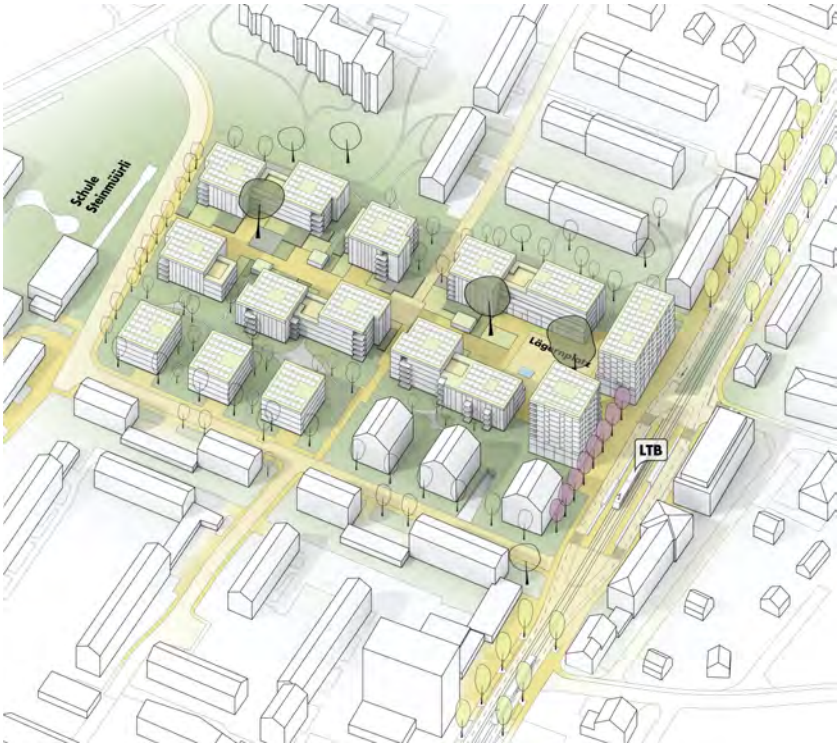
SwissLife

SOLIDA VERSICHERUNGEN AG

Kanton Zürich
Stadt Dietikon

Privater Gestaltungsplan Lägernstrasse

BERICHT GEMÄSS ART. 47 RPV



Quelle der Abbildung: ENF

SUTER VON KÄNEL WILD
Planer und Architekten AG
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

32690 – 24.9.2021

Auftraggeber	Swiss Life AG / Solida Versicherungen AG
Bearbeitung	SUTER • VON KÄNEL • WILD Peter von Känel, Beat Jossi, Mirta Niederhauser

Inhalt

1 EINLEITUNG 4
1.1 Ausgangslage 4
1.2 Zweck des Gestaltungsplans 6

2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN 7
2.1 Kantonale Ebene 7
2.2 Regionale Ebene 7
2.3 Kommunale Ebene 8
2.4 Schadstoffbelastung Erdreich 16
2.5 Archäologie und Denkmalschutz 17
2.6 Verkehrserschliessung 17
2.7 Lärmsituation 18
2.8 Lokalklima 19
2.9 Weitere Grundlagen 20

3 RICHTPROJEKT 22
3.1 Projektstudienauftrag 22
3.2 Richtprojekt 27

4 FESTLEGUNGEN DES GESTALTUNGSPLANS 41
4.1 Zweck (Art. 1) 41
4.2 Allgemeines (Art. 2) 41
4.3 Gestaltung (Art. 3) 42
4.4 Bebauung (Art. 4) 43
4.5 Nutzung (Art. 5) 50
4.6 Freiraum (Art. 6) 51
4.7 Verkehrserschliessung und Parkierung (Art. 7) 52
4.8 Umwelt (Art. 8) 57
4.9 Versorgung und Entsorgung (Art. 9) 58
4.10 Etappierung (Art. 10) 59
4.11 Schlussbestimmung (Art. 11) 59

5 MEHRWERTAUSGLEICH UND STÄDTEBAULICHER VERTRAG 60
5.1 Gesetzliche Grundlagen 60
5.2 Planungsbedingte Mehrwerte 60
5.3 Mehrwertberechnung 61

6 AUSWIRKUNGEN 62
6.1 Vorteile des Gestaltungsplans 62
6.2 Umwelt 62
6.3 Verkehr 64
6.4 Raumplanerisches Fazit 65

7 ABLAUF UND MITWIRKUNGSVERFAHREN 66
7.1 Verfahren 66
7.2 Ergebnis 1. Vorprüfung 67
7.3 Ergebnis 2. Vorprüfung 69

BEILAGEN 70

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass

Die in die Jahre gekommene Überbauung an der Lägernstrasse in Dietikon umfasst heute 13 grössere Mehrfamilienhäuser. Weil das Areal direkt an das Trassee der künftigen Limmattalbahn grenzt (Badenerstrasse) und somit im Entwicklungsschwerpunkt der Stadt Dietikon liegt, besteht ein grosses Entwicklungspotenzial.

Orthofoto Areal Lägernstrasse
(Quelle: maps.zh.ch)

Konkurrenzverfahren

Die Swiss Life AG und die Solida Versicherungen AG sind Grundeigentümerinnen von sieben Grundstücken innerhalb des Areals zwischen Römer-, Kelten-, Gassacker- und Badenerstrasse. Gemeinsam mit der CRS Baumanagement AG, der Grundeigentümerin der angrenzenden Parzellen an der Römerstrasse, wurde in den Jahren 2017 und 2018 trotz unterschiedlichen Ausgangslagen und Entwicklungsabsichten ein Konkurrenzverfahren zur Klärung der künftigen Ausrichtung des Gesamtareals durchgeführt. Beim Konkurrenzverfahren handelte es sich um eine Mischform aus Testplanung und Studienauftrag mit drei teilnehmenden Architekturbüros. Aus dem Verfahren ging das Projekt von Ernst Niklaus Fausch Partner AG (ENF) als Siegerprojekt hervor.

Geltungsbereich

Die CRS Baumanagement AG realisierte auf den Grundstücken Kat. Nrn. 12218, 12219, 12220 und 12221 unabhängig vom Konkurrenzverfahren in der Zwischenzeit bereits drei Mehrfamilienhäuser, weswegen die Grundstücke der CRS Baumanagement AG nicht im Geltungsbereich des Gestaltungsplans enthalten sind.

Der Geltungsbereich umfasst somit die Grundstücke Kat. Nrn. 6532, 8748 (teilweise), 10398, 10399, 10400, 10401, 10926, 10927 und 10928 mit einer Gesamtfläche von 19'125 m^2. Das Gebiet wird von der Badenerstrasse, der Römerstrasse und der Keltenstrasse umschlossen und von der Lägernstrasse und einem Abschnitt der Gassackerstrasse durchquert.

Situationsplan mit Geltungsbereich (rot) und Eigentumsverhältnissen

Eigentümerin	Kat. Nr.	Fläche	Fläche nach Landabtretung LTB
Swiss Life AG	10398	4'142 m^2	4'142 m^2
Swiss Life AG	6532	4'214 m^2	4'062 m^2
Swiss Life AG	10400	6'169 m^2	6'072 m^2
Swiss Life AG	10401	195 m^2	195 m^2
Solida Vers. AG	10926	983 m^2	983 m^2
Solida Vers. AG	10927	833 m^2	833 m^2
Solida Vers. AG	10928	832 m^2	832 m^2
Stadt Dietikon	8748 (teilweise)	272 m^2	272 m^2
Stadt Dietikon	10399	1'485 m^2	1'428 m^2
Total		**19'125 m^2**	**18'878 m^2**

1.2 Zweck des Gestaltungsplans

Schaffung der baurechtlichen Voraussetzungen

Damit das aus dem Konkurrenzverfahren hervorgegangene und anschliessend zu einem Richtprojekt weiterentwickelte Siegerprojekt baurechtlich umgesetzt werden kann, muss ein privater Gestaltungsplan im Sinne von § 85 PBG erlassen werden. Dieser wird durch die Grundeigentümerinnen aufgestellt. Da mit dem Gestaltungsplan vom Rahmen der Bau- und Zonenordnung abgewichen wird, ist der Gestaltungsplan dem Gemeinderat (Parlament) zur Zustimmung vorzulegen.

Der Gestaltungsplan besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Plan 1:500
- Bestimmungen
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (wird nach der öffentlichen Auflage erstellt)
- Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV

Städtebaulicher Vertrag

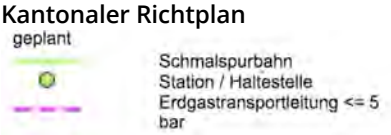
Mit dem Gestaltungsplan erfahren die Grundstücke innerhalb des Gestaltungsplanperimeters durch die gegenüber den Vorschriften der Regelbauweise erhöhte Nutzung einen Mehrwert. Ein Anteil dieses Mehrwerts soll der Stadt Dietikon als ortsgebundener Investitionsbeitrag zur Verfügung gestellt werden. Dieser Mehrwertausgleich wird über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Die Aspekte "Mehrwertausgleich" und "Städtebaulicher Vertrag" werden im Kapitel 5 detaillierter erläutert.

2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Kantonale Ebene

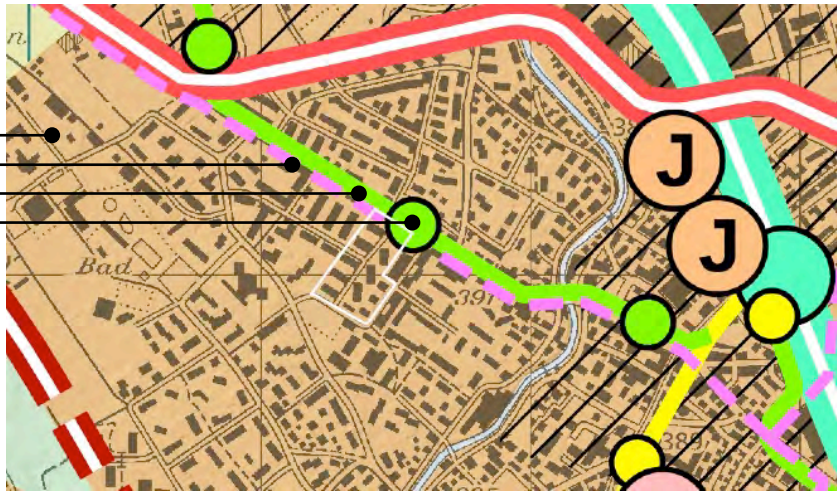
Kantonaler Richtplan



Der kantonale Richtplan Siedlung und Landschaft wurde einer Gesamtüberprüfung unterzogen. Der Kantonsrat hat die Vorlage am 18. März 2014 mit wenigen Anpassungen gutgeheissen. Am 18. September 2015 wurde der Richtplantext und am 7. Juli 2017 die Richtplankarte vom Kantonsrat festgesetzt. Dietikon wird im kantonalen Richtplan als eines der elf kantonalen Zentrumsgebiete definiert. Diese Gebiete fungieren als kulturelle und wirtschaftliche Schwerpunkte und sind durch ein hohes Veränderungspotenzial charakterisiert.

In der Richtplankarte ist ersichtlich, dass der Geltungsbereich des Gestaltungsplans an das geplante Trassee der Limmattalbahn angrenzt. Ausserdem ist entlang der Badenerstrasse eine Erdgastransportleitung (≤ 5 bar) vorgesehen.

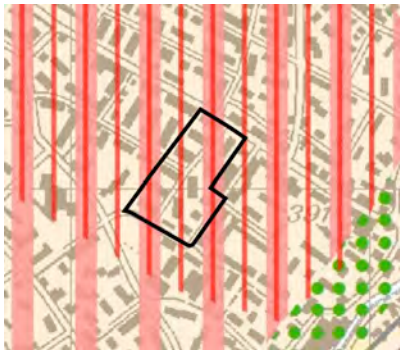
Ausschnitt kantonaler Richtplan mit Perimeter (weiss)



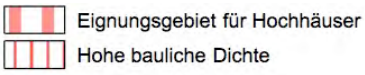
2.2 Regionale Ebene

Regionaler Richtplan

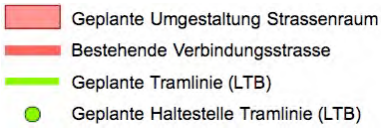
Gemäss Richtplan der Region Limmattal (Stand Beschluss der Delegiertenversammlung vom 2. November 2016) liegt der Perimeter des Gestaltungsplans im Gebiet hoher baulicher Dichte und im Eignungsgebiet für Hochhäuser. Im Teilrichtplan Verkehr ist die geplante Umgestaltung der Badenerstrasse im Zusammenhang mit der neuen Limmattalbahn und der Haltestelle Oetwilerstrasse eingetragen. Der Perimeter ist dem Prioritätsgebiet für rohrleitungsgebundene Energieträger zugewiesen.

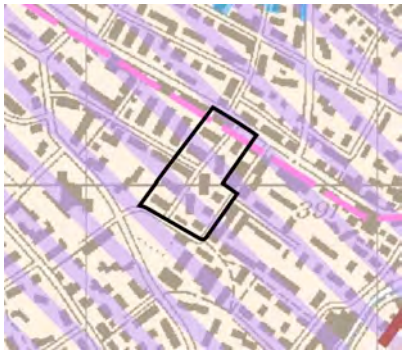


Regionaler Richtplan
Ausschnitt Siedlung und Landschaft

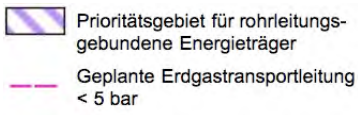


Regionaler Richtplan
Ausschnitt Verkehr





Regionaler Richtplan
Ausschnitt Ver- und Entsorgung



2.3 Kommunale Ebene

Kommunaler Richtplan
(in Revision, noch nicht rechtskräftig)

Die kommunale Richtplanung wird aktuell revidiert und soll bis ins Jahr 2022 rechtskräftig sein. Die Stadt Dietikon hat den Richtplantext – Stand öffentliche Auflage – für das Verfahren zur Verfügung gestellt. Für den Gestaltungsplanperimeter sind primär die folgenden Kapitel relevant:

Kap. 4.4 "Siedlungserneuerung" (S. 33–35 im Richtplantext)
Der Gestaltungsplanperimeter liegt im Siedlungserneuerungsgebiet. Die Stadt Dietikon setzt sich in diesem Gebiet aktiv für die Erneuerung ein und hat unter anderem Prinzipien für qualitätsvolle Siedlungsstrukturen als Basis für die Projektentwicklung festgelegt, welche ortsspezifisch und bedürfnisgerecht weiterzuentwickeln sind.

Kap. 4.5 "Innenentwicklung" (S. 36–38)
Da der nördliche Bereich des Gestaltungsplanperimeters entlang der Badenerstrasse Bestandteil des Stadtboulevards mit starker Verdichtung ist, kann das Nutzungsmass bei der Erstellung eines Gestaltungsplans gegenüber der Grundordnung um mehr als 30 % erhöht werden. Der Bereich südlich der Gassackerstrasse gilt als Gartenstadtquartier mit mässiger Verdichtung. Für diesen Siedlungstyp hat die Stadt festgelegt, dass das Nutzungsmass um maximal 20 % erhöht werden kann.

Kap. 4.6 "Hochhäuser und hohe Häuser" (S. 39–42)
Der Bereich entlang der Badenerstrasse gilt als Eignungsstandort für strassenorientierte hohe Häuser mit 6 bis 9 Vollgeschossen, welche im Rahmen einer Sondernutzungsplanung realisiert werden können und eine besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufzuweisen haben.

Kap. 4.7 "Stadtzentrum und Stadtboulevard" (S. 43–45)
Der nördliche Bereich des Gestaltungsplanperimeters entlang der Badenerstrasse ist Bestandteil des Stadtboulevards. Die Stadt Dietikon hat für diesen Bereich ein Leitbild erstellt, welches insbesondere

Vorgaben in Bezug auf die Aussenraumgestaltung und die Erdgeschossnutzungen enthält.

Kap. 4.8 "Quartierzentren" (S. 46–48)
Angrenzend an den Gestaltungsplanperimeter ist im kommunalen Richtplan an der Badenerstrasse ein bestehendes Quartierzentrum mit wesentlicher Versorgungsfunktion eingetragen. Für das Quartierzentrum "Badenerstrasse" wurden folgende Massnahmen definiert: "Versorgungs- und Dienstleistungsangebot erhalten und ausbauen. Aufwertung des Aussenraums zum Begegnungs- und Aufenthaltsort. Schaffung eines öffentlichen Platzraums im Bereich der neuen Haltestelle der Limmattalbahn."

Kap. 4.9 "Baulinien" (S. 49–50)
Im Richtplantext ist festgehalten, dass Bauten am Stadtboulevard auf der Baulinie anzuordnen sind. Ausserdem ist festgehalten, dass die Baulinie entlang der Badenerstrasse östlich der Lägernstrasse aufgrund der Limmattalbahn angepasst werden soll.

Kap. 4.10 "Ausgleich Planungsmehrwerte" (S. 51)
Im kommunalen Richtplan wird festgesetzt, dass substanzielle Mehrwerte im Rahmen von Sondernutzungsplanungen mit Leistungen zugunsten der Allgemeinheit teilweise abzugelten sind. Den Ausgleich der Mehrwerte, welche durch den vorliegenden Gestaltungsplan entstehen, wird über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Kap. 4.12 "Stadtakustik" (S. 54)
Die Stadt legt fest, dass bei der Entwicklung des Siedlungsgebietes und bei der Gestaltung von Frei- und Aussenräumen den akustischen Aspekten Rechnung zu tragen ist. Durch eine Verbesserung der Frei- und Strassenräume in Bezug auf die Akustik sollen angenehme Klangräume entstehen. Um dies zu erreichen, hat die Stadt im Richtplantext Prinzipien festgelegt. Diese sind im Rahmen des Gestaltungsplans zu berücksichtigen.

Kap. 4.13 "Stadtklima" (S. 55–56)
Es wird festgehalten, dass zur Sicherung der Lebensqualität die klimatischen Veränderungen und die vermehrten klimatischen Extremsituationen in der Stadtentwicklung zu berücksichtigen sind. Hierzu sind die klimatischen Aspekte bei der Planung und Realisierung von Bauten und Anlagen von Beginn an zu berücksichtigen. Im kommunalen Richtplan werden verschiedene Themen aufgelistet, welche essentiell sind. Diese Themen sind bei der Projektierung und im Rahmen des Gestaltungsplans zu berücksichtigen.

Kap. 5.5 "Öffentliche Spielplätze und Freizeitanlage Chrüzacher" (S. 65–67)
Der Gestaltungsplanperimeter gilt als Gebiet mit Freiraumdefizit. Im Richtplantext wird festgelegt, dass in diesen Gebieten zusätzliche öffentlich zugängliche Spielplätze zu schaffen und dauerhaft zu sichern sind.

Kap. 5.8 "Mikrofreiräume" (S. 73)
Die Stadt Dietikon legt fest, dass in den urbanen Quartieren vorhan-

dene "Restflächen" zu Mikrofreiräumen aufgewertet und Mikrofreiräume gezielt gefördert werden sollen.

Kap. 5.10 "Gemeinschaftliche Freiräume auf Privatgrundstücken" (S. 76)

Im Richtplantext wird beschrieben, dass gemeinschaftlich genutzte Freiräume mit einer angemessenen Zahl an unterschiedlichen Spielmöglichkeiten für Kleinkinder und Kinder mittleren Alters auszustatten sind. Die Gestaltung, Bepflanzung und Materialisierung habe dabei qualitativ hochwertig, kindergerecht und ökologisch ausgewogen zu erfolgen. Ebenso wird festgelegt, dass für Überbauungen mit mehr als 20 Wohnungen ein Spielraumkonzept erarbeitet werden muss.

Kap. 6.8 "Biodiversität" (S. 89)

Im Kapitel zur Biodiversität wird festgehalten, dass bei grösseren Projekten von Privaten Massnahmen zugunsten der Biodiversität im Siedlungsraum konsequent umgesetzt werden müssen. Zudem seien Freiräume durch geeignete bauliche und/oder pflegerische Massnahmen gezielt zu (Trittstein-) Biotopen mit hoher ökologischer Qualität aufzuwerten. Zusätzlich hat die Stadt Grundsätze für Planung und Pflege festgelegt.

Kap. 7.9 "Velonetz" (S. 107–110)

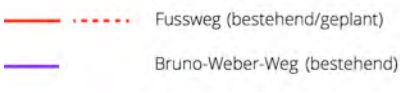
Im Plan zu den Festsetzungen zum Velonetz ist ersichtlich, dass im Gestaltungsplanperimeter entlang der Lägernstrasse bereits eine kommunale Veloroute besteht sowie entlang der Gassackerstrasse und in der Verlängerung dieser bis an die Römerstrasse eine neue Route geplant ist.

Richtplanausschnitt (Velonetz)

Kap. 7.12 "Fusswegnetz" (S. 110–112)

Innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans bestehen bereits heute Fusswege entlang der Lägernstrasse und der Gassackerstrasse. Zusätzlich ist – wie beim Velonetz – zwischen der Lägernstrasse und der Römerstrasse eine neue Ost-West-Verbindung geplant.

Richtplanausschnitt (Fusswegnetz)



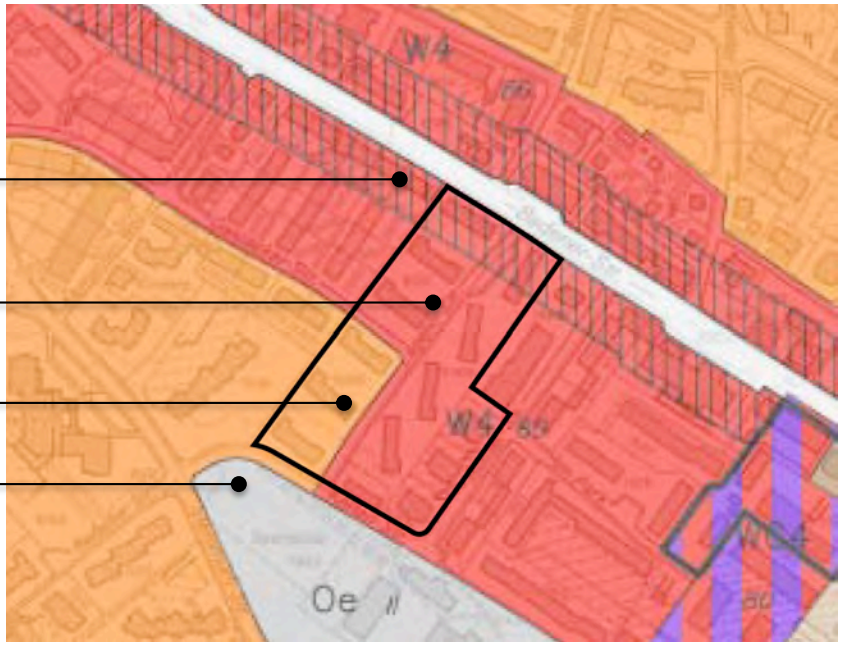
Bau- und Zonenordnung

Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich gemäss Zonenplan der Stadt Dietikon zu einem grösseren Teil in der Wohnzone W4/80 und zu einem kleineren Teil in der Wohnzone W3/65. Diesen Zonen ist die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II zugewiesen. Abweichend davon ist in einer Bautiefe von 30 m ab Strassengrenze der Badenerstrasse auch mässig störendes Gewerbe zulässig (ES III). Das Areal grenzt im Südwesten an die Zone für öffentliche Bauten mit der Schulanlage Steinmürli.

