

An architectural rendering of a modern urban plaza. The scene is set under a clear blue sky. On the left, a tall building with a grid-like facade of windows stands next to a modern street lamp. In the foreground, a paved plaza with a grid pattern is populated with various people walking, sitting on benches, and a man riding a bicycle. To the right, a large glass-fronted building features a sign that reads "PESTALOZZI". In the background, more modern buildings and a bus are visible. A tram stop shelter with a red and blue sign for "Dietikon Silber" is on the right side of the plaza. The overall atmosphere is bright and contemporary.

Zukunft Gebiet SLS Dietikon
Ergebnis Studienauftrag 05.06.08

Erläuterungsbericht Entwicklungskonzept

agps.architecture | Architektur und Städtebau | Manuel Scholl, Denise Ulrich, Gisella Chacón

Enz & Partner GmbH | Verkehr | Robert Enz

Halter Unternehmungen | Ökonomie und Nutzung | Markus Mettler, Claudia Felsberger

Nipkow Landschaftsarchitektur | Freiraum | Beat Nipkow

Dietikon, 9. Juli 2008

Entwicklungsplanung Industriegebiet SLS. Abschluss Studienauftrag. Genehmigung Entwicklungskonzept

Die Entwicklungsplanung für das Industriegebiet Silber/Lerzen/Stierenmatt ist einen entscheidenden Schritt weiter. In einem zweistufigen Verfahren wurde im Rahmen eines Studienauftrags das vorliegende Entwicklungskonzept erarbeitet. Dieses beinhaltet Ideen und Lösungsvorschläge zu den Themen Verkehr, Städtebau, Freiraum und Markt. Involviert waren in diesem kooperativen Prozess Vertreter des Stadtrates, der Grundeigentümer, der beiden Kantone Aargau und Zürich sowie der SBB.

Der Stadtrat hat nun dieses Entwicklungskonzept, welches die Zukunft und den möglichen Wandel des Gebietes SLS für die nächsten 30 Jahre aufzeigt, mit ergänzenden Erwägungen am 9. Juni 2008 genehmigt. Diese sind:

- Die heute geltende Grundordnung würde bei einem hypothetischen Vollausbau des Gebietes SLS rund ca. 14'000 Parkplätze zulassen und damit die heute schon angespannte Verkehrssituation drastisch verschärfen. Die nun geplante neue Verkehrskonzeption kommt mit einer Parkplatzzahl von rund 10'000 aus. Sie entlastet damit auch den Verkehrsfluss in Spitzenzeiten.
- Entlang der Silberstrasse - sowie in den übrigen Gebieten wo möglich - sind Velostreifen von der Fahrbahn abgetrennt zu führen.
- Der Erdgeschossnutzung ist spezielle Beachtung zu schenken.
- Das Entwicklungskonzept wird der Öffentlichkeit über eine Medienorientierung vorgestellt und zusammen mit den Studienarbeiten der drei Planungsteams im Rahmen einer Ausstellung präsentiert werden.

Es ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen, dieses zukunftsweisende, pragmatische und für dieses Gebiet massgeschneiderte Entwicklungskonzept – gemeinsam mit den Vertretern der Grundeigentümerschaft – so schnell als möglich planungsrechtlich umzusetzen, damit die Planungszone aufgehoben werden kann und die Rechtssicherheit wieder hergestellt ist. Ziel des Stadtrates ist es, damit die Weichen für eine städtebaulich hochwertige und wirtschaftlich prosperierende Zukunft des wichtigsten Wirtschaftsgebietes von Dietikon zu stellen.

NAMENS DES STADTRATES



Otto Müller
Stadtpräsident



Dr. Karin Hauser
Stadtschreiberin

| | | | | | |
|---------------------------|-------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------|-------------------------------|-----------|
| 00 Zusammenfassung | | 2 | 04 Freiraum | 4.1 Analyse und Konzept | 20 |
| | | | | 4.2 Prinzip | 22 |
| | | | | 4.3 Raummodule | 23 |
| 01 Einleitung | 1.1 Planungsgebiet | 3 | | 4.4 Gestaltungselemente | 24 |
| | 1.2 Aufgabenstellung | 4 | | 4.5 Bildskizze | 25 |
| | 1.3 Ausgangslage | 5 | 05 Markt und Wirtschaftlichkeit | | |
| | 1.4 Absichten und Ziele | 6 | | 5.1 Standortanalyse | 26 |
| 02 Verkehr | 2.1 Analyse und Konzept | 7 | | 5.2 Entwicklungsszenario | 28 |
| | 2.2 Motorisierter Individualverkehr | 9 | | 5.3 Nutzungskonzept | 32 |
| | 2.3 Raumbedarf | 10 | | 5.4 Entwicklungsstrategie | 33 |
| | 2.4 Öffentlicher Verkehr | 11 | 06 Empfehlung für das weitere Vorgehen | | 35 |
| | 2.5 Langsamverkehr | 12 | | | |
| | 2.6 Mengenbetrachtung | 13 | 07 Anhang | 7.1 Übersichtspläne | 36 |
| 03 Städtebau | 3.1 Nutzungsverteilung | 14 | | I. Massnahmenplan | |
| | 3.2 Struktur | 16 | | II. Strukturplan Frühe Phase | |
| | 3.3 Dichte | 17 | | III. Strukturplan Späte Phase | |
| | 3.4 Wohnen | 18 | | IV. Prozentverteilung: MIV | |
| | 3.5 Entwicklung | 19 | | V. Prozentverteilung: ÖV | |

0 Zusammenfassung

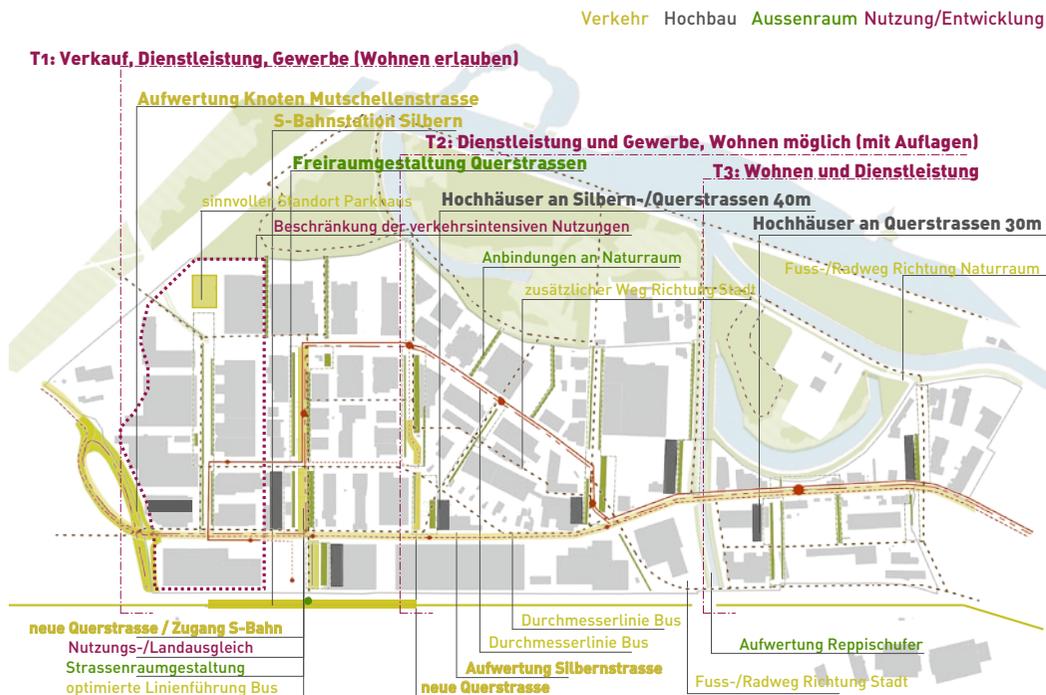
Das Entwicklungskonzept basiert auf folgenden Massnahmen:

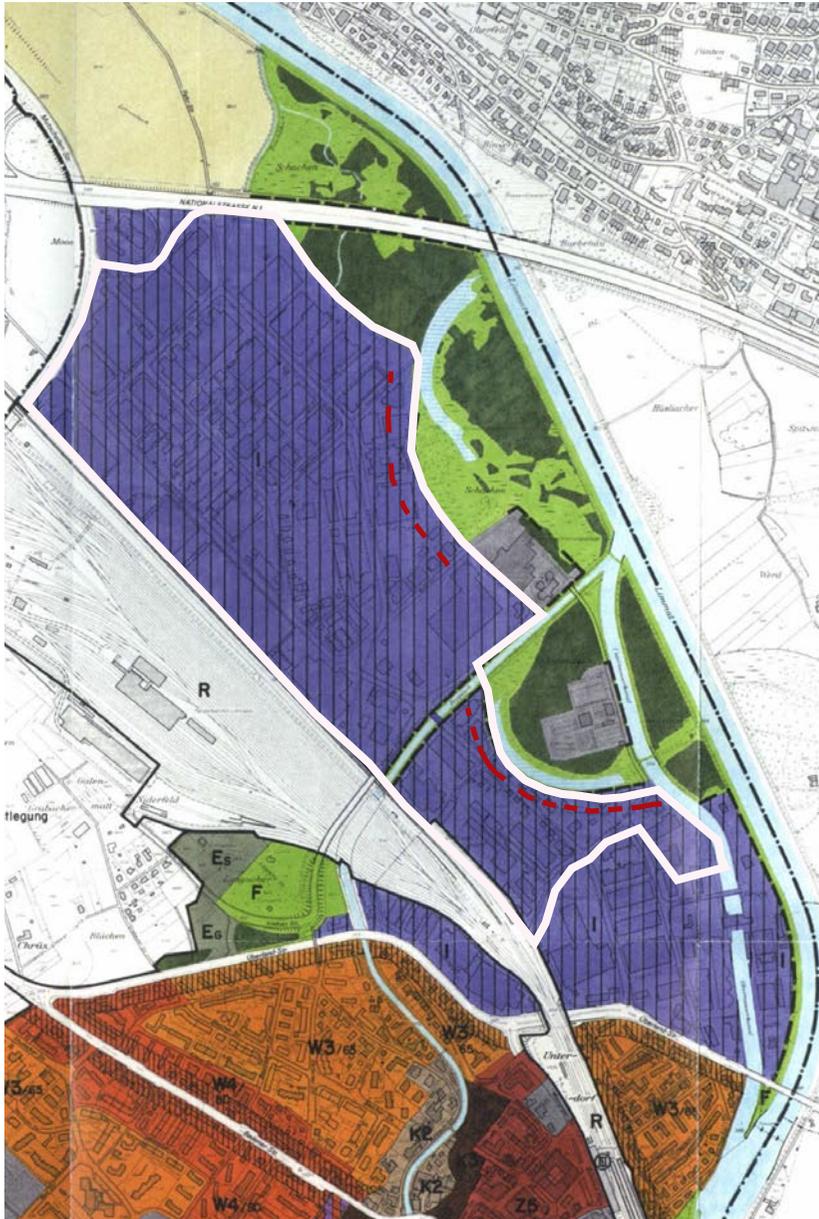
- Verkehr
- Knoten Mutschellenstrasse mittels Überfahrt lösen
 - Durchfluss Silberstrasse sichern mit drei Spuren
 - Umwege mittels neuer Querstrassen reduzieren
 - Buskapazität erhöhen
 - S-Bahnstation Silber realisieren
 - Wegnetz verdichten
 - publikums-/verkehrsintensive Nutzungen plafonieren

- Städtebau
- Nutzungszuordnung pro Teilgebiet
 - Strukturbildung durch öff. Freiräume an Querstrassen
 - Akzente durch hohe Bauten an der Silberstrasse
 - Ausnutzungsziffer 2.0 statt Bauvolumenziffer
 - mehr Spielraum durch mehr Gebäudehöhe

- Freiraum
- Ausweitung und Aufwertung der öffentlichen Freiräume
 - Querstrassen als Boulevards mit Baumalleen
 - Silberstrasse als gestaltete Verkehrsachse
 - modulare Systematik, Flexibilität in Anordnung und Form

- Markt
- Verkehrsanbindung als Standortvorteil verbessern
 - Wertsteigerung durch qualitätsvolle Umstrukturierung
 - Flexibilität für marktorientierte Entwicklung
 - aktive Prozessgestaltung / Gebietsmanagement





1 Einleitung

1.1 Planungsgebiet

Das Planungsgebiet umfasst die Gebiete Silber, Lerzen und Stierenmatt (SLS) nördlich des Zentrums von Dietikon. Das längliche Gebiet von rund 60 Hektaren liegt zwischen dem Geleisefeld auf der südwestlichen Seite und dem Auenwald entlang der Limmat (Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung) auf der nordöstlichen Seite. Im Nordosten wird es von der Mutschellenstrasse begrenzt und nördlich von der Autobahn. Im Südosten schliesst unmittelbar das Entwicklungsgebiet Limmatfeld an.

Gemäss gültiger Bauzonenordnung ist das Planungsgebiet definiert als Industriezone mit folgenden Parameter:

- Baumassenziffer $8\text{m}^3/\text{m}^2$
- Freiflächenziffer 5%
- Grenzabstand min. 3.5m
- Gebäudehöhe 21.5m
- Sonderregelungen betr. Grenzabstand resp. Gebäudehöhe zum Naturschutzgebiet

Die bestehenden Gebäude werden für Handel, Spedition und Gewerbe, Verkauf und Dienstleistung, abnehmend Industrie sowie vereinzelt Wohnen genutzt.

Die effektive Baumassenziffer (BMZ) beträgt ca. $5.0\text{m}^3/\text{m}^2$ (Umbautes Volumen pro Grundstücksfläche), was rund 60% des gemäss Zonenordnung möglichen Bauvolumen entspricht. Die Ausnutzungsziffer (AZ) beträgt ca. $1.0\text{m}^2/\text{m}^2$ (Geschossfläche pro Grundstücksfläche), was ca. der Hälfte der möglichen Ausnutzung entspricht.



1.2 Aufgabenstellung

Auf Grund der Kapazitätsengpässe des Strassenverkehrs insbesondere am Knoten Mutschellenstrasse bei wachsendem Bau- und Nutzungsdruck im Planungsgebiet wurde im August 2005 eine Planungszone (gem. § 346 PBG) für drei Jahre verordnet.

In dieser Zeitspanne sollen die Vorgaben für die weitere Entwicklung betreffend Verkehr, Städtebau, Aussenraumgestaltung, Marktfähigkeit festgelegt werden.

Ende 2006 bis Mitte 2007 wurde zu diesem Zweck ein Studienauftrag mit drei Teams und einem Begleitgremium (Mitglieder Stadtrat, Vertreter kantonalen Ämter, Vertreter Eigentümer und externen Fachexperten) durchgeführt. Zu dem vom Beratungsgremium ausgewählten Vorschlag hatte der Stadtrat grundlegende Vorbehalte betreffend Umsetzbarkeit und der Fokussierung auf Wohnnutzung. Eine entsprechend notwendige Überarbeitung des Siegerprojektes durch deren Verfasser kam aus verschiedenen Gründen nicht zustande.

Die Verfasser des vorliegenden Berichtes wurden Mitte Februar 2008 beauftragt, innerhalb des gegebenen finanziellen und zeitlichen Rahmens einen verkehrlichen, städtebaulichen, freiräumlichen und markttauglichen Vorschlag zu erarbeiten.

Der vorliegende Bericht erläutert die wichtigsten Erkenntnisse, Vorschläge und erarbeiteten Materialien.



Rapp Trans AG

Ernst Basler + Partner AG



Emch+Berger AG

1.3 Ausgangslage

Die Aufgabenstellung und das Verfahren der vorgängigen Studie gemäss Bericht des Beurteilungsgremiums und Bericht des Stadtrates sind nachvollziehbar und erscheinen sinnvoll und angemessen.

Die Zusammenhänge sind sehr komplex, die bestehenden Randbedingungen sind schwierig und eine umfassend befriedigende Lösung liegt nicht auf der Hand.

Die Vorschläge der drei beauftragten Teams wurden professionell und umfangreich ausgearbeitet. In der Analyse der drei Beiträge kommen die Verfasser des vorliegenden Berichtes zu den folgenden, von diesen Vorschlägen abweichenden Schlüssen.

Lösung des Verkehrsproblems durch öV-Mittelverteiler:

Obwohl wirkungsvollste und nachhaltigste Massnahme, sind die konkreten Vorschläge (S-Bahnstation, People Mover) kurz- und mittelfristig nicht realistisch. Sie lösen damit das Verkehrsproblem nicht.

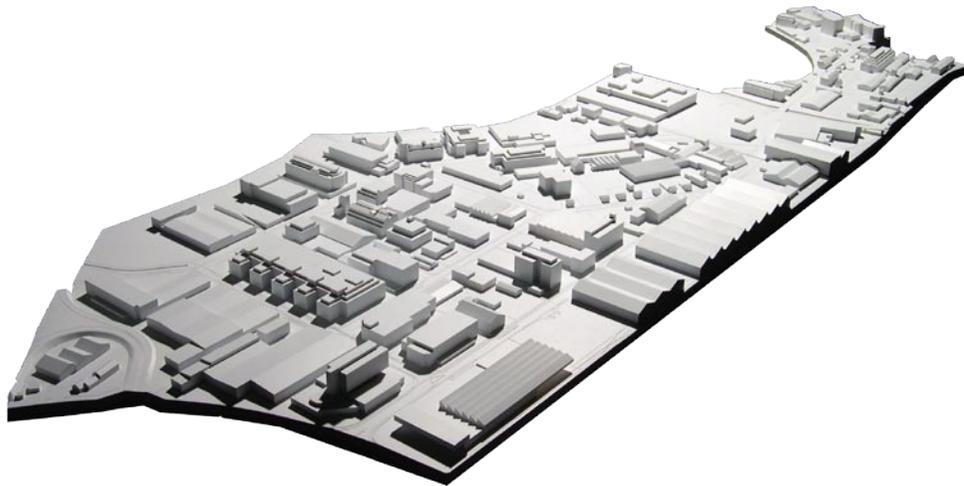
Nutzungsänderung zu Gunsten von Wohnen:

Wohnnutzung erzeugt pro Fläche etwas gleich viel Verkehr wie Büronutzung, allerdings in Gegenrichtung. Damit wird das Verkehrsproblem zwar gelindert aber nicht gelöst.

Der Nutzungszwang zu Gunsten Wohnen wird bezüglich Marktfähigkeit als problematisch erachtet.

Städtebauliche Qualität und Machbarkeit:

Kein Projekt vereint diese beiden Ansprüche.



1.4 Absichten und Ziele

Das Verfassersteam hat für die Bearbeitung der Aufgabe die folgenden Absichten und Ziele formuliert.

markante Verdichtung

in Anlehnung an bestehendes Potential

erhöhte Verkehrskapazität

kurz- und mittelfristig ermöglichen

städtebauliche Qualitäten

mit den notwendigen Flexibilitäten vereinen

pragmatisches Vorgehen

unter Berücksichtigung von Eigentumsverhältnissen, Kosten

fokussiertes Vorgehen

konzentriert auf die wesentlichen Zusammenhänge,
Qualitäten und Entscheide

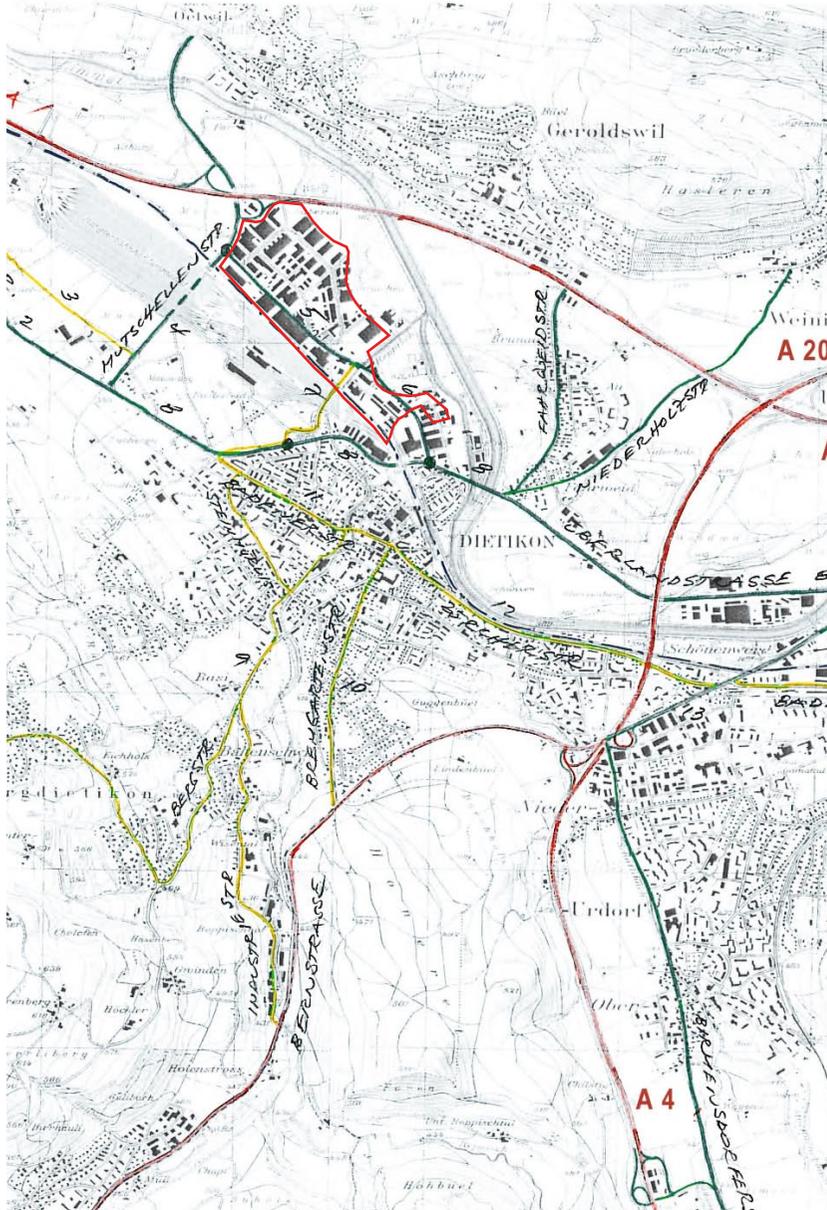
2 Verkehr

Motorisierter Individualverkehr | MIV

Öffentlicher Verkehr | ÖV

Langsamverkehr | LV





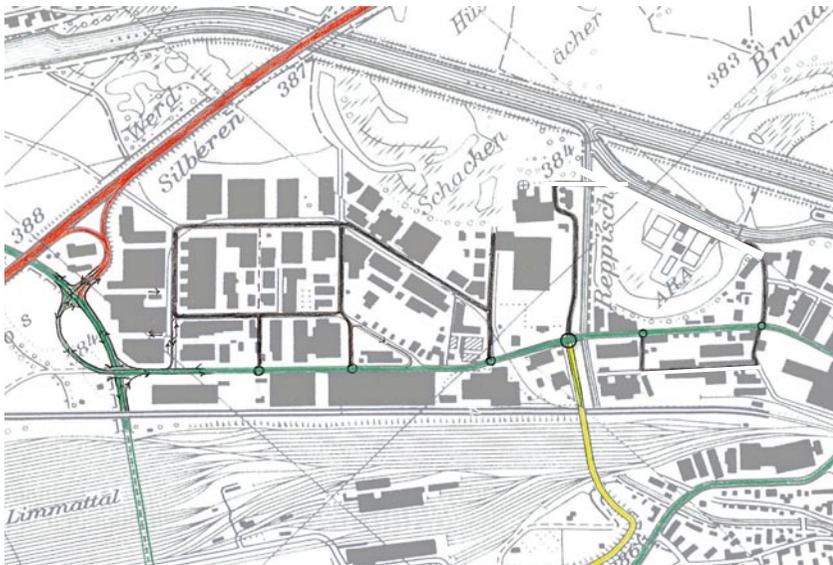
2.1 Analyse und Konzept

Weil schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel kurz- und mittelfristig nicht realistisch sind, muss der Strassenverkehr weiterhin die Hauptlast der Gebietserschliessung übernehmen.

Die Darstellung der wichtigsten Funktionen des lokalen Strassennetzes zeigt unter anderem, dass der Durchgangsverkehr auf der Silberstrasse als Zubringer zur Autobahn übergeordnet wichtig ist und eine Unterbindung zur Verlagerung des Verkehrs in Richtung Niederfeld und damit zu unnötigen Umwegen führt.

Das ganze Planungsgebiet wird nur mittels drei Zufahrten erschlossen. In Richtung Stadt wird der Knoten Heimstrasse (ausserhalb des Planungsperimeters) angebotsorientiert geplant und ausgebaut; er wird durch den Anschluss über die Viaduktstrasse ergänzt. In Richtung Autobahn läuft der ganze Verkehr über den überlasteten Knoten Mutschellenstrasse. Der Knoten Mutschellenstrasse sollte deshalb nachfrageorientiert geplant werden.

Es wird vorgeschlagen, verkehrsplanerisch die Kapazität des Knoten Mutschellenstrasse sowie der arealinternen Zufahrten im Bereich Silber zu verbessern, um damit Staus massiv zu reduzieren, die Qualität des öffentlichen Verkehrs mit Bussen zu verbessern, das Potential des Ziel-/Quellverkehrs zu erhöhen und so letztendlich die weitere Entwicklung des Areals zu ermöglichen. Ebenso ist das Wegnetz für den Langsamverkehr zu verdichten und eine S-Bahnstation Silber zu realisieren.



2.2 Motorisierter Individualverkehr

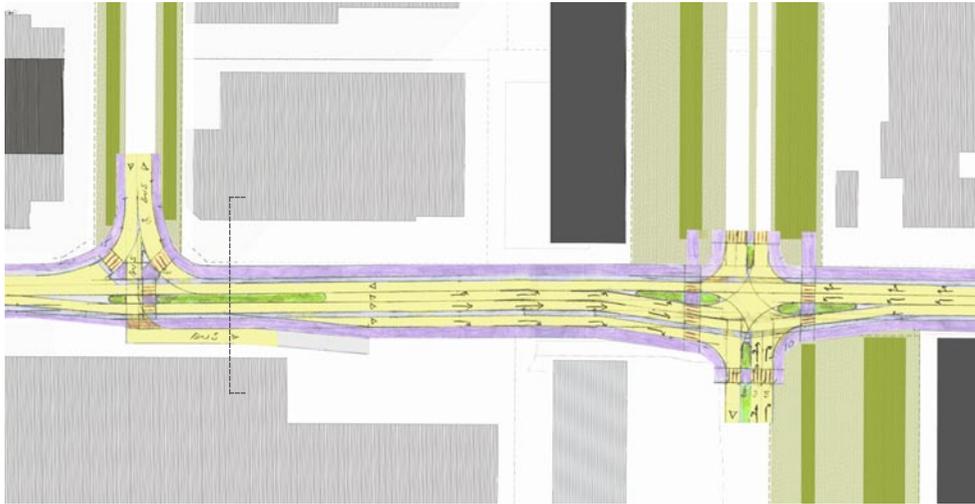
Es wird vorgeschlagen, mit einer Absenkung der Mutschellenstrasse und einer Überführung der Silberstrasse den Knoten Mutschellenstrasse kreuzungsfrei auszubilden und den Knoten Autobahnzufahrt zu einem leistungsfähigen Vollknoten auszubauen. Der vorgeschlagene Knoten Autobahnzufahrt hat eine Kapazität von ca. 50'000 Fahrten DTV.

Arealintern verbessern zwei neue Querstrassen die Zu- und Wegfahrten im Bereich Silber und reduzieren unnötige Umwege. Die Fortführung der ersten Querstrasse nach Nordosten dient der optimierten Führung des öffentlichen Verkehrs (Busse) sowie dem Langsamverkehr.

Mit einer Mittelspur auf der Silberstrasse können sämtliche Abbiegebeziehungen ohne Kreisell gewährleistet werden.

Zusätzliche publikumsintensive und damit verkehrsintensive Nutzungen sollen beschränkt werden.

