

Masterplan Zentrum Mitte

Stand 20. Februar 2017



Projektteam

Sandra Mischke
Mirjam Minder
Christoph Lippuner

Fachunterstützung:

Reto Pfenninger, oester pfenninger architekten

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	1
1 Einleitung	3
2 Zweck und Status.....	4
2.1 Ziele des Verfahrens	4
2.2 Verhältnis zu bisherigen Planungen.....	4
2.3 Status und Verbindlichkeit	4
2.4 Perimeter	5
2.5 Beteiligte	6
2.6 Prozess	7
2.7 Bestandteile und Aufbau	8
3 Rahmenbedingungen	9
3.1 Planungs- und Umweltrecht	9
3.2 Verkehr.....	17
3.3 Etappierung	21
3.4 Nutzungen.....	22
3.5 Städtebau	23
4 Hinweise aus der Informationsveranstaltung	27
5 Bebaubarer Bereich	29
6 Plan	32
7 Weiteres Vorgehen	34
Quellen	
Anhang A: Rückmeldungen aus der Informationsveranstaltung	
Anhang B: Verworfenne städtebauliche Varianten	

Zusammenfassung

Um eine zentrumsgerechte Nutzung im Bereich des Faisswiesen-Areals anzusiedeln, den Raumbedarf für die zukünftige Verkehrsinfrastruktur zu klären und eine gut gestaltete sowie benutzerfreundliche ÖV-Drehscheibe zu schaffen wurde unter Federführung der Gemeinde Dietlikon ein Masterplan für das Faisswiesen-Areal sowie des direkten Umfeldes beim Bahnhof in Dietlikon erarbeitet.

Das Ergebnis des Masterplans soll als Grundlage für die weitere Planung des Faisswiesen-Areals dienen, aber auch um auf allfällige weitere Vorhaben rund um die ÖV-Drehscheibe reagieren und auf langfristige Projekte Einfluss nehmen zu können. Folgende wesentlichen Inhalte des Masterplans können für die nachfolgenden Planungen festgehalten werden:

Verkehrsbaulinie: die westliche Verkehrsbaulinie der Faisswiesenstrasse ist auf einen Abstand von 6.00 m zur Faisswiesenstrasse anzupassen.

Untergeschosse: es sind maximal drei Untergeschosse auf dem Faisswiesen-Areal möglich.

Lärm: eine durchgehende Überbauung entlang der Gleise ist sinnvoll, um das Faisswiesen-Areal vor Lärm zu schützen. Gleichzeitig gilt es auch die Lärmreflektion der Gebäude z.B. durch die Wahl der Fassadenmaterialien o.ä. zu reduzieren.

Altlasten: das Areal ist als belasteter sanierungsbedürftiger Standort eingetragen. Die Thematik ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

NISV: die NISV macht für den Perimeter keine Einschränkungen für die zulässigen Bauten. Aus Komfortgründen wird empfohlen die Anlagegrenzwerte der NISV einzuhalten und entsprechende Massnahmen in Abstimmung mit der SBB vorzusehen.

Werkleitungen: evtl. braucht es auf dem Faisswiesen-Areal eine weitere Trafostation. Ein Anschluss an den möglichen neuen Schmutzabwasserkanal in der Brüttisellerstrasse wäre denkbar und sinnvoll.

Abfallsammelstelle: falls auf dem Areal auch zukünftig eine Abfallsammelstelle vorgesehen wird, kann davon ausgegangen werden, dass diese unterirdisch angeordnet wird.

Bahnübergang Brüttisellerstrasse: der Start der Realisierung des Brüttenertunnels, welcher für ca. 2024 vorgesehen ist, wird die Aufhebung des Bahnübergangs Brüttisellerstrasse zur Folge haben. Der Damm der Brüttisellerstrasse wird nach der Schliessung des Bahnübergangs frei und wurde in die Planung einbezogen.

Unterführung Faisswiesenstrasse: auf dem Faisswiesen-Areal entstehen mit oder ohne Unterführung Faisswiesenstrasse für die Bebauung auf dem

Faisswiesen-Areal keine wesentlichen Vor- oder Nachteile. Es bestehen keine funktionalen oder verfahrensmässigen Abhängigkeiten.