Auszug Bau- und Zonenordnung
(19. März 1987, Stand 30. Januar 2014)

	W3/65	W4/80
Ausnützungsziffer, max.	65 %	80 %
Vollgeschosse, max.	3	4
Dachgeschosse, max.	1	2
Gebäudelänge, max.	60 m	60 m
Gebäudehöhe, max.	10.5 m	13.5 m
Grenzabstand (Grundabstand), min.	5 m	6 m
Grenzabstand (inkl. MLZ), max.	12 m	13 m
Firsthöhe, max.	6 m	7 m
Wohnanteil, min.	80 %	80 %

Ausschnitt Zonenplan Stadt Dietikon mit Perimeter (schwarz)
(21. August 1996, Stand August 2009)



Höhereinstufung der Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss Art. 43 Abs. 2 LSV

W4/80 Wohnzone viergeschossig

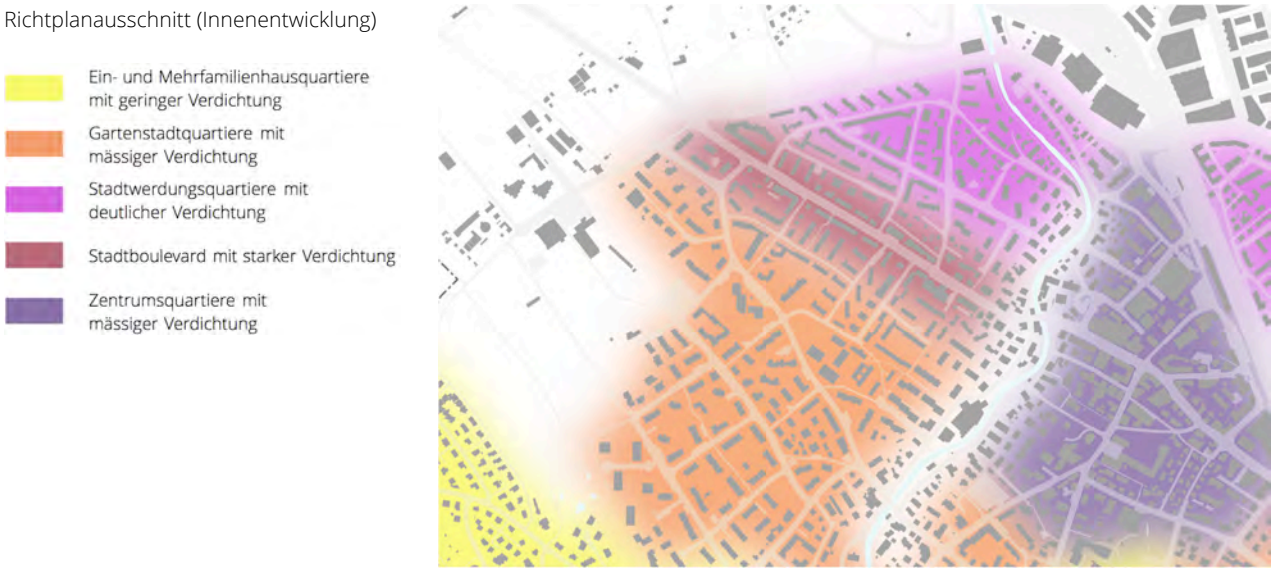
W3/65 Wohnzone dreigeschossig

Oe Zone für öffentliche Bauten

Ausnützungsbonus gemäss kommunalem Richtplan

Wie bereits beschrieben, kann gemäss Kap. 4.5 "Innenentwicklung" des (aktuell noch nicht rechtkräftigen) kommunalen Richtplans im Rahmen der Sondernutzungsplanung im Bereich der Gartenstadtquartiere mit mässiger Verdichtung eine bis zu 20 % höhere Ausnützungsziffer festgelegt werden. Im Bereich des Stadtboulevards kann die Ausnützungsziffer um mehr als 30 % erhöht werden.

Richtplanausschnitt (Innenentwicklung)



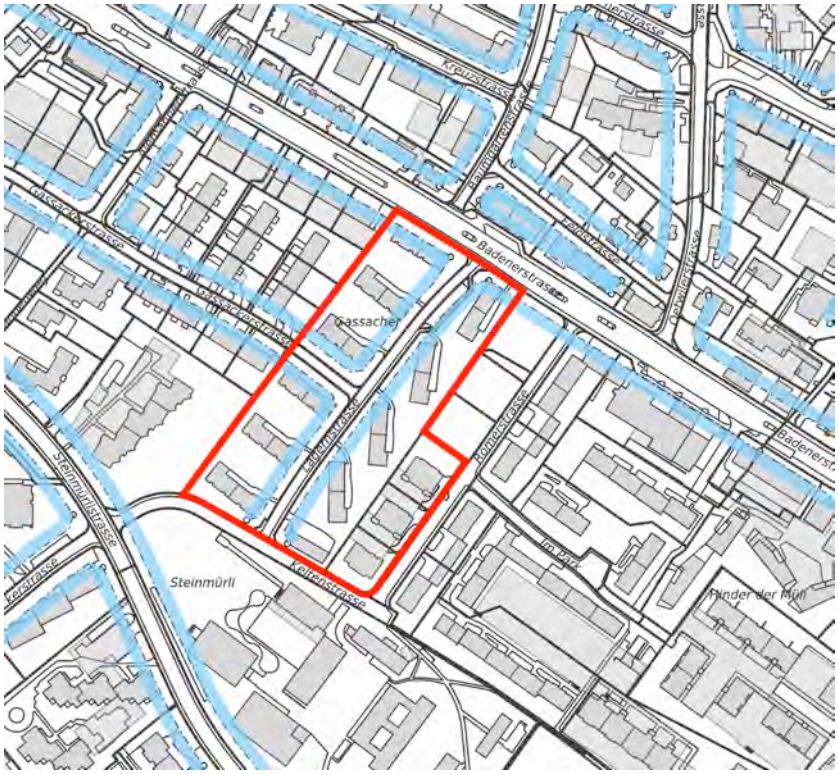
Siedlungstyp	*nach Bauordnung Dietikon*			*gemäss kommunalem Richtplan*		
	Zone	*AZ*	*VG*	*Bonus**	*AZ*	*VG*
Gartenstadtquartiere	*W3/65*	*65%*	*3*	*≤20%*	*78.0%*	*Festlegung im Rahmen der*
	W4/80	*80%*	*4*		*96.0%*	*Sondernutzungsplanung*
Stadtboulevard	*W3/65*	*65%*	*3*	*≥30%*	*offen*	*6-8 bzw. 8-10***
	W4/80	*80%*	*4*	****	*gemäss Kap. 4.6 Hochhäuser und Hohe Häuser*	

Verkehrsbaulinien/ Gestaltungsbaulinien

Entlang der Badenerstrasse, der Lägernstrasse und der Gassackerstrasse sind Verkehrsbaulinien vorhanden. Im Bereich des künftigen Stadtboulevards ist deren Umwandlung in Gestaltungsbaulinien vorgesehen. Die Bauten entlang des Stadtboulevards sind an diese Baulinien zu setzen. Gemäss Besprechung mit der Stadt Dietikon im Mai 2019 ist es möglich – wie im Richtprojekt aufgrund von städtebaulichen Überlegungen vorgesehen – geringfügig von den Gestaltungsbaulinien abzuweichen.

Entlang der Kelten- und der Römerstrasse gilt der gesetzliche Strassenabstand gemäss PBG von 6.0 m.

Verkehrsbaulinien mit Perimeter (rot)
(Quelle: GIS ZH ÖREB-Kataster)



Entwicklungsstandards

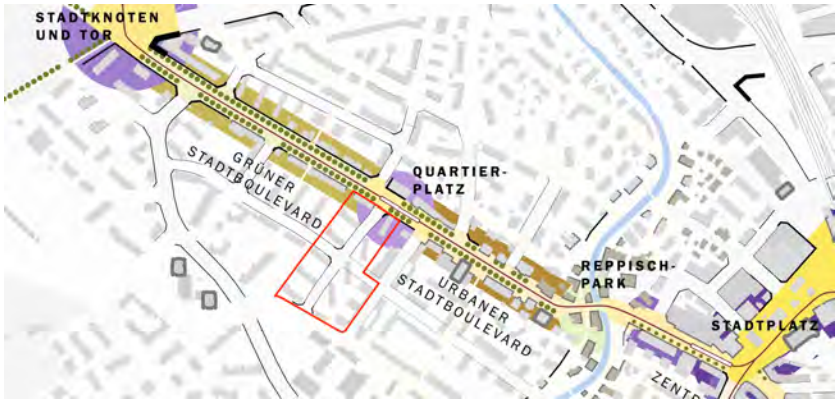
Der Stadtrat Dietikon hat am 8. Dezember 2014 Richtlinien für die Erneuerung und Verdichtung des Gebäudebestandes entlang des Limmattalbahntrassees erlassen. Damit wird angestrebt, entlang des Korridors der künftigen Limmattalbahn nicht nur den Wohnungsbestand zu modernisieren und die Siedlung zu verdichten, sondern gleichzeitig auch die Siedlungsqualität in den Quartieren zu erhalten und zu steigern. Die Richtlinien definieren die dafür notwendigen Standards und sind im Rahmen des Studienauftrags zu berücksichtigen.

Leitbild Stadtboulevard
Abschnitt "Urbaner Stadtboulevard"

Auf der Achse Badenerstrasse/Zentralstrasse/Zürcherstrasse entsteht der zukünftige Stadtboulevard, welcher als Lebensader und Rückgrat der Stadt Dietikon zum wichtigsten Stadtraum wird. Mit der Limmattalbahn wird die Bedeutung zusätzlich gestärkt. In der ersten Bautiefe des Boulevards ist eine starke Verdichtung vorgesehen.

Der Perimeter des Gestaltungsplans grenzt im Norden an den Teilabschnitt "Urbaner Stadtboulevard" sowie den Quartierplatz.

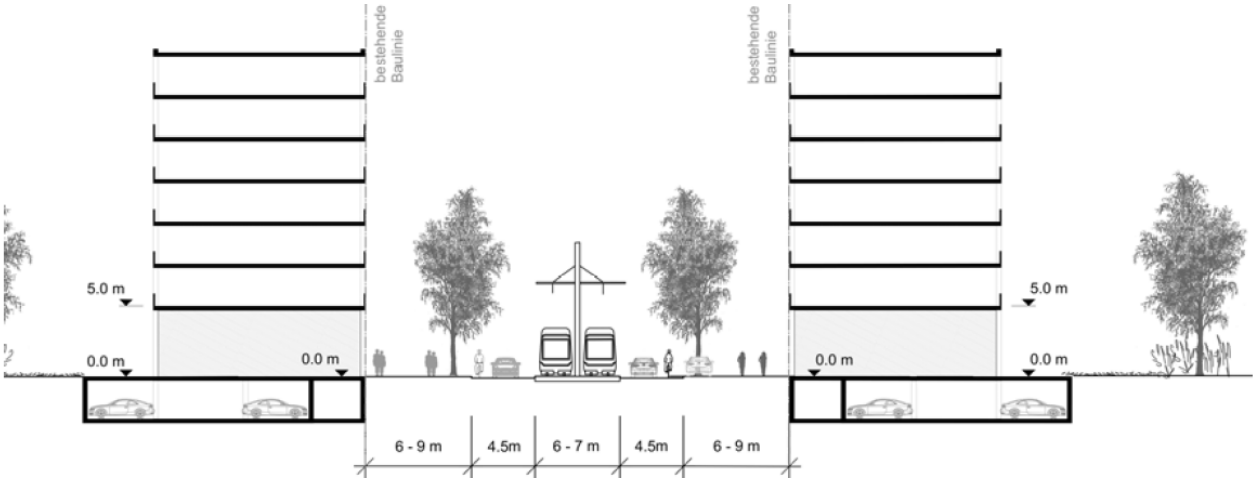
Situation Stadtboulevard im Bereich Lägernstrasse mit Perimeter (rot)
(Quelle: Leitbild Stadtboulevard, Dietikon)



Verdichtung entlang Stadtboulevard mit Perimeter (rot)
(Quelle: Leitbild Stadtboulevard, Dietikon)

Strassenraumgestaltung entlang Badenerstrasse

Die Gestaltung des Strassenraums entlang der Badenerstrasse basiert primär auf dem Projekt der Limmattalbahn. Der gewünschte Charakter als Stadtboulevard stellt jedoch auch spezielle Anforderungen an die Strassenraumgestaltung. Dabei spielen Fussgänger eine wichtige Rolle. Zur Badenerstrasse hin sind entsprechend überbreite Gehbereiche vorgesehen, wobei Teile der Gehbereiche für die Baumallee reserviert sind. In den Wohnzonen wird die Verkehrsfläche beidseitig durch mindestens 4.0 m breite Trottoirs flankiert. Der dafür erforderliche Raum umfasst auch Teile der privaten Liegenschaften. Im Bereich der Haltestelle Oetwilerstrasse erstreckt sich der Strassenraum von Fassade zu Fassade.



Regelquerschnitt / Querschnitt "Urbaner Stadtboulevard" (Quelle: Leitbild Stadtboulevard, Dietikon)

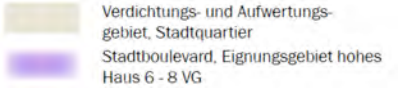
Rückwärtig gelegene Quartiere

Auch die rückwärtig gelegenen Quartiere bilden Bestandteile des Stadtraums Stadtboulevard. Hier ist eine Innenentwicklung und Aufwertung durch eine bessere Raum- und Adressbildung möglich, zum Teil ergänzt durch eine Erhöhung der Geschosszahl.

Hochhauskonzept

Am 4. Juli 2016 hat der Stadtrat von Dietikon ein Hochhauskonzept erlassen. Gemäss dem Hochhauskonzept ist der Bereich entlang der Badenerstrasse grundsätzlich als Hochhausstandort geeignet. Im Konzept wurde zwischen vier verschiedenen Hochhaustypen unterschieden. Im Perimeter des Gestaltungsplans ist in einer ersten Bautiefe ein hohes Haus mit 6 bis 8 Geschossen zur Fassung des Stadtboulevards denkbar.

Planausschnitt Verdichtungs- und Hochhauskonzept (Quelle: Erläuterungsbericht Hochhauskonzept Stadt Dietikon)



Anmerkung

Im Rahmen der Vorstellung und Diskussion des Richtprojekts im Baukollegium wurde festgestellt, dass zur Differenzierung der Stockwerke des Hochpunktes gegenüber den festgelegten Regelgeschossen am Stadtboulevard (7 Geschosse) mindestens zwei Geschosse notwendig sind. Die Stadt Dietikon beabsichtigt, das Leitbild Stadtboulevard und das Hochhauskonzept in diesem Punkt zeitnah anzupassen, so dass an geeigneten Standorten (wie z.B. im Bereich des vorliegenden Gestaltungsplans) entlang des Stadtboulevards Hochpunkte mit zwei zusätzlichen Geschossen (statt bisher einem) erstellt werden können.

Gebäudestandards

Die Stadt Dietikon hat Richtlinien zu den energetischen Anforderungen bei Gestaltungsplanverfahren und Gebäudestandards für städtische Neu- und Umbauten erlassen. Diese gilt es zu beachten.

Für Neubauten sind grundsätzlich der Minergie®P-Eco oder Minergie®A-Eco-Standard einzuhalten. Andere Massnahmen mit mindestens gleichwertiger energetischer Wirkung (z. B. SNBS 2.0) sind somit ebenfalls möglich. Ein Teil der benötigten Elektrizität ist selbst zu erzeugen.

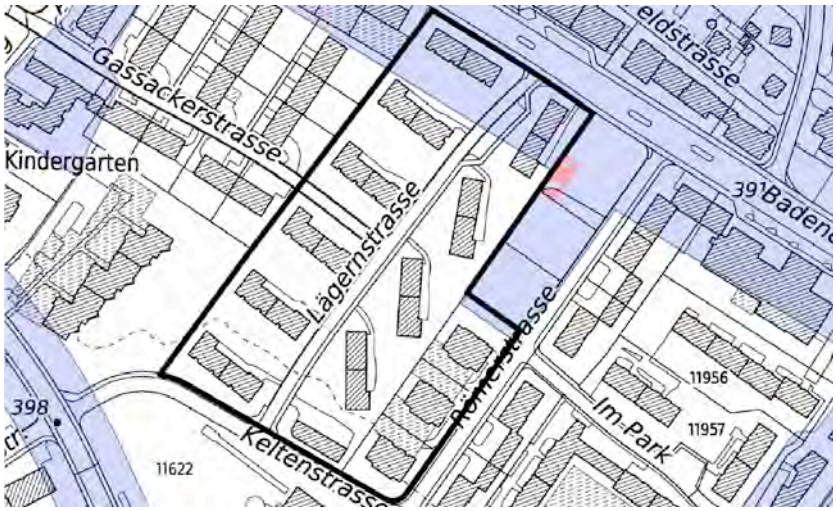
Umbauten haben mindestens dem Energiegrenzwert von Minergie®-Modernisierung (gewichtete Energiekennzahl) zu entsprechen. Ebenso ist eine energieeffiziente Beleuchtung gemäss Minergie®-Zusatzanforderungen einzuhalten.

2.4 Schadstoffbelastung Erdreich

Altlasten

Auf dem Grundstück Kat. Nr. 10930 der CRS Baumanagement AG, welches an den Gestaltungsplanperimeter angrenzt ist im Kataster der belasteten Standorte ein Eintrag vorhanden (I.1080-1). Dabei handelt es sich um einen belasteten Betriebsstandort, bei dem keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten sind.

Auf Teilen der Grundstücke entlang der Badenerstrasse sowie auf dem gesamten Grundstück Kat. Nr. 10390 der CRS Baumanagement AG ist davon auszugehen, dass die Schwermetallbelastungen des Bodens die Richtwerte gemäss der Verordnung über die Belastungen des Bodens (VBBo) überschreiten. Für die gesetzeskonforme Verwertung bzw. Entsorgung von Aushubmaterial aus solchen Flächen müsste vorgängig die tatsächliche Belastung erhoben werden.



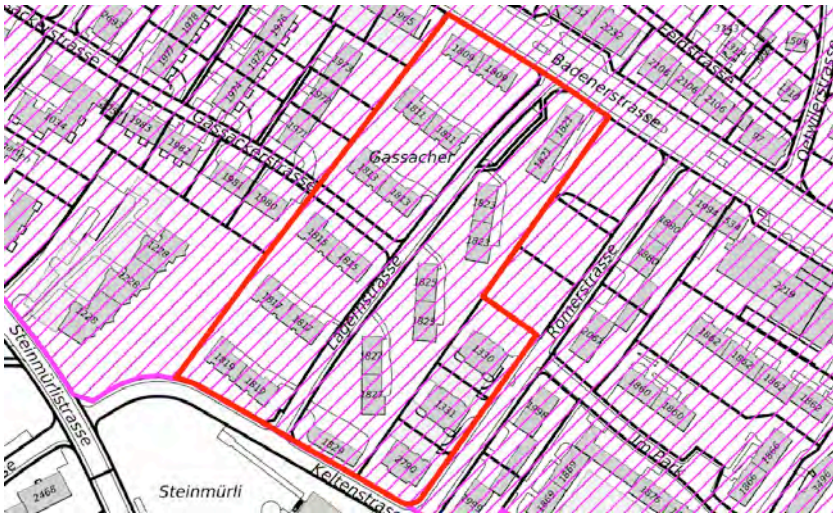
Ausschnitt Verfahren bei Hinweisen auf Schadstoffbelastungen des Erdreichs (Quelle: GIS Browser ZH)

2.5 Archäologie und Denkmalschutz

Archäologische Zonen/ Denkmalschutz

Der Gestaltungsplanperimeter liegt vollständig in einer archäologischen Zone. Bauliche Bodeneingriffe innerhalb der Verdachtsfläche sind der Kantonsarchäologie vorgängig zu melden. Ansonsten befinden sich innerhalb des Areals keine Denkmalschutzobjekte.

Ausschnitt Archäologischer Zonenplan (Quelle: GIS Browser ZH)



2.6 Verkehrserschliessung

ÖV-Güteklasse

Die Haltestelle Oetwilerstrasse wird heute von der Buslinie 303 bedient. Diese verkehrt zwischen Killwangen Bahnhof über das Einkaufszentrums Shoppi Tivoli in Spreitenbach bis nach Zürich Farbhof. An den Wochenenden wird die Haltestelle zusätzlich von zwei Nachtbuslinien bedient. Das Gebiet ist gemäss GIS des Kantons Zürich den ÖV-Güteklassen B und C zugewiesen. Mit der Limmattalbahn wird sich die Erschliessung des Gebietes verbessern. Im Rahmen des Gestaltungsplans kann für das gesamte Gebiet mindestens die Güteklasse B angenommen werden.

Ausschnitt ÖV-Güteklassen (Quelle: GIS Browser ZH)

Trassee und Bauarbeiten Limmattalbahn

Für das Trassee der Limmattalbahn wird links und rechts der Strasse Land benötigt. Dieses wurde gegen Entschädigung erworben. Neben diesem permanenten Landerwerb ist für die Bauarbeiten (inkl. Installationsplätze) auch temporär Landerwerb erforderlich. Betroffen sind die Grundstücke Kat. Nrn. 6532 und 10400 der Swiss Life AG gemäss nachfolgender Tabelle.