Im Bereich der verkehrsintensiven Nutzungen kann die Erstellung eines Parkhauses sinnvoll und von Interesse sein.



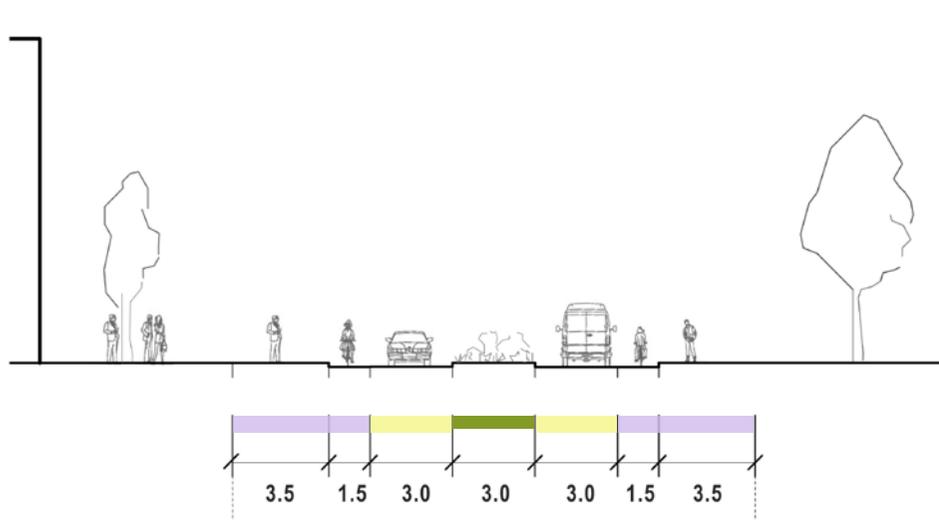
2.3 Raumbedarf

Die vorgeschlagenen neuen Querstrassen kommen auf bestehende Bau-parzellen zu liegen und tangieren – mit Ausnahme von wenigen Neben-bauten – keine bestehenden Gebäude.

Die vorgeschlagene Mittelspur auf der Silberstrasse ermöglicht die Linksabbieger-Funktion ohne den Verkehrsfluss zu behindern. Kreisel sind damit nicht notwendig. Wo die Mittelspur funktional nicht benötigt wird, dient sie durch Bepflanzung der gestalterischen Prägung dieses Strassen-raumes.

Mit einer moderaten Verbreiterung der Silberstrasse können zusätzliche Velostreifen geführt werden. Die bestehenden Parkplätze sollen hierfür zugunsten eines ruhigeren Verkehrsflusses aufgehoben werden.

Die übrigen Strassen können wie bestehend belassen werden. Mit der ein-fachen Ausbildung einer Kernfahrbahn und seitlichen Velostreifen innerhalb des bestehenden Strassenprofils wäre eine Aufwertung denkbar.





2.4 Öffentlicher Verkehr

Es ist davon auszugehen, dass über längere Zeit der öffentliche Verkehr nur mit Bussen bewerkstelligt werden kann.

Die Kapazität der Buslinien muss erhöht werden. Dies kann durch Verbesserungen am Fahrtakt, die Erhöhung des Fassungsvermögens der Busse oder aber auch durch Einführung zusätzlicher Linien geschehen. Das Gebiet SLS würde damit die Güteklasse C erreichen. (Die bestehende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr entspricht der Güteklasse D.)

Es wird empfohlen, sogenannte Durchmesserlinien etablieren. Dies in erster Priorität Richtung Oetwil a.d.L., in zweiter Priorität Richtung Spreitenbach. Eine neue Buslinie kann auch als sogenannte Expresslinie angelegt werden.

Die Linienführung ebenso wie Anordnung der Haltestellen soll auf die städtebaulichen/aussenräumlichen Massnahmen abgestimmt werden.

Eine S-Bahnstation Silbern verbessert die Erreichbarkeit des Gebiets mit öffentlichem Verkehr massiv; das Gebiet SLS erreicht damit die Güteklasse B. Die Realisation dieser Bahnstation unbedingt anzustreben.



2.5 Langsamverkehr

Das bestehende Wegnetz ist für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer etc.) ungenügend. Deshalb ist das Wegnetz zu ergänzen und zu verdichten werden.

Insbesondere sollen

- die Verbindungen Richtung Stadtzentrum verbessert
- die Anbindungen zum Naturschutzgebiet verbessert sowie
- die Verbindungen zu S-Bahnstation Silberners gewährleistet werden

Querschnitte und Raumbedarf für Fussgänger und Velofahrer sind sicher, komfortabel und grosszügig zu bemessen. Hierfür sind gegebenenfalls auch die aufgehobenen Gleisparzellen in Anspruch zu nehmen.

2.6 Mengenbetrachtung

Die groben Verkehrsberechnungen basieren auf den Flächen des städtebaulichen Projektes (siehe Kapitel 3.3) und liegen innerhalb der Vorgaben der kantonalen Richtlinien zur Parkplatzberechnung.

Die Verteilung nach Richtungen entspricht auch den letzten Verkehrszählungen und auch der Pendlerstatistik.

Die Berechnung ergibt in etwa eine Verdoppelung der bestehenden Fahrtenzahl. Es wird angenommen, dass die erhöhte Fahrtendichte auf Grund der zukünftigen Nutzungsveränderungen durch einen erhöhten Modalsplit öV/MIV ausgeglichen wird.

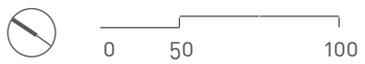


| | | | |
|-------------|--------------------|----------------|--------------|
| Nutzflächen | Arealflächen | AF | 520'000 m2 |
| | AZmax 2.0 | BGFmax | 1'040'000 m2 |
| | Ausbaugrad 80% | BGFrel | 832'000 m2 |
| Parkplätze | ø 1 PP /80 m2 | | 10'400 PP |
| Fahrten | ø 3.5 DTV/PP | Total | 36'400 DTV |
| | Heimstrasse | Anteil ca. 25% | 9'100 DTV |
| | Viaduktstrasse | Anteil ca. 25% | 9'100 DTV |
| | Mutschellenstrasse | Anteil ca. 50% | 18'200 DTV |

Detailliertere Angaben sind im Anhang IV ersichtlich.

3 Städtebau

Hochbau an Silbern | Lerzen 40m hoch
Stierenmatt 30m hoch
Gebäude 25m hoch
Gebäude 21m hoch



3.1 Nutzungsverteilung

Auf Grund der Unterschiede bezüglich vorhandener Bau- und Nutzungsstruktur sowie der räumlichen Lage werden für die drei Teilgebiete unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte vorgeschlagen.

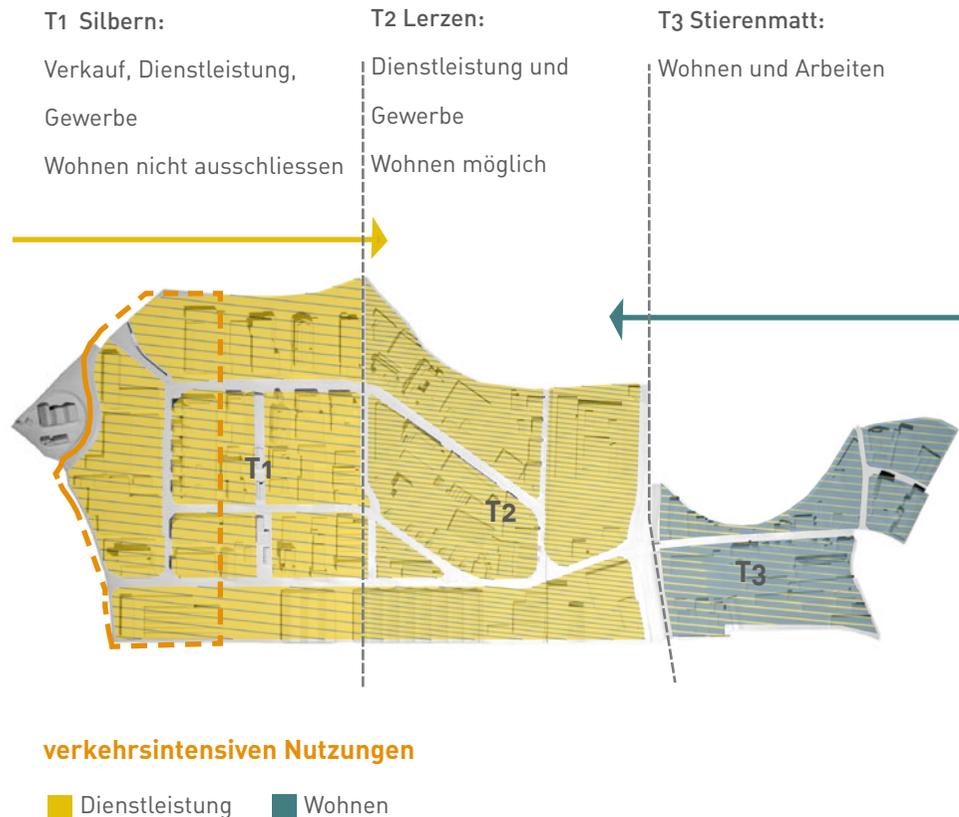
T1 Silberner: Verkauf und Dienstleistung in Fortsetzung und Aufwertung des Bestehenden. Publikums- und verkehrsintensive Nutzungen auf die nordwestliche Hälfte beschränkt. Wohnen soll nicht ausgeschlossen werden.

T2 Lerzen: Dienstleistung und allenfalls Wohnen. Für Wohnen sind Mindestanforderungen zu erfüllen (siehe Kapitel 3.4).

T3 Stierenmatt: Wohnen und Dienstleistung als Mischnutzung in direkter funktionaler und räumlicher Anlehnung an das Entwicklungsgebiet Limmatfeld.

Im ganzen Gebiet soll nicht störendes Gewerbe möglich sein und Pionierwohnen (Zusatzwohnungen) zugelassen werden.

Die Anbindung neuer Nutzungen an die Qualitäten bestehender Nutzungen ergibt verstärkte Synergien und erhöht die Identität und das Potential des Teilgebietes.





3.2 Struktur

Auf Grund der Substanz der bestehenden Gebäude und Infrastruktur sowie der heterogenen Eigentumsverhältnisse und Erneuerungsbedürfnisse wird eine städtebauliche Struktur vorgeschlagen, welche mit wenigen korrigierenden Eingriffen die Qualitäten des Vorhandenen verstärkt und überhöht. Sie wird etabliert durch eine Kombination von Strassenbau-, Freiraum- und Hochbaumassnahmen.

Strukturbildung geschieht durch

- Hierarchisierung der Freiräume
- Ausrichtung der Gebäude auf die Strassengeometrie
- Betonung der Querrichtung zur Silberstrasse
- Setzung von Akzenten durch höhere Gebäude an den Kreuzungen Silberstrasse/Querstrassen

Zwecks Erreichen einer qualitätssteigernden Umstrukturierung soll

- der volumetrische Spielraum erhöht werden
- der Freiraumanteil erhöht werden
- die maximalen Volumen reduziert werden

Wegen der stark prägenden Geometrie von Strassen und Parzellengrenzen in Kombination mit der hohen Dichte kann die Anordnung und Form der Bauten offen gelassen werden.



3.3 Dichte

Die auf Industrie und Gewerbe zugeschnittene Baumassenziffer sollte durch eine Ausnutzungsziffer ersetzt werden, da damit Dienstleistungs- und Wohnnutzungen quantitativ wie auch qualitativ besser kontrolliert werden können.

Es wird vorgeschlagen, die Ausnutzungsziffer für das ganze Gebiet auf 2.0 (max. 2.1) festzusetzen, da damit bei relativ hoher Dichte qualitätsvolle Dienstleistungsbauten ebenso wie Wohnen möglich sind und letzteres gegenüber anderen Nutzungen nicht benachteiligt wird. Die ökonomische wie auch soziale Nachhaltigkeit ist damit gewährleistet.

Die maximale Gebäudehöhe soll zugunsten eines grösseren Freiflächenanteils auf 25m erhöht werden, bei den Akzente 40m (T1 und T2), resp. auf 30m (T3).

| Grundstücksflächen | T1 Sibern | T2 Lerzen | T3 Stierenmatt | Total |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| GSF | 254'027m ² | 177'800m ² | 90'035m ² | 521'864m² |
| Bauvolumen | | | | |
| Vist | 1'459'986m ³ | 806'305m ³ | 341'696m ³ | 2'607'987m³ |
| BMZist | 5.6 | 4.7 | 3.8 | 5.0 |
| Vmax | 2'080'000m ³ | 1'360'000m ³ | 720'000m ³ | 4'160'000m³ |
| BMZmax | 8.0 | 8.0 | 8.0 | 8.0 |
| Vpot | 620'014m ³ | 553'695m ³ | 378'304m ³ | 1'552'013m³ |
| | 30% | 41% | 53% | 38% |
| Geschossflächen | | | | |
| BGFist | 314'957m ² | 142'573m ² | 81'021m ² | 538'551m² |
| AZist | 1.2 | 0.8 | 0.9 | 1.0 |
| BGFmax | 520'000m ² | 340'000m ² | 180'000m ² | 1'040'000m² |
| AZmax | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 |
| BGFpot | 205'043m ² | 197'427m ² | 98'979m ² | 501'449m² |
| | 39% | 58% | 55% | 48% |



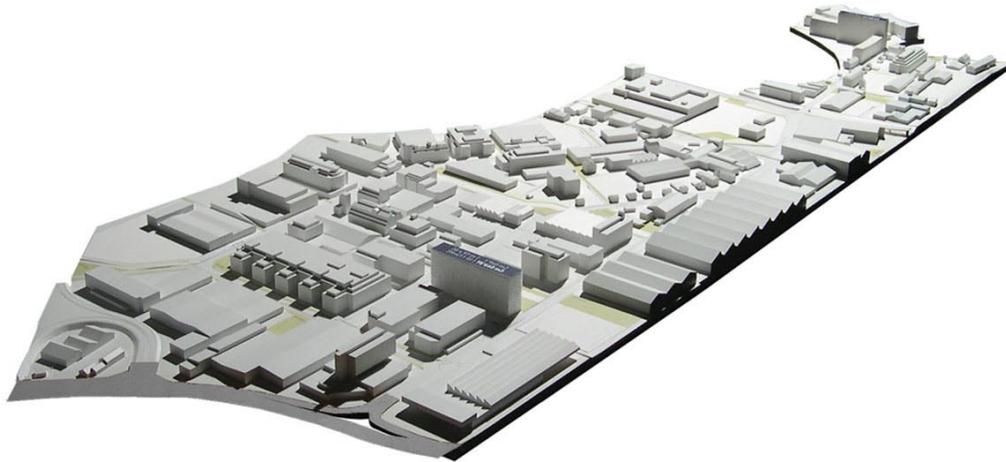
3.4 Wohnen

Im Teilgebiet Stierenmatt (T3) ist in Anlehnung an die Entwicklungsplanung Limmatfeld Wohnen möglich und sinnvoll. Ebenso wie im Gebiet Limmatfeld soll sowohl Wohnen wie auch Dienstleistung möglich sein. Die städtebauliche Struktur ermöglicht eine relativ grosse Flexibilität bezüglich der Entwicklung des Marktes.

Im Teilgebiet Lerzen (T2) ist Wohnen zwar denkbar, allerdings sind auf Grund der isolierten Lage gewisse Mindestanforderungen sicherzustellen. Dazu gehören bei ersten Wohnbauvorhaben eine Mindestmenge an Wohneinheiten (mehr als ca. 200 Wohneinheiten) sowie zusätzliche qualitätsvolle Freiflächen.

Im Teilgebiet Silbern (T1) ist Wohnen als Hauptnutzung nicht sinnvoll. Allerdings soll sogenanntes Pionierwohnen (Hauswartwohnung, Loft, Dach- und Attikawohnungen) nicht ausgeschlossen werden.

Im ganzen Planungsgebiet ist eine Emissionsreduktion von Gewerbe und Industrie anzustreben. Arbeits- und wohnumfeldverträgliches Gewerbe soll überall möglich sein.



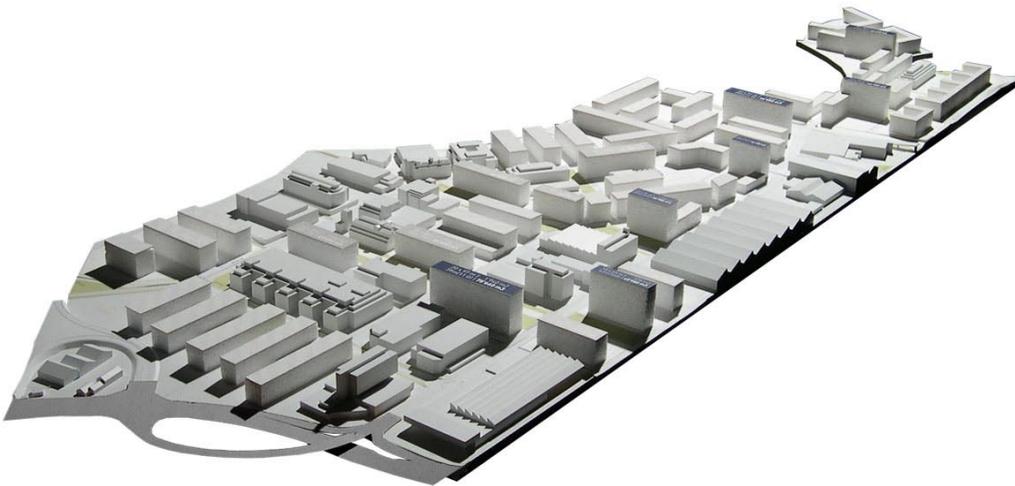
3.5 Entwicklung

Frühe Phase

Die Umsetzung der notwendigen und möglichen Verkehrsmassnahmen (Querstrassen) bildet in Verbindung mit den notwendigen Ersatzbauten und der Freiraumgestaltung die eigentlichen Initialprojekte.

Die Strassen- und Freiraumgestaltung kann früh schon sehr weitgehend umgesetzt werden.

Erste Baumassnahmen auf privater Basis können umgesetzt werden und sind betreffend Wertigkeit richtungsweisend. Qualitativ hochwertige Pilotprojekte fördern eine positive Entwicklung des Gebietes.



Späte Phase

Die massive Verbesserung der Verkehrserschliessung mit dem Umbau des Knotens Mutschellenstrasse und der Realisierung der S-Bahnstation Silberbühl werden eine weitere Verdichtung ermöglichen.

Es ist davon auszugehen, dass die Verdichtung und Umnutzung sich über mehrere Jahrzehnte hinweg ziehen wird und eine volle Ausnutzung nie erreicht wird.

4 Freiraum



Anbindung Naturaum

Freiraumgestaltung Querstrasse
Strassenraumgestaltung

Aufwertung Reppischschufer





4.1 Analyse und Konzept

Die vorgefundene landschaftsarchitektonische Situation zeichnet sich durch das unvermittelte Nebeneinander zweier sich äusserst kontrastierenden Bereiche aus:

- das Industriegebiet mit Restgrün, Brach- und Ruderalflächen sowie heterogenen, von den jeweiligen Nutzungs- und Repräsentationswünschen abhängigen Vorbereichen unterschiedlichster Prägung, insgesamt von minderer Qualität.
- das Naturschutzgebiet im Nordosten des Planungsgebietes mit Flussnebenarmen, Feucht-, Ried- und Waldgebieten insgesamt von hoher Qualität sowie der kanalisierten Reppischgraben zwischen Lerzen und Stierenmatt.

Das freiräumliche Konzept sieht als prägende Massnahme vor, die von Südwesten nach Nordosten verlaufenden Querstrassen räumlich zu stärken und gestalterisch aufzuwerten. Damit soll innerhalb des Planungsgebietes die Orientierung verbessert werden, die Qualität des öffentlichen Raumes erhöht werden und die Identität gestärkt werden.

Zusammen mit ergänzenden Wegverbindungen wird dadurch das Planungsgebiet verstärkt mit den umgebenden Freiräumen ebenso wie mit Zielorten (Stadtzentrum, S-Bahnstation Silbern) verbunden.

Auf Grund des langfristigen Horizont betreffend Planung und Umsetzung soll das freiräumliche Konzept gleichzeitig genügend stark und dennoch anpassungsfähig sein.



4.2 Prinzip

Prägende Elemente der vorgeschlagenen Konzeptes sind die Freiräume im Bereich der Querstrassen.

Jeder Abschnitt einer Querstrasse wird verstanden als eine urbane Raumeinheit gegliedert unter den Aspekten von Verkehr, Freiraum und Vegetation.

Raummodule sind stadtraumbildende Elemente mit Boulevardcharakter. Baumalleen sind die räumlich wirksamen Elemente mit Signalwirkung, dienen der Orientierung und rhythmisieren den Stadtraum. Sie bilden qualitative Aussenräume mit Erholungscharakter für die Nutzer.



4.3 Raummodule

Auf Grund der Vielzahl von räumlichen Situationen wird eine flexible Strategie des modularen Systembaukastens vorgeschlagen, welche differenziert die jeweilige lokale städtebauliche Situation artikulieren kann.

Die Raummodule sind so angelegt, dass sie sich der baulichen Entwicklung anpassen und sich ausdehnen können.

Die Raummodule sind charakterisiert durch ihre Flächenorganisation sowie ihre Raumstruktur.

Perimeter des Raummoduls

Formale, äussere Definition als Modul (Umriss)

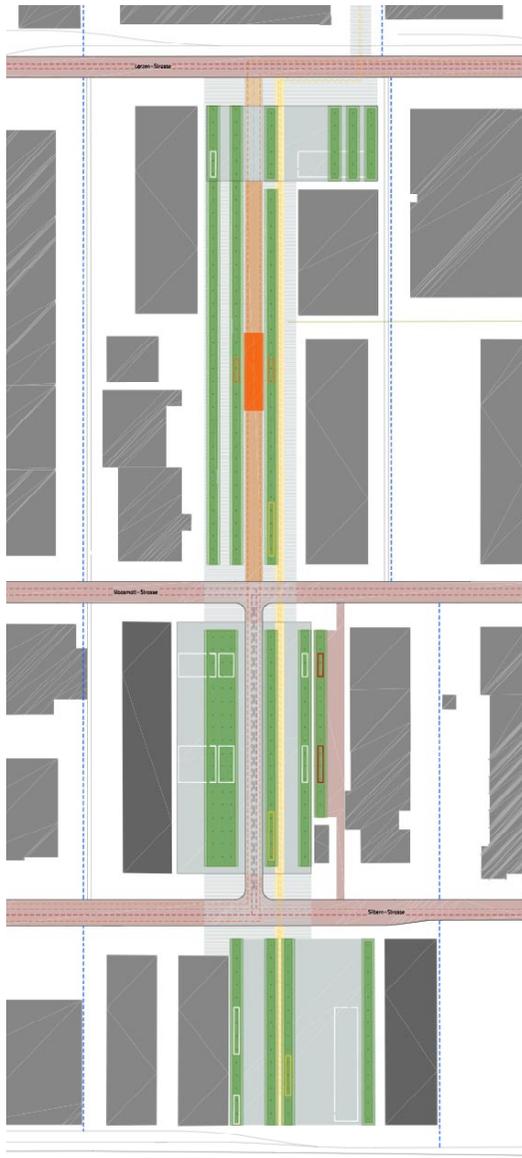
Inhaltliche und funktionale Strukturierung des Moduls

Sicherung der inneren und äusseren Raumkontrolle

Sicherung der Raumordnung

Betrachtungsperspektive

Entwicklung der Raumtools unter Berücksichtigung der angrenzenden Bauzeilen und Räume. Überprüfung von Synergien, Funktion, Gestaltung



4.4 Gestaltungselemente

Ein Raummodul wird geprägt durch die Gestaltungselemente in folgender

Hierarchie:

Baumalleen

Fussgängerpassagen

Plätze

Grünbereiche

Velowege

Strassenraum (MIV | ÖV)

Parkierungsfelder

Sie kann verschiedenste Infrastrukturen aufnehmen:

Bushaltestellen

Velounterstände

Orientierungssysteme

Beleuchtung

Sitzgelegenheiten

4.5 Bildskizze

Raummodul Silberstrasse/Querstrasse



5 Markt und Wirtschaftlichkeit

5.1 Standortanalyse

Makrolage:

Das Gebiet SLS weist aufgrund seiner Lage an den Verkehrsachsen Zürich – Basel/ Bern und Innerschweiz/Zürich Airport/Deutschland eine hervorragende Erreichbarkeit für den MIV auf. Die zentrale Lage im Wirtschaftsraum Zürich bildet die „Unique Selling Proposition“ (USP) des Gebietes. Durch zunehmende Kapazitätsengpässe am Verkehrsknoten Mutschellenstrasse wird der Standortvorteil „Erreichbarkeit“ allerdings zunehmend in Mitleidenschaft gezogen.

Regionale Konkurrenzsituation:

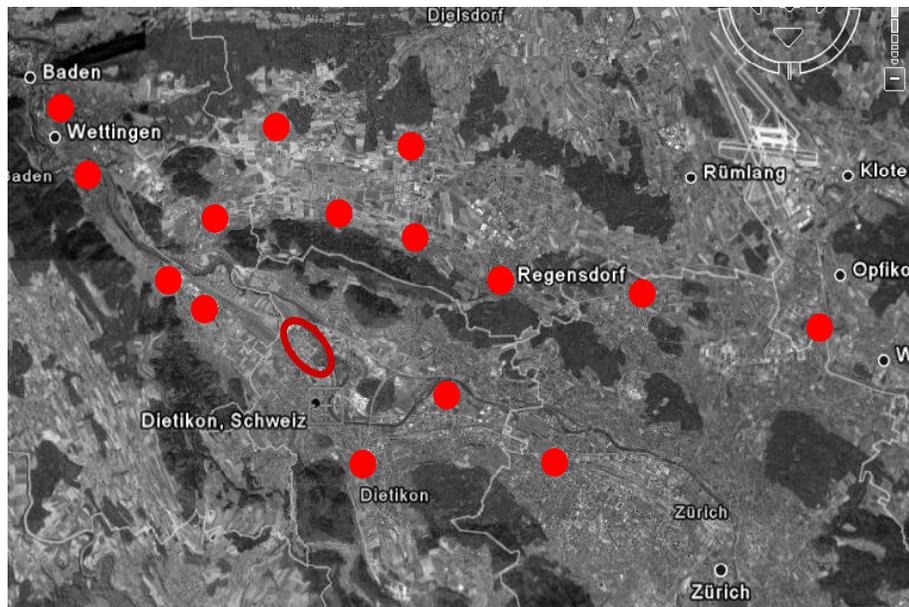
Im Limmattal befinden sich u.a. grössere Umnutzungsprojekte auf den ehemaligen Industriearealen in Schlieren und Altstetten in Planung bzw. Ausführung (Mischnutzungen mit ca. 300 Wohnungen).

Im Furttal sind grössere Wohnbauentwicklungen im Gang, insbesondere an den Standorten Würenlos und Zürich-Affoltern (ca. 500 Wohnungen). In der Region Mutschellen/ unteres Knonauer Amt sind nach wie vor grössere Wohnbauaktivitäten – schwerge- wichtig im Bereich von EFH und REFH – festzustellen.

SLS steht schliesslich in Konkurrenz mit weiteren, aufstrebenden Gewerbe- und Industriegebieten im Limmattal und in der Region Zürich Nord.

Die Bautätigkeit im Limmattal wird angesichts der hohen Entwicklungstätigkeit im Dienstleistungs- wie auch Wohnbereich mittelfristig auf hohem Niveau bleiben.