Bahn (SBB): die Interessenslinie der SBB entlang der Gleise definiert den Bereich, in dem während der Bauzeit des Brüttenertunnels keine Gebäude errichtet werden dürfen. Der Bereich wurde lediglich als Trasse für die all-fällige Realisierung der Glattalbahnen verwendet.

Bestehende Personenüber- und Unterführungen: die bestehende Personenüberführung im Süden bleibt voraussichtlich bestehen. Die bestehende PU Nord wird gemäss aktuellem Planungsstand der SBB im Bereich der heutigen PU Nord sein und Zugang zu den Bahnperons haben. Die Höhendifferenz zwischen dem Faisswiesen-Areal und der heutigen PU Nord ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Parkierung: im Planungssperimeter sind rund 100 P+R-Parkplätze, 50 Parkplätze für die Badi sowie weitere Parkplätze für die Dienstleistungsnutzungen und Läden, primär unterirdisch, vorzusehen.

Platzbedarf Glattalbahnen und Bus: die Verlängerung der Glattalbahnen bis Dietlikon wurde im Masterplan berücksichtigt, die Weiterführung der Glattalbahnen nach Bassersdorf nicht. Für die Glattalbahnen wurden zwei unabhängig voneinander zu befahrende Haltekanten mit einer Länge von mindestens 45 m vorgesehen. Für den öffentlichen Busverkehr sind fünf Haltekanten mit ca. 20 m Länge für Gelenkbusse erforderlich, wobei je zwei auch als Fliesskanten vorgesehen werden können. Die Anlage sollte möglichst nahe zu den Perronzugängen liegen.

Etappierung: aufgrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen können zwei Planungsphasen unterschieden werden. In Phase 1 ist das Faisswiesen-Areal bebaut, der Brüttenertunnel und die Verlängerung der Glattalbahnen noch nicht realisiert (mindestens bis ca. 2024). In der Phase 2 ist das Faisswiesen-Areal bebaut, die Glattalbahnen und der Brüttenertunnel realisiert (frühestens ab 2024).

Nutzungen: 14'000 – 17'000 m² zusammenhängende Geschossfläche für Büro- und Dienstleistungsnutzungen, Verkaufsflächen für einen Retailer im Erdgeschoss, verschiedenen Zentrumsnutzungen sowie einen Bahnhofplatz mit Begegnungsflächen. Wohnen ist ebenfalls denkbar und wird im Rahmen des Konkurrenzverfahrens (Studienauftrag) geprüft. Auf dem Badi Areal könnte ein Neubau für das Badirestaurant, die Aussengarderoben des Freibads (Ersatzgarderoben für das alte separate Garderobengebäude), aber auch Fitnessräume u.ä. vorgesehen werden.

Städtebau: auf dem Faisswiesen-Areal wird eine maximale Gebäudehöhe von ca. 25 m, d.h. 6-7 Geschosse für sinnvoll erachtet. Die Verbindung zum Areal West durch die bestehende Personenunterführung Nord wird als sehr wichtig erachtet. Auf dem Areal der Badi ist ein zweigeschossiger Neubau entlang der Faisswiesenstrasse denkbar. Darüber hinaus wird die Adressierung der Badi als sehr wichtig erachtet.

1 Einleitung

Viele Planungen im
Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof Dietlikon ist Gegenstand verschiedenster Planungen von kantonaler und nationaler Bedeutung. Die geplante Brüttenertunnelzufahrt mit einem neuen 4. Gleis, weitere Taktverdichtungen für die sechs S-Bahnlinien (S3, S8 und S19 mit Halt) und die fünf Regionalbuslinien, die Glattalbahn mit einer Tramverlängerung von Dübendorf zum Bahnhof Dietlikon und eine allfällige Verlängerung bis nach Bassersdorf stellen nur einige der anstehenden Projekte dar. Diese sowie weitere Projekte im Umfeld des Bahnhofs von Dietlikon führen dazu, dass der Bahnhof künftig noch mehr an Bedeutung als ÖV-Drehscheibe gewinnen wird.



Abbildung: 1 ÖV-Schema

Neue Nutzung auf dem
Faisswiesen-Areal

Parallel dazu hat sich der Gemeinderat zum Ziel gesetzt, das Faisswiesen-Areal in der laufenden Amtsdauer einer neuen Nutzung zuzuführen. Wie bereits im Juli 2015 von der Gemeinde mitgeteilt, ist die Firma Implenia dabei, auf eigene Kosten ein Projekt zu erarbeiten, welches für das Faisswiesen-Areal eine Nutzungsanalyse und ein Nutzungskonzept für eine Zentrumsüberbauung mit gemischter Nutzung beinhaltet.

Masterplan als strategisches
Steuerungsinstrument

Da sich das Faisswiesen-Areal im Einflussbereich der ÖV-Drehscheibe Dietlikons befindet, besteht eine dringende Notwendigkeit, die öffentlichen Anliegen an die Raumentwicklung rund um den Bahnhof Dietlikon zu definieren. Aus diesen Gründen hat sich der Gemeinderat von Dietlikon entschlossen, einen Masterplan als strategisches Steuerungsinstrument zu erarbeiten.

2 Zweck und Status

2.1 Ziele des Verfahrens

Zentrumsgerechte Nutzung

Der Masterplan soll dazu dienen, eine zentrumsgerechte Nutzung im Bereich des Faisswiesen-Areals anzusiedeln, den Raumbedarf für die zukünftige Verkehrsinfrastruktur zu klären und eine gut gestaltete sowie benutzerfreundliche ÖV-Drehscheibe zu schaffen. Gleichzeitig sind die unterschiedlichen Vorhaben aufeinander abzustimmen sowie die zeitlichen Abhängigkeiten und Etappierbarkeiten darzulegen. Die Nutzungsplanung auf dem Faisswiesen-Areal ist im Rahmen des Masterplans zu koordinieren.

Grundlage für Folgeplanungen

Das Ergebnis dieser Planung soll als Grundlage für die weitere Planung des Faisswiesen-Areals dienen, aber auch um auf allfällige weitere Vorhaben rund um die ÖV-Drehscheibe reagieren und auf langfristige Projekte Einfluss nehmen zu können.

2.2 Verhältnis zu bisherigen Planungen

Zusammenführung und Abgleich einzelner Themen aus bisherigen Studien

In den letzten Jahren wurden verschiedene Studien, wie z.B. die Zentrumsplanung Ortsmitte (Planar, 2014) oder die Konzeptstudie ÖV-Drehscheibe Dietlikon (Suter von Känel Wild AG, 2011) zur Entwicklung des Zentrums in Dietlikon erarbeitet. Im Rahmen des Masterplans wurden die wesentlichen, für den Masterplan relevanten Aussagen aus diesen Studien zusammengetragen, diskutiert und aufgrund von neuen Erkenntnissen abgeglichen. Gewisse Rahmenbedingungen, die in diesen Studien detailliert beschrieben werden, wie z.B. die Grundeigentümerstruktur, das übergeordnete Baurecht etc. werden im vorliegenden Masterplan nicht mehr oder nur noch sehr reduziert abgebildet, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Der Masterplan stellt eine Zusammenführung und einen Abgleich einzelner, für den Masterplan relevanter Themen dar.

2.3 Status und Verbindlichkeit

Definition von Spielräumen

Der Masterplan legt die Eckwerte für die Weiterentwicklung des Gebiets fest. Er sichert eine gesamtheitliche Betrachtungsweise und zeigt auf, wie vorhandene Qualitäten bewahrt, Defizite behoben und Potenziale genutzt werden können. Er definiert einen Rahmen und Spielräume, innerhalb dessen sich das Gebiet rund um den Bahnhof Dietlikon weiterentwickeln kann und soll. Im Masterplan wird die zukünftige Funktion und Bedeutung des Faisswiesen-Areals sowie des Umfeldes beschrieben.

Informelles Planungsinstrument

Er bildet eine wichtige Grundlage für weitere, vertiefende räumliche Konzepte wie z.B. die Entwicklung des Faisswiesen-Areals, raumplanerische Verfahren sowie Bauprojekte. Der Masterplan ist ein informelles Planungsinstrument.

ment und stellt eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Planungspartnern dar. Werden Rahmenbedingungen grundlegend verändert, kann der Masterplan bei Bedarf angepasst werden.

Genehmigung Der Masterplan Zentrum Mitte wurde am dd.mm.yy von dem Gemeinderat in Dietlikon verabschiedet.

2.4 Perimeter

Perimeter im Bereich
Brüttisellerstrasse,
Faisswiesen-Areal

Der Perimeter des Masterplans umfasst das Gebiet um den Bahnhof Dietlikon im Bereich der Brüttisellerstrasse. Der Perimeter ist als Betrachtungsperimeter zu verstehen, da die Einflüsse der Planungen in diesem Perimeter auf das Faisswiesen-Areal zu berücksichtigen sind. Detaillierte Aussagen zu den Planungen des Bahnhofs können im Rahmen des Masterplans nicht gemacht werden, da diesbezüglich noch zu viele Punkte offen sind. Detaillierte Aussagen werden im Masterplan insbesondere zum Faisswiesen-Areal (Kat.-Nr. 5001) gemacht, welches sich östlich der Gleise befindet und eine Fläche von rund 7'600 m² umfasst. Aktuell wird das Areal als Parkplatz genutzt. Das Areal ist als Planungsperimeter zu verstehen.

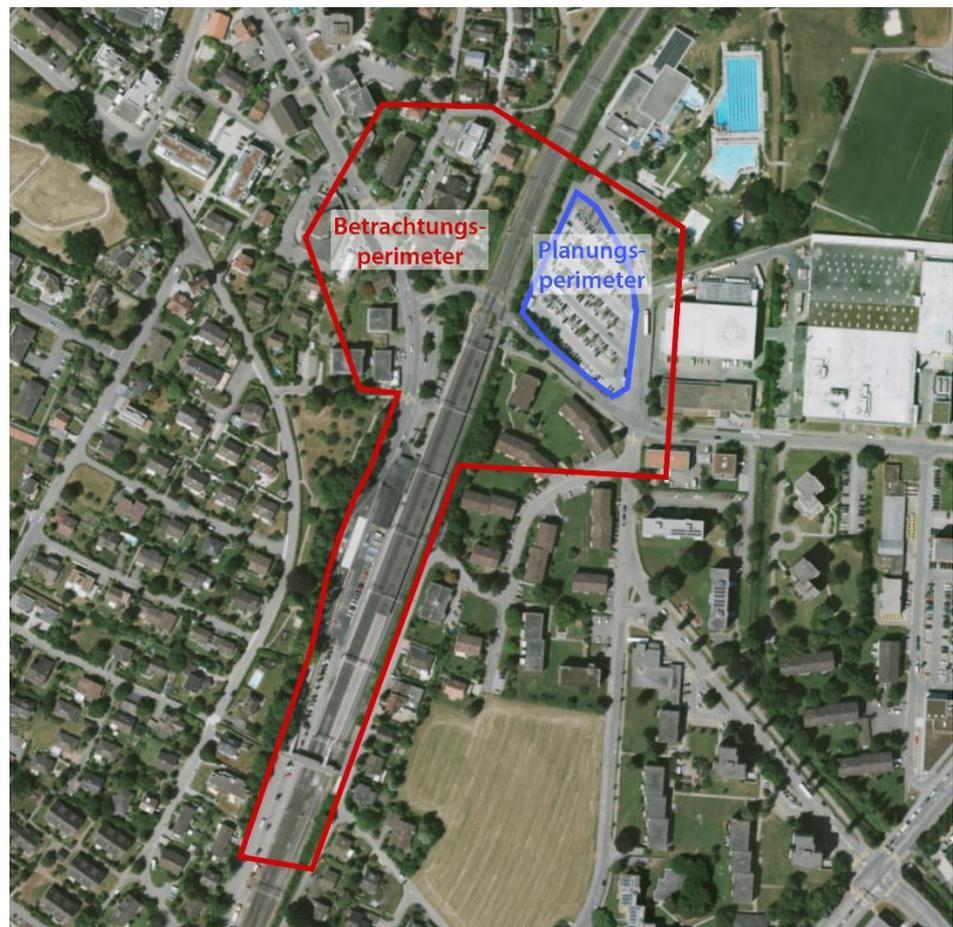


Abbildung 2: Betrachtungs- und Planungsperimeter



Abbildung 3: Fotos Perimeter

2.5 Beteiligte

Begleitung durch
Steuerungsausschuss

Der Masterplan wurde von EBP in Zusammenarbeit mit oester pfenninger architekten erarbeitet. Der Prozess wurde von einem Steuerungsausschuss begleitet, welcher die Zwischenergebnisse überwachte und Entscheide zum weiteren Vorgehen treffen konnte.

Beteiligte Steuerungsausschuss

Mitglieder mit Stimmrecht:

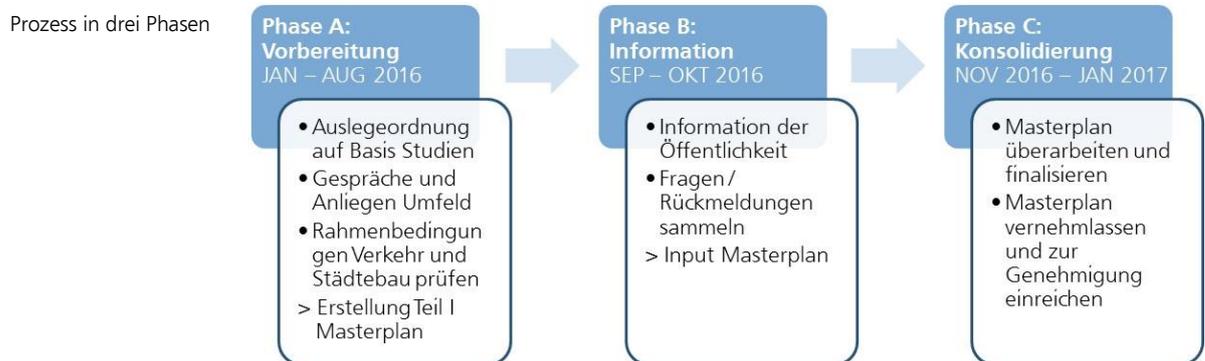
- Edith Zuber, Gemeindepräsidentin
- Philipp Flach, Vorsteher RUV
- Beat Lüönd, Präsident RPK
- Rolf Gall, Vertreter IPK
- Sandra Bosshard, Leiterin RUV

Mitglieder mit beratender Stimme:

- Sandra Mischke, Ernst Basler + Partner
- Christoph Lippuner, Ernst Basler + Partner
- Fritz Huber, Projektleitung Implenia
- Fachunterstützung: Reto Pfenninger, oester pfenninger architekten

- Einbezug Dritter Verschiedene Verkehrsträger (SBB, VBG), Nachbarn (Coca Cola, Badi) sowie Behördenvertreter (ARE, Gemeindewerke Dietlikon) konnten ihren Input in Rahmen von Sitzungen einbringen.
- Einbezug Öffentlichkeit Die Öffentlichkeit konnte nach einer Informationsveranstaltung Rückmeldungen zu einem Zwischenstand des Masterplans geben.
- Genehmigt wurde der Masterplan vom Gemeinderat Dietlikon.

2.6 Prozess



Im Auftrag der Gemeinde Dietlikon wurde Anfang 2016 der Masterplanprozess gestartet.

Vorbereitungsphase

Erarbeitung von Überbauungsvarianten

In einer Vorbereitungsphase wurden die Studien der vergangenen Jahre für das Gebiet um den Bahnhof Dietlikon analysiert und die wichtigsten Erkenntnisse für den Masterplan zusammengestellt.

Anschliessend wurden Gespräche mit den direkten Nachbarn Coca Cola und der Badi geführt, um deren Anliegen aufzunehmen. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen wurden in Sitzungen mit der SBB und dem VBG, die technischen Rahmenbedingungen in einer Sitzung mit den Gemeindewerken und die übergeordneten, baurechtlichen Rahmenbedingungen in einer Sitzung mit dem ARE in Erfahrung gebracht.

Basierend auf dieser Auslegeordnung wurden Überbauungsvarianten für das Faisswiesen-Areal und dessen Umfeld erarbeitet (siehe Kapitel 3.5). Die Überbauungsvarianten wurden im Steuerungsausschuss diskutiert und anschliessend optimiert. Aufgrund der Rahmenbedingungen und den Rückmeldungen aus den Sitzungen wurden zwei Überbauungsvarianten als Basis für den Masterplan ausgewählt.

Information

Öffentliche Informationsveranstaltung

Basierend auf den in der Vorbereitungsphase gewonnenen Erkenntnissen wurde am 26. September 2016 eine öffentliche Informationsveranstaltung in Dietlikon durchgeführt. In der Veranstaltung wurde der aktuelle Stand des

Masterplans, die beabsichtigten Ziele sowie das weitere Vorgehen des Prozesses vorgestellt. Die Bevölkerung hatte die Möglichkeit Fragen zu stellen bzw. erste Rückmeldungen zum Masterplan zu geben. Bis zum 14. Oktober 2016 bestand darüber hinaus die Möglichkeit, schriftlich weitere Ideen oder Vorschläge für die Entwicklung des Masterplans bei der Gemeinde Dietlikon einzureichen (siehe Kapitel 4).

Konsolidierungsphase

Verabschiedung Masterplan

Basierend auf den Rückmeldungen aus der Informationsveranstaltung sowie aufgrund neuer Erkenntnisse der SBB im Rahmen der Planungen des Brüttenertunnels wurde der Entwurf des Masterplans noch leicht angepasst. Im Januar 2017 wurde der Masterplan vom Steuerungsausschuss verabschiedet und an den Gemeinderat zur Genehmigung weitergegeben.

2.7 Bestandteile und Aufbau

Sechs Kapitel + Einleitung

Der Masterplan Zentrum Mitte besteht aus sechs Kapiteln (ohne Einleitung). Der Plan in Kapitel sechs stellt den Plan des Masterplans dar, welcher die Rahmenbedingungen aus Kapitel drei, die Hinweise aus der Informationsveranstaltung gemäss Kapitel vier sowie den bebaubaren Bereich gemäss Kapitel fünf berücksichtigt.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Planungs- und Umweltrecht

3.1.1 Richtplanung

Kantonaler und regionaler Richtplan

Mischgebiet mit hoher,
baulicher Dichte

Der regionale Richtplan Glattal weist das Faisswiesen-Areal (schwarzer Kreis) als Mischgebiet mit hoher baulicher Dichte aus. In Mischgebieten sind mindestens je 25% der Gesamtnutzfläche für Wohnen bzw. Arbeiten vorzusehen. Eine Dichte von 150 - 300 Köpfen (Einwohner + Beschäftigte) pro ha Bauzone sind gemäss Richtplan vorzusehen. Die städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof Dietlikon als multimodaler Umsteigeknoten sind als Ziele formuliert. Ein Antrag für die Aufnahme des Areals als „Eventualgebiet für Hochhäuser“ wurde seitens der Gemeinde gestellt, um die Möglichkeit zu haben, die Hochhausgrenze bei Bedarf leicht zu überschreiten. Der regionale Richtplan lag vom 19. August bis 18. Oktober 2016 öffentlich auf. Ziel ist die Festsetzung im 1. Quartal 2017 zu erlangen.



Abbildung 4: Regionaler Richtplan Glattal, Siedlung und Landschaft, Fassung für die öffentliche Auflage, 29. Juni 2016

Glattalbahn im
kantonalen Richtplan

Die Trasseesicherung für die Verlängerung der Glattalbahn bis zum Bahnhof Dietlikon, mit einer Haltestelle im Bereich des Faisswiesen-Areals, und die Fortführung nach Bassersdorf werden im kantonalen Richtplan vorgenommen. Die geplante Linienführung der Bahn durch den Brüttenertunnel ist ebenfalls im Richtplan abgebildet.

P+R Parkplätze

Darüber hinaus sind im regionalen Richtplan beim Bahnhof Dietlikon derzeit 160 P+R-Parkfelder als Obergrenze eingetragen.

Glattalbahn bis
Dietlikon berücksichtigt

Für die Masterplanung wurde die Linienführung der Glattalbahn bis Dietlikon berücksichtigