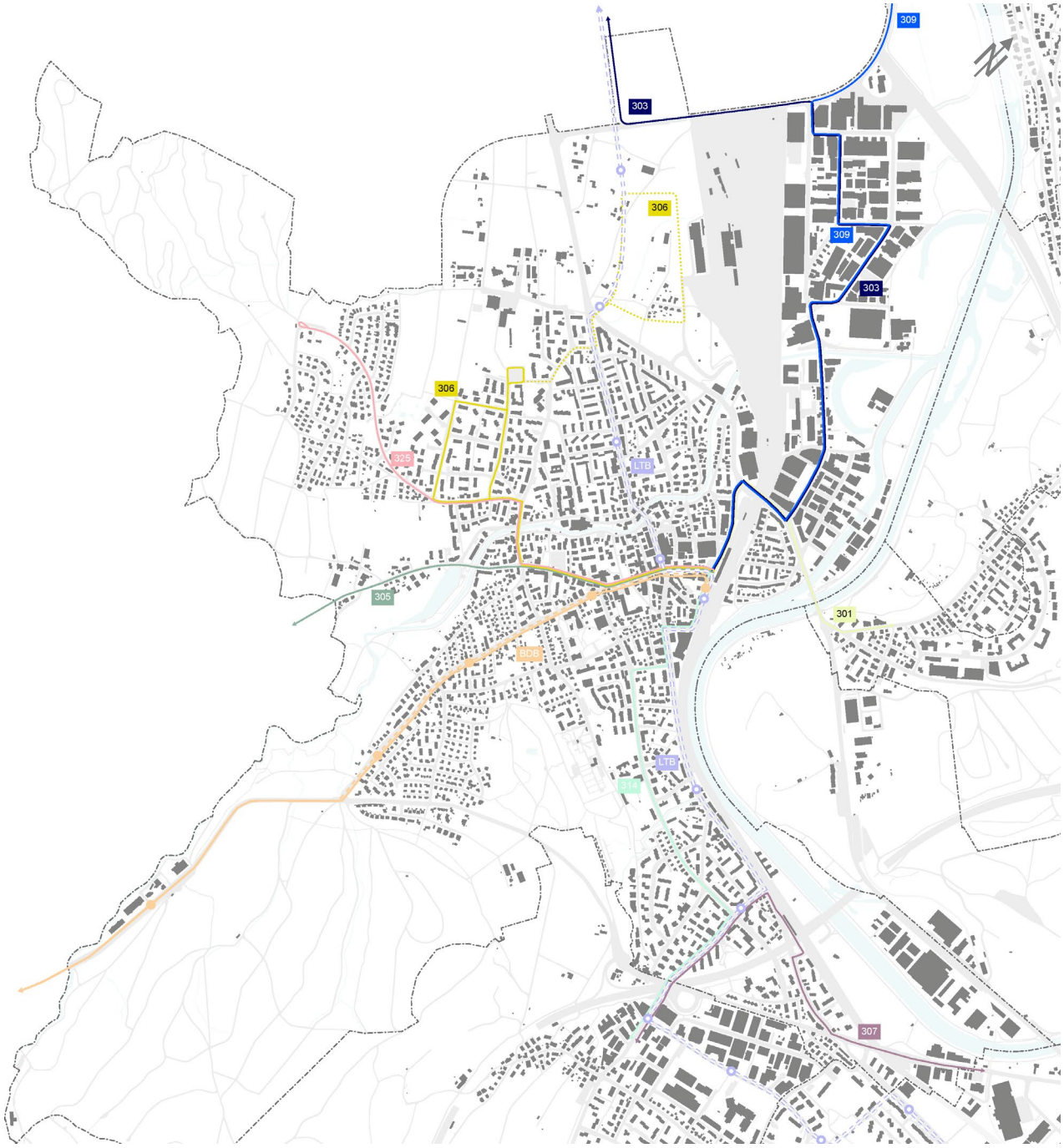
Mit der systematischen Trennung der Mobilitätsflüsse soll ein robustes Gesamtsystem geschaffen werden. Die Aufteilung des Bushofs auf zwei Businseln befreit den Bereich vor dem Aufnahmegebäude vom Busverkehr und schafft einen unmittelbar an das Gebäude reichenden städtischen Platzraum von hoher Qualität. Das Aufnahmegebäude soll erhalten werden, indem der Bestand saniert und das Gebäude um zwei Geschosse aufgestockt wird. An der nördlichen Gebäudeseite ist ein Anbau als wohlplatzierter städtebaulicher Merkpunkt angedacht. Südseitig soll ein Rückbau bis zum Erschliessungskern erfolgen, welcher den heute engen Fussgängerbereich öffnet und somit einen besseren Personenfluss zwischen SBB, Bus, BDWM und Limmattalbahn ermöglicht.

Im Bereich des Aufnahmegebäudes soll als Ersatz für die wegfallenden Veloabstellplätze eine unterirdische Velostation mit mindestens 250 Veloabstellplätzen erstellt werden (vgl. Kap. 7.11 Veloabstellanlagen). Die Zufahrt erfolgt über eine Zufahrtsrampe ab dem Bahnhofplatz. Die Velostation soll über einen gesicherten oder bewachten Bereich verfügen, um Diebstahl und Vandalismus an den abgestellten Velos zu verhindern. Die direkte Fussanbindung der Velostation an die bestehende bzw. neue Personenunterführung ist anzustreben.

7.14 Buskonzept

Festsetzungen

Die Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Silbern wird durch ein optimiertes Busangebot verbessert.
Eine Buserschliessung des Entwicklungsgebiets Niderfeld ist zum gegebenen Zeitpunkt gemeinsam mit dem Verkehrsrat des ZVV zu prüfen.



Liniennetz 2030 VBZ

Massnahmen

Auf einigen Linien im Stadtgebiet sieht die Teilstrategie 2030 Limmattal der VBZ eine Taktverdichtung vor, gewisse Linien werden verlängert oder die Linienführung wird angepasst.

Die Linie 301 wird neu in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 7.5-Minute-Takt und der Nebenverkehrszeit (NVZ) im 15-Minuten-Takt verkehren und nur noch bis Geroldswil, Zentrum fahren.

Die Linie 306 wird neu den ganzen Tag im 15-Minuten-Takt fahren, je nach Nachfrage wird auch die Linie 305 in der HVZ künftig im 15-Minuten-Takt verkehren.

Die Linie 307 fährt neu auch am Sonntag und wird über die Überlandstrasse zum Bahnhof Glanzenberg und nach Oberurdorf verlängert.

Das Buskonzept der VBZ sieht weiter eine Verlängerung der Buslinie 309 über das Gebiet Silbern hinaus bis nach Geroldswil, Zentrum, vor. Ebenfalls soll die mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn in ihrer heutigen Form wegfallende Linie 303 künftig vom Bahnhof Dietikon via Silbern bis nach Spreitenbach, Dorf, verkehren. Beide Linien verkehren in einem Reisverschluss-System im 15-Minuten-Takt, womit für die Fahrbeziehungen zwischen dem Gebiet Silbern und dem Bahnhof Dietikon ein 7.5-Minuten-Takt resultiert.

Die Linie 309 erhält neu den Sonntagsbetrieb und kann aufgrund der Überlagerung mit der Linie 303 in der HVZ ausgedünnt werden.

Auf der Linie 314 wird der Ganztages- und Wochenendbetrieb aufgenommen und die Linienführung im Industriegebiet Urdorf / Birmensdorf verändert. Die Linie 325 erhält eine direktere Linienführung und eine Taktverdichtung in den NVZ auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt.

Die ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets Niderfeld erfolgt hauptsächlich durch die Limmattalbahn. Für gewisse Bereiche zwischen dem Park und den Gleisanlagen des RBL ist die Erschliessung durch die beiden Haltestellen der Limmattalbahn aufgrund der relativ grossen Distanz nicht optimal. Es ist daher zum Zeitpunkt der Bebauung der betroffenen Bereiche zu klären, wie dieser Bereich durch den ÖV besser erschlossen werden kann. So ist insbesondere auch die Zweckmässigkeit einer Verlängerung der Buslinie 306 Stadthalle Ost bis ins Niderfeld zu prüfen.

Erläuterungen

Eine sehr gute und flächendeckende Erschliessung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit dem ÖV ist eine wesentliche Voraussetzung für die Erreichung eines nachhaltigen Modal Splits mit einem hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs, wie ihn die Stadt Dietikon anstrebt und er vom kantonalen Richtplan vorgegeben wird. Das vorliegende Buskonzept ist auf die mittel- bis langfristige Siedlungsentwicklung abgestimmt und berücksichtigt die prognostizierte Verkehrsentwicklung sowie die erwartete Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Das Buskonzept zeigt die Teilstrategie 2030 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für das Limmattal, welches in einem kooperativen Planungsprozess zusammen mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton erarbeitet wurde.

7.15 Hochbahn Silbern

Festsetzungen

Der Raum für ein Hochbahn zwischen dem Niderfeld und dem Arbeitsplatzgebiet Silbern bzw. der geplanten S-Bahn-Haltestelle Silbern ist planungsrechtlich zu sichern.

Zum gegebenen Zeitpunkt sind die Machbarkeit, die Finanzierung und der Betrieb der Hochbahn vertieft abzuklären.



Verbindung Entwicklungsgebiet Niderfeld mit Arbeitsplatzgebiet und S-Bahn-Haltestelle Silbern Stadtplanungsamt

Massnahmen

Im Gestaltungsplan für das Entwicklungsgebiet Niderfeld ist das Trassee der Hochbahn planungsrechtlich zu sichern.

Im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Silbern ist der Raum für die Station planungsrechtlich zu sichern.

Mit zunehmender baulicher Entwicklung des Niderfelds bzw. mit Erarbeitung des Projekts für die neue S-Bahn-Haltestelle Silbern sind die Machbarkeit, die Finanzierung und der Betrieb der Hochbahn vertieft abzuklären. Dabei ist auch zu prüfen, ob diese mit einer Fuss- und Veloverbindung kombiniert werden kann.