Eigentümerin	Kat. Nr.	Fläche Bestand	Abtretung LTB / Servitut	Neue Fläche	Vorübergehend beansprucht
Swiss Life AG	6532	4'214 m^2	152 m^2 / Mast	4'062 m^2	136 m^2
Swiss Life AG	10400	6'169 m^2	97 m^2 / Mast, Verteilkasten EKZ, LSA-Steuerung	6'072 m^2	49 m^2

Ausschnitt Bauprojekt Limmattalbahn – Landerwerb
(Quelle: Limmattalbahn Los 6 - Rechtserwerbsplan)

2.7 Lärmsituation

Lärmbelastung Badenerstrasse

Die Lärmbelastung durch die Badenerstrasse (Kantonsstrasse) ist hoch. Gemäss GIS-Browser des Kantons Zürich weist die Badenerstrasse an dieser Stelle eine durchschnittliche Verkehrsmenge am Tag von 363 Fahrzeugen pro Stunde mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 3.8 % auf. Die Lärmbelastung beträgt am Tag 73.8 dB(A) und in der Nacht bei einer Verkehrsmenge von 67 Fahrzeugen pro Stunde 64.9 dB(A). Mit dem Bau der Limmattalbahn wird von einem tieferen Verkehrsaufkommen ausgegangen. Die Firma Grolimund + Partner AG prognostiziert für die geplante Limmattalbahn eine Lärmbelastung von 62.3 dB(A) am Tag und 57.0 dB(A) in der Nacht. Gemäss Lärmgutachen der Firma durable entsteht durch die beiden Quellen eine Gesamtemission von 74.9 dB[A] bei Tag, 67.1 dB[A] bei Nacht.

Auf Basis des Richtprojekts wurde der Immissionspegel vom Büro durable berechnet. Die Berechnung ergab, dass die Immissionsgrenzwerte für Wohnen an einigen Stellen knapp überschritten sind, jedoch verfügen alle Wohnräume über Lüftungsfenster mit eingehaltenen Grenzwerten (siehe Beilage C). Dies ist bei 18 von 199 Wohnungen der Fall. Die Lärmimmissionen für Wohnnutzungen im Bereich der Badenerstrasse wurden mit der Stadt Dietikon besprochen. Die Stadt wird eine nötige Ausnahmebewilligung, welche durch die kantonalen Fachstellen zu erteilen ist, unterstützen, da aus raumplanerischen Gründen trotz hoher Lärmbelastung urbaner Wohnraum

geschaffen werden soll. Im Dokument "Beilage zum Antrag einer kant. Sonderbewilligung" (siehe Beilage K) werden die Argumente für eine kantonale Sonderbewilligung zusammengestellt. Die Einhaltung der Grenzwerte muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden.

Zu beachten gilt zudem, dass im Bereich der neuen Tiefgarageneinfahrten die Planungswerte eingehalten werden müssen. Gemäss Lärmgutachten der Firma durable Planung und Beratung GmbH vom 18. November 2019 werden diese beim Richtprojekt eingehalten (siehe Beilage C).

2.8 Lokalklima

Klimakarten Kanton Zürich

Die nachfolgenden Pläne zeigen die Klimasensibilität des Gebietes Lägernstrasse auf. Es ist ersichtlich, dass sich das Siedlungsgebiet besonders entlang der Badenerstrasse mehr erhitzt, als die stärker durchgrünten Wohngebiete. Es wird erwartet, dass die Zunahme der nächtlichen Wärmebelastung im Geltungsbereich des Gestaltungsplans hoch sein wird. Wie auch im aktuell noch nicht rechtskräftigen kommunalen Richtplan im Kapitel Stadtklima festgehalten wird, sind die klimatischen Aspekte bereits von Beginn an zu berücksichtigen und das Projekt entsprechend zu optimieren. Im Kapitel 6.2 werden die entsprechenden Massnahmen, welche beim Gestaltungsplan Lägernstrasse vorgesehen werden, beschrieben.

Ausschnitt aus der Karte
Wärmeinseleffekt [°C], 4 Uhr
- > -3 bis -2
- > -2 bis -1
- > -1 bis 0
- > 0 bis 1
- > 1 bis 2
- > 2 bis 3
- > 3 bis 4

Ausschnitt aus der Planhinweiskarte des Klimamodells

Überwärmung im Siedlungsraum, 4 Uhr
- keine
- schwach
- mässig
- hoch

Bioklimatische Bedeutung von Grünfläche, 4 Uhr
- hoch
- sehr hoch

Hohe Zunahme der nächtlichen Wärmebelastung
- Hohe Zunahme

2.9 Weitere Grundlagen

Naturgefahren

In der Naturgefahrenkarte ist ersichtlich, dass die bestehenden Gebäude an der Badenerstrasse 31–37 im Bereich der Restgefährdung liegen respektive an diese angrenzen. In den übrigen Bereichen des Gestaltungsplanperimeters ist keine Gefährdung vorhanden.

Ausschnitt Naturgefahrenkarte
(Quelle: GIS Browser ZH)

Grundwasserschutz/ Grundwasser

Der Perimeter des Gestaltungsplans befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich A_u keine Anlagen erstellt werden, die unter dem langjährigen natürlichen mittleren Grundwasserspiegel liegen.

Der nördliche Teil des Perimeters befindet sich im Gebiet mittlerer Grundwassermächtigkeit (2 bis 10 m). Der südliche Teil des Perimeters weist hingegen eine geringe Grundwassermächtigkeit von meist weniger als 2 m auf.

Ausschnitt Gewässerschutzkarte
(Quelle: GIS Browser ZH)

Ausschnitt Grundwasserkarte (Mittelwasserstand)
(Quelle: GIS Browser ZH)

Fazit für die Überbauung

Aufgrund der Isohypsen aus der Grundwasserkarte ist davon auszugehen, dass die Untergeschosse nicht unter dem langjährigen, natür-

lichen mittleren Grundwasserspielgel von ca. 383 bis 384 m ü. M. liegen dürfen.

Im Gewässerschutzbereich A_U ist für Bauten im Schwankungsbereich des Grundwassers bzw. unter dem höchsten Grundwasserspiegel (z.B. Untergeschosse, Pfahlfundationen) gemäss § 70 des Wasserwirtschaftsgesetzes und der Ziffer 1.5.3 des Anhangs der Bauverfahrensverordnung (BVV) eine wasser- und gewässerschutzrechtliche Bewilligung erforderlich.

Energieplanung
Kantonaler Energieplan

Gemäss kantonalem Energieplan ist für das Gebiet in Teilbereichen mit hoher Wärmedichte eine Versorgung mit leitungsgebundenen Energieträgern (Erdgas/Wärmeverbunde) vorgesehen.

Ausschnitt Wärmenutzungsatlas
(Quelle: GIS Browser ZH)

Gemäss Wärmenutzungsatlas des GIS des Kantons Zürich befindet sich der Perimeter des Gestaltungsplans in der Zulässigkeitszone B. Erdwärmesonden sind auf dem gesamten Areal nicht zulässig. Thermoaktive Elemente (Energiepfähle, Bodenplatten usw.), Energiekörbe mit flüssigen Wärmeträgern und mit Luft betrieben sowie die Grundwasser-Wärmenutzung sind grundsätzlich zulässig.

Kommunaler Energieplan

Der kommunale Energieplan wurde vor zwei Jahren revidiert und am 6. Oktober 2017 durch die Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt.

Bis zum Standortentscheid zur Kehrichtverbrennungsanlage (KVA) ist der Gestaltungsplanperimeter einem Mischgebiet "KVA-Fernwärme und Erdgas" zugeteilt. Bei einem positiven Standortentscheid zur KVA soll KVA-Fernwärme als erste Priorität gelten.

Öffentliche Oberflächengewässer

Es befindet sich kein öffentliches Oberflächengewässer innerhalb des Planungsgebiets.

Chemie-Risikokataster

Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich nicht innerhalb eines Konsultationsbereichs.

3 RICHTPROJEKT

3.1 Projektstudienauftrag

Siegerprojekt von ENF

In den Jahren 2017/2018 haben die Grundeigentümerinnen einen Projektstudienauftrag mit drei teilnehmenden Teams durchgeführt. Das aus dem Konkurrenzverfahren hervorgegangene Siegerprojekt stammt vom Architekturbüro Ernst Niklaus Fausch Partner AG.

Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium des Projektstudienauftrags bestand aus folgenden Mitgliedern:

Fachpreisrichter

- Beat Jordi, dipl. Architekt ETH BSA SIA, ADP Architekten
- Dominik Bueckers, Architekt & Urban Design SIA, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur
- Peter Ess, dipl. Architekt FH SIA, ehem. Direktor Amt für Hochbauten Stadt Zürich

Sachpreisrichter

- Marco Schnieper, Swiss Life AG
- Marino Küng, Swiss Life AG
- Ghaden Gyalzur, CRS Baumanagement AG
- Silvio Knecht, IVAG Indermaur Verwaltungs AG als Vertreter der Solida Versicherungen AG

Beratende Stimmen (ohne Stimmrecht)

- Peter Baumgartner, Leiter Hochbau Stadt Dietikon
- Jürg Bösch, Leiter Stadtplanungsamt Dietikon

Erläuterung Siegerprojekt

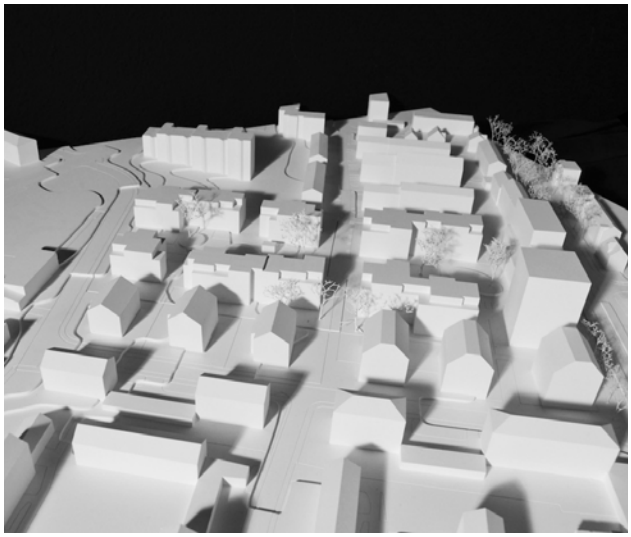
Die Erläuterungen in Kursivschrift auf den folgenden Seiten stammen aus dem Bericht des Beurteilungsgremiums zum Projektstudienauftrag.

Für eine bessere Verständlichkeit der Erläuterungen dient die nachfolgend abgebildete Übersicht über den Bearbeitungsperimeter des Projektstudienauftrags inkl. der verschiedenen Baufelder.

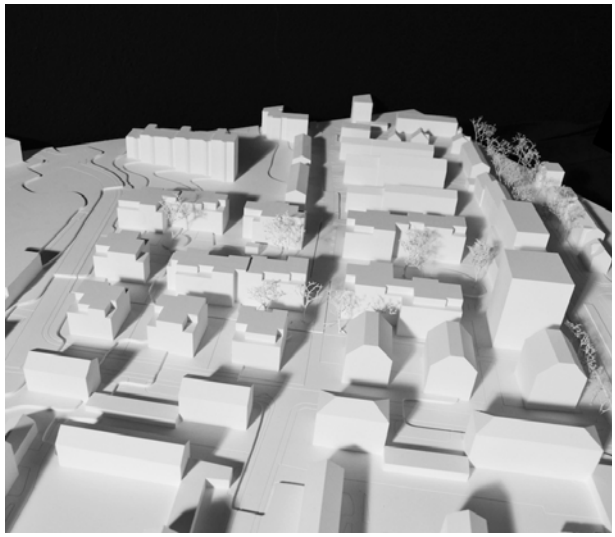
Städtebauliche Idee

Ausgangslage für den Entwurf ist die Logik der Parzellierung und die Realität, dass die Entwicklungsabsichten der drei Grundeigentümerinnen ganz unterschiedliche Zeithorizonte aufweisen. Das Team sucht nach einer stabilen städtebaulichen Situation, welche Zug um Zug realisiert werden kann und zu jedem Zeitpunkt ein gutes Gleichgewicht aufweist. Der Grundsatzentscheid, das bewilligte Bauprojekt auf dem Baufeld 2 als Realität zu akzeptieren und in das Konzept zu integrieren überzeugt. Dadurch behält die durch Einzelbauten geprägte Römerstrasse trotz einer angemessenen Verdichtung ihren typischen Charakter bei. Abstimmungsbedarf besteht in erster Linie bezüglich der Tiefgaragenzufahrt über das Baufeld 2 zur östlichen Überbauung des Baufelds 1 sowie einem Durchgang für den Fuss- und Veloverkehr von der Gassackerstrasse zur Römerstrasse.

Sicht von Südosten

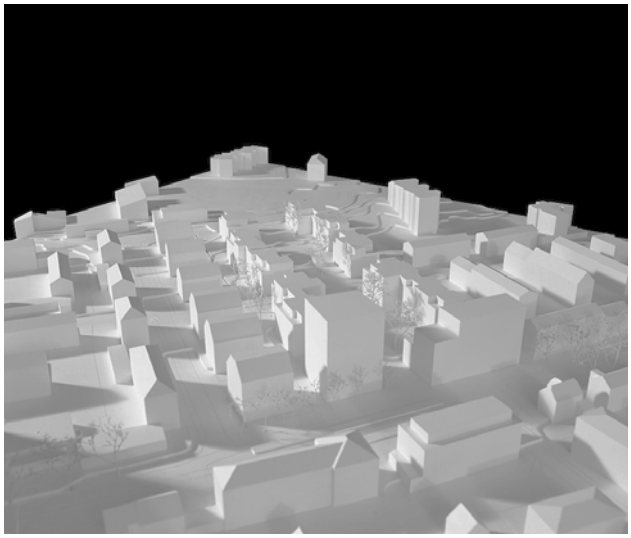


Bebauungsvorschlag kurzfristig

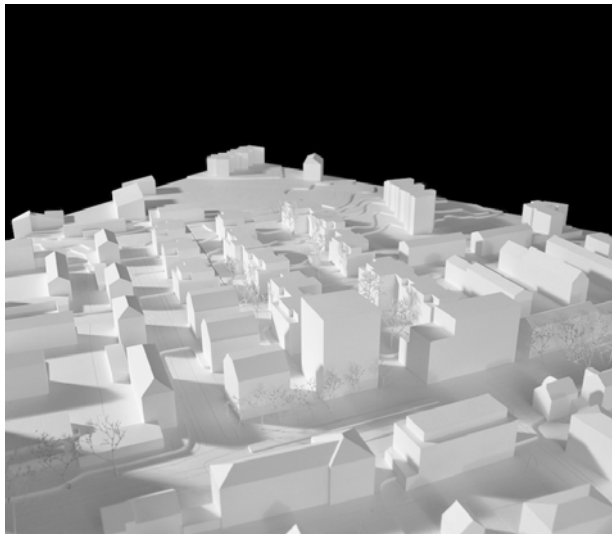


Bebauungsvorschlag mittel- bis langfristig

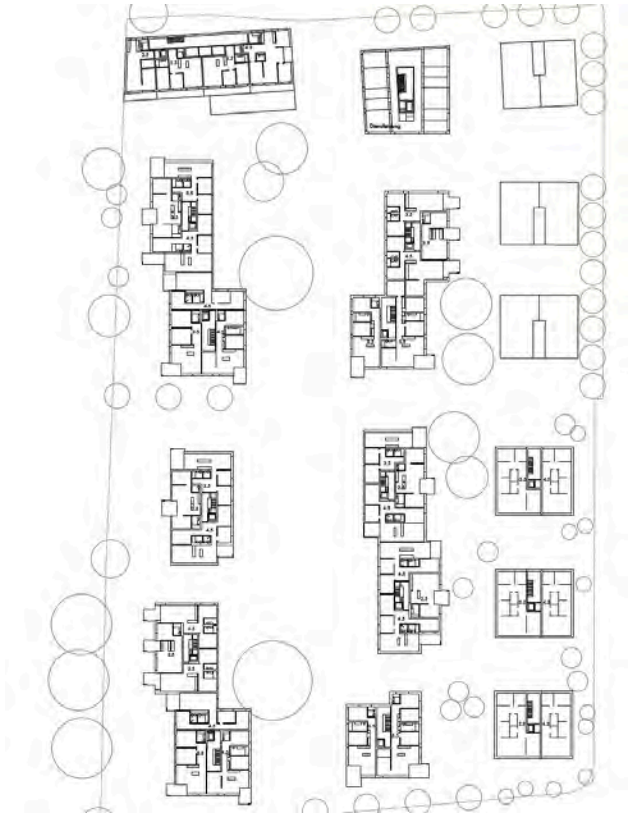
Sicht von Nordosten



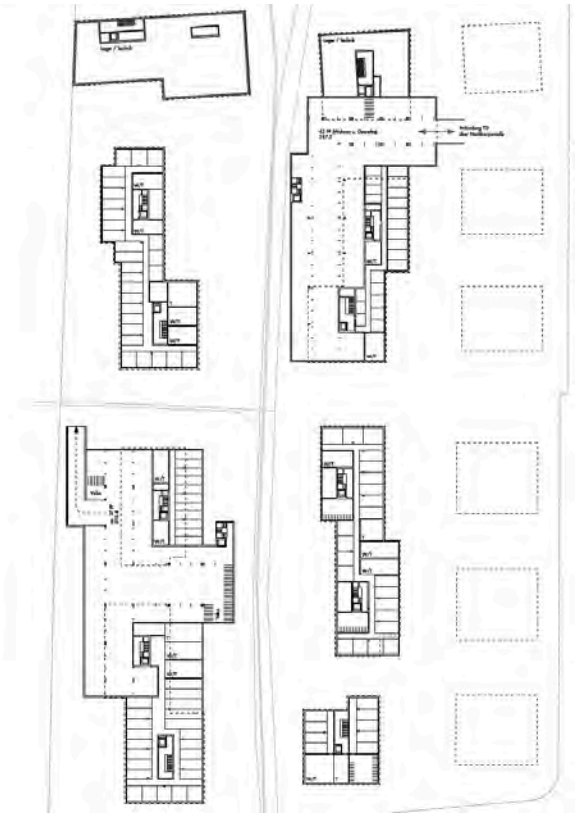
Bebauungsvorschlag kurzfristig



Bebauungsvorschlag mittel- bis langfristig



Grundriss Regelgeschoss



Grundriss Untergeschoss

Für das Baufeld 3 wird ein Verdichtungsvorschlag mit drei Einzelbauten gemacht, welcher der Eigentümerin den Entscheidungsspielraum offenlässt, ob und wann sie einen Ersatzneubau für die bestehenden drei Häuser realisieren will. Auch hier besteht der Abstimmungsbedarf in erster Linie bezüglich der Tiefgaragenzufahrt zum Baufeld 1 und einem Durchgang für den Fuss- und Veloverkehr im Nahtbereich zwischen den Baufeldern 2 und 3. Dieses städtebauliche Muster ist eine gute Ausgangslage für die Siedlungsentwicklung auf der gegenüberliegenden Seite der Römerstrasse.

Architektonischer Ausdruck

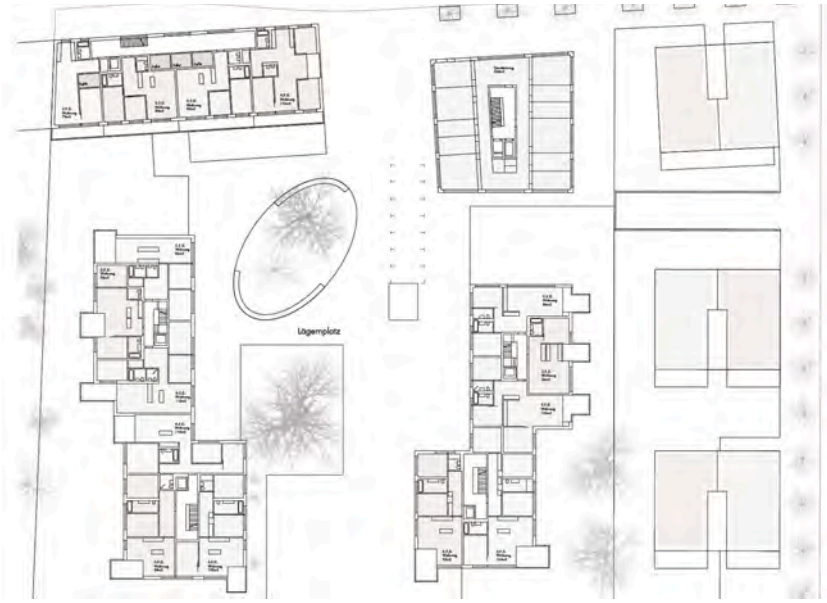
Der Fokus des Teams lag auf der qualitätsvollen Entwicklung und Neuinterpretation der Achse Lägernstrasse. Es wird Schicht um Schicht ein schlüssiger Übergang vom Stadtboulevard an der Badenerstrasse über den urbanen Bereich mit der Mischverkehrszone bis zur Gassackerstrasse und dem durchgrünten Siedlungsbereich im südlichen Abschnitt vorgeschlagen. Die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Siedlungsräumen markieren die prägnanten bestehenden Bäume. Zusammen mit der Ausgestaltung des Aussenraums entwickelt sich eine schlüssige Raumfolge mit klar ablesbarem Profil. Der durchfliessende Aussenraum von der Schulanlage Steinmürli bis zum Stadtboulevard wird durch die Setzung der differenzierten Gebäude mit dem Hangverlauf gestärkt. Die unaufgeregte, robuste Materialisierung und die schlüssige architektonische Ausgestaltung sind gute Voraussetzungen, um eine länger dauernde Siedlungsentwicklung zu einem Ganzen zu fügen. Zudem bleibt den Eigentümerinnen ein grosser Spielraum für die bevorstehende Projektentwicklung erhalten.

Längsschnitt Lägernstrasse (Nord-Süd)

Qualität und Funktionalität der Grundrisse

Die Art und Intensität der Erdgeschossnutzung kann massgeschneidert den Bedürfnissen und der Marktsituation angepasst werden. Eingeschränkt wird diese Nutzungsflexibilität jedoch durch die Höhenlage der Erdgeschosswohnungen auf dem Niveau Hochparterre am Lägernplatz. Hier wäre ein überhohes Erdgeschoss, das als Atelier-Wohnen, Büro/ Dienstleistung oder quartieröffentliche Infrastruktur genutzt werden kann, die schlüssigere Lösung.

Grundrisse erste Bautiefe



Die vorgeschlagenen Bauten weisen vielfältige, individuelle Wohnungen mit mehrseitigen Orientierungen und grosszügigen Durchblicken in den Landschaftsraum auf. Die Wohnungen in den Erdgeschossen zeigen eine klare Abgrenzung zwischen privatem Aussenraum und dem siedlungsöffentlichen Bereich.