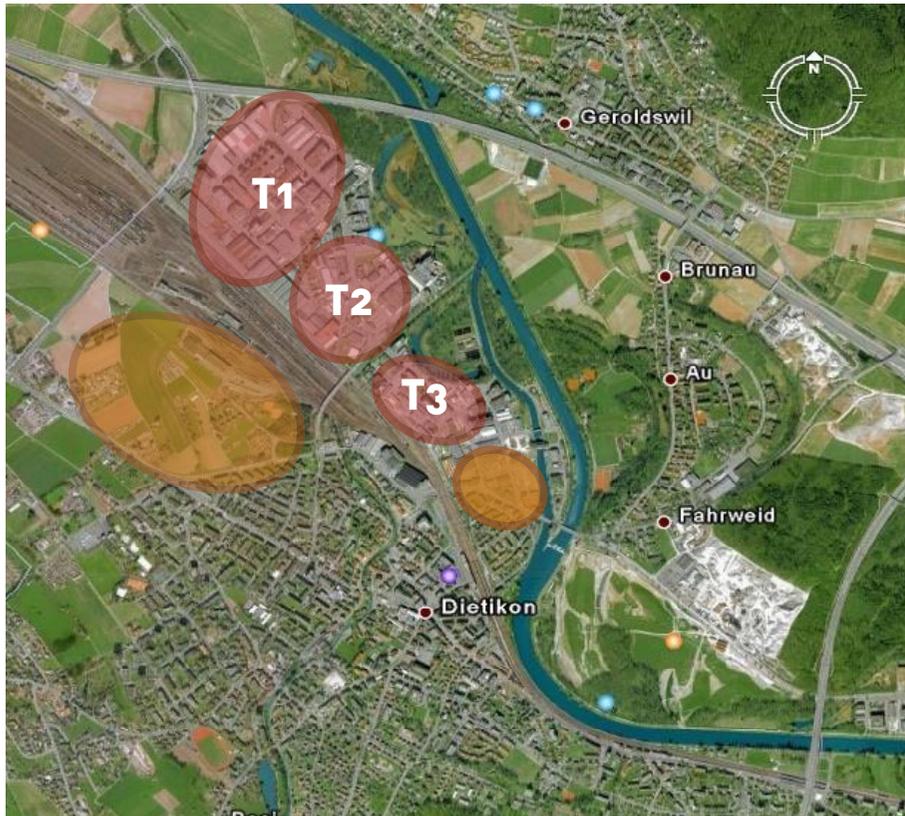


Lokale Konkurrenzsituation: Auch in Dietikon sind andere Parzellen und Entwicklungsgebiete mit hohem Entwicklungspotenzial vorhanden: Zentrumslagen, Limmatfeld (270 Wohnungen und ca. 50'000 m² Büro- und Verkaufsflächen), Niederfeld (rund 40 ha Arealfläche).

Wohnen: Die Wohnbaugebiete im näheren und weiteren Umfeld weisen im Vergleich zu SLS gegenwärtig eine klar bessere Wohnqualität auf. Die Markttauglichkeit eines hohen Wohnanteils im Gebiet SLS ist in diesem Zusammenhang fraglich. Für eine Umstrukturierung zugunsten Wohnen braucht es hohe Vorinvestitionen. Kurz- und mittelfristig sind nur relativ tiefe Mieten markttauglich. Eine steigende Nachfrage nach Wohnraum in der Umgebung kann aber langfristig die Wirtschaftlichkeit von Wohnungsbau relevantverbessern.

Bestehende Nachfrage: Seitens Unternehmen und Konsumenten ist nach wie vor ein hoher Nutzungsdruck - vorwiegend im Bereich von Retail-, Büro- und Lagerflächen - vorhanden. Um den Standortvorteil des Gebietes zu gewährleisten besteht allerdings die Notwendigkeit, die Verkehrsproblematik rund um den Knoten Mutschellen zu lösen.

Aufgrund der Grösse und Lage hat das Gebiet SLS das Potenzial, sich zu einem eigenen Stadtteil mit sämtlichen erforderlichen Infrastrukturen zu entwickeln.



5.2 Entwicklungsszenario

Mögliche Entwicklungsszenarios für das Gebiet SLS:

Szenario 1: Status Quo

„Wer es sich leisten kann, geht; wer nicht, leidet!“

Szenario 2: Nutzungsumschichtung durch Wohnungsbau

„Man leidet gemeinsam – geteilter Schmerz ist halber Schmerz!“

Szenario 3: Gebietsentwicklung mit Ausbau Verkehrskapazität

*„Knappes Gut MIV-Erschliessung gut gezielt vermarkten,
Mehrwerte reinvestieren.“*

„Plötzlich wird Wohnen attraktiv“

Ausschlaggebend für die erfolgreiche Transformation des Gebiets SLS ist die Initiative und der Willen der Grundeigentümer, entsprechende Massnahmen durchzuführen.

5.2 Entwicklungsszenario

Szenario 1 - Status Quo -

„Wer es sich leisten kann, geht; wer nicht, leidet!“

Aufgrund der Lage, den vorhandenen Nutzungsreserven und der wirtschaftlichen Nachfrage siedeln sich weiterhin Unternehmen an.

Die intensive Nutzung führt zu einer zunehmenden Verkehrsbelastung. Kapazitätsengpässe/Spitzenzeiten dehnen sich aus.

Der 1., 2. und 3. Grund für die Standortwahl der Unternehmen – die Erreichbarkeit – ist nicht mehr gewährleistet, das Gebiet SLS verliert an Attraktivität.

Infolge zu hoher Beeinträchtigung der Geschäftstätigkeit wandern bestehende Unternehmen vermehrt ab. Neuansiedlungen – insbesondere im höherwertigen Dienstleistungsbereich – finden nicht mehr statt.

Der Wandel vom klassischen Gewerbegebiet zum modernen Wirtschaftsstandort wird gebremst.

Konsequenzen:

- Landabwertung
- Demodierung der Bausubstanz
- Verlust von Arbeitsplätzen
- Imageverlust für das Gebiet und die Gemeinde
- Das qualitative und quantitative Entwicklungspotenzial bleibt ungenutzt.

Szenario 2 - Nutzungsumschichtung durch Wohnungsbau -

„Man leidet gemeinsam – geteilter Schmerz ist halber Schmerz!“

Durch Beibehaltung des Status Quo im Bereich der Erschliessung und Gebietsnutzung ist SLS für Betriebsansiedlungen nicht mehr interessant. Bestehende resp. verbleibende Betriebe erfahren eine Abwertung.

Ein Versuch, die bestehenden Verkaufs- und Gewerbeflächen ohne Aufwertungsmassnahmen in Wohnungen umzunutzen wäre baurechtlich lösbar, aus Marktsicht jedoch kaum umsetzbar. Infolge der fehlenden Investorentauglichkeit wäre bestenfalls günstiger Genossenschaftswohnungsbau möglich.

Konsequenzen:

- Das bestehende Verkehrsproblem wird durch die Implementierung einer Wohnnutzung nicht gelöst.
- Es bestünde die Gefahr einer einseitigen Nutzungsentwicklung mit eher minderwertigen Dienstleistungen und günstigem Wohnungsbau (Segregation).
- Eine nachhaltige Gebietsentwicklung würde nicht zustande kommen, da sich kaum höherwertige Dienstleistungen ansiedeln würden.
- Imageverlust
- Landabwertung

Szenario 3 -Gebietsentwicklung mit Ausbau Verkehrskapazität-

„Knappes Gut MIV-Erschliessung gut gezielt vermarkten, Mehrwerte reinvestieren“

Entwicklung ohne Wohnanteil

Durch die Verbesserung der MIV-Erschliessung – und damit Gewährleistung des wichtigsten Standortfaktors „Erreichbarkeit“ – wird das Gebiet für die Ansiedlung von höherwertigen Büro- und Dienstleistungsnutzungen attraktiv. Die punktuelle Verdichtung und Aufwertung der bestehenden Bausubstanz mit Büro- und Dienstleistungsflächen weckt das Bedürfnis nach weiteren Nutzungen (wie z.B. Verkaufsflächen, kundenorientierte Dienstleistungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Kultureinrichtungen, Gastronomie etc.). Das diversifizierte Angebot trägt zur weiteren Attraktivitätssteigerung und positiven Imagebildung des modernen Arbeits- und Dienstleistungsstandortes bei.

Entwicklung mit Wohnanteil *„Plötzlich wird Wohnen attraktiv“*

Veränderte Arbeits- und Dienstleistungsumgebung und ein positives Image führen in den Gebieten Stierenmatt (Nähe zum Limmatfeld und Stadtzentrum) und Lerzen mittel- bis langfristig zur Wohnungsnachfrage.

Mögliche Wohntypologien: urbanes Wohnen (verdichtetes Wohnen in einem gemischt genutzten Umfeld)

Konsequenzen:

- Entstehen eines städtebaulich und funktionell attraktiven Stadtquartiers
- Steigerung der Wertschöpfung, Zuzug von Unternehmen, neue Arbeitsplätzen
- Bevölkerungswachstum, höhere Steuereinnahmen
- Landwertsteigerung

Eine qualitative und ökonomische Aufwertung des Gebiets kommt sowohl den Grundeigentümern wie auch der Wirtschaft, der Bevölkerung und der Stadt Dietikon zugute.

5.3 Nutzungskonzept

Silbern: Hochwertiges Retail- und Dienstleistungsgebiet mit regionaler bis überregionaler Bedeutung durch folgende Massnahmen:

Langfristige Gewährleistung der guten Erreichbarkeit (unique selling proposition USP) durch eine gezielte Verbesserung der MIV-Erschliessung. Kontinuierliche, nachhaltige Aufwertung der etablierten Retail- und Dienstleistungsflächen (Qualitätsdefinition, Entwicklungsstart mit „Schlüsselgrundstücken“). Abgrenzung eines angemessenen Erweiterungsspielraums für publikumsintensive Einrichtungen (Abstimmung der Nutzungen auf die Verkehrskapazitäten).

Lerzen: Hochwertiges Arbeits- und Dienstleistungsgebiet mit langfristigem Potenzial für Wohnen (Nähe Naturschutzgebiet und Limmat):

Durch punktuelle Aufwertungsmassnahmen (Plätze, Strassenraumgestaltung etc.) wird das Umfeld für eigenständige Entwicklungsinitiativen geschaffen. Die Art der zukünftigen Nutzungen wird von der Marktnachfrage gesteuert (Gebietsentwicklung von „innen“ auf Basis der heutigen Ausnutzung).

Urbanes Wohnen ist grundsätzlich möglich, aus Sicht der Gebietsentwicklung jedoch nicht zwingend erforderlich. Ein allfälliger Wohnungsbau ist im Markt klar zu positionieren, vor allem gegenüber besseren Wohnlagen in Dietikon und im Limmattal.

Stierenmatt: Hochwertige Wohnmischgebietes mit Zentrumsfunktion

als Erweiterung des Stadtquartiers Limmatfeld (insbesondere entlang der Alten Limmat ist mittel- bis langfristig die Realisierung einer Wohnüberbauung vorstellbar).

Im Teilgebiet Stierenmatt ist die Initiierung der Gebietsentwicklung durch die Stadt Dietikon, als Eigentümerin von grösseren Grundstücksflächen, möglich.

Im ganzen Planungsgebiet sind die Emissionen von Gewerbe/Industrie zu reduzieren.

5.4 Entwicklungsstrategie

Im Folgenden werden die Steuerungsinstrumente für eine nachhaltige, städtebaulich hochwertige und marktkonforme Gebietsentwicklung aufgelistet. Die Entwicklungsinitiative muss von den Grundeigentümern aufgrund deren Bedürfnisse und strategischen Absichten weitergeführt und getragen werden.

Erreichbarkeit

Der Ausbau des Verkehrsknoten Mutschellen bildet eine grundlegende Voraussetzung für die Aufwertung des Gebietes SLS durch:

- Langfristige Gewährleistung der Standortqualität (USP Erreichbarkeit)
- Impulssetzung (konkrete Projekte setzen Zeichen)
- Generierung eines Mehrwertes für die Grundeigentümer und Mieter (Nutz- und Vermietbarkeit der Liegenschaften) wie auch für die öffentliche Hand (Entstehung eines funktionierenden Stadtquartiers mit hoher Wirtschaftskraft)

Eine langfristige Verkehrsüberlastung würde in letzter Konsequenz zur Abwanderung von Unternehmen und Abwertung des Standortes führen (Leerstände, Imageverlust).

Städtebauliche Massnahmen

Eine attraktive und nutzergerechte Umgebung fördert die Belebung und Vielfalt des Gebietes und trägt letztlich zur Wertschöpfungssteigerung bei. Im Rahmen der Gebietsentwicklung sind u.a. folgende Aspekte zu beachten:

- Die Realisierung von Quantität darf nur unter Gewährleistung der Qualität erfolgen.
- Landmarks verleihen dem Gebiet einen spezifischen Charakter und prägen das Erscheinungsbild nach aussen („Adresse“). Urbane Strukturen ziehen Menschen und Unternehmen an.

- Neben einer urbanen Umgebung stellt das Vorhandensein von Lokalitäten zur Deckung des täglichen Bedarfs sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Wohnquartiersentwicklung dar.
- Initiierung der Gebietsaufwertung durch konkrete Projekte: Realisierung der vorgeschlagenen Querstrassen, Fuss- und Velowege (Schaffung von Transparenz und Durchgängigkeit, Vernetzung mit Nahversorger und ÖV) Strassenraumgestaltung und Realisierung von öffentlichen Plätzen und Begegnungsorten, Gestaltungsmaßnahmen für Firmenauftritte, Werbeflächen etc.
- Marktnachfrage lässt sich nicht erzwingen. Die städtebaulich-architektonische Struktur muss aus diesem Grund eine entsprechende Flexibilität in der Umsetzung zulassen.

Gebietsmanagement

Durch die bewusste und koordinierte Umsetzung von Massnahmen durch ein institutionalisiertes Gebietsmanagement wird ein Mehrwert für die Grundeigentümer erwirkt. Um die wirtschaftliche Gerechtigkeit gewährleisten zu können, ist ein geeignetes Regelsystem zu schaffen, welches eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten ermöglicht.