Erläuterungen

Die Hochbahn, welche die beiden Stadtteile Niderfeld und Silbern miteinander verbinden soll, muss den Rangierbahnhof queren. Sie ist daher gezwungen innerhalb einer kurzen Distanz die entsprechende Höhe zu erreichen. Das Gebiet Niderfeld lässt sich aufgrund seiner Lage bzw. des bestehenden Verkehrsnetzes nicht vernünftig in die Buserschliessung des Arbeitsplatzgebietes Silbern einbinden (vgl. Kap. 7.14 Buskonzept). Zudem bildet der Rangierbahnhof Limmattal (RBL) ein beträchtliches Hindernis, welches derzeit mit keinem anderweitigen öffentlichen Transportsystem mit vernünftigem technischen und finanziellen Aufwand gequert werden kann. Eine Seilbahn kann aufgrund verschiedener sicherheitstechnischer Anforderungen nicht in Betracht gezogen werden, da die Gleisanlagen bzw. die Fahrleitungen eine Evakuation nur unzureichend zulassen und das Tragsystem (Seile und Masten) in einem Störfall auf dem RBL (Brand, Explosion etc.) zu verletzlich wäre. Die Hochbahn mit ihrer festen Brückenkonstruktion lässt eine Evakuierung zu Fuss zu (z.B. bei einer technischen Störung) und bietet im Ereignisfall den notwendigen Schutz für die Passagiere. Die Gleisanlagen und Stationen haben sich gut ins städtebauliche Gefüge einzugliedern und haben eine entsprechend hohe architektonische Qualität aufzuweisen. Nach Möglichkeit ist die zu erstellende Brücke auch mit einer Fuss- und Veloverbindung zu kombinieren.

III. RICHTPLANKARTEN

Stadt Dietikon

Kommunaler Richtplan

Siedlung | Freiraum | Natur und Landschaft | Verkehr

Siedlung
Freiraum
Natur
Landschaft

1 : 5'000 nicht massstabsgetreue Verkleinerung

Vom Gemeinderat festgesetzt am	3. Februar 2022
Der Präsident / Die Präsidentin	.....
Der Sekretär / Die Sekretärin	.....
Von der Baudirektion genehmigt am	.....
Mit BDV Nr.	.....
Im Namen der Baudirektion	.....

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Stadt Dietikon

Kommunale Festlegungen Siedlung

bestehend · geplant

Nutzweise (Kap. 4.3)
- Wohngebiet
- Wohngebiet mit Gewerbeerleichterung
- Zentrumsgebiet
- Schutzwürdiges Ortsbild und Quartierstrukturerhalt
- Arbeitsplatzgebiet
- Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
- Erholungsgebiet
- Freihaltegebiet
- Landwirtschaftsgebiet

Siedlungserneuerung (Kap. 4.4)
- Siedlungserneuerungsgebiet

Innenentwicklung (Kap. 4.5)
- Ein- und Mehrfamilienhausquartiere mit geringer Verdichtung
- Gartenstadtquartiere mit mässiger Verdichtung
- Stadtwerdungsquartiere mit deutlicher Verdichtung
- Stadtboulevard mit starker Verdichtung
- Zentrumsquartiere mit mässiger Verdichtung

Hochhäuser und Hohe Häuser (Kap. 4.6)
- Eignungsstandort für Hochhäuser mit 10 oder mehr Vollgeschossen
- Eignungsstandort für Hohe Häuser mit 6 bis 9 Vollgeschossen

Stadtzentrum und Stadtboulevard (Kap. 4.7)
- Stadtzentrum
- Stadtboulevard

Quartierzentren (Kap. 4.8)
- QZ / QS — Quartierzentrum mit wesentlicher Versorgungsfunktion
- qz / qs — Quartierzentrum mit untergeordneter Versorgungsfunktion
- Suchperimeter Quartierzentrum

Baulinien (Kap. 4.9)
- Baulinie rechtskräftig
- Anpassung Baulinie (gelb: aufzuheben / rot: neu festzulegen)

Ausgleich Planungsmehrwert (Kap. 4.10)
(ohne Planeintrag)

Störfallvorsorge (Kap. 4.11)
(ohne Planeintrag)

Stadtakustik (Kap. 4.12)
(ohne Planeintrag)

Stadtklima (Kap. 4.13)
(ohne Planeintrag)

Kommunale Festlegungen Freiraum

bestehend · geplant

Plätze (Kap. 5.3)
- Pl / Pl — Platz

Park- und Grünanlagen (Kap. 5.4)
- Pa / Pa — Park- / Grünanlage

Öffentliche Spielplätze und Freizeitanlage Chrüzacher (Kap. 5.5)
- Sp / Sp — Öffentlicher Spielplatz
- Chr — Freizeitanlage Chrüzacher

Schulanlagen (Kap. 5.6)
- SA / SA — Schulanlage mit öffentlicher Freiraumnutzung

Gewässernebenbereiche (Kap. 5.7)
- Gewässerbezogene Freiraumaufwertung

Mikrofreiräume (Kap. 5.8)
(ohne Planeintrag)

Familiengärten (Kap. 5.9)
- FG / FG — Familiengartenanlage (Aufhebung / Aufhebung möglich)

Halbprivate und private Freiräume (Kap. 5.10)
(ohne Karteneintrag)

Kommunale Festlegungen Natur und Landschaft

bestehend · geplant

Landschaftsschutz (Kap. 6.3)
- Landschaftsschutzgebiet

Naturschutz (Kap. 6.4)
- Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung
- Kommunales Naturschutzgebiet

Fliessgewässer (Kap. 6.5)
- Fliessgewässer (bestehend / Umlegung geplant)

Stillgewässer (Kap. 6.6)
- Teich / Weiher

Ökologische Vernetzung (Kap. 6.7)
- Vernetzungskorridor

Biodiversität (Kap. 6.8)
(ohne Planeintrag)