Begegnungsorte und räumliche Identität

Insgesamt wird ein überzeugender Übergang vom Haltestellenbereich am Stadtboulevard in den Lägernplatz vorgeschlagen. Das direkt an der Haltestelle liegende höhere Haus mit seiner markanten architektonischen Gestaltung bildet den Zugang zum Lägernplatz und schafft einen Merkpunkt am richtigen Ort. Unterstützt wird dieser Merkpunkt und der Zugang zum Lägernplatz durch das Freistellen des hohen Hauses sowie das leicht vorgesetzte, in der Strassenzeile angeordnete westliche Anschlussgebäude.

Freiraum und Erschliessung

Die gestalterische Grundhaltung sowie die funktionale Zuordnung der Aussenräume sind klar erkennbar. Insgesamt weist die Freiraumgestaltung jedoch noch nicht die gleiche Präzision und Klarheit auf wie die städtebaulichen Setzungen und die architektonischen Aussagen. Im weiteren Projektverlauf ist diese Arbeit stufengerecht zu vertiefen.

Grundriss EG mit Umgebungsplan

Gesamtwürdigung

Insgesamt verblüfft der Vorschlag durch den äusserst pragmatischen Ansatz des Teams, die unterschiedlichen Interessen der drei Eigentümerinnen, insbesondere die Tatsache, dass für das Baufeld 2 ein baureifes Projekt vorliegt, uneingeschränkt als Ausgangslage zu akzeptieren. Interessant ist dann jedoch, wie daraus ein schlüssiger architektonisch/städtebaulicher Entwurf herausgearbeitet wurde. Die Grundhaltung, zuallererst eine gesamtheitliche städtebauliche Lösung zu erarbeiten und innerhalb dieses Rahmens die Projekte für die einzelnen Areale zu entwickeln, ist überzeugend. Das ist eine gute Voraussetzung, um eine länger dauernde Gebietsentwicklung in hoher Qualität umzusetzen.

Schwarzplan mit Etappierung

1. Etappe

2. Etappe

3. Etappe

Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Dem Siegerteam wurden vom Beurteilungsgremium nebst dem Beschrieb und der Kritik im Bericht auch Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Projektvorschlags mit auf den Weg gegeben. Das Architekturbüro ENF hat die Umsetzung der Empfehlungen im Rahmen der Bearbeitung des Richtprojekts überprüft.

3.2 Richtprojekt

Überarbeitung Siegerprojekt

Das Siegerprojekt wurde vom Architekturbüro ENF anhand der Empfehlungen zur Weiterbearbeitung sowie im Austausch mit der Grundeigentümerschaft, dem Baukollegium der Stadt Dietikon und den beigezogenen Fachplanern zu einem Richtprojekt weiterentwickelt. Dieses bildet die konzeptionelle Grundlage für den Gestaltungsplan.

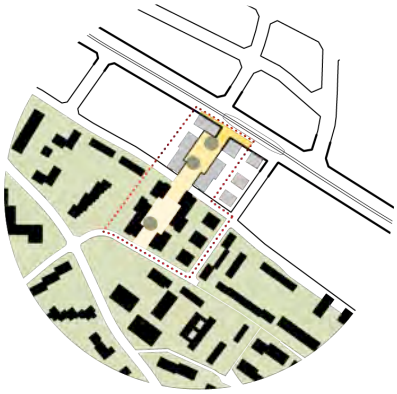
Nachfolgend wird auf die wichtigsten Inhalte des Richtprojekts kurz eingegangen. Zusätzlich liegt ein Dossier zum Richtprojekt dem vorliegenden Bericht bei (siehe Beilage A).

Bausteine der Entwicklung

Die Entwicklung folgt der Logik der Parzellierung und nimmt so auch die aktuellen Entwicklungsabsichten der Eigentümerinnen auf. Das Grundstück der Swiss Life wird relativ kurzfristig im Zuge der Realisierung der Limmattalbahn bebaut und stellt einen wichtigen Baustein zur Etablierung des Stadtboulevards dar. Eine zweite Etappe im rückwärtigen Bereich entlang der Römerstrasse interpretiert die bestehende Struktur mit Einzelbauten in Gärten und ist langfristig gut möglich.

Schwarzplan (Quelle: ENF)

Bebauungskonzept
Stärkung des öffentlichen Raumes



Bauliche Verdichtung erfordert qualitätsvolle öffentliche Räume. Die herausragende Lage am zukünftigen Stadtboulevard und am Übergang zur Gartenstadt bietet viel Potenzial für die gewünschte Innenentwicklung. Sie verbindet die Haltestelle der Limmatbahn und die Querung zum gegenüberliegenden Quartier mit dem Schulareal Steimürli. Die Lägernstrasse wird umgestaltet und soll zukünftig zwischen Gassackerstrasse und Keltenstrasse nur noch für Velofahrende und zu Fuss Gehende durchgängig sein.

Der Boulevard wird klar gefasst und mit einem Hochpunkt akzentuiert. Zur Gartenstadt hin entwickeln sich die Gebäude mit dem Hangverlauf, so dass ein zusammenhängendes Ensemble entsteht. Bezugnehmend auf die an zentrale und gemeinschaftliche Dorfplätze (Dorfanger) erinnernden konvexen Bebauungsstrukturen der 1920er-Jahre entwickelt sich ein Aussenraum mit klarer Identität und Diversität. Durch die differenzierte Gestaltung der Übergänge entfaltet sich eine angemessene neue Urbanität, welche vom Boulevard in Richtung Süden abnimmt und so zwischen Gartenstadt und Stadtboulevard vermittelt.

Visualisierung von der Haltestelle der Limmattalbahn in Richtung Süden (Quelle: ENF)

Visualisierung von der Lägernstrasse in Richtung Norden (Quelle: ENF)

Schattenwurf

Beim Hochpunkt an der Badenerstrasse werden die Bestimmungen zum 3-stündigen Dauerschatten eingehalten (siehe Beilage B).

Wohnen in der Gartenstadt Dietikon

Aus der städtebaulichen und volumetrischen Disposition ergeben sich vielfältige, individuelle Wohnungen. Sie bespielen das Thema des Durchwohnens auf differenzierte Art und Weise. So sind die grösseren Wohnungen 3-seitig orientiert und profitieren von unterschiedlichen Blicken auf den öffentlichen Aussenraum und zum Garten. Die Erdgeschosswohnungen haben einen direkten Zugang zum Garten, der gebäudeweise gemeinschaftlich genutzt werden kann.

Dank der flexiblen Grundstruktur der Bauten besteht eine grosse Planungsflexibilität, welche es ermöglicht, auf die aktuellen Bedürfnisse im Wohnungsmarkt und spezifische Ansprüche von Nutzergruppen einzugehen. Geplant sind kleinere Wohnungen und Studios entlang des Boulevards und mit direktem Aussenraumbezug zum Lägernplatz für Bewohner/-innen in der Vor- und Nachfamilienphase und grössere Wohnungen im hinteren Bereich für Familien.

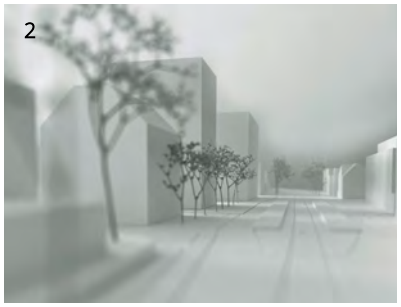
Die Materialisierung der Fassaden soll die städtebauliche Haltung unterstützen. Diese sind daher in zurückhaltender, muraler Erscheinung geplant. Am Lägernplatz sind die Erdgeschosse, entlang des Boulevards die ganzen Fassaden, ihrem Öffentlichkeitsgrad entsprechend städtischer, mit stärker ausgebildeter Tektonik gestaltet. Die Eckpunkte der Gestaltung (Volumetrie, Geschossigkeit, Freiraumkonzept) werden im Gestaltungsplan festgelegt.

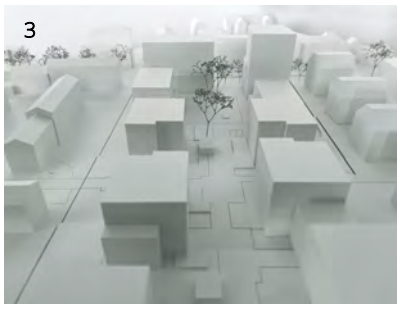
Die Grundkonzeption der Gebäude ermöglicht eine ökonomische und ökologische Erstellung aufgrund folgender konzeptioneller Festlegungen:

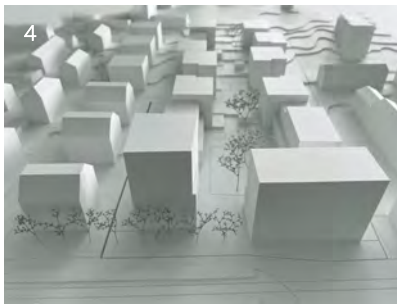
- optimale ortsbaulich verträgliche Ausnutzung
- Respektierung der Parzellengrenzen und Werkleitungen
- Minimierung des Baugrubenaushubes durch kompakte Parkierungslösung
- Grundstruktur mit Planungsflexibilität
- möglichst kompakte Volumetrie, Tragstruktur mit ökonomischen Spannweiten
- durchlaufende Installationsstruktur mit wenigen Steigzonen pro Wohnung
- Verwendung von robusten langlebigen Materialien sowohl bei der äusseren als auch den inneren Oberflächen

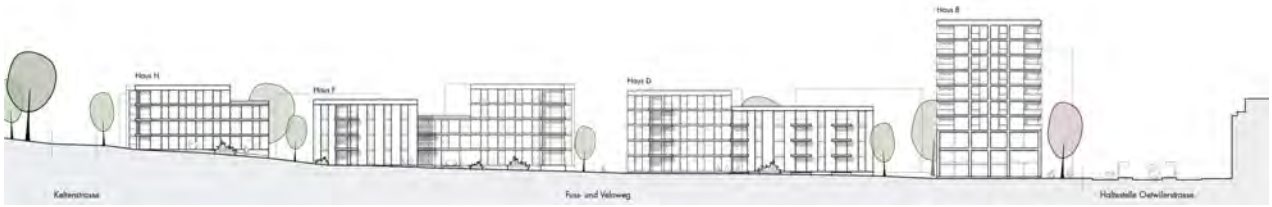
Diese Aspekte ermöglichen eine wirtschaftliche, energieeffiziente und ressourcenschonende Realisierung.

Modellfotos (Quelle: ENF)
1 = Übersicht
2 = Badenerstrasse
3 = Lägernplatz
4 = Lägernstrasse

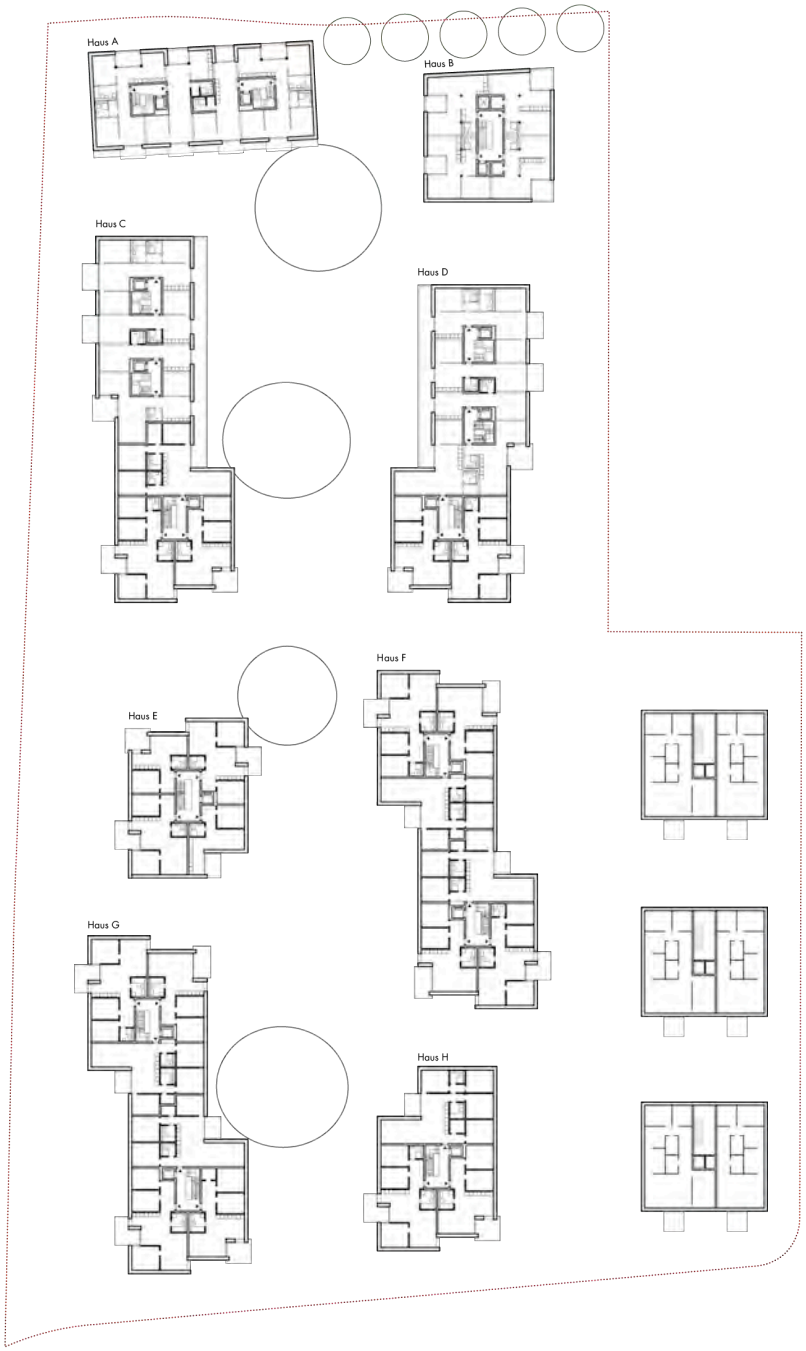




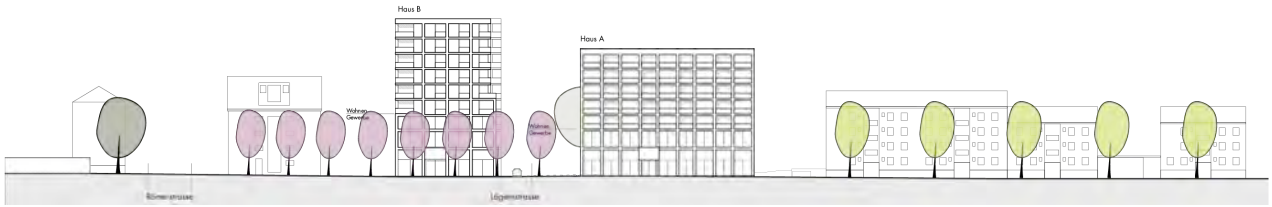




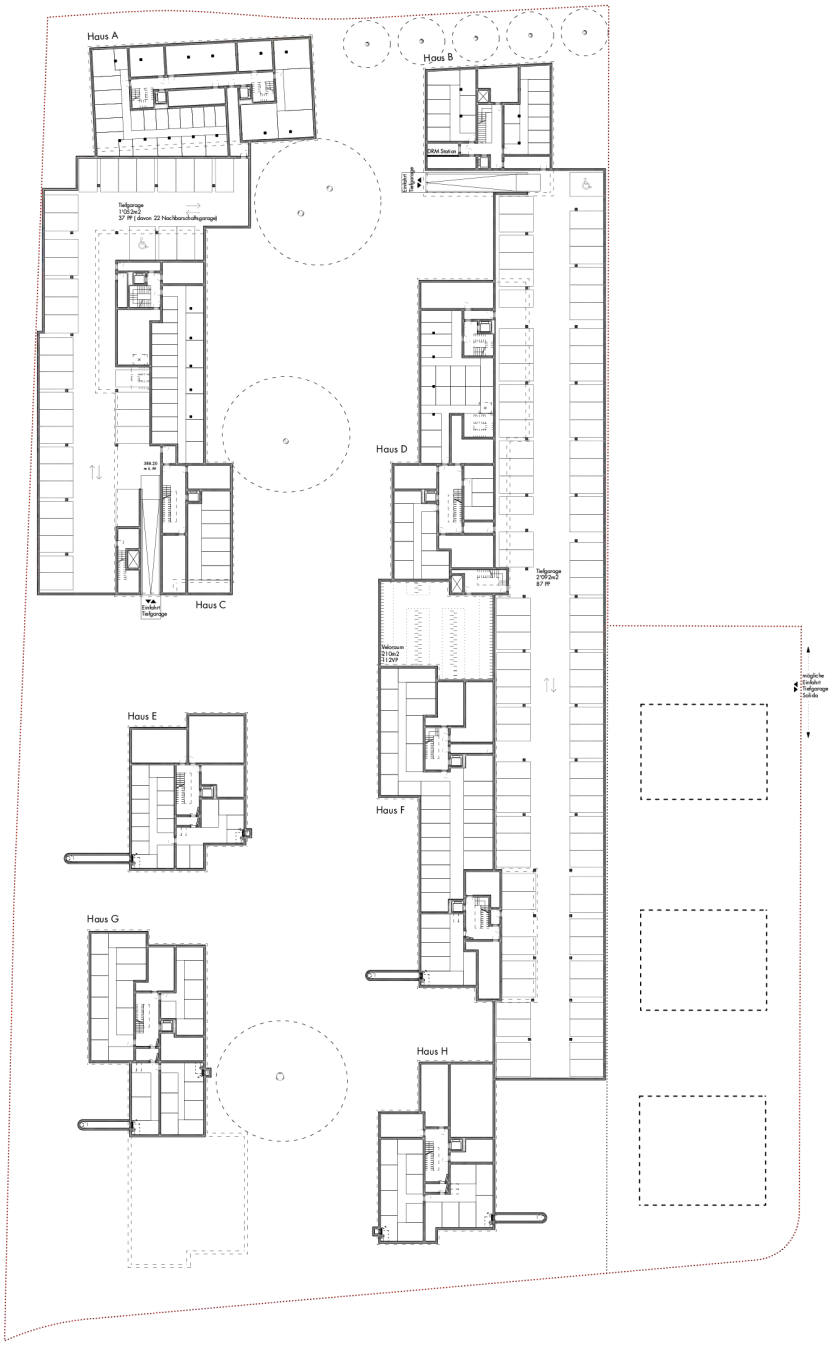
Ansicht Lägernstrasse (Quelle: ENF)



Regelgeschoss 1:500



Ansicht Badenerstrasse (Quelle: ENF)



Untergeschoss 1:500

Freiraumkonzept
Grün – urban – vernetzt

Das Baufeld liegt einerseits direkt an der Badenerstrasse, dem zukünftigen Stadtboulevard mit der Limmattalbahn, die für eine moderne Mobilität von der Stadt in die Region sorgen wird und andererseits an einer Schulanlage mit grosszügigen Grünflächen, eingebettet in ein grünes und ruhiges Wohnquartier. Urban, belebt und vernetzt präsentiert sich die Seite auf der Badenerstrasse, während die Seite auf der Keltenstrasse in eine ruhigere Nachbarschaft hineinwächst. Hier werden die Vorteile von Stadt und Land miteinander verwoben.

Die Lägernstrasse bleibt als Verbindungsachse bestehen, ist neu aber nicht mehr durchgängig für den motorisierten Verkehr. Gleichzeitig wird dafür die Parallelachse zur Badenerstrasse, welche mitten durch das Baufeld geht, für Velos befahrbar sein. Dies bringt einerseits mehr Ruhe ins Quartier und erhöht andererseits die Vernetzung für den Langsamverkehr mit dem Umfeld.

Übersicht zum Freiraum (Quelle: ENF)

Sozialraum und Stadtnatur

Eine stadträumliche Qualität mit einer höheren baulichen Dichte wird entstehen, in der attraktive und miteinander vernetzte Grünräume mit gemischten Funktionen und Nutzungen gefragt sind. Es gilt das Lebendige mit Anspruch auf Gemeinschaft und Austausch gleichwohl zu bedienen, wie das Zurückgezogene mit dem Wunsch nach Grün und Frische. Die auf dem Baufeld aufeinanderstossenden Strassen, die Lägernstrasse und die Gassackerstrasse, müssen als öffentlichen Verbindungsraum für den Langsamverkehr in die Gestaltung miteinbezogen werden. Ein identitätsstiftender Aussenraum soll entstehen, der die Bewohner empfängt, ihre unterschiedlichen Bedürfnisse wie Begegnung, Spiel oder Ruhe zulässt und gleichzeitig den Quartierbewohnern einen angenehmen Durchgang gewährt, bei dem der Wunsch nach Innehalten nachgegangen werden kann.

Mitte – Platz – Park

Das vorliegende Konzept enthält drei Ebenen: Eine zentrale, öffentliche Mitte, grüne Bänder für den Schutz der Privatsphäre und eine parkartige, halböffentliche Umgebung.

Die Lägernstrasse wird zu einer zentralen Mitte mit attraktivem Platz an dessen Kopf. Über ihn betritt man die Siedlung von Seite der Badenerstrasse. Der Platz ist ein Ort der Begegnung, er ist das Herzstück der Siedlung. Er ist frei von dominanter Nutzung und kann von den Bewohner/-innen dynamisch bespielt werden, so, dass daraus ein lebendiger Raum entsteht. Die Materialisierung mit einem grosszügigen „Teppich" aus Naturpflastersteinen und den chaussierten Bereichen, welche die bestehenden Bäume umgeben, verstärkt den Charakter des Ortes. Zusammen mit einem Trinkbrunnen sowie langen Bänken nimmt der Platz konzeptionell die Form eines „Quartierplatzes" ein.

Visualisierung des Lägernplatzes
(Quelle: ENF)

Die Lägernstrasse wird zwischen Gassackerstrasse und Keltenstrasse nur dem Langsamverkehr zur Verfügung stehen, aber gleichwohl auch als Notzufahrt konzipiert. Die Linearität dieser Achse wird aufgenommen und neu interpretiert als öffentliche Mitte und Quartierverbindung. Links und rechts der Lägernstrasse entsteht ein lebendiges Patchwork aus Kleinkinderspielplätzen, Aufenthaltsbereichen sowie Vorgärten, welche gleichwohl dem Schutz der Privatsphäre dienen. Ein einheitlicher Asphaltbelag mit diverser Oberflächenbehandlungen ermöglicht die Zugänglichkeit für den Unterhalt sowie den Winterdienst.