Wesentliche Anforderungen an das Gebietsmanagement sind:

- Umsetzung der Vision und Entwicklungsstrategie
- Differenzierung von anderen Gebieten durch eine nachvollziehbare und eigenständige Positionierung des Gebietes. Das zu entwickelnde Gebiet ist mehr als die Summe aller Grundstücke!
- Identitätsbildung durch gemeinsame Vermarktungs- und Kommunikationsmassnahmen (Name, Logo und Brand sind wichtige Identifikationsfaktoren)
- Koordination und Schnittstellenmanagement



Beispiel Glattpark Opfikon

6 Empfehlung für das weitere Vorgehen

Zur zielorientierten und zeitlich optimierten Umsetzung des vorliegenden Entwicklungskonzeptes empfiehlt es sich, in verschiedensten Bereichen parallel vorzugehen.

| | |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Politik | <ul style="list-style-type: none">• Festlegung der Ziele für das weitere Vorgehen• Entwicklung einer Vorgehensstrategie• Abstimmung mit übergeordneten Stellen• Abstimmung mit Grundeigentümern• Interessensvertretung/Überzeugungsarbeit• Öffentlichkeitsarbeit |
| Entwicklung | <ul style="list-style-type: none">– Einbezug sämtlicher Grundeigentümer– Abstimmung der Interessen– Aufbau Gebietsmanagement– Sicherstellung der Finanzierung |
| Planung | <ul style="list-style-type: none">• Machbarkeitsprüfung der kritischen Bereiche (Knoten Mutschellen, Querstrassen, S-Bahnstation Silbern)• bedarfsweise inhaltliche Präzisierung des Entwicklungskonzeptes• Erarbeiten der planungsrechtlichen Grundordnung• Erarbeiten von Unterlagen für die Vermittlung |

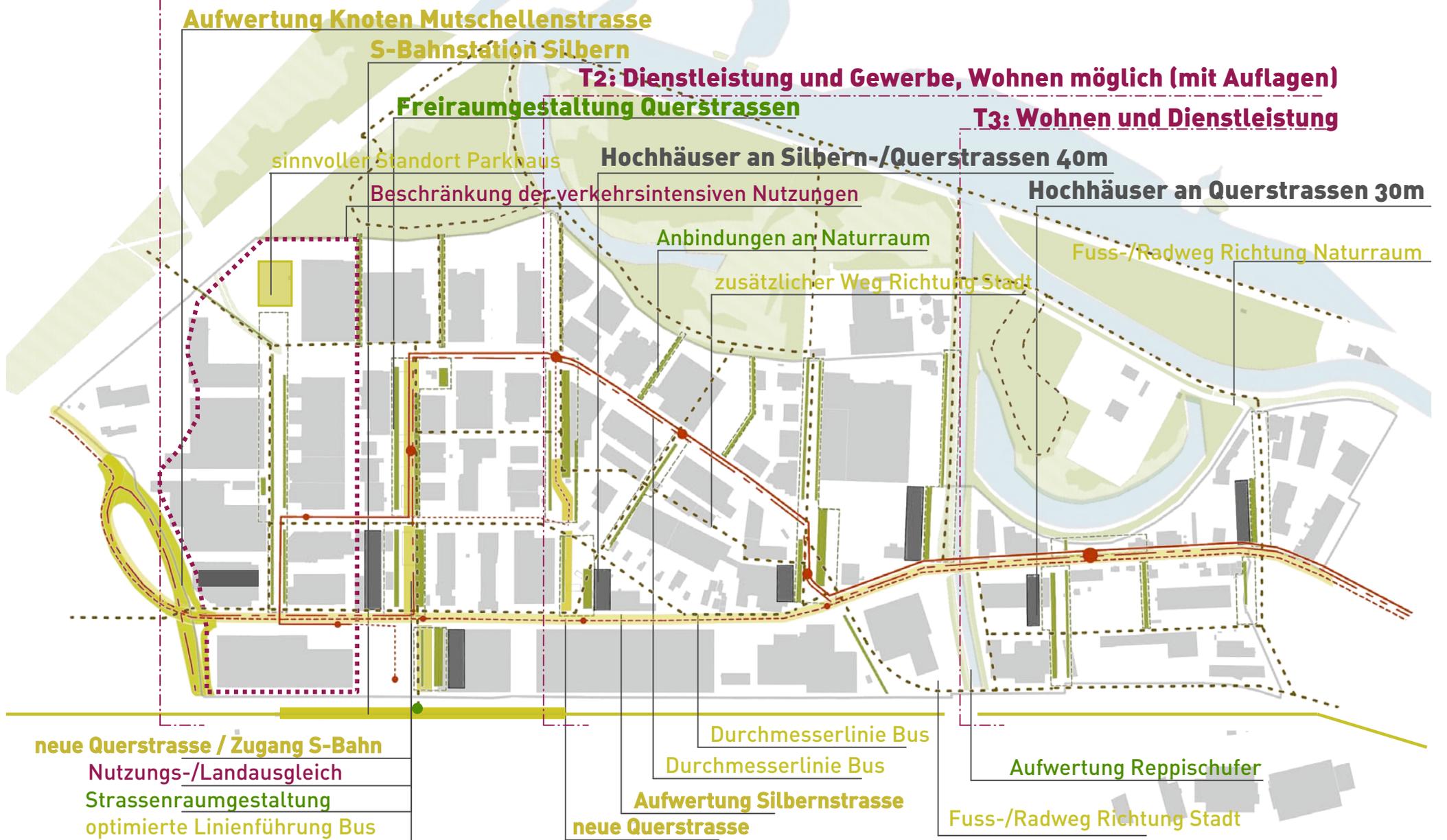
Die Bearbeitung der einzelnen Themenbereiche ist anspruchsvoll, die Zusammenhänge sind komplex und die Tätigkeiten auf den verschiedenen Handlungsebenen mit intensiver Wechselwirkung. Der Erfolg hängt wesentlich von einer guten und vertrauensvollen Zusammenarbeit kompetenter und integrier Persönlichkeiten ab. Eine Klärung der Zuständigkeiten, eine wirkungsvolle Organisation sowie eine optimale Besetzung der tragenden Schlüsselfunktionen sind für eine erfolgreiche Entwicklung von grösster Bedeutung.

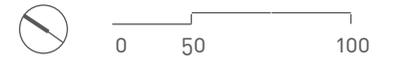
7 Anhang

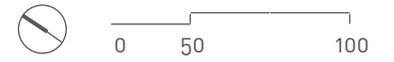
- I. Massnahmenplan
- II. Strukturplan Frühe Phase
- III. Strukturplan Späte Phase
- IV. Prozentverteilung: MIV
- V. Phasenablauf Knoten Mutschellenstrasse
- VI. Prozentverteilung: ÖV

Verkehr Hochbau Aussenraum Nutzung/Entwicklung

T1: Verkauf, Dienstleistung, Gewerbe (Wohnen erlauben)







IV.i Prozentverteilung MIV | Dietikon insgesamt rund 11'000 Pendler

Modal Split West

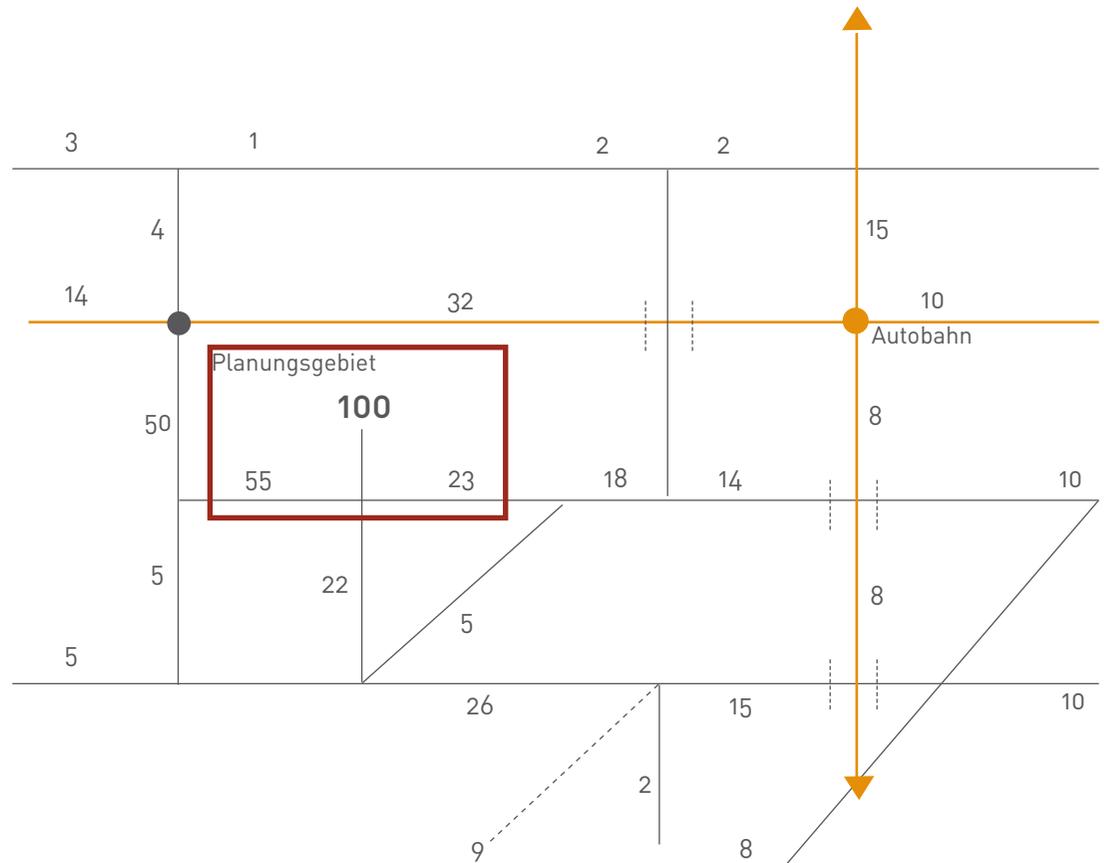
ÖV : 21%

MIV 79%

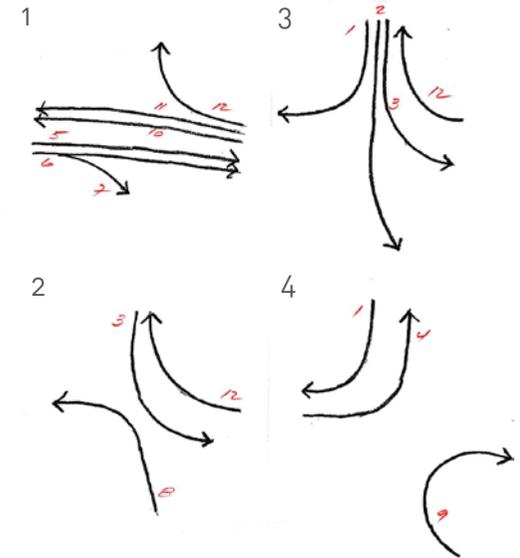
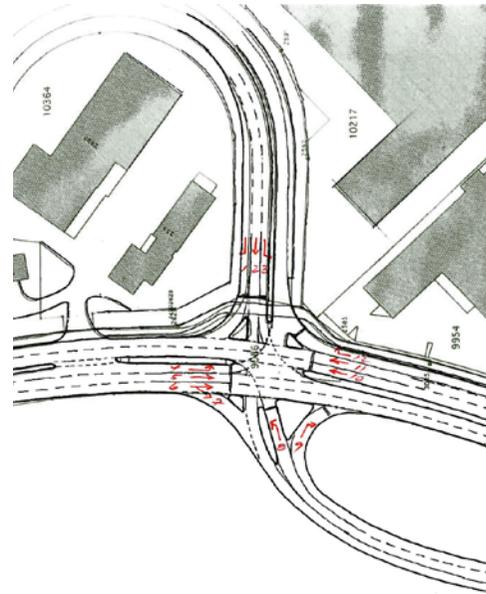
Modal Split Ost | mit Stadt ZH

ÖV : 61%

MIV : 39%



V. Phasenablauf MIV | Knoten Mutschellenstrasse



1. Oetwil von Baden
2. Silberner von Baden
3. Spreitenbach von Baden
4. Zürich von Oetwil
5. Spreitenbach von Oetwil | Zürich
6. Spreitenbach von Oetwil | Zürich
7. Silberner von Oetwil | Zürich
8. Oetwil | Baden von Silberner
9. Spreitenbach von Silberner
10. Oetwil | Baden von Spreitenbach
11. Oetwil | Baden von Spreitenbach
12. Zürich von Spreitenbach | Silberner

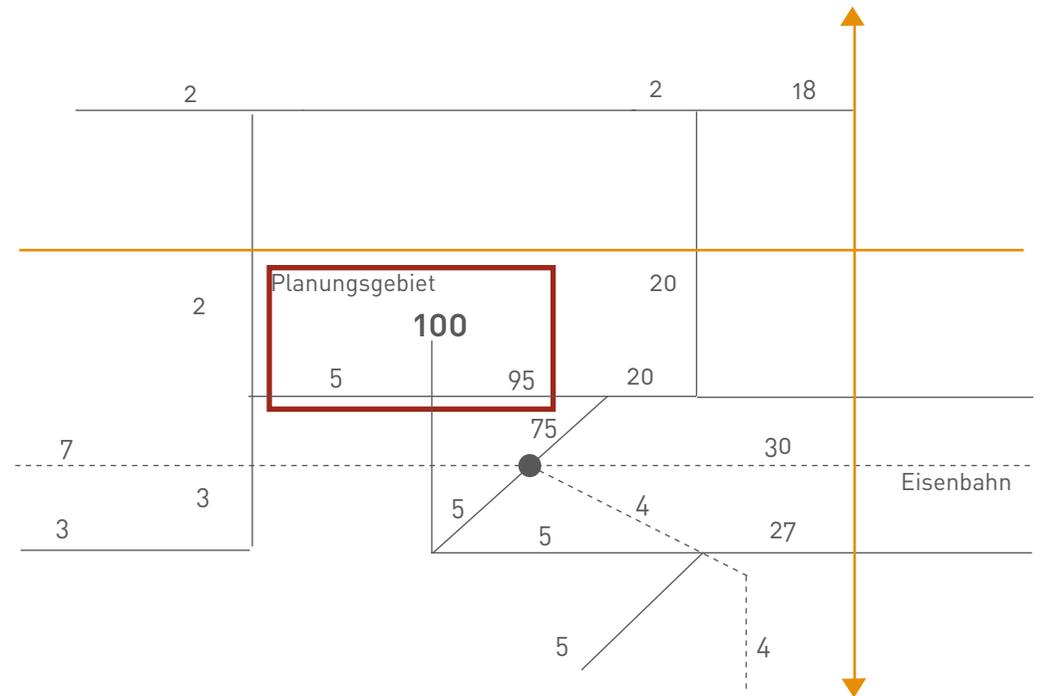
VI. Prozentverteilung ÖV | Dietikon insgesamt rund 6'000 Pendler