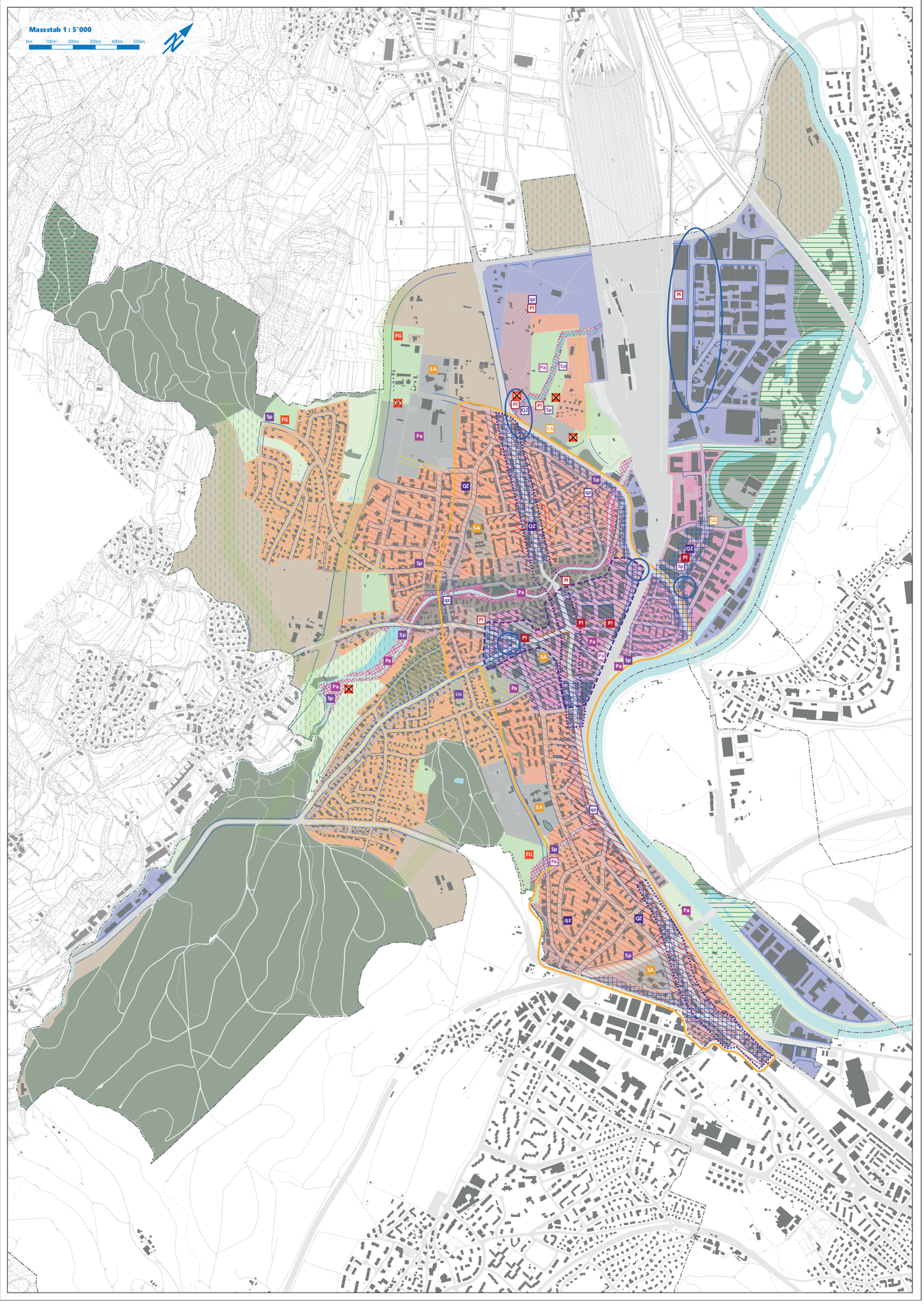
Informationsinhalte

bestehend · geplant
- Wald
- Gemeindegrenze
- Strassen, Wege, Plätze und Bahnareale

Plangrundlagen:	Amtliche Vermessung und Übersichtsplan 1:25'000
Herausgeberin:	Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt
Ersteller:	Severin Lüthy und Sarah Schaufelberger
Stand:	3. Februar 2022
Version:	0.6 // Genehmigung

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon
Tel. 044 744 36 85
stadtplanungsamt@dietikon.ch
www.dietikon.ch

Stadt Dietikon



Stadt Dietikon

Kommunaler Richtplan

Siedlung | Freiraum | Natur und Landschaft | Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

1 : 10’000

nicht massstabsgetreue Verkleinerung

Vom Gemeinderat festgesetzt am	3. Februar 2022
Der Präsident / Die Präsidentin	.....
Der Sekretär / Die Sekretärin	.....
Von der Baudirektion genehmigt am	.....
Mit BDV Nr.	.....
Im Namen der Baudirektion	.....

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Stadt Dietikon

Kommunale Festlegungen Motorisierter Individualverkehr

bestehend geplant

Strassennetz (Kap. 7.3)

- Kommunale Sammelstrasse
- Übrige kommunale Strassen und Wege

Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung (Kap. 7.4)

- Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung

Alternative Betriebskonzepte (Kap. 7.5)

- Alternatives Betriebskonzept

Temporeduzierte Zonen (Kap. 7.6)

- Tempo-30 Zone
- Begegnungszone

Ruhender Verkehr (Kap. 7.7)

- Parkierungsanlage von öffentlichem Interesse (bestehend / Aufhebung)

Verkehrsintensive Einrichtungen (Kap. 7.8)

- Eignungsgebiet für verkehrsintensive Einrichtungen

Übergeordnete Festlegungen Motorisierter Individualverkehr

bestehend geplant

- Nationalstrasse
- Ausbau Nationalstrasse
- Kantonsstrasse

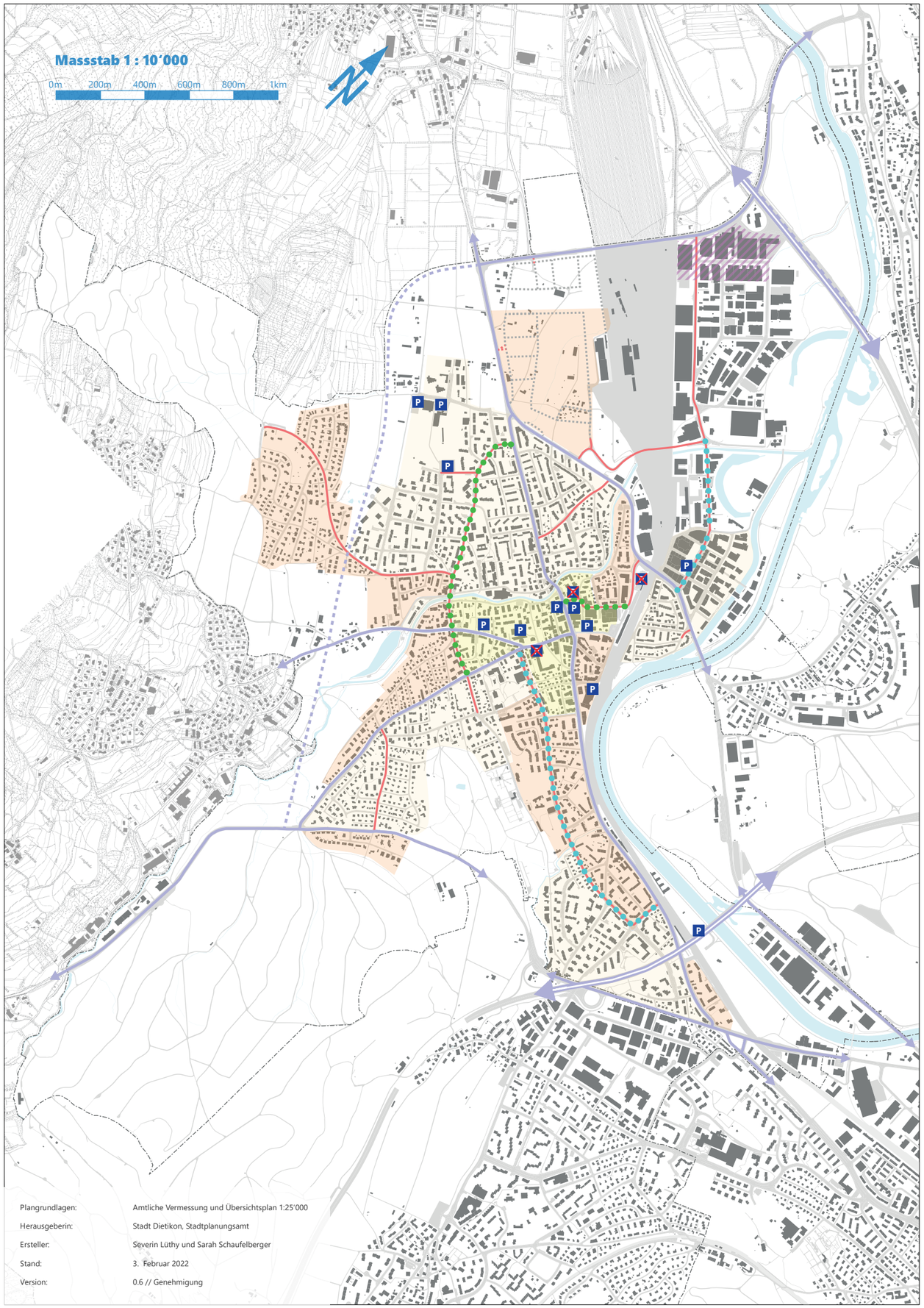
Informationsinhalte

- Gewässer
- Gemeindegrenze

Energiestadt GOLD Dietikon european energy award

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon
Tel. 044 744 36 85
stadtplanungsamt@dietikon.ch
www.dietikon.ch

Stadt Dietikon



Plangrundlagen:	Amtliche Vermessung und Übersichtsplan 1:25’000
Herausgeberin:	Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt
Ersteller:	Severin Lüthy und Sarah Schaufelberger
Stand:	3. Februar 2022
Version:	0.6 // Genehmigung

Stadt Dietikon

Kommunaler Richtplan

Siedlung | Freiraum | Natur und Landschaft | Verkehr

Veloverkehr

1 : 10’000

nicht massstabsgetreue Verkleinerung

Vom Gemeinderat festgesetzt am	3. Februar 2022
Der Präsident / Die Präsidentin	.....
Der Sekretär / Die Sekretärin	.....
Von der Baudirektion genehmigt am	.....
Mit BDV Nr.	.....
Im Namen der Baudirektion	.....