Visualisierung der Lägernstrasse
(Quelle: ENF)

Parkartige Streifen mit Spiel- und Blumenwiesen, Spielplätzen und Aufenthaltsbereichen bilden die Übergänge zu den Nachbarparzellen. Diese ökologisch wertvoll durchgrünten Orte mit einer Vielfalt an Zierbäumen und zahlreichen Ruhe- und Begegnungsmöglichkeiten bringen die Natur in den Stadtraum und lassen diese geniessen und erleben. Die Räume sind wie „Aussen-Wohnzimmer" und laden zum Entspannen, Flanieren oder Verweilen ein. Anzumerken ist, dass die grossen bestehenden Bäume so in die Gesamtanlage integriert wurden, dass diese bestehen bleiben können.

Werkzeugkasten für die Freiraumentwicklung in Dietikon

Im Jahr 2019 hat die Stadt Dietikon einen Werkzeugkasten erarbeitet, welcher wichtige Grundlage für Politik, Verwaltung sowie Auftragnehmer/-innen sein und zu vielseitigen Freiräumen führen soll.

Das Freiraumkonzept des Richtprojekts entspricht den Leitsätzen des Werkzeugkastens. So werden zusätzliche Freiräume geschaffen, welche abwechslungsreich, mit verschiedenen Materialien und ökologisch gestaltet werden. Mit der Gestaltung und Ausstattung der unterschiedlichen vorgesehenen Freiraumtypen wird einerseits in bestimmten Bereichen gezielt auf die Bedürfnisse von verschiedenen Nutzergruppen (z.B. mit Kleinkinderspielplätzen) eingegangen und andererseits werden auch nutzungsoffene, multifunktionale Räume geschaffen. Die Freiräume im Quartier – insbesondere der Bereich der zentralen, öffentlichen Mitte – sind zudem wichtige Begegnungsorte und sollen zur Förderung des sozialen Austauschs der Quartierbewohner beitragen.

Umgebungsplan mit Erdgeschossgrundrissen (Quelle: ENF + Cadrage)

Übersicht zu den Funktionen (Quelle: ENF)

Erschliessungskonzept Förderung urbaner Mobilität

Das Gestaltungsplangebiet befindet südlich der Badenerstrasse und ist in das kommunale Wegenetz eingebunden (siehe auch Kapitel 2.3 kommunale Grundlagen). Zudem befindet sich das Areal direkt bei der Haltestelle Oetwilerstrasse der neuen Limmattalbahn. Aufgrund der zentralen Lage und der sehr guten ÖV-Anbindung soll der motorisierte Verkehr künftig nur eine untergeordnete Bedeutung für das Areal haben. Das Gesamtkonzept für die Überbauung berücksichtigt dies, indem die Lägernstrasse für den motorisierten Verkehr nicht mehr durchgängig befahrbar ist, der öffentliche Raum mit dem zentralen Lägernplatz als "Shared Space" gestaltet wird und das Parkplatzangebot auf das Minimum (nach Kantonaler Wegleitung Parkplatz-Bedarf und ÖV-Klasse B) reduziert wird. Es wird die Einführung einer Begegnungszone im Geltungsbereich des Gestaltungsplans entlang der Gassacker- und Lägernstrasse angestrebt (siehe auch S. 53).

Für den Fuss- und Veloverkehr entsteht ein attraktives Wegenetz in Nord-Süd und Ost-Westrichtung (siehe auch Schema Erschliessung Stadtteil).

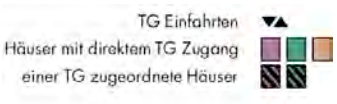
Schema Erschliessung Stadtteil

MIV-Erschliessung

Die Erschliessung für den MIV ist räumlich unterteilt. Die Baufelder A, B, C, D, E und F werden über die Gassackerstrasse und den nördlichen Teil der Lägernstrasse erschlossen und das Baufeld S über die Römerstrasse bzw. Keltenstrasse. Für die Baufelder A, B, C, D, E und F sind zwei Tiefgaragen vorgesehen. Die Baufelder B, D, E und F sind vor allem der östlichen Tiefgarage zugeordnet (grün). Die Tiefgarage

unter dem Baufeld A und C beinhaltet neben den Parkfeldern der Baufelder A, C auch die Nachbarschaftsgarage für die Gassackerstrasse (violett). Die Zufahrt erfolgt über die Lägernstrasse und die Gassackerstrasse. Für das Baufeld S ist eine eigene Tiefgarage vorgesehen (braun), die weiterhin über die Römerstrasse, aber neu nur noch mit einer Einfahrt, erschlossen wird.

Schema MIV Erschliessung Perimeter



Fahrtenzahlen

Im Rahmen des Studienauftrags zur Entwicklung des Areals Lägernstrasse wurde ein verkehrstechnisches Gutachten erstellt (SNZ 23.8.2017), welches als Beilage G diesem Gestaltungsplan beiliegt. In dem verkehrstechnischen Gutachten wurden für verschiedene Erschliessungsvarianten die Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz geprüft. Da für das Gutachten keine genauen Verkehrszahlen der Quartierstrassen (Lägern-, Römer- und Keltenstrasse) zur Verfügung standen, wurden für die Berechnung der Leistungsfähigkeit die vorhandenen Fahrten, die mit der Neuüberbauung wegfallen, nicht abgezogen. Im Nachweis der Machbarkeit im Gutachten ist dadurch eine Reserve enthalten. Trotz dieser Reserve kam das Gutachten zum Schluss, dass alle geprüften Lösungsansätze möglich sind.

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird das Erschliessungsprinzip des Lösungsansatzes 3 umgesetzt. Das heisst, die Bauten entlang der Lägernstrasse werden hauptsächlich über die Lägern-/Badenerstrasse und die Bauten entlang der Römerstrasse hauptsächlich über die Römerstrasse/Badenerstrasse erschlossen.

Als Grundlage für den Gestaltungsplan wurden im Richtprojekt die künftigen Nutzungen präzisiert und geprüft, wie viele Parkfelder für welche Nutzung angeboten werden können.

Die Berechnung der Anzahl Parkfelder und Fahrten in der Abendspitzenstunde hat gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen aus der geplanten Überbauung deutlich tiefer ist als das nachgewiesene maximale Szenario gemäss Gutachten. Im Gutachten sind im maximalen Szenario für die Abendspitzenstunde 137 Fahrten/h berechnet und für das realistische Szenario 104 Fahrten/h.

Für den gleichen Perimeter werden mit dem Richtprojekt bei einem realistischen Szenario in der Abendspitzenstunde 58 Fahrten/h generiert. Würde das maximal mögliche Parkplatzangebot nach ÖV-Klasse B ausgenützt, würden bei einem realistischen Szenario 78 Fahrten/h anfallen (siehe auch Beilage E).

Da die berechnete Anzahl der Fahrten gemäss Richtprojekt deutlich tiefer ist und sich die Grundlagen des übergeordneten Netzes nicht geändert haben, wurde der Nachweis der Machbarkeit für die übergeordneten Knoten nicht angepasst.

4 FESTLEGUNGEN DES GESTALTUNGSPLANS

4.1 Zweck (Art. 1)

Ziele

Der Zweckartikel stützt sich auf § 83ff des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich und gewährleistet die Realisierung einer hochwertigen Zentrumsüberbauung mit Wohn- und Gewerbenutzungen.

4.2 Allgemeines (Art. 2)

Bestandteile
Abs. 1

Der Gestaltungsplan besteht aus dem Situationsplan 1:500 und den Bestimmungen, welche der Genehmigung durch die Baudirektion unterliegen. Der vorliegende Bericht dient der Erläuterung und erlangt keine Rechtsverbindlichkeit.

Geltungsbereich
Abs. 2

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans weist eine Gesamtfläche von 19'125 m^2 auf. Die nachfolgend aufgeführten Grundstücke liegen innerhalb des Geltungsbereichs.

Kat. Nr.	Zone	Eigentümer	Fläche
6532	W4/80%	Swiss Life AG	4'214 m^2
8748 (teilweise)	W4/80%	Stadt Dietikon	272 m^2
10398	W3/65%	Swiss Life AG	4'142 m^2
10399	W4/80%	Stadt Dietikon	1'485 m^2
10400	W4/80%	Swiss Life AG	6'169 m^2
10401	W4/80%	Swiss Life AG	195 m^2
10926	W4/80%	Solida Vers. AG	983 m^2
10927	W4/80%	Solida Vers. AG	833 m^2
10928	W4/80%	Solida Vers. AG	832 m^2
Total			19'125 m^2

Projektierte Parzellengrenze

Im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn wird beidseitig zusätzliches Land beansprucht, weswegen Landabtretungen notwendig sind (siehe auch S. 17 des vorliegenden Berichts). Die projektierte Parzellengrenze gemäss Rechtserwerbsplan (Stand 20.6.2019) wurde im Situationsplan des Gestaltungsplans als Informationsinhalt eingezeichnet. Da die Parzellengrenze noch nicht rechtskräftig ist, umfasst der Geltungsbereich weiterhin die aktuell im Grundbuchplan eingetragenen Parzellen.

Ergänzendes Recht
Abs. 3

Wo dies der Gestaltungsplan nicht anders regelt, gelten die rechtsgültige Fassung der Bauordnung sowie das übergeordnete kantonale und eidgenössische Recht. Aufgrund der Formulierung ist klargestellt, dass Änderungen der Bau- und Zonenordnung oder des übergeord-

neten Rechts auch im Gebiet des Gestaltungsplans Auswirkungen haben, soweit nicht ausdrücklich etwas Abweichendes festgelegt ist.

Da die Bauordnung (BO) der Stadt Dietikon noch nicht der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) angepasst worden ist, stützt sich der Gestaltungsplan auf das PBG in der Fassung vor dem 1. März 2017 und hinsichtlich der Baubegriffe und Messweisen auf den Anhang des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG), in welchem ebenfalls die bis 28. Februar 2017 gültige Fassung festgehalten ist.

4.3 Gestaltung (Art. 3)

Anforderungen
Abs. 1

Im Gegensatz zu einer Überbauung in Regelbauweise wird nicht nur eine befriedigende Gesamtwirkung im Sinne von § 238 Abs. 1 PBG, sondern eine besonders gute Gesamtwirkung im Sinne von § 71 PBG eingefordert. Diese Vorgabe entspricht den Absichten und Zielsetzungen der Grundeigentümerinnen und steht im Einklang mit den Zielen der Gestaltungsplanpflicht. Die Gestaltungsqualität hat sich an derjenigen von Arealüberbauungen zu orientieren. Mit dem vorgängig durchgeführten Projektstudienauftrag bestehen sehr gute Voraussetzungen zur Erfüllung dieser Anforderungen.

Richtprojekt
Abs. 2

Das Richtprojekt des Architekturbüros Ernst Niklaus Fausch Partner AG vom 14.11.2019 wird dem Gestaltungsplan zugrunde gelegt.

Die tragenden Konzeptbestandteile des Richtprojektes werden im Gestaltungsplan in abstrahierter Form festgehalten, insbesondere:

- Situierung, kubische Gliederung und Gestaltung der Neubauten
- Lage, Funktion und Ausbildung der unterschiedlichen Freiräume
- Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr sowie Durchwegung für den Fussverkehr
- Organisation der Parkierung

Abweichungen vom Richtprojekt
Abs. 3

Die im Richtprojekt vorgesehenen Elemente können im Bauprojekt im Sinne des gesetzlich erforderlichen Projektierungsspielraums (§ 83 Abs. 2 PBG) soweit angepasst, geändert und ergänzt werden, als dadurch unter Beibehaltung der Grundkonzeption eine gleichwertige Lösung erzielt wird. Dabei sind die Festlegungen des Gestaltungsplans bindend.

4.4 Bebauung (Art. 4)

Rückbau zulässig
Abs. 1

Die im Plan gelb dargestellten Gebäude können rückgebaut werden. Die örtliche und zeitliche Abfolge der Gebäudeabbrüche ist frei.

Baubereiche für Hauptgebäude
Abs. 2

Die Zahl, Lage und äusseren Abmessungen der Hauptgebäude ergeben sich aus den im Plan mit Mantellinien und Koordinaten festgelegten Baubereichen. Die Baubereiche sind als Gebäudemantel mit einer maximal zulässigen Höhenkote (Meereshöhe) definiert. Die maximal zulässigen Höhenkoten gelten im Sinne eines "Deckels" abschliessend.

Zusammengebaute Gebäude gelten als ein Gebäude. Dies gilt aber nur oberirdisch, d.h. ab Erdgeschoss und nicht in den durchgehend zusammengebauten Ebenen der Untergeschosse.

Die Baubereiche weisen den in § 84 Abs. 2 PBG gesetzlich vorgeschriebenen Projektierungsspielraum auf. Zwischen den Konturen des Richtprojektes und den Baubereichsbegrenzungen liegen zum Teil mehrere Meter und die zulässige Höhenkote für Gebäude liegt zwischen 0.3 und 1.7 Meter über der entsprechenden Höhe des Richtprojektes.

Baubereiche für besondere Gebäude für Veloabstellplätze und Trafostation
Abs. 3

In den drei im Plan bezeichneten Baubereichen sind geschlossene, überdachte und nicht beheizte besondere Gebäude für Veloabstellplätze und eine Trafostation zulässig. Wie bei den Baubereichen für Hauptgebäude gelten die definierten maximal zulässigen Höhenkoten (Meereshöhe) im Sinne eines "Deckels" abschliessend. Die besonderen Gebäude für Veloabstellplätze und die Trafostation belasten die Ausnützung nicht.

Mantellinien
Abs. 4

Mantellinien begrenzen die Baubereiche, innerhalb derer Bauten und Anlagen erstellt werden dürfen. Die Mantellinien der Baubereiche gehen den zonengemässen Grenz- und Gebäudeabständen sowie dem Strassenabstand vor. Dies bedeutet, dass keine Mehrhöhenzuschläge im Sinne von § 260 Abs. 2 PBG und keine Mehrlängenzuschläge im Sinne von Art. 19 der Bauordnung der Stadt Dietikon beachtet werden müssen. Ausserdem müssen auch die Verkehrsbaulinien nicht beachtet werden.

Die im Plan mit Mantellinien festgelegten Baubereiche bezeichnen somit die maximal mögliche oberirdische Gebäudeausdehnung.

Oberirdische Vorsprünge
Abs. 5

In der zur Badenerstrasse hin gerichteten Nordfassade der Baubereiche A und B sowie in der Ost- und Westfassade des Baubereichs B sind oberirdische Vorsprünge wie Balkone und Erker nicht zulässig. Grund für diese Einschränkung ist die Lärmsituation der vielbefahrenen Badenerstrasse und das daraus abgeleitete architektonische Konzept mit Loggien im Richtprojekt.

In allen anderen Fällen dürfen oberirdische Gebäudevorsprünge im Sinne von § 100 Abs. 3 (Baulinien) und § 260 Abs. 3 PBG (Grenzabstand) über die Baubereiche ragen.

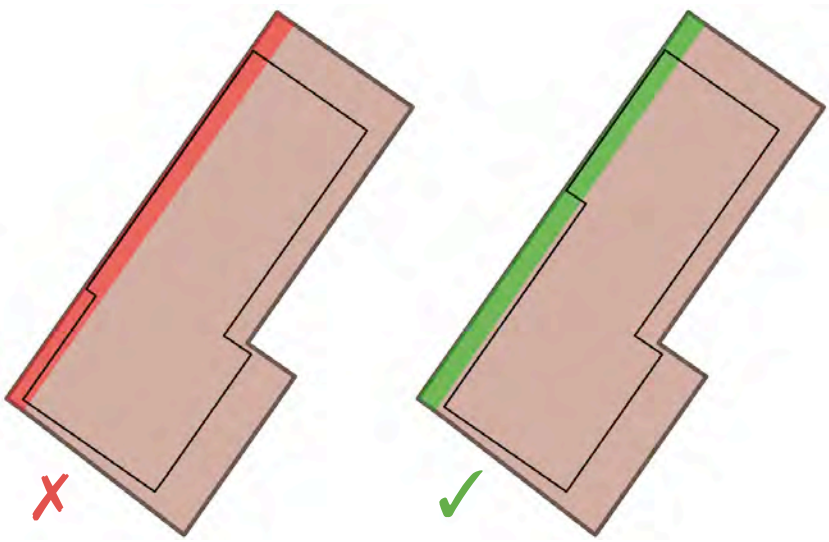
Anbaubeschränkung 1/2 und Anbaubeschränkung 1/3
Abs. 6 und Abs. 7

Mit den beiden Bestimmungen zu den Anbaubeschränkungen soll sichergestellt werden, dass im Bereich von einem Meter entlang den Mantellinien, welche an die Nachbargrundstücke grenzen, keine Bauten ohne Fassadenversätze erstellt werden können. Mit den Bestimmungen wird neben der Festlegung des minimalen Versatzes auch die maximale Länge der Fassade, welche im Bereich des äussersten Meters erstellt werden kann, beschränkt.

Prinzipschemas zur Anbaubeschränkung 1/2

links: Länge des Gebäudeteils innerhalb des äussersten Meters des Baubereichs ist grösser als 50 % des Baubereichs; Versatz ist kleiner als vorgeschrieben

rechts: maximale Länge innerhalb des äussersten Meters und minimaler Versatz werden eingehalten



Gebäudelänge
Abs. 8

Die innerhalb der Baubereiche möglichen Gebäude- und Gesamtlängen können voll ausgeschöpft werden. Wegleitend bleibt jedoch das Richtprojekt.

Voll-, Dach- und Untergeschosse
Abs. 9

Da die definierten maximal zulässigen Gebäude- und Firsthöhen im Sinne eines "Deckels" abschliessend gelten und somit für die zulässige Höhenentwicklung innerhalb der Baubereiche massgebend sind, ist die Anzahl der Voll-, Dach- und Untergeschosse frei.

Massgebliche Geschossfläche
Abs. 10

Die Ausnützung wird durch die massgebliche Geschossfläche (mGF) definiert. Diese umfasst nicht nur Vollgeschosse, wie dies § 255 PBG definiert, sondern alle dem Wohnen oder Arbeiten dienenden Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen, Sanitärräume und inneren Trennwände (exkl. Aussenwände). Dieser Wortlaut entspricht inhaltlich derselben Regelung wie sie in der "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" vom Oktober 1997 verwendet wird.

Ausnützung
Abs. 11

Basierend auf der obigen Definition wird für jeden Baubereich die zulässige Ausnützung festgelegt. Die maximal zulässigen massgeblichen Geschossflächen von total 23'900 m^2 sind aufgrund von Rundungsdifferenzen und zur Gewährleistung eines angemessenen Projektierungsspielraums rund 1.1 % grösser als diejenigen im Richtprojekt (Total: 23'671 m^2). Bei der Berechnung der massgeblichen Geschossfläche des Richtprojekts wurden sowohl der Gemeinschaftsraum als auch die Veloräume in den Erdgeschossen und die Waschräume in den Erd- und Obergeschossen miteinbezogen. Es ist somit zu erwarten, dass nicht sämtliche Flächen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens formell auch als massgebliche Geschossflächen einbezogen werden müssen.

Im Vergleich zum Siegerprojekt des Studienauftrags weist das Richtprojekt in der Summe rund 520 m^2 zusätzliche massgebliche Geschossflächen auf. Dies ist primär auf die Zwischengeschosse in den Gebäuden A und B sowie die vierten Vollgeschosse bei den Gebäuden im Baubereich S zurückzuführen, welche im Studienauftrag noch nicht vorgesehen waren.

Ausnützungsziffer des Richtprojekts

Im aktuell noch nicht rechtskräftigen kommunalen Richtplan ist für den Bereich des Stadtboulevards eine starke Verdichtung vorgesehen. So wird für den Bereich des Stadtboulevards festgehalten, dass im Rahmen von Gestaltungsplänen die Ausnützungsziffer um mehr als 30 % erhöht werden kann. Im Bereich der Gartenstadtquartiere – dem Bereich südlich der Gassackerstrasse – sieht der aktuell noch nicht rechtskräftige kommunale Richtplan eine Erhöhung des Nutzungsmasses um maximal 20 % vor, was einer Ausnützungsziffer von 78% (W3/65) resp. 96% (W4/80) entspricht. In der nachfolgenden Tabelle wird die Ausnützungsziffer des Richtprojekt aufgezeigt. Hierfür werden die neuen Parzellen gemäss dem privaten Erschliessungsvertrag, welcher in einem separaten Verfahren erarbeitet wird, verwendet (siehe auch Plan auf der folgenden Seite). Für die Berechnung der anrechenbaren Geschossflächen wurden – wie bereits für die massgebliche Geschossfläche beschrieben – der Gemeinschaftsraum sowie die oberirdischen Velo- und Waschräume in den Baubereichen ebenfalls miteinbezogen, obwohl diese formell zum Teil als nicht anrechenbare Flächen gelten würden.

Berechnung der Ausnützungsziffer pro Parzelle (neu, gemäss privatem Erschliessungsvertrag)

Parzelle (neu)	Parzellenflächen (neu)	Zonierung und AZ gemäss BZO	Zulässige anrechenbare Geschossfläche gemäss BZO	Anrechenbare Geschossfläche gem. Richtprojekt	Ausnützungsziffer (AZ)
A	3'457 m^2	W4/80	2'766 m^2	6'437 m^2	186%
C	4'113 m^2	W3/65, 30m^2 W4/80	2'678 m^2	3'986 m^2	97%
D	6'902 m^2	W4/80	5'521 m^2	10'059 m^2	146%
10926 + 10927 + 10928	2'648 m^2	W4/80	2'118 m^2	3'189 m^2	120%
Total (exkl. Strassenparzelle B)	**17'120 m^2**	**W3/65 W4/80**	2'654 m^2 10'430 m^2 **= 13'084 m^2**	**23'671 m^2**	**138%**

Da sämtliche oberirdischen Geschosse des Richtprojekts als anrechenbar gelten, ist die effektiv realisierte höhere Dichte zu relativieren. In den beiden Wohnzonen W3/65 und W4/80 können gemäss Art. 18 der Bauordnung ein (W3/65) respektive zwei Dachgeschosse (W4/80) erstellt werden. Daher beträgt die realisierbare effektiv nutzbare Geschossfläche 104% (W3/65) respektive 132% (W4/80) der anrechenbaren Grundstücksfläche. In der nachfolgenden Tabelle werden die anrechenbaren Geschossflächen gemäss dem Richtprojekt mit den realisierbaren effektiv nutzbaren Geschossflächen verglichen.