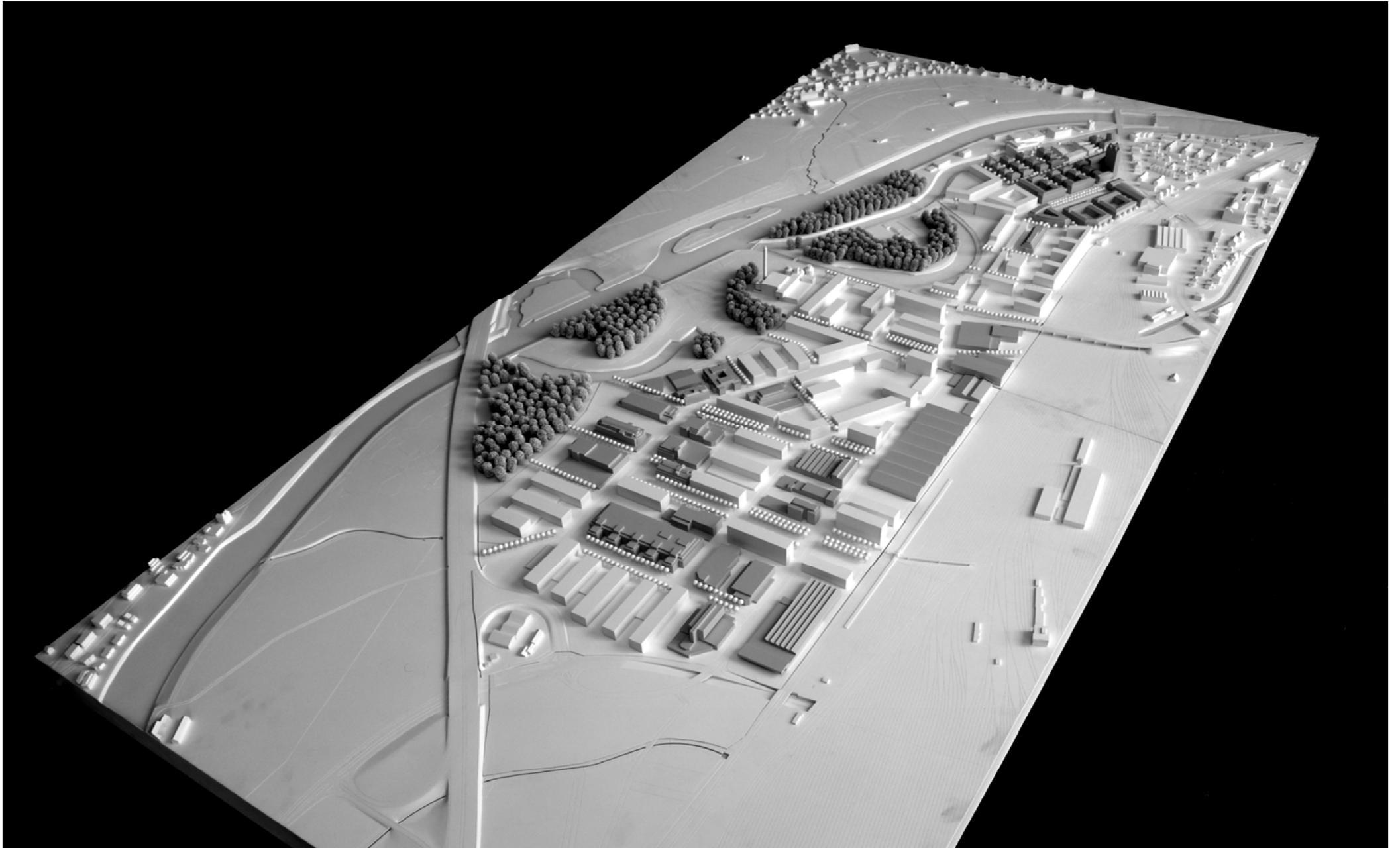
Modal Split West

ÖV : MIV = 21 :79

Modal Split Ost | mit Stadt ZH

ÖV : MIV = 61 :39

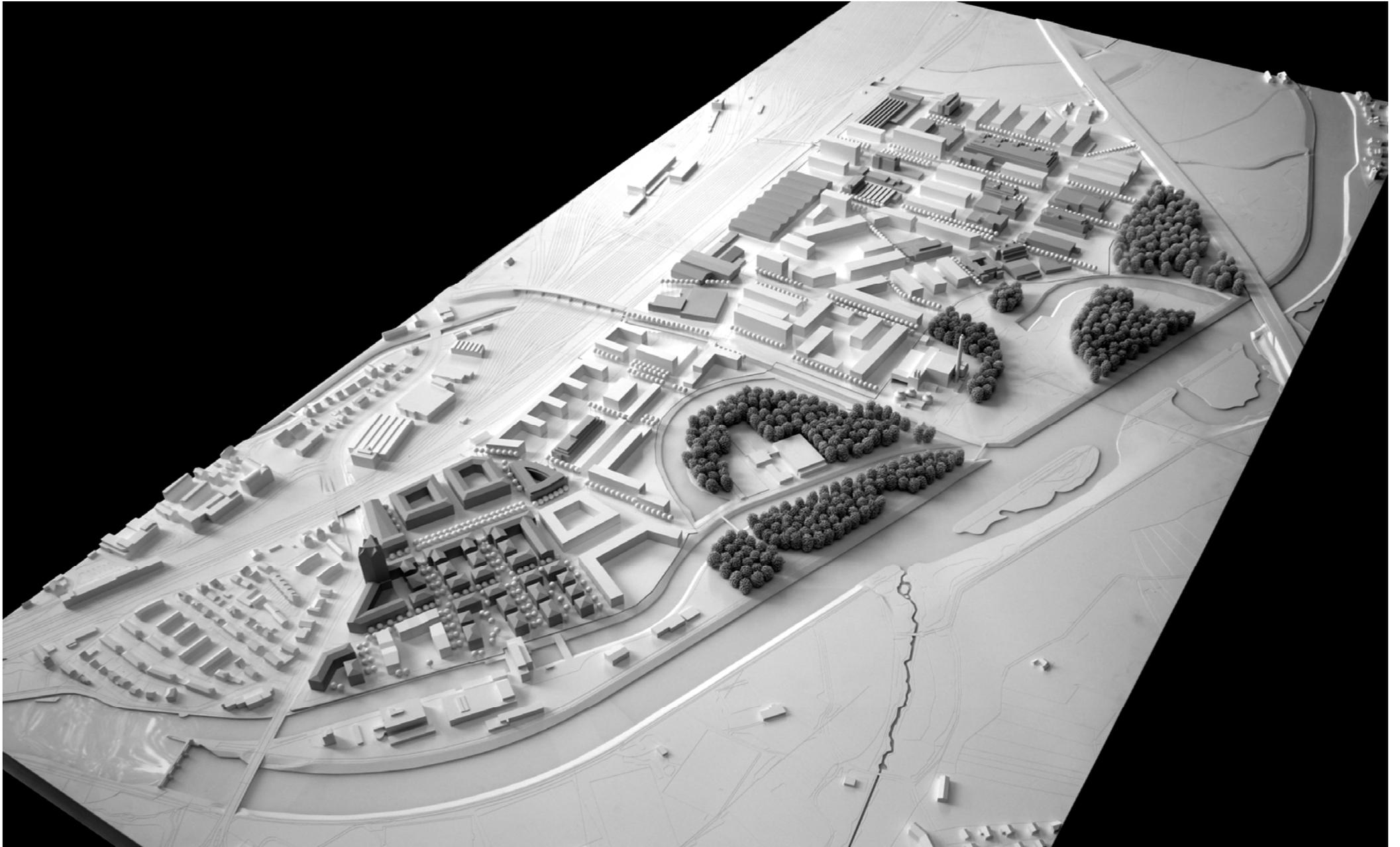




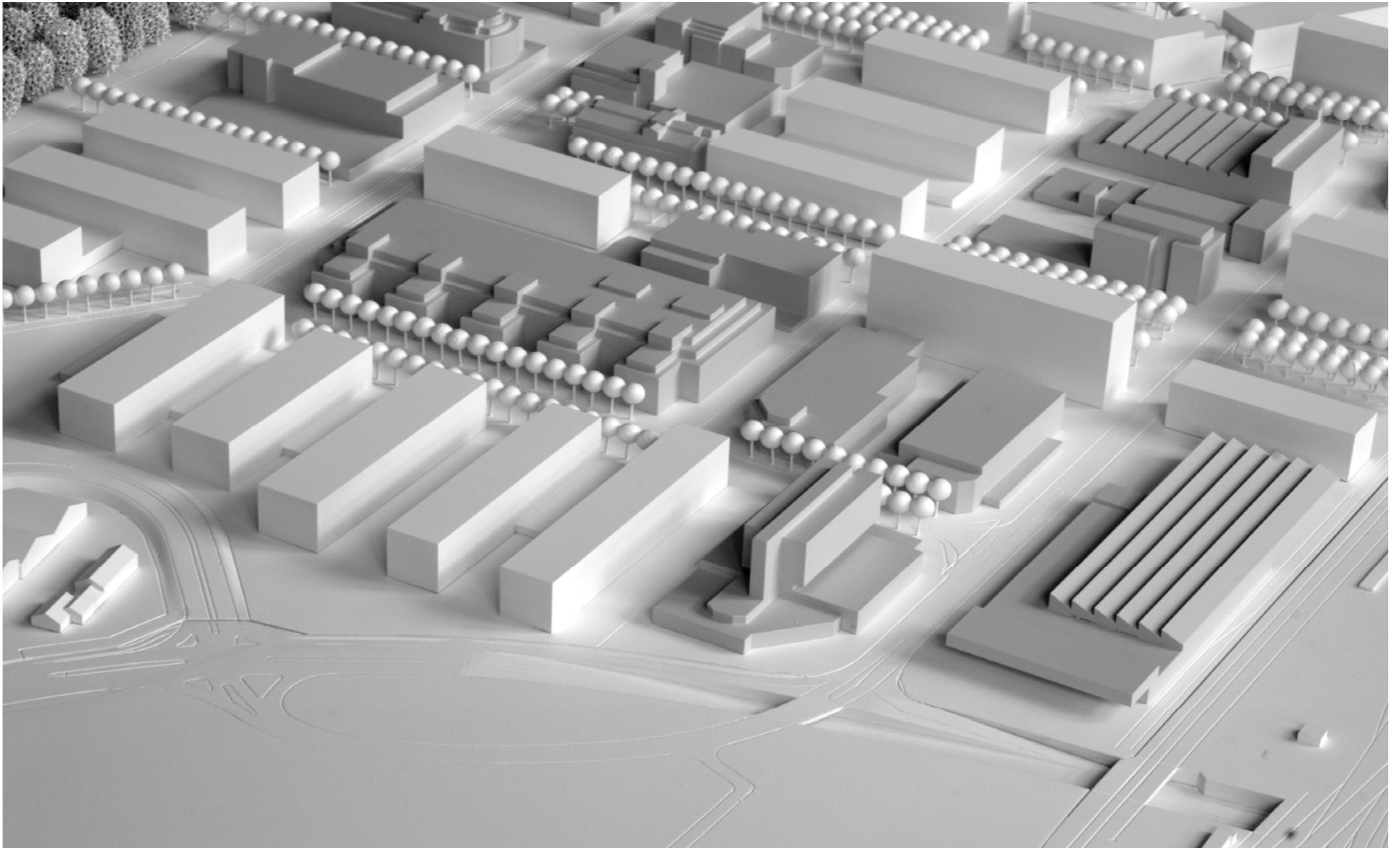
Modell 1:1'000. Blickrichtung Südost. Im Vordergrund Autobahnauffahrt A1. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli



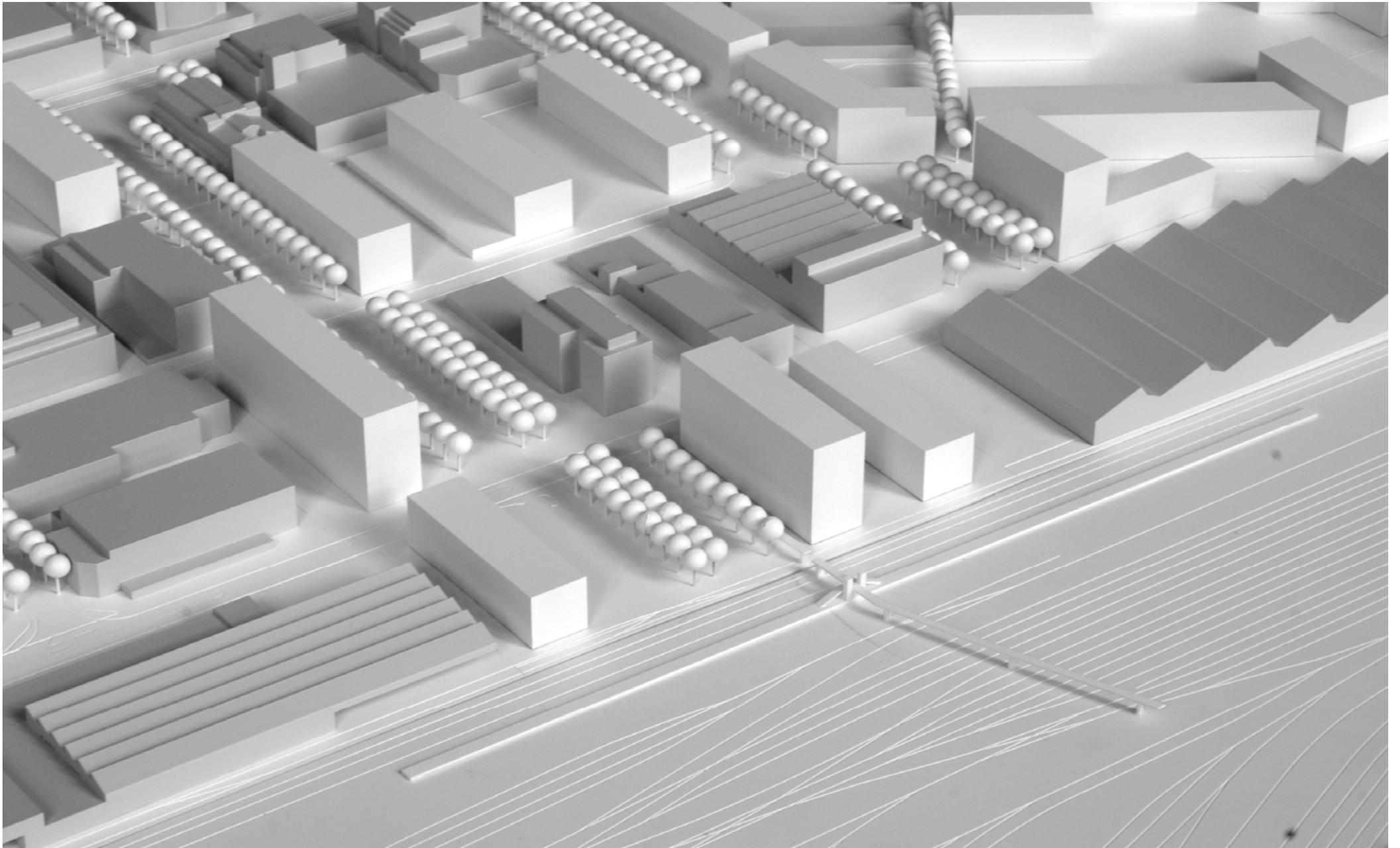
Modell 1:1'000. Blickrichtung Nord-Nordwest. Im Vordergrund Stadtentwicklung Limmatfeld. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli



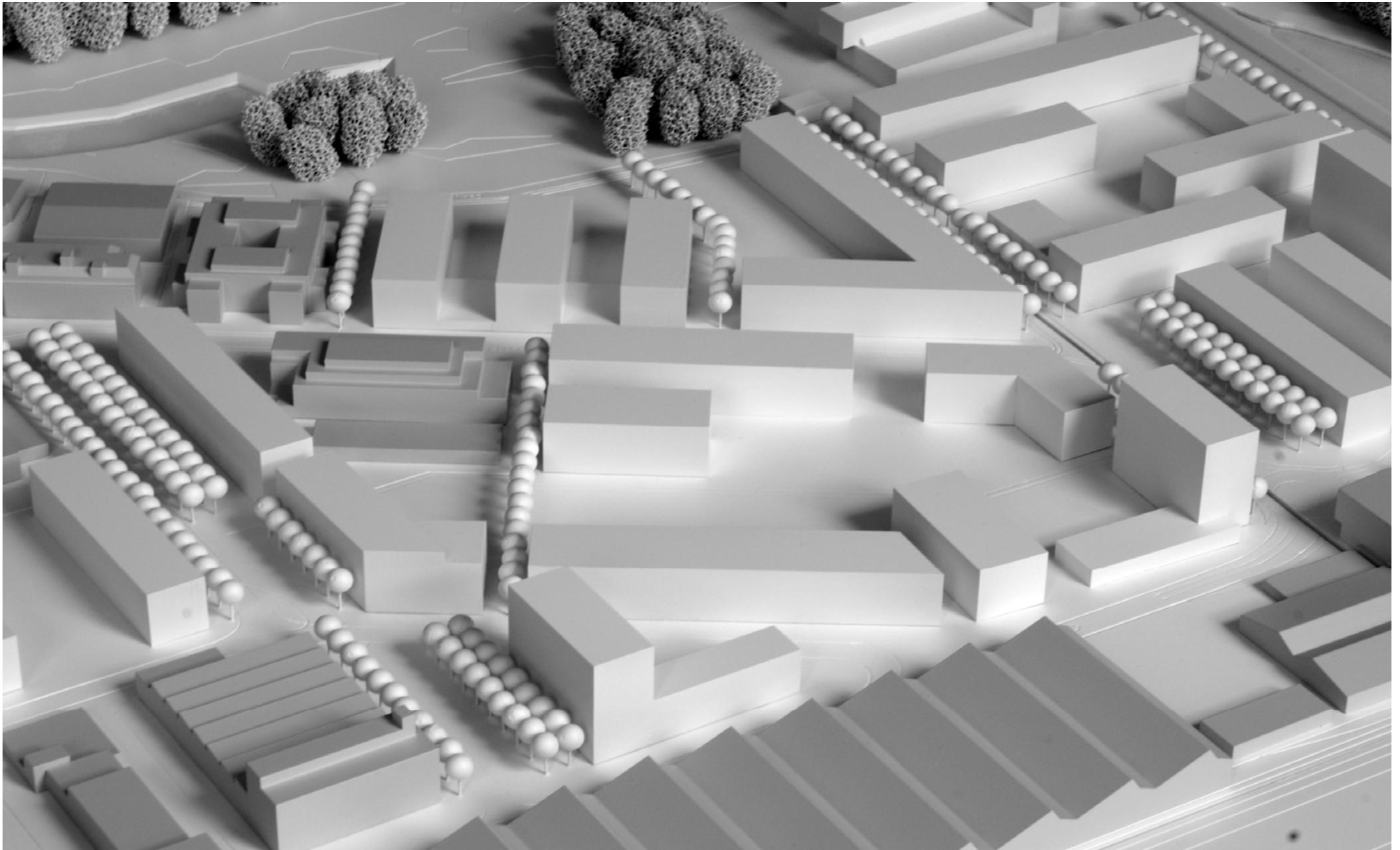
Modell 1:1'000. Blickrichtung West. Im Vordergrund Naturschutzgebiet Dietikon. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli



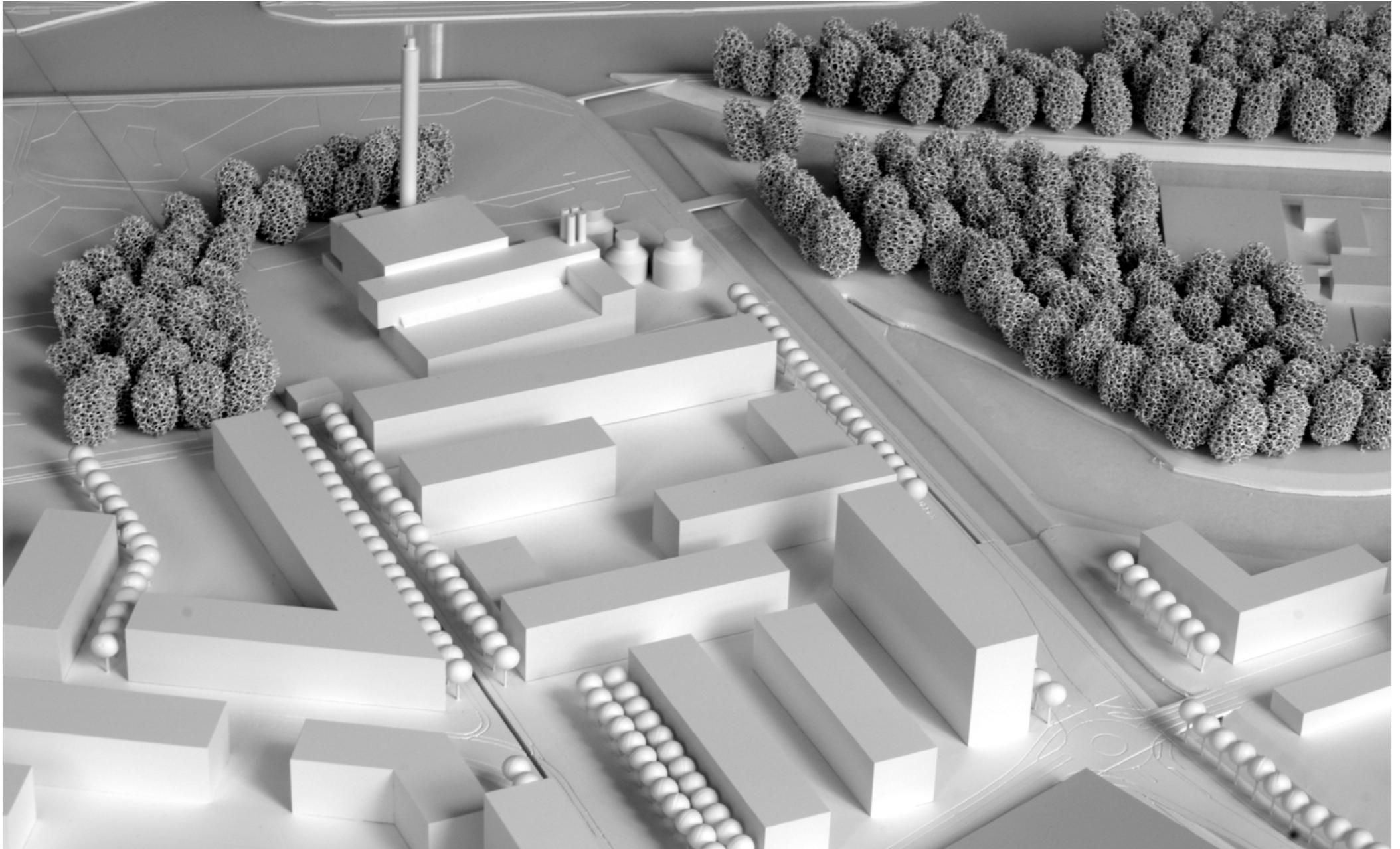
Modell 1:1'000. Blickrichtung Südost. Gebiet Silbern, im Vordergrund neuer Knoten Mutschellenstrasse sowie Coop Silbern. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli



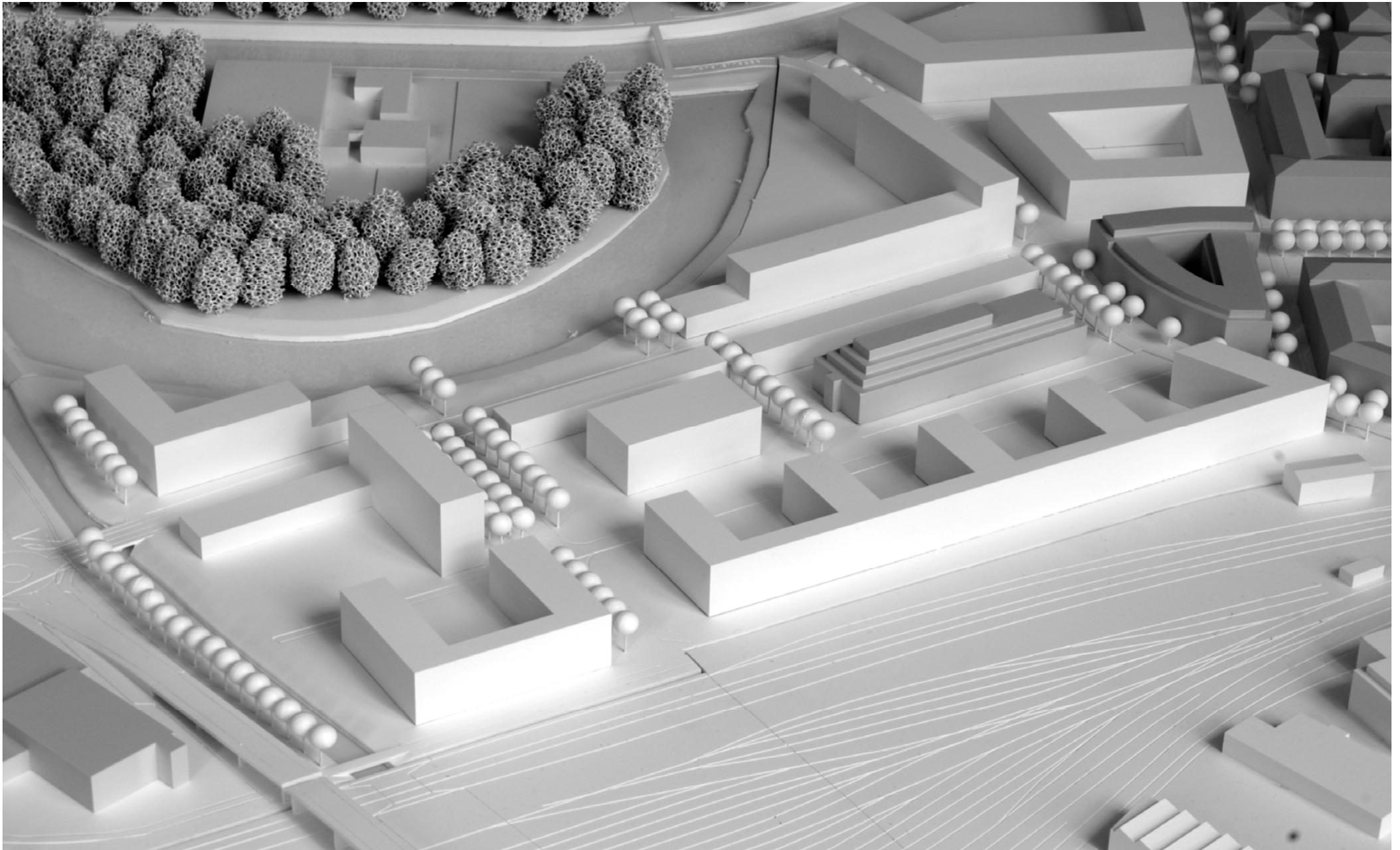
Modell 1:1'000. Blickrichtung Südost. Im Vordergrund neuer Platz und S-Bahnstation Silber. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli



Modell 1:1'000. Blickrichtung Südost. Gebiet Lerzen. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli



Modell 1:1'000. Blickrichtung Südost. Im Vordergrund Areal Verteilzentrum Coop, im Hintergrund Kehrrichtverwertungsanlage. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli



Modell 1:1'000. Blickrichtung Südost. Gebiet Stierenmatt. Schnüriger Modellbau, Dietikon. Foto: © 2008 SWR D.Dudli