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Stadt Dietikon

Kommunale Festlegungen Veloverkehr

bestehend geplant

Velonetz (Kap. 7.9)

Veloroute kommunal

Standards Velonetz (Kap. 7.10)

(ohne Planeintrag)

Veloabstellanlagen (Kap. 7.11)

Veloabstellanlage bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Übergeordnete Festlegungen Veloverkehr

bestehend geplant

Veloschnellroute Limmattal

Veloroute regional

Informationsinhalte

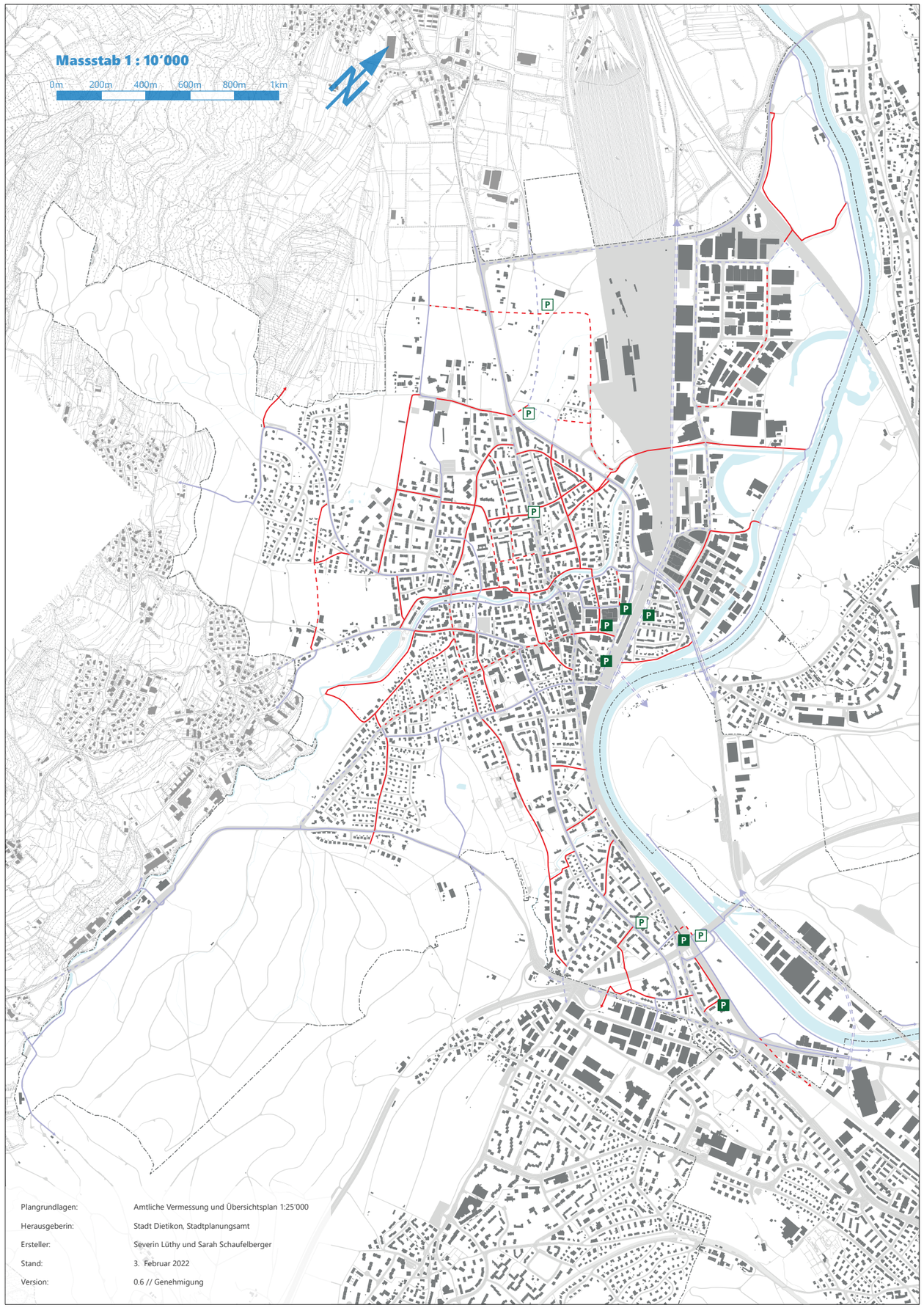
Gewässer

Gemeindegrenze

Energiestadt GOLD Dietikon european energy award

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon
Tel. 044 744 36 85
stadtplanungsamt@dietikon.ch
www.dietikon.ch

Stadt Dietikon



Plangrundlagen:	Amtliche Vermessung und Übersichtsplan 1:25’000
Herausgeberin:	Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt
Ersteller:	Severin Lüthy und Sarah Schaufelberger
Stand:	3. Februar 2022
Version:	0.6 // Genehmigung

Stadt Dietikon

Kommunaler Richtplan

Siedlung | Freiraum | Natur und Landschaft | Verkehr

Fussverkehr

1 : 10’000

nicht massstabsgetreue Verkleinerung

Vom Gemeinderat festgesetzt am	3. Februar 2022
Der Präsident / Die Präsidentin	.....
Der Sekretär / Die Sekretärin	.....
Von der Baudirektion genehmigt am	.....
Mit BDV Nr.	.....
Im Namen der Baudirektion	.....