Berechnung der Ausnützungsziffer pro Parzelle (neu, gemäss privatem Erschliessungsvertrag)

Parzelle (neu)	Parzellen-flächen (neu)	Zonierung und Ausnützungsziffer gemäss BZO	Realisierbare effektiv nutzbare Geschossfläche gemäss BZO*	Anrechenbare Geschossfläche gem. Richtprojekt
A	3'457 m²	W4/80	4'563 m²	6'437 m²
C	4'113 m²	W3/65, 30m² W4/80	4'286 m²	3'986 m²
D	6'902 m²	W4/80	9'111 m²	10'059 m²
10926 + 10927 + 10928	2'648 m²	W4/80	3'495 m²	3'189 m²
Total (exkl. Strassen-parzelle B)	**17'120 m²**	**W3/65 W4/80**	4'246 m² 17'209 m² **= 21'455 m²**	**23'671 m²**

* bei Erstellung eines Gestaltungsplans (zur Erhöhung des Nutzungsmasses gemäss aktuell noch nicht rechtskräftigem kommunalem Richtplan) und Realisierung eines Schrägdachs mit der jeweils erlaubten Zahl an Dachgeschossen (1 Dachgeschoss in der Zone W3 und 2 Dachgeschosse in der Zone W4)

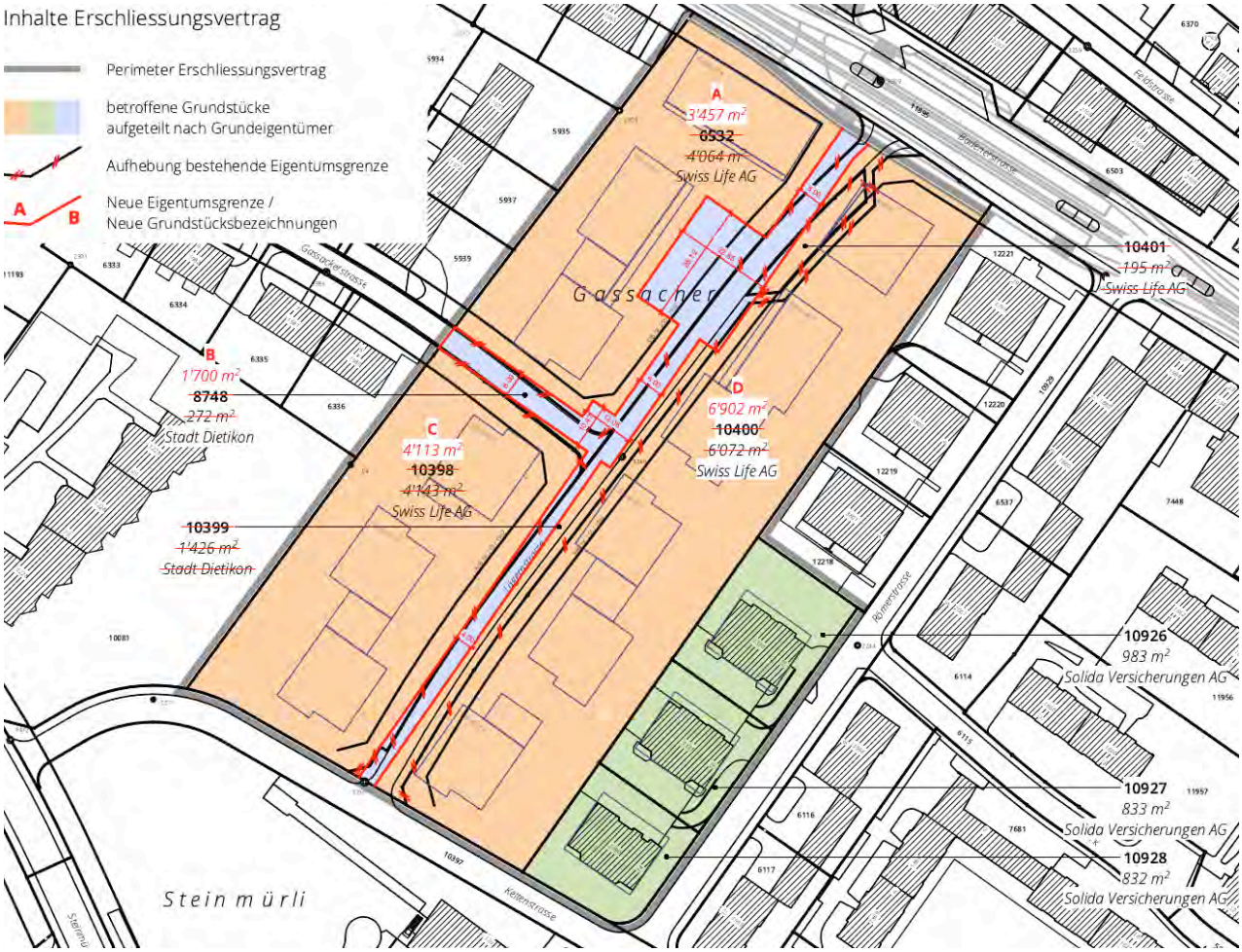
Beim Vergleich der realisierbaren effektiv nutzbaren Geschossfläche (inkl. nicht an die AZ anrechenbare Dachgeschossflächen) mit den Geschossflächen gemäss Richtprojekt wird ersichtlich, dass mit dem Gestaltungsplan insgesamt nur knapp 10% grössere Geschossflächen ermöglicht werden.

Zur Ermöglichung eines detaillierteren Vergleichs der Geschossflächen gemäss Richtprojekt mit den Grundlagen werden in der nachfolgenden Tabelle die Ausnützungsziffern pro Gebietstyp gemäss (noch nicht rechtskräftigem) kommunalem Richtplan aufgezeigt.

Berechnung der Ausnützungsziffer pro Gebietstyp

Parzelle (neu)	Gebietstyp	Flächen pro Gebietstyp	Anrechenbare Geschossfläche	Ausnützungsziffer
A	Stadtboulevard	3'457 m²	6'437 m²	186%
C	Gartenstadt-quartier (W3/65)	4'113 m²	3'986 m²	97%
D	Stadtboulevard	3'082 m²	5'750 m²	187%
	Gartenstadt-quartier (W4/80)	3'820 m²	4'309 m²	113%
10926 + 10927 + 10928	Gartenstadt-quartier (W4/80)	2'648 m²	3'189 m²	120%
Total (exkl. Strassen-parzelle B)	**Stadtboulevard**	**6'539 m²**	**12'187 m²**	**186%**
Total (exkl. Strassen-parzelle B)	**Gartenstadt-quartier**	**10'581 m²**	**11'484 m²**	**109%**

Es lässt sich anmerken, dass das Richtprojekt im Bereich des Gebietstyp "Gartenstadtquartier" eine höhere Dichte aufweist, als im aktuell noch nicht rechtskräftigen kommunalen Richtplan für diesen Gebietstyp definiert wird.



Fazit

Die vorgesehene Dichte resultiert aus dem Konkurrenzverfahren, welches zu Beginn durchgeführt wurde. Das Beurteilungsgremium beurteilte diese Dichte als verträglich und angemessen. Das Baukollegium der Stadt Dietikon beurteilte das Richtprojekt ebenfalls als gut. Die qualitativ hochwertige Überbauung trägt zur Siedlungsentwicklung nach Innen bei und sieht eine Verdichtung an einer gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage vor. Im regionalen Richtplan ist der Geltungsbereich des Gestaltungsplans als Gebiet mit hoher baulicher Dichte klassiert. Zusätzlich ist für das Gebiet im regionalen Raumordnungskonzept auch eine hohe Nutzungsdichte von 150 – 300 Einwohnenden und Beschäftigen pro Hektare festgelegt. Mit dem Gestaltungsplan wird eine Nutzungsdichte von rund 230 E+B pro Hektare erreicht (siehe auch Kap. 6.4). Die Planung entspricht somit den übergeordneten Zielvorgaben.

Zusätzlich zielen auch die Planungen der Stadt zur langfristigen Entwicklung – das Hochhauskonzept, das Leitbild Stadtboulevard und auch der noch nicht rechtskräftige kommunale Richtplan - auf eine starke Verdichtung entlang der Badenerstrasse ab. Zur Umsetzung

dieser städtebaulichen Prinzipien und Leitlinien ist eine Festsetzung in der Nutzungsplanung vorgesehen. In der näheren Umgebung des Areals werden bereits verschiedene Arealentwicklungen geplant, bei welchen ebenfalls eine starke bauliche Verdichtung erfolgen soll.

Geschossflächenverlagerungen
Abs. 12

Mit der möglichen Verlagerung von massgeblichen Geschossflächen wird ein angemessener Spielraum für die Projektierung geschaffen. Dabei darf in allen Baubereichen um maximal 10 % von den in Abs. 11 festgelegten massgeblichen Geschossflächen abgewichen werden, sei es nach unten oder nach oben. Dabei ist das Total von 23'900 m^2 (mGF) einzuhalten. Flächentransfers sind nur zwischen den Baubereichen A und B, den Baubereichen C und D sowie den Baubereichen E und F erlaubt.

Erdgeschosshöhe
Abs. 13

Für eine höhere Nutzungsflexibilität, bessere Lichtverhältnisse sowie um die Erstellung eines Zwischengeschosses zu ermöglichen, wird vorgeschrieben, dass die Geschosshöhe des Erdgeschosses in den Baubereichen A und B mindestens 5.50 m betragen muss. Dies berücksichtigt auch die Vorgabe des Leitbilds Stadtboulevard. Denn im Leitbild wird vorgeschrieben, dass die Oberkante des Erdgeschosses 5.0 m über dem Niveau des Gehbereichs liegen muss.

Gebäudeeingänge
Abs. 14

Gemäss den Vorgaben aus dem Leitbild Stadtboulevard sowie den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zur Weiterbearbeitung des Studienauftrags sind die Gebäudeeingänge in den Baubereichen A, B, C und D ohne Höhenversatz auf dem Niveau des Gehbereiches respektive des Lägernplatzes anzuordnen.

Dachform
Abs. 15

Für Neubauten sind nur Flachdächer zulässig. Diese sind ökologisch wertvoll zu begrünen und zu strukturieren, soweit sie nicht als Terrasse genutzt werden. Die Begrünung soll den Vorgaben zur Bepflanzung entsprechen und einen wichtigen Beitrag zum ökologischen Ausgleich leisten.

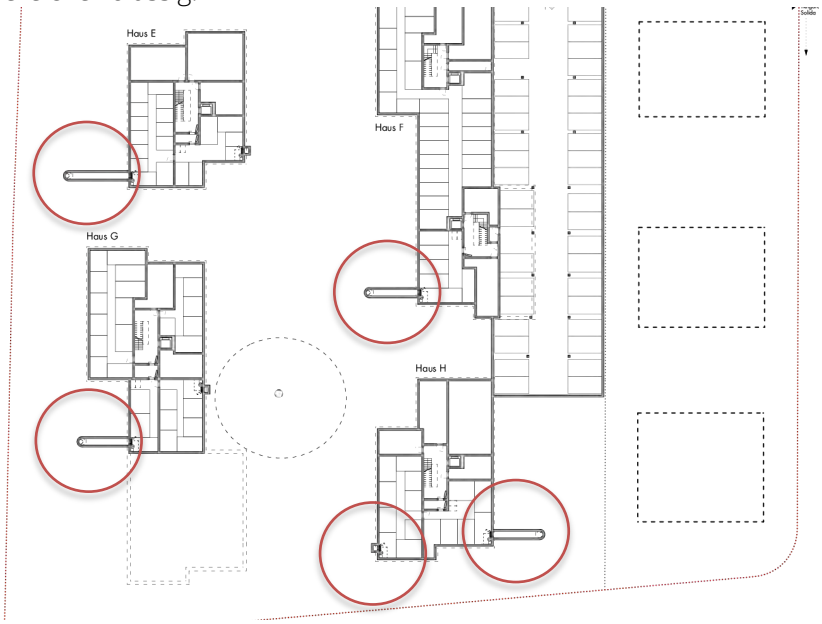
Technische Aufbauten
Abs. 16

Einzelne technisch bedingte Aufbauten dürfen die maximalen Höhenkoten der Baubereiche um maximal 1.00 m überschreiten. Anzumerken ist, dass Zu- oder Abluftkanäle aus technischen Gründen zum Teil höher als 1.00m über der Dachfläche und Kamine im Falle von begehbaren Dachflächen 2.00 m über der effektiven Dachfläche liegen müssen Die einzuhaltenden Mindesthöhen sind den Brandschutzrichtlinien "Wärmetechnische Anlagen" der Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen zu entnehmen. Um zu verhindern, dass die Aufbauten störend in Erscheinung treten können, wird festgehalten, dass die technischen Aufbauten besonders gut und möglichst zusammengefasst als Einheit zu gestalten sind.

Unterirdische Gebäude
Abs. 17

Unterirdische Gebäude und Gebäudeteile, insbesondere die Tiefgaragen, sind innerhalb der im Plan bezeichneten Baubereiche für unterirdische Bauten sowie auch innerhalb der Baubereiche für Hauptbauten zulässig. Dabei gehen die Baubereiche den Grenz- und Strassenabständen sowie den Verkehrsbaulinien vor. Fluchtwege und Gebäudeteile wie Lüftungsschächte sind zudem auch ausserhalb der Baubereiche zulässig.

Ausschnitt aus dem Plan Untergeschoss



Um die Flächen der Tiefgaragen auf ein Minimum reduzieren zu können und eine ökologisch wertvolle Gestaltung der darüberliegenden Freiflächen zu ermöglichen, wurde die Zahl der Parkplätze reduziert und auf eine flächeneffiziente Anordnung der Parkplätze geachtet. Zusätzlich wurde darauf geachtet, dass möglichst viele Bestandesbäume erhalten werden können, welche zu einem guten Mikroklima in der Siedlung beitragen.

Tiefgaragenrampen
Abs. 18

Zur Gewährleistung einer guten und unauffälligen Einordnung sind offene Rampen nicht erlaubt. Rampen von Tiefgaragen müssen entweder in die Gebäude integriert oder überdacht werden. Beide Möglichkeiten belasten die Ausnützung nicht.

Übrige besondere Gebäude
Abs. 19

Besondere Gebäude gemäss § 273 PBG sind Gebäude, die nicht für den dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind und deren Höhe max. 4 m, bei Schrägdächern 5 m nicht übersteigt. Zudem wird festgelegt, dass die besonderen Gebäude nicht als Carports genutzt werden und maximal eine Fläche von 20m^2 und eine Länge von 6.0m aufweisen dürfen. Als besondere Gebäude gelten somit z.B. Gartenlauben, Geräteschuppen, Nebengebäude zur Überdachung von Tiefgaragenrampen und dergleichen.

Einzelne besondere Gebäude sind auch ausserhalb der Baubereiche zulässig. Die Umgebungsqualität bzw. die Qualität des Freiraums darf durch die besonderen Gebäude jedoch nicht beeinträchtigt werden.

Es wird festgelegt, dass die übrigen besonderen Gebäude in der Summe die Gesamtfläche von 40m^2 nicht überschreiten dürfen.

4.5 Nutzung (Art. 5)

Nutzweise
Abs. 1

Innerhalb des Geltungsbereichs des Perimeters sind lediglich Wohnungen, Dienstleistungs- und Handelsbetriebe, Verkaufsgeschäfte und nicht störende Betriebe erlaubt. In den Baubereichen A und B sind, wie auch im Zonenplan der Stadt Dietikon festgelegt, zusätzlich mässig störende Betriebe zulässig.

Aufgrund der Nähe zur Schule und der vorgesehenen Wohnnutzung werden gemäss §2 Abs. 2 des Unterhaltungsgewerbegesetzes sexgewerbliche Betriebe, Spielhallen oder vergleichbare Einrichtungen in allen Baubereichen ausgeschlossen.

Wohnanteil
Abs. 2

Wie im Art. 18 der Bauordnung der Stadt Dietikon für die Wohnzonen W3/65 und W4/80 festgehalten, ist ein minimaler Wohnanteil von 80% einzuhalten. Dieser minimale Wohnanteil muss im Total über alle Baubereiche erreicht werden.

Gewerbeanteil und Erdgeschossnutzungen
Abs. 3 und 4

Wie im Leitbild Stadtboulevard vorgesehen, sollen in den Baubereichen A und B entlang der Badenerstrasse im Erdgeschoss Publikums-, Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen wie Verkaufsgeschäfte, Cafés/Restaurants, Coiffeure, Apotheken/Drogerien, Kleidergeschäfte und dergleichen angeordnet werden. Diese können zum Lägernplatz hin respektive auf der von der Badenerstrasse abgewandten Gebäudeseite mit gemeinschaftlich genutzten Räumen, wie beispielsweise Veloräumen, ergänzt werden.

Der Gewerbeanteil muss in den Baubereichen A und B mindestens 20 % der massgeblichen Geschossfläche betragen.

Zwischennutzungen
Abs. 5

Um Leerstände verhindern zu können, besteht die Möglichkeit, dass die Bewilligungsbehörde in den Erdgeschossen A und B mit einer zeitlichen Beschränkung andere Nutzungen als die vorgeschriebenen Publikums-, Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen zulassen kann.

Gemeinschaftsraum
Abs. 6

Für die Förderung des sozialen Austauschs und Kontakts unter den Bewohner/-innen soll in den Baubereichen A, B, C oder D am Lägernplatz ein Gemeinschaftsraum mit einer minimalen Fläche von 60 m^2 erstellt werden, welcher zweckmässig auszustatten ist.

4.6 Freiraum (Art. 6)

Grundsatz
Abs. 1

Der Freiraum ist so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht und eine siedlungsökologisch wertvolle Nahumgebung geschaffen wird. Dieser Grundsatz orientiert sich am Ziel einer überdurchschnittlich guten Freiraumqualität.

Frei- und Spielraumkonzept
Abs. 2

Damit die Gestaltungsqualität des Freiraums und der Spielräume sichergestellt werden kann, ist der Baubehörde im Baubewilligungsverfahren ein Frei- und Spielraumkonzept einzureichen.

Lägernplatz
Abs. 3

Dem im Plan bezeichneten Lägernplatz kommt die Funktion als öffentlich zugänglicher Quartierplatz zu. Damit ein belebter, multifunktionaler Platz – als Ort der Begegnung – geschaffen werden kann, ist insbesondere dessen Gestaltung und Ausstattung wichtig. Deswegen werden verschiedene Gestaltungsgrundsätze festgehalten.

Zudem wird festgehalten, dass die uneingeschränkte Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit dauerhaft zu sichern ist. Da der Platz zukünftig teilweise im Eigentum der Stadt sein wird, sind für diesen Bereich keine zusätzlichen Regelungen notwendig. Für den erweiterten Platzbereich, welcher auch zukünftig im Eigentum der SwissLife sein wird, soll die uneingeschränkte Zugänglichkeit mittels entsprechenden grundbuchlich eingetragenen Dienstbarkeiten erfolgen.

Vorbereich
Abs. 4

Mit den Vorgaben zum Vorbereich entlang der Badenerstrasse werden die Leitlinien zum Strassenraum des Leitbilds Stadtboulevard der Stadt Dietikon aufgegriffen. Es soll ein öffentlicher, urban gestalteter Bereich geschaffen werden, welcher durch die Haltestelle der Limmattalbahn und die Publikums-, Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschossen der Baubereiche A und B belebt werden kann.

Die SwissLife verpflichtet sich, im Bereich des Baubereichs B eine ungedeckte, öffentliche Veloabstellanlage zu erstellen. Dies wird im privaten Erschliessungsvertrag geregelt und mit einer entsprechenden grundbuchlich eingetragenen Dienstbarkeit gesichert.

Mischfläche
Abs. 5

Bei der Gestaltung der Mischfläche sollen – unter Gewährleistung der Durchfahrt für den Motorfahrzeugverkehr (siehe auch Art. 7 Abs. 4) – die Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs bei der Gestaltung im Vordergrund stehen.

Hofbereich
Abs. 6

Der Hofbereich als Quartierverbindung soll mit einer Vielzahl an Kleinkinderspielplätzen und Aufenthaltsbereichen sowie privaten Vorgärten ausgestattet werden.

Freifläche
Abs. 7

Die im Plan bezeichneten Freiflächen sollen ökologisch wertvoll durchgrünt gestaltet werden. Dadurch sollen hochwertige Übergänge zu den Nachbarparzellen entstehen. Innerhalb der Freiflächen ist die Ausgestaltung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen zur Schaffung von Ruhe- und Begegnungsmöglichkeiten zulässig.

Hauszugänge
Abs. 8

Für eine Belebung des Lägernplatzes, des Vorbereichs und des Hofbereichs wird festgelegt, dass die Bauten innerhalb der Baubereiche A–F über diese Aussenräume und nicht über die Freiflächen zu erschliessen sind.

Bepflanzung
Abs. 9

Bei der Bepflanzung der Freiräume sind einheimische und standortgerechte Pflanzenarten einzusetzen. Im Richtprojekt sind die Pflanzenarten noch nicht definiert. Der Einsatz einheimischer, standortgerechter und siedlungsökologisch wertvoller Gewächse ist spätestens vor Baubeginn der kantonalen Fachstelle Naturschutz zur Genehmigung einzureichen. Falls bei den Bauarbeiten festgestellt wird, dass Neophyten vorhanden sind, müssen diese fachgerecht entfernt und entsorgt werden.

Zu erhaltende Bäume
Abs. 10

Mit einem Baumgutachten, welches durch Sibylle Trüb (SIT Baumpflege GmbH) erstellt wurde, konnte festgestellt werden, dass mehrere grosse Bäume im Geltungsbereich des Gestaltungsplans in einem gesunden Zustand sind. Diese, im Plan schematisch bezeichneten Bäume, sind zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen.

Neue Bäume
Abs. 11

Die im Plan schematisch bezeichneten Bäume sind zu pflanzen, zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen. Es sind Hochstammbäume mit einem Kronenansatz von mindestens 2.50 m zu verwenden, damit mit dem Baumwuchs längerfristig eine strassenraumprägende Wirkung entsteht.

4.7 Verkehrserschliessung und Parkierung (Art. 7)

Zu- und Wegfahrt Tiefgarage
Abs. 1

Die Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte werden in den Tiefgaragen im Untergeschoss angeordnet. Um die Verkehrsströme von und zu den Tiefgaragenrampen zu steuern, ist die Lage der Zu- und Wegfahrten mit Anordnungspielräumen schematisch im Situationsplan festgehalten. Die genaue Lage der Zu- und Wegfahrten ist Gegenstand der Detailprojektierung.

Für die Bauten der Solida Versicherungen AG bestehen in Kombination mit der Bestimmung zu den unterirdischen Gebäuden (Art. 4 Abs. 17) folgende Möglichkeiten:

- Erstellung einer eigenen (autonomen) Tiefgarage mit der im Plan schematisch bezeichneten Zu- und Wegfahrt an der Römerstrasse

- Anbindung der Tiefgarage der Solida Versicherungen AG an die Tiefgarage der Swiss Life AG mit Verzicht auf die Zu- und Wegfahrt an der Römerstrasse und der Eintragung der entsprechenden Dienstbarkeiten im Grundbuch.

Situationsplan Untergeschoss des Richtprojekts mit schematisch eingezeichneten Zu- und Wegfahrten und möglicher Tiefgarage für die Liegenschaften der Solida

Zu- und Wegfahrt Tiefgarage

Option: Anbindung der Tiefgarage der Solida Versicherungen AG an die Tiefgarage der Swiss Life AG

Zu- und Wegfahrt Anlieferung
Abs. 2

Aufgrund der geplanten Publikums-, Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen ist mit einem geringen Anteil an Anlieferungsverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen zu rechnen.

Die Anlieferung erfolgt über den Lägernplatz. In der Detailplanung sind bei der Anordnung der Parkplätze, der Unterflurcontainer und der Gestaltung des Lägernplatzes die für die Anlieferung benötigten Flächen zu berücksichtigen, damit im Bereich der Durchfahrt ein stetig ungehinderter Verkehrsfluss gewährleistet werden kann.

Durchfahrt
Abs. 3

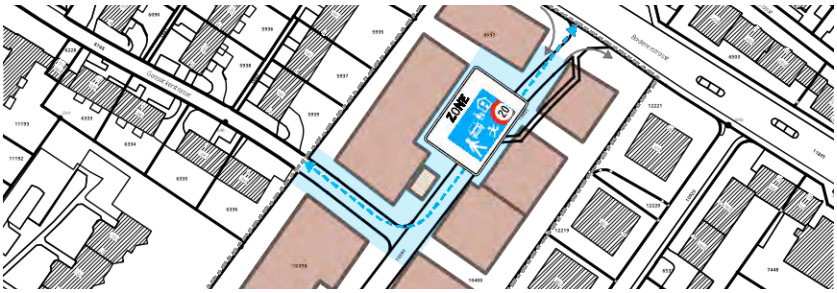
Im Richtprojekt ist vorgesehen, dass die Lägernstrasse nach den Prinzipien einer Begegnungszone respektive im südlichen Bereich verkehrsfrei (nur Fuss- und Veloverkehr) gestaltet werden soll. Im schematisch bezeichneten Abschnitt ist demnach die Durchfahrt für den Motorfahrzeugverkehr zu gewährleisten. Bei der Gestaltung der Durchfahrt ist ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit zu richten.

Es ist beabsichtigt eine Begegnungszone für den Abschnitt der Durchfahrt zwischen der Gassacker- und der Badenerstrasse einzurichten. An einer Begehung mit der Kantonspolizei wurde die Einrichtung einer Begegnungszone grundsätzlich als möglich eingeschätzt. Die abschliessende Beurteilung kann jedoch erst bei Vorliegen des konkreten Projekts und dem verkehrstechnischen Gutachten vorgenommen werden. Das notwendige verkehrstechnische Gutachten ist in Bearbeitung. Die Begegnungszone stärkt den Platzcharakten mit

den angrenzenden Nutzungen im Erdgeschoss, erhöht die Verkehrssicherheit und wirkt sich positiv auf die Lärmimmissionen aus.

Die zu beantragende Ausdehnung muss im Rahmen des Gutachtens noch geprüft und definiert werden. Die Beantragung der Begegnungszone erfolgt nach Vorliegen des verkehrstechnischen Gutachtens parallel zum Gestaltungsplanverfahren in einem separaten Verfahren. Die Prüfung und Bewilligung der Verkehrsregelung erfolgt durch die Kantonspolizei.

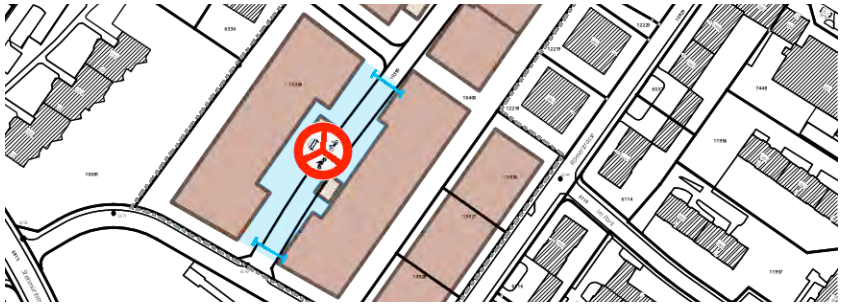
Plan zur Durchfahrt und Begegnungszone



Einschränkung Lägernstrasse
Abs. 4

Im südlichen Bereich der Lägernstrasse wird angestrebt, dass die Durchfahrt für den Motorfahrzeugverkehr unterbunden wird (ausgenommen Notzufahrt). Hierfür sollen bei der Erstellung der Neubauten in den Baubereichen E und F die strassenrechtlichen Vorkehrungen getroffen werden. Für die Signalisation eines Fahrverbots ist zuerst ein verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen, welches als Grundlage für die Prüfung und Bewilligung durch die Kantonspolizei dient. Dieses Verfahren wird ebenfalls separat in die Wege geleitet.

Plan zum Fahrverbot



Öffentlicher zugänglicher Fuss- und Veloweg
Abs. 5

Zwischen den im Plan bezeichneten Anschlusspunkten sind breite, öffentlich zugängliche Fuss- und Velowege mit mindestens 3.00 m funktionaler Breite zu erstellen. Die Neigung darf 6 % nicht überschreiten und die Beläge sollen rollstuhlgängig sein.

Veloabstellplätze
Abs. 6

Für die Berechnung der erforderlichen Anzahl Veloabstellplätze ist die VSS Norm SN 640065-2011 "Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen" massgebend. Für Wohnnutzungen wird ein Veloabstellplatz pro Zimmer vorgeschrieben. Die Zahl der erforderlichen Veloabstellplätze für die Gewerbenutzung ist gemäss der VSS Norm abhängig von der Art der Gewerbenutzung. Beim vorliegenden Richtprojekt sind 602 Veloabstellplätze für die Wohnnutzung und 45 Veloabstellplätze für die Gewerbenutzung zu

erstellen. In der Beilage I wird die Stellplatzberechnung für Autos/ Velos/Kinderwagen detailliert aufgezeigt.

Für Velos sind allgemein gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorzusehen. Diese sind im Aussenbereich in den im Plan bezeichneten Baubereichen für besondere Gebäude zu erstellen. Zusätzlich wird definiert, dass neben den witterungsgeschützten Veloabstellplätzen im Aussenbereich für Bewohner und Beschäftigte grundsätzlich Abstellplätze in den Erdgeschossen der Gebäude anzustreben sind.

Nachfolgend sind im Umgebungsplan sowie im UG-Situationsplan des Richtkonzepts die Veloparkierungsstandorte eingezeichnet. Die im Situationsplan des Gestaltungsplans schematisch bezeichneten witterungsgeschützten Veloabstellplätze im Aussenraum sind mit blauen Symbolen, die Veloräume im Erd- und Untergeschoss mit einer roten Fläche und die Veloabstellplätze für Besucher und Kunden mit roten Punkten gekennzeichnet.

Umgebungsplan (links) und Situationsplan des Untergeschosses gemäss Richtkonzept mit eingezeichneten Veloparkierungsstandorten

V = Witterungsgeschützte Veloabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte

rote Flächen = Veloräume für Bewohner und Beschäftigte

rote Punkte: Oberirdische Veloabstellplätze für Besucher und Kunden

Autoabstellplätze
Abs. 7

Für die Berechnung der erforderlichen Anzahl Autoabstellplätze ist die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfes vom Oktober 1997 in kommunalen Erlassen massgebend. Aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist der massgebliche Bedarf anhand der nachfolgenden Tabelle zu ermitteln:

Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs					
Bewohner		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
55	80	30	45	40	60

Für das Richtprojekt ergibt sich folgender massgeblicher Bedarf (siehe auch I):

- Stellplätze Wohnen = 109 Stellplätze
- Stellplätze Beschäftigte = 6 Stellplätze
- Stellplätze Besucher/Kunden = 18 Stellplätze
- Total = 137 Stellplätze

Die Autoabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte müssen in den Tiefgaragen angeordnet werden.

Nachbarschaftsgarage
Abs. 8

In der westlich gelegenen Tiefgarage sind zusätzlich zu den Pflichtparkplätzen gemäss Art. 7 Abs. 7 an geeigneter Lage mindestens 22 Parkplätze zu schaffen, welche an Bewohner von ausserhalb des Geltungsbereichs gelegenen Liegenschaften vermietet werden. Die Nachbarschaftsgarage soll erstellt werden, damit die 20 Parkplätze an der Gassackerstrasse aufgehoben werden können. Zusätzlich ist die Erstellung der Nachbarschaftsgarage gemäss Leitbild Stadtboulevard mit der Möglichkeit zur Erstellung zusätzlicher Vollgeschosse verbunden.

Für die Benutzer ist zwingend ein Tiefgaragenzugang in Richtung Gassackerstrasse zu erstellen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze erfolgt durch die Swiss Life nach dem Prinzip der Kostenmiete. Somit dürfen nur die Kapitalkosten und der Verwaltungsaufwand verrechnet werden. Die Preise für die Parkplatzmiete dürfen nicht über den Konditionen der Bewohner von innerhalb des Geltungsbereichs liegen und nicht an diese verkauft werden.

Oberirdische Autoabstellplätze Besucher und Kunden
Abs. 9+10

Im Situationsplan wurde schematisch bezeichnet, wo oberirdische Autoabstellplätze für Besucher und Kunden erstellt werden dürfen. Autoabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte im Aussenraum sind nicht zulässig.

Damit wenig Durchgangsverkehr entsteht, wurde auf eine möglichst periphere Lage der oberirdischen Autoabstellplätze geachtet. Die drei am Lägernplatz gelegenen Kunden-Parkplätze für die gewerblichen Nutzungen dienen zusätzlich auch der räumlichen Definition der Fahrbahn der Lägernstrasse und der mit Pflastersteinen gestalteten Platzfläche.

Rollstuhlgerechte Parkplätze
Abs. 11

Neben dem im Situationsplan schematisch bezeichneten oberirdische Autoabstellplätzen für Besucher und Kunden kann oberirdisch eine angemessene Zahl rollstuhlgerechter Parkplätze erstellt werden. Es wird festgelegt, dass oberirdisch sowie pro Tiefgarage mindestens ein rollstuhlgerechter Parkplatz zu erstellen ist.

4.8 Umwelt (Art. 8)

Wärmebedarf
Abs. 1

Seit 2003 ist Dietikon eine Energiestadt und trägt seit 2015 gar das Label "Energiestadt GOLD". In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Projekte im Energiebereich umgesetzt. So hat die Stadt beispielsweise eine Richtlinie mit energetischen Anforderungen bei Gestaltungsplanverfahren und Gebäudestandards für städtische Neu- und Umbauten erstellt.

Neubauten sind so auszurüsten, dass sie einen möglichst geringen Heizwärmebedarf aufweisen. Für die Energieträger sind die Vorgaben des jeweils gültigen städtischen Energieplans verbindlich. Der Nachweis einer fortschrittlichen, nachhaltigen Energielösung ist mit einem Energiekonzept im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen.

Energie
Abs. 2

Neubauten sind in energiesparender Bauweise zu erstellen. Gemäss den städtischen Richtlinien zu energetischen Anforderungen bei Gestaltungsplanverfahren und zu Gebäudestandards für städtische Neu- und Umbauten haben grundsätzlich alle Neubauten die Energiewerte von Minergie P-Eco- oder Minergie A-Eco-Standard einzuhalten. Eine Zertifizierung ist nicht notwendig. Auf Basis eines Energiekonzepts können auch andere anerkannte Labels (wie z.B. SNBS) mit einer mindestens gleichwertigen energetischen Wirkung umgesetzt werden. So ist beispielsweise das Label SNBS 2.0 Gold (Note 5.0 – 5.5) mit dem Energieträger Fernwärme gleichwertig mit den energetischen Anforderungen der Richtlinie. Die entsprechenden Nachweise sind im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Lärmempfindlichkeitsstufe
Abs. 3

In den Baubereichen A und B gelten die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe ES III, in den Baubereichen C, D, E, F und G diejenigen der ES II. Diese Empfindlichkeitsstufen entsprechen denjenigen des Zonenplanes. In den Baubereichen mit ES III sind mässig störende Betriebe zulässig.

Hochwasser
Abs. 4

Gemäss GIS-Browser des Kantons besteht eine Restgefährdung für Hochwasser im Bereich der bestehenden Gebäude an der Badenerstrasse 31–37 (siehe auch Kap. 2.9., S. 20). In diesem Bereich sind gemäss Richtprojekt primär Gewerbeflächen ohne hohe Personenbelegung und der Gemeinschaftsraum vorgesehen. Es bestehen somit in diesem Bereich keine Sonderrisiko-Objekte, daher werden im Gestaltungsplan keine Schutzmassnahmen vorgesehen. Jedoch wird festgehalten, dass eigenverantwortlich Schutzmassnahmen getroffen werden müssen.

4.9 Versorgung und Entsorgung (Art. 9)

Altlastensanierung
Abs. 1

In verschiedenen Bereichen ist zu erwarten, dass die Schwermetallbelastungen des Bodens die Richtwerte gemäss der Verordnung über die Belastungen des Bodens (VBBo) überschreiten. Für die gesetzeskonforme Verwertung bzw. Entsorgung von Aushubmaterial aus solchen Flächen muss vorgängig die tatsächliche Belastung erhoben werden.

Bei Bauvorhaben muss der belastete Aushub fachgerecht entsorgt werden. Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren sind zusammen mit dem Baugesuch für die erste Etappe Vorgehenskonzepte einzureichen, die aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Anforderungen von Art. 3 der Altlastenverordnung erfüllt und wie die anfallenden verschmutzten Bauabfälle entsorgt werden.

Abfälle
Abs. 2

Die Abfallentsorgungsanlagen sind strassennah, an den bezeichneten Orten anzuordnen. Anzustreben sind Unterflur-Container (UFC), die sich sorgfältig in die Umgebung einordnen und Bestandteile des Freiraumkonzepts sind (z.B. System Sub-Vil).

Trafostation EKZ
Abs. 3

Da noch unklar ist, ob die EKZ eine neue Trafostation erstellen muss, wird in den Bestimmungen festgehalten, dass eine solche im Baubereich C1 erstellt werden könnte, wenn diese baulich in das besondere Gebäude mit Veloabstellplätzen integriert wird. Die Aussenwand ist entsprechend zu verkleiden, damit die Trafostation von aussen nicht störend in Erscheinung tritt.

Der Bundesrat hat per 1. Februar 2000 die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) erlassen. Gemäss der NISV-Verordnung ist für Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) wie z.B. Schulhäuser, Kindergärten, Arbeitsplätze, Wohnräume, Spielplätze etc. ab den Aussenmauem der Transformatorenstation auf alle Seiten ein Abstand von 4.00 Meter einzuhalten. Ab dem Stationsdach beträgt der Abstand vertikal 2.00 Meter.

DRM-Station
Abs. 4

Im Untergeschoss des Gebäudes B des Richtprojekts, welches im Baubereich B liegt, kann eine DRM-Station für die Gasversorgung erstellt werden. Die Zugänglichkeit zur DRM-Station muss für die zuständigen Werke gewährleistet sein.

4.10 Etappierung (Art. 10)

Bauten und Anlagen
Abs. 1

Die folgende Abbildung zeigt die aus heutiger Sicht vorgesehenen Etappierungseinheiten für die Umsetzung des Richtprojektes.

Schema zur möglichen Etappierung

1. Etappe = Swiss Life AG
2. Etappe = Solida Versicherungen AG

Etappierung Swiss Life AG

Die Swiss Life AG beabsichtigt die Bauten in einer Etappe zu realisieren oder aber in kurz aufeinander folgenden Etappen.

Erschliessungsflächen
Abs. 2

Um die Durchgängigkeit für den Langsamverkehr auch bei einer etappenweisen Realisierung gewährleisten zu können, sind die angrenzenden Mischverkehrsflächen und die Fuss- und Velowegverbindungen im Rahmen jeder Einzeletappe zwingend zu erstellen respektive in geeigneter Form provisorisch sicherzustellen.

Öffentlich zugängliche Fuss- und Velowegverbindung
Abs. 3

Die öffentlich zugängliche Fuss- und Velowegverbindung zwischen der Lägernstrasse und der Römerstrasse ist zu erstellen, sobald die Baubereiche D oder F bebaut werden.

Gestaltungsanforderungen bei Etappierung
Abs. 4

Die Gestaltungs- und Einordnungsanforderungen gemäss Art. 3 Abs. 1 gelten nicht nur für die Umsetzung des Richtprojektes als Ganzes, sondern auch für die einzelnen Etappierungszustände und Zwischenlösungen. Es ist davon auszugehen, dass der Gestaltungsplanperimeter durch eine schrittweise Transformation mit einer Mischung von Alt- und Neubauten geprägt wird. Dieser Wandel ist im Hinblick auf den absehbaren Realisierungszeitraum von 10–15 Jahren von Bedeutung für das Orts- und Strassenbild und für die Stimmung innerhalb des Quartiers.

4.11 Schlussbestimmung (Art. 11)

Inkrafttreten

Nach der Aufstellung des Gestaltungsplans durch die Grundeigentümerinnen und der Zustimmung durch die Stadt (Gemeinderat) muss zunächst die kantonale Genehmigung vorliegen, bevor gegen den Gestaltungsplan Rekurs erhoben werden kann. Der private Gestaltungsplan Lägernstrasse tritt erst in Kraft, nachdem die kantonale Genehmigung in Rechtskraft erwachsen ist, d. h. nach Abschluss eines allfälligen Rekursverfahrens.

5 MEHRWERTAUSGLEICH UND STÄDTEBAULICHER VERTRAG

5.1 Gesetzliche Grundlagen

RPG Revision

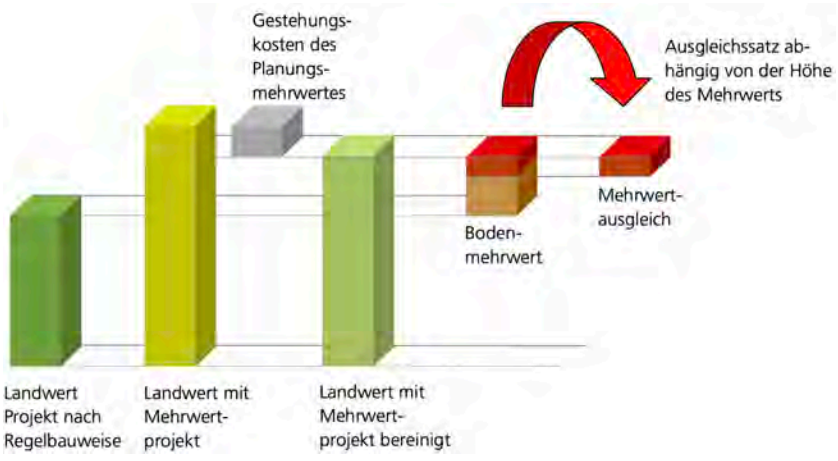
Mit der Teilrevision des RPG, welche im Mai 2014 in Kraft trat, wurde den Kantonen den Auftrag erteilt, einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile zu regeln, die im Zusammenhang mit raumplanerischen Massnahmen entstehen.

Im Kanton Zürich wurde das Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) am 28. Oktober 2019 durch den Kantonsrat verabschiedet. Ein Inkraft–treten des Gesetzes und der zugehörigen Verordnung wird für den 1. Januar 2021 erwartet. Um planerische Verfahren, welche vor der endgültigen Festsetzung des Gesetzes und der Verordnung aufgegleist werden, nach einheitlichen Richtlinien zu behandeln, hat die Stadt Dietikon im Jahr 2018 eine Richtlinie für städtebauliche Verträge erstellt und durch den Stadtrat verabschiedet. Wie in der Richtlinie festgehalten wird, verfolgt die Stadt Dietikon in Zusammenhang mit dem Mehrwertausgleich, dass Ziel, dass der anfallende Mehrwert grundsätzlich im entsprechenden Planungsvorhaben investiert werden soll und die monetäre Abgabe nur entrichtet werden soll, wenn die Gelder nicht vor Ort eingesetzt werden können. Zusätzlich wird festgehalten, dass die Details des Mehrwertausgleichs in einem städtebaulichen Vertrag mit der Grundeigentümerschaft geregelt werden müssen.

5.2 Planungsbedingte Mehrwerte

Mehrwertberechnung

Wie in der Richtlinie der Stadt Dietikon beschrieben, wird unter dem planungsbedingten Mehrwert die Steigerung des Verkehrswerts einer oder mehrerer Liegenschaften als Folge einer nutzungsplanerischen Massnahme verstanden. Das nachfolgende Schema aus der städtischen Richtlinie zeigt auf, wie der Mehrwert methodisch berechnet wird.



Schema zur Mehrwertberechnung (Quelle: Hochbaudepartement Stadt Zürich, durch die Stadt Dietikon überarbeitet)

Gestehungskosten des Planungsmehrwertes:
- städtebauliche Studien/Wettbewerbe für das Gesamtareal
- Abbruchkosten

5.3 Mehrwertberechnung

Berechnung der Stadt Dietikon

Basierend auf den in den Richtlinien definierten Prinzipien wurde durch die Stadt Dietikon eine Mehrwertberechnung vorgenommen. Die Berechnung ergab einen zu leistenden Mehrwertausgleich von CHF 2'100'000 für die Parzellen der SwissLife und CHF 100'000 für die Parzellen der Solida Versicherungen AG. Parallel zum Gestaltungsplanverfahren wird auf Grundlage der Mehrwertberechnung der Stadt ein städtebaulicher Vertrag erstellt, welcher für die Parzellen der SwissLife als Beilage H beiliegt. Aufgrund der erwarteten späteren Realisierung der Bauten im Baufeld S durch die Solida Versicherungen wird der Mehrwertausgleich mit dieser Partei separat vor der Bewilligung eines Bauprojekts geregelt.