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Stadt Dietikon

Kommunale Festlegungen Fussverkehr

bestehend geplant

Fusswegnetz (Kap. 7.12)

- Fussweg allgemein
- Quellenweg
- Brüggliweg
- Bruno-Weber-Weg
- Limmatuferweg
- Bunkerweg

Temporeduzierte Zonen (Kap. 7.6)

- Begegnungszone

Übergeordnete Festlegungen Fussverkehr

bestehend geplant

- Wanderweg (kantonal)

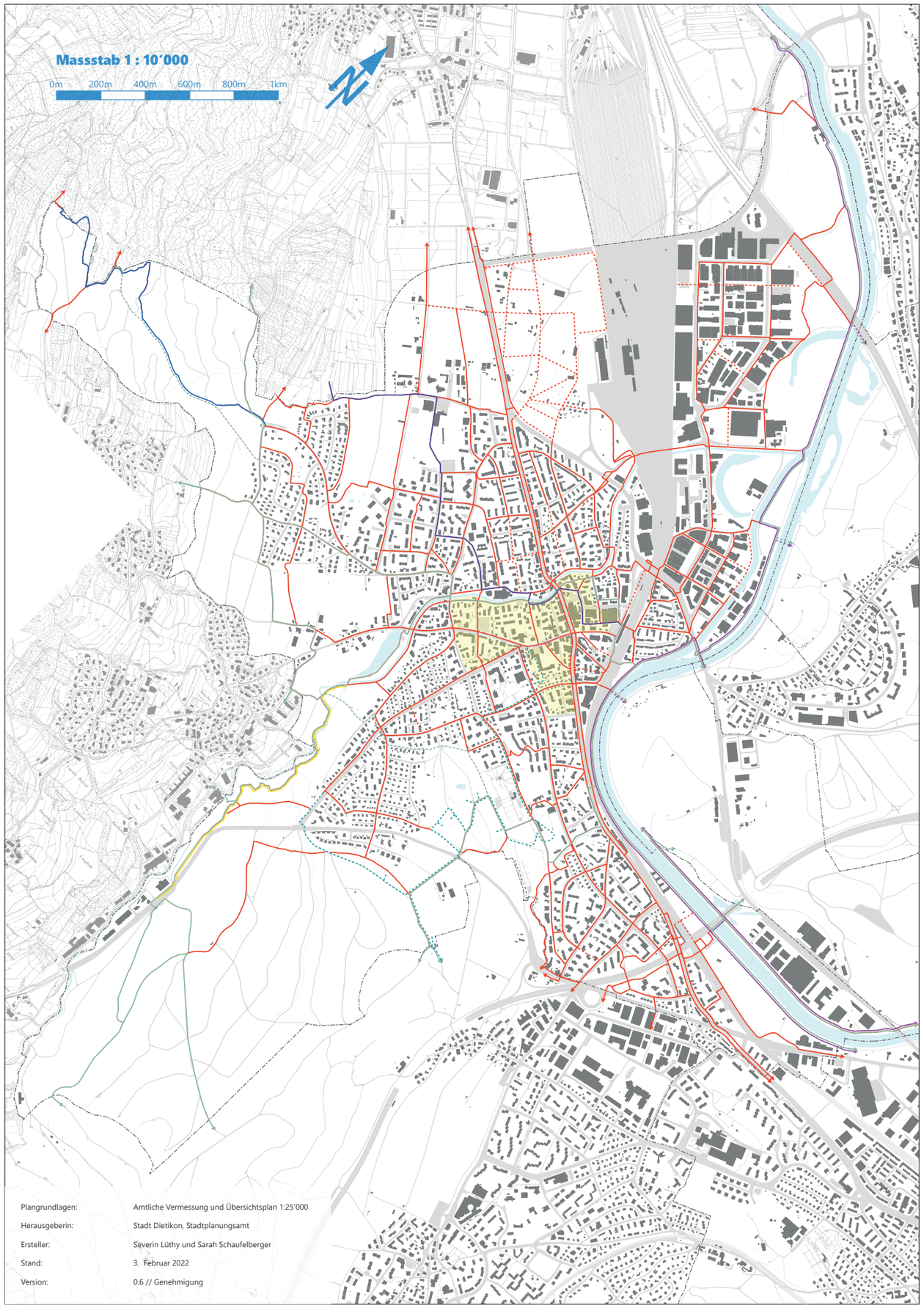
Informationsinhalte

- Gewässer
- Gemeindegrenze

Energiestadt gold Dietikon european energy award

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon
Tel. 044 744 36 85
stadtplanungsamt@dietikon.ch
www.dietikon.ch

Stadt Dietikon



Plangrundlagen:	Amtliche Vermessung und Übersichtsplan 1:25’000
Herausgeberin:	Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt
Ersteller:	Severin Lüthy und Sarah Schaufelberger
Stand:	3. Februar 2022
Version:	0.6 // Genehmigung

Stadt Dietikon

Kommunaler Richtplan

Siedlung | Freiraum | Natur und Landschaft | Verkehr

Öffentlicher Verkehr

1 : 10'000

nicht massstabsgetreue Verkleinerung

Vom Gemeinderat festgesetzt am	3. Februar 2022
Der Präsident / Die Präsidentin	.....
Der Sekretär / Die Sekretärin	.....
Von der Baudirektion genehmigt am	.....
Mit BDV Nr.	.....
Im Namen der Baudirektion	.....

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Stadt Dietikon

Kommunale Festlegungen Öffentlicher Verkehr

bestehend geplant

Neuorganisation Bahnhofplatz und Ertüchtigung Bushof (Kap. 7.13)

Neuorganisation Bahnhofplatz und Bushof

Buskonzept (Kap. 7.14)

Prüfen einer Verlängerung der Buslinie 306 ins Entwicklungsgebiet Niderfeld

Hochbahn Silbern (Kap. 7.15)

Hochbahn Niderfeld - Silbern

Übergeordnete Festlegungen Öffentlicher Verkehr

bestehend geplant

Limmattalbahn mit Haltestelle

Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB) mit Haltestelle (Einspurig)

Doppelspurausbau Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB)

S-Bahn-Haltestellen bzw. Bahnhof

S-Bahn-Haltestelle Silbern

künftiges Busangebot gemäss der Teilstrategie 2030 Limmattal der VBZ

Buslinie 301 (Taktverdichtung, Einkürzung Geroldswil Zentrum)

Buslinie 303 (Neue Linie Dietikon - Silbern - Spreitenbach)

Buslinie 305 (Taktverdichtung Hauptverkehrszeit)

Buslinie 306 (Taktverdichtung)

Buslinie 307 (Verlängerunge Überlandstrasse - Bhf. Glanzenberge - Oberurdorf)

Buslinie 309 (Verlängerung nach Oetwil - Geroldswil Zentrum, Sonntagsbetrieb, Taktausdünnung Hauptverkehrszeit)

Buslinie 314 (Neue Linienführung Industriegebiet Urdorf / Birmensdorf, Ganztagsbetrieb, Wochenendbetrieb)

Buslinie 325 (Taktverdichtung Nebenverkehrszeiten, direkte Linienführung)

Informationsinhalte

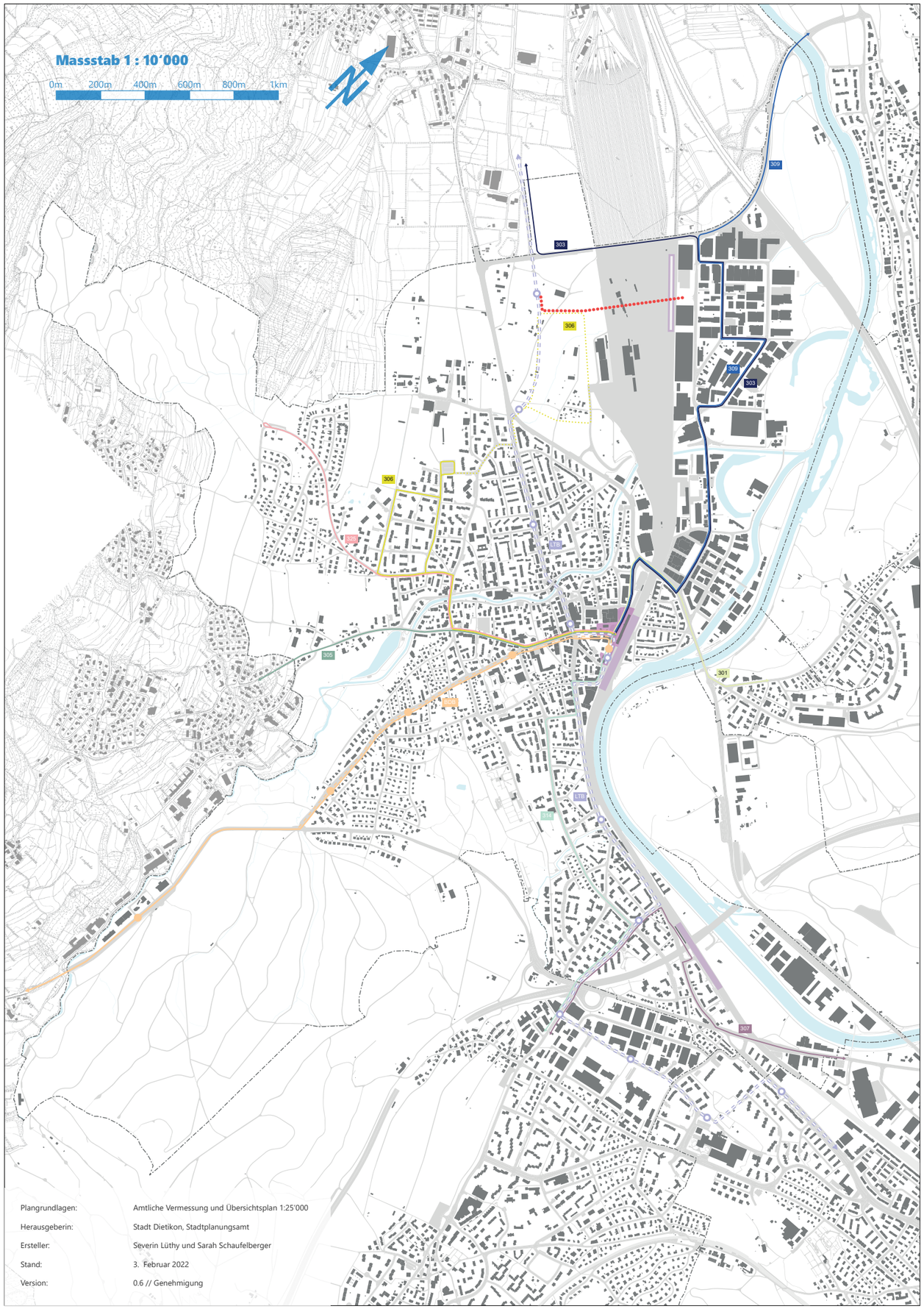
Gewässer

Gemeindegrenze

Energiestadt GOLD Dietikon european energy award

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon
Tel. 044 744 36 85
stadtplanungsamt@dietikon.ch
www.dietikon.ch

Stadt Dietikon



Plangrundlagen:	Amtliche Vermessung und Übersichtsplan 1:25'000
Herausgeberin:	Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt
Ersteller:	Severin Lüthy und Sarah Schaufelberger
Stand:	3. Februar 2022
Version:	0.6 // Genehmigung

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon
Tel. 044 744 36 93
stadtplanungsamt@dietikon.ch
www.dietikon.ch

Stadt Dietikon