Als Mehrwertausgleichsleistungen können von Seiten SwissLife die folgenden Leistungen angerechnet werden:

- Energie (Mehrkosten für Minergie P-Eco Standard)
- Lägernplatz (Erstellungskosten, besonders gute Gestaltung, Einmalzalung zugunsten Stadt für Betrieb und Unterhalt)
- Gassackerweg (Erstellungskosten und öffentliches Nutzungsrecht, Betrieb und Unterhalt während 20 Jahren zu 50%
- Veloabstellanlage Badenerstrasse (Erstellungskosten, öffentliches Nutzungsrecht, Betrieb und Unterhalt)
- Werkleitungen und Lägernstrasse (Ausgleich Restbuchwert bzw. Neuwert)

Die aufgeführten Mehrwertausgleichsleistungen werden mit CHF 1'700'000 für die Realleistungen, welche durch die Bauherrschaft realisiert und in Absprache mit der Stadt ausgeführt werden, sowie CHF 400'000 für die monetäre Abgeltung (Einmalzahlung zugunsten der Stadt) beziffert. Es kann somit festgehalten werden, dass der anfallende Mehrwert im Planungsvorhaben investiert werden kann.

6 AUSWIRKUNGEN

6.1 Vorteile des Gestaltungsplans

Vorteile im Vergleich zu einer Einzelbebauung nach Regelbauweise

Die beabsichtigte Neuentwicklung des Areals mit einem Gestaltungsplan bringt im Vergleich zu einer Einzelbebauung nach Regelbauweise insbesondere die folgenden Vorteile:

- Haushälterischer Umgang mit dem Boden
- Verdichtung am raumplanerisch richtigen Ort gemäss Art. 3 Abs. 3 RPG in unmittelbarer Nähe der LTB-Haltestelle
- Hochwertige Architektur mit optimaler ortsbaulich verträglicher Dichte
- Hohe landschaftsarchitektonische Qualität mit grosszügigem, klimatisch verträglich gestaltetem Grünraum, und nutzungsneutralen, öffentlich zugänglichen Platzflächen
- Beitrag zur Umsetzung des Leitbilds Stadtboulevard
- Beitrag zur Umsetzung des Werkzeugkastens für die Freiraumentwicklung in Dietikon
- Durchwegung mit öffentlichen Fuss- und Velowegverbindungen
- Wohnungsangebote für ein breites Spektrum an Nutzergruppen
- Zweckmässige und kompakte Parkierungslösung für Motorfahrzeuge
- Beitrag zur Aufwertung der Gassackerstrasse durch die Realisierung der Nachbarschaftsgarage und die Ermöglichung der Aufhebung der oberirdischen Parkplätze
- Energieeffiziente und ressourcenschonende Realisierung der Überbauung
- Beitrag zur Verschiebung des Modal-Splits in Richtung ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr

6.2 Umwelt

Energie

Es wird definiert, dass die Neubauten so auszurüsten sind, dass sie einen möglichst geringen Heizwärmebedarf aufweisen und die fortschrittliche, nachhaltige Energielösung mit einem Energiekonzept zu erbringen ist. Ergänzend wird festgelegt, dass auch bezüglich Energie ein erhöhter Gebäudestandard gilt.

Lärm

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden. Ein Lärmgutachten zeigt auf, dass die Planungswerte bei den Zu- und Wegfahrten der Tiefgaragen beim Richtprojekt eingehalten sind. Die Berechnung des Immissionspegels ergab, dass die Immissionsgrenzwerte für Wohnen bei 18 von 199 Wohnungen knapp überschritten sind. Es verfügen jedoch alle Wohnräume über Lüftungsfenster mit eingehaltenen Grenzwerten. Dadurch ist eine Ausnahmebewilligung durch die kantonalen Fachstellen notwendig und diese unter anderem damit begründet werden kann, dass aus raumplanerischen Gründen trotz hoher Lärmbe-

lastung urbaner Wohnraum geschaffen werden soll. Im Dokument "Beilage zum Antrag einer kant. Sonderbewilligung" wurden die Argumente für eine kantonale Sonderbewilligung aufgelistet und erläutert (siehe Beilage K).

Ökologie

Der Gestaltungsplan fordert neben einer guten Gestaltung nach einheitlichen Grundsätzen auch die Schaffung einer siedlungsökologisch wertvollen Nahumgebung. Zur Förderung der Biodiversität wird vorgeschrieben, dass für die Bepflanzung einheimische und standortgerechte Pflanzen zu verwenden sind. Zudem wird festgelegt, dass mehrere bestehende Bäume zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen sowie zusätzliche neue Bäume zu pflanzen sind. Weiter wird mit dem Gestaltungsplan geregelt, dass die geforderten Flachdächer ökologisch wertvoll zu begrünen und zu strukturieren sind.

Lokalklima

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich in einem Gebiet mit hoher Zunahme der nächtlichen Wärmebelastung (siehe auch Kap. 2.8). Dem Lokalklima wird auch im noch nicht rechtskräftigen kommunalen Richtplan grosse Bedeutung beigemessen und in einem separaten Kapitel behandelt. Es werden in diesem Kapitel mehrere mögliche Massnahmen aufgelistet.

Wie im vorherigen Abschnitt "Ökologie" beschrieben wird, fordert der Gestaltungsplan die Schaffung einer siedlungsökologisch wertvollen Nahumgebung. Die beschriebenen Massnahmen sind auch für das Stadtklima wichtig. Zusätzlich werden auch mehrere weitere Massnahmen zu Gunsten des Lokalklimas geplant und festgelegt. Diese Massnahmen werden nachfolgend aufgelistet:

- Hoher Grünanteil in der Umgebungsfläche und ein geringer Versiegelungsgrad
- Erhaltung von 4 bestehenden grosskronigen Bäumen und die Pflanzung von neuen Bäumen entlang der Badenerstrasse
- Hoher Grünanteil auf den Dachflächen zur Erhöhung der Wasserspeicherkapazität
- Sorgfältige Positionierung der Gebäude zur Gewährleistung des Windflusses

Boden und Grundwasser

Negative Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel und den Boden sind nicht zu erwarten. In Bezug auf die voraussichtlich vorhandenen erhöhten Schwermetallbelastungen des Bodens wird festgehalten, dass diese bei einem Bauvorhaben fachgerecht zu entsorgen sind.

Ver- und Entsorgung

Das Areal ist bereits heute grob- und feinerschlossen, weswegen auf weitere Bestimmungen im Gestaltungsplan verzichtet werden kann. Die bestehenden Werkleitungen liegen hauptsächlich im Bereich der Lägernstrasse. Sollten aufgrund der Bauarbeiten Verschiebungen der Werkleitungen notwendig sein oder Schäden entstehen, sind diese durch den Verursacher zu tragen.

6.3 Verkehr

Beitrag zur Erfüllung der Vorgaben des GVK

Der vorliegende Gestaltungsplan trägt folgendermassen dazu bei, dass eine Verschiebung Richtung ÖV oder auch Fuss- und Veloverkehr erfolgt und das MIV-Verkehrsaufkommen für den Gestaltungsplanperimeter gering gehalten werden kann:

- Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung wird das Parkplatzangebot auf das Minimum (nach Kantonaler Wegleitung Parkplatz-Bedarf und ÖV-Klasse B) reduziert.
- Es ist vorgesehen, dass die Lägernstrasse für den motorisierten Verkehr nicht mehr durchgängig befahrbar ist und als "Shared Space" gestaltet wird. Zusätzlich wird die Einführung einer Begegnungszone im Geltungsbereich des Gestaltungsplans entlang der Gassacker- und Lägernstrasse angestrebt.
- Das öffentliche Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr wird zwischen der Lägern- und der Römerstrasse ergänzt und es entstehen attraktive Wegverbindungen – sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung.
- Im Areal ist ein grosszügiges und gut nutzbares Veloabstellplatz-Angebot vorgesehen. Zudem verpflichtet sich die SwissLife, bei der Haltestelle Oetwilerstrasse der Limmattalbahn eine ungedeckte, öffentliche Veloabstellanlage zu erstellen.

Damit können auch die Vorgaben gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept 2018 eingehalten werden. Für das Limmattal gelten die folgenden Zielsetzungen:

- Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50% (Verteilung zwischen MIV- und ÖV-Wegen)
- Bei der Gesamtbetrachtung der MIV- und ÖV-Wege im Limmattal soll der ÖV-Anteil beim Binnenverkehr von 18% auf 30% und beim Ziel-/Quellverkehr von 27% auf 35% steigen.
- Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich im Kanton Zürich kontinuierlich auf 8%. Das Limmattal trägt überdurchschnittlich zum Erreichen des Zielwerts bei.
- Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich.

Die detaillierte Betrachtung der MIV- und ÖV-Wege zeigt, dass mit dem Richtprojekt mit einem ÖV-Anteil von ca. 54% und bei der Ausschöpfung der gemäss Gestaltungsplan maximal zulässigen Anzahl Parkplätze mit einem ÖV-Anteil von 49% gerechnet werden kann. Bei einer vergleichbaren Überbauung ohne Gestaltungsplan würde aufgrund der hohen Anzahl an Pflichtparkplätzen ein ÖV-Anteil von ca. 39% resultieren. Der ÖV-Anteil liegt beim PP-Angebot gemäss Richtprojekt über den Zielvorgaben des Kantons und bei der Ausschöpfung des gemäss Gestaltungsplan maximal zulässigen PP-Angebots im Bereich der Zielvorgaben. Aufgrund der sehr guten Standortvoraussetzungen wurden die Fuss- und Veloverkehrsanteile gemäss den Vorgaben das kantonalen Gesamtverkehrskonzepts angenommen. Die detaillierten Berechnungen sind in der Beilage F ersichtlich.

6.4 Raumplanerisches Fazit

Einhaltung übergeordnete Vorgaben

Der vorliegende private Gestaltungsplan Lägernstrasse entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung. Sachpläne und Konzepte des Bundes werden nicht tangiert. Die verbindlichen Vorgaben von kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen werden respektiert.

Die im Kreisschreiben der Baudirektion vom 4. Mai 2015 umschriebenen Anforderungen an Richt- und Nutzungsplanungen werden hinsichtlich der Übereinstimmung mit Art. 15 RPG sinngemäss wie folgt erfüllt:

- Die Massnahmen und die Koordinationshinweise der übergeordneten Richtpläne werden vollumfänglich umgesetzt. Der Gestaltungsplan entspricht auch den Zielen der aktuell noch nicht rechtskräftigen kommunalen Richtplanung.
- Die Stadt Dietikon liegt gemäss Raumordnungskonzept des Kantons Zürich im Handlungsraum "Stadtlandschaft". Der "Stadtlandschaft" wird insbesondere durch die hohe städtebauliche Qualität der Bebauung, die vorgesehene Durchgrünung der Überbauung, die verdichtete Bauweise und die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr Rechnung getragen.
- Eine Abstimmung des Gestaltungsplans über Gemeindegrenzen hinweg ist nicht erforderlich. Es bestehen keine Abhängigkeiten.
- Zu erwarten ist eine Vollausschöpfung der gemäss Gestaltungsplan zulässigen massgeblichen Geschossflächen mit einem Ausbaugrad von nahezu 100 %. Dies ist ein deutlich höherer Ausbaugrad als der mit Stand 2017 bestehende Ausbaugrad in Wohn- und Mischzonen im Kanton (74.5 % / 79.5 %), Region (75 % / 84 %) und Gemeinde (75.3 % / 95.8 %).
- Die sich aus den massgeblichen Geschossflächen ergebende Nutzungsdichte entspricht gesamthaft einem Wert von ungefähr 230 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektare. Damit werden die Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung nach innen unter gleichzeitiger Sicherung qualitätsvoller Freiräume bestmöglich ausgeschöpft. Dies entspricht zudem auch der im Zielbild des Regio-ROK für das Areal vorgesehenen hohen Dichte mit einer Nutzungsdichte von 150–300 Einwohnern und Beschäftigten/ha.
- Eine Gesamtschau über das ganze Gemeindegebiet ist mit dem vorliegenden Gestaltungsplan nicht erforderlich. Diese wird bereits mit der kommunalen Richtplanung, welche aktuell revidiert wird und noch nicht rechtskräftig ist, vorgenommen.

Insgesamt leistet der private Gestaltungsplan Lägernstrasse quantitativ und qualitativ einen wesentlichen Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach innen.

7 ABLAUF UND MITWIRKUNGS-VERFAHREN

7.1 Verfahren

Vorprüfung Gemeinde

Der Entwurf des privaten Gestaltungsplans Lägernstrasse wurde durch das Stadtplanungsamt der Stadt Dietikon vorgeprüft. Anschliessend erfolgte die Beratung im Stadtrat mit Freigabe zur kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Auflage.

1. Vorprüfung Kanton

Im Herbst 2020 wurde der private Gestaltungsplan Lägernstrasse durch das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) vorgeprüft. Das Ergebnis der 1. kantonalen Vorprüfung wird im Kapitel 7.2 beschrieben.

Öffentliche Auflage

Die Unterlagen wurden gemäss § 7 PBG während 60 Tagen vom 15. April bis 14. Juni 2021 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und Einwendungen dagegen einreichen.

Einwendungen

Während der Auflagefrist gingen von einer Antragsstellerschaft insgesamt 5 Anträge und 4 ergänzende Wünsche ein. Die Grundeigentümerschaft hat sämtliche Einwendungen eingehend geprüft.

3 Anträge konnten ganz oder teilweise berücksichtigt werden. 2 Anträge konnten nicht berücksichtigt werden.

Im Bericht zu den Einwendungen wird über die Behandlung sämtlicher Einwendungen Auskunft gegeben.

Anhörung

Der Gestaltungsplan wurde der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL), der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) sowie den Nachbargemeinden zur Anhörung unterbreitet. Dabei wurden keine zusätzlichen Anträge gestellt.

2. Vorprüfung Kanton

Parallel zur öffentlichen Auflage wurde der private Gestaltungsplan Lägernstrasse ein zweites Mal durch das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) vorgeprüft.

Festsetzung

Nach der Bereinigung der Dokumente aufgrund der Mitwirkungs- und Vorprüfungsergebnisse wird der private Gestaltungsplan Lägernstrasse durch die Grundeigentümer festgesetzt.

Zustimmung

Im Anschluss an die Aufstellung muss der Stadtrat dem Gemeinderat einen Antrag stellen und der Gemeinderat muss dem privaten Gestaltungsplan Lägernstrasse zustimmen.

Genehmigung

Nach Ablauf der Referendums- und der Rekursfrist (je 30 Tage) ist der Gestaltungsplan durch die Baudirektion genehmigen zu lassen.

Inkrafttreten

Das Inkrafttreten erfolgt nach Abschluss allfälliger Rekursverfahren durch Publikation des Genehmigungsentscheides.

7.2 Ergebnis 1. Vorprüfung

Das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) hat mit Vorprüfungsbericht vom 17. Dezember 2020 zum privaten Gestaltungsplan Lägernstrasse Stellung genommen. Das ARE hat festgehalten, dass der private Gestaltungsplan Lägernstrasse weitgehend positiv beurteilt werden kann.

Nachfolgend sind die Anliegen des ARE aufgelistet und die Nichtberücksichtigung einzelner Anliegen begründet.

Berücksichtigte Anliegen

Folgende Vorgaben wurden berücksichtigt:

- Die Lage der DRM-Station wurde aufgrund des Vorprüfungsberichts angepasst. Neu wird die DRM-Station im Untergeschoss des Gebäudes B des Richtprojekts im Baubereich B vorgesehen.
- Bei der Festlegung zur Durchfahrt wurde festgehalten, dass bei der Gestaltung ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit zu richten ist. Zusätzlich wurde im Bericht begründet, wieso eine Begegnungszone angestrebt wird.
- Im Art. 1 wurde der Punkt "Einhaltung der Planungswerte" gestrichen.
- Die Grundrisse der Gebäude A und B des Richtprojekts wurden angepasst und lärmoptimiert. Die getroffenen Massnahmen zur Lärmoptimierung werden in dem Dokument "Lärmoptimierung" beschrieben (siehe Beilage J).
- Auf die Festlegung zur Ermöglichung von übrigen besonderen Gebäude ausserhalb der Baubereiche wird verzichtet. Es sollen keine übrigen besonderen Gebäude ausserhalb der Baubereiche erstellt werden können
- Bezüglich der Zahl der Abstellplätze wird neu auf die VSS Norm SN 640065-2011 «Parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» verwiesen.
- Bezüglich der Thematik Hochwasser wird in den Bestimmungen neu folgendes vorgeschrieben: «Wo eine Gefährdung durch Hochwasser besteht, ist die Bauherrschaft verpflichtet, eigenverantwortlich die nötigen Schutzmassnahmen zu treffen."
- Es wird im Kapitel 4.4 die im Gestaltungsplan umgesetzte Ausnützungsziffer hergeleitet.
- Im Kapitel 6.3 wird aufgezeigt, welchen Beitrag der vorliegende Gestaltungsplan dazu beiträgt, dass eine Verschiebung Richtung ÖV oder auch Fuss- und Veloverkehr erfolgt.
- Im Kapitel 4.8 wird auf die Hochwassergefährdung hingewiesen.

- Das beigelegte Lärmgutachten zum Strassenlärm wurde entsprechend der Anmerkungen im Vorprüfungsbericht überarbeitet und angepasst.
- Die Ausführungen zum Gewässerschutzbereich A_U im Kapitel 2.9 wurden mit einem Hinweis auf die Erforderlichkeit einer wasser- und gewässerschutzrechtlichen Bewilligung ergänzt.

Teilweise resp. nicht berücksichtigte Anliegen

Folgende Vorgaben wurden nur teilweise oder nicht berücksichtigt:

- Die Tiefgaragen sind mit einer gemeinsamen Einfahrt möglichst direkt über die Badenerstrasse zu erschliessen. Bei der Wahl einer anderen Lage wäre zu begründen, welche technischen und betrieblichen Gründe gegen eine Lösung gemäss Antrag sprechen.

  Begründung: Eine zusammenhängende Tiefgarage mit nur einer gemeinsamen Einfahrt ist aufgrund der Werkleitungssituation nicht möglich. Zusätzlich hat das kantonale Tiefbauamt schriftlich bestätigt, dass eine direkte Erschliessung über die Badenerstrasse aufgrund der Leistungsfähigkeit und des Betriebes nicht bewilligungsfähig ist und die Verkehrserschliessung wie ursprünglich geplant rückwärtig über die Gassackerstrasse erfolgen soll. Die Position der Tiefgaragenzufahrten wurde zudem auch mit der Stadt Dietikon diskutiert und festgelegt. Die Lage der Tiefgaragenzufahrt an der Lägernstrasse ist aus betrieblichen Gründen bestimmt worden, da in dieser Tiefgarage die Parkplätze der Nachbarschaftsgarage platziert sind, welche den AnwohnerInnen der Gassackerstrasse dienen.
- Die oberirdischen Parkplätze entlang des Baufeldes D befinden sich auf dem Lägernplatz, welcher für die Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich sein soll. Der Platz ist ein Ort der Begegnung und das Herzstück der Siedlung. Laut Richtprojekt ist er frei von dominanter Nutzung und kann von den Bewohner/-innen dynamisch bespielt werden. Die oberirdischen Besucherparkplätze stehen dieser geplanten Bespielung im Wege. Es soll geprüft werden, ob diese Parkplätze nicht ausserhalb des Lägernplatzes zu stehen kommen könnten. Ebenfalls wird empfohlen, die Aussenparkplätze, welche aktuell neben dem Baubereich A und an der Schnittstelle zwischen dem Stadtboulevard und dem Lägernplatz platziert sind, an einen anderen Ort zu verschieben, welcher weniger Publikumsfrequenzen aufweist.

  Begründung: Es wird an den drei Kundenparkplätzen im Bereich des Lägernplatzes sowie der vier Kundenparkplätze im Bereich des Baubereichs B festgehalten. Damit wenig Durchgangsverkehr entsteht, wurde auf eine möglichst periphere Lage der oberirdischen Autoabstellplätze geachtet. Die drei am Lägernplatz gelegenen Kunden-Parkplätze für die gewerblichen Nutzungen dienen zusätzlich auch der räumlichen Definition der Fahrbahn der Lägernstrasse und der mit Pflastersteinen gestalteten Platzfläche.
- Es ist zu prüfen, ob die Tiefgaragenausdehnung zugunsten der optimierten Versickerungsfähigkeit im Areal verkleinert werden kann.

  Begründung: Mit der Reduktion der Zahl der Parkplätze und einer flächeneffizienten Parkierungsanordnung wurde bereits auf eine

Minimierung der Tiefgaragenausdehnung geachtet. Aufgrund der anzubietenden Nachbarschaftsgarage und der bereits geplanten Flächenoptimierung kann die Grösse der Tiefgaragen nicht weiter reduziert werden. Im Bereich östlich des Baubereichs F wurde jedoch der Baubereich für unterirdische Gebäude verkleinert und der Spielraum reduziert.

7.3 Ergebnis 2. Vorprüfung

Das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) hat mit Vorprüfungsbericht vom 9. Juni 2021 zum privaten Gestaltungsplan Lägernstrasse Stellung genommen.

Nachfolgend sind die Anliegen des ARE aufgelistet. Es wurden sämtliche Anliegen berücksichtigt.

Berücksichtigte Anliegen

Folgende Vorgaben wurden berücksichtigt:

- Im Bericht wird im Kapitel 6.3 sowie mit der Beilage F aufgezeigt, welchen Beitrag der vorliegende Gestaltungsplan zur Erfüllung der Vorgaben des Gesamtverkehrskonzepts des Kanton Zürich bezüglich Modalsplit leistet.
- Im Bericht wurde bei sämtlichen Erwähnungen des kommunalen Richtplans ergänzt, dass dieser aktuell in Revision und noch nicht rechtskräftig ist.
- Es wird im Bericht im Kapitel 4.4 dargelegt, wieso die Verdichtung mit den lokal räumlichen Gegebenheiten kompatibel ist und wie hoch die vorgesehene Dichte im Vergleich mit der Grundzonierung ist.
- Die Grundlagen zum Thema "Lokalklima" werden im Kap. 2.8 beschrieben und im Kapitel 6.2 wird dargelegt, wie mit dem Gestaltungsplan auf das Thema reagiert wird.

BEILAGEN

A Richtprojekt vom 14.11.2019 (rev. 5.8.2021)
B Situation Richtprojekt Schattenwurf 3h
C Lärmgutachten Strassenlärm vom 10.3.2021
D Lärmgutachten Tiefgarage vom 18.11.2019
E Fahrtenberechnungen
F Modalsplit Berechnungen
G Schlussbericht Verkehrstechnische Projektbegleitung vom 23.8.2017
H Städtebaulicher Vertrag vom 24.11.2020
I Stellplatzberechnung für Autos/Velos/Kinderwagen inkl. deren Nachweis
J Bericht "Lärmoptimierung" vom 18.3.2021
K Beilage zum Antrag einer kant. Sonderbewilligung vom 18.3.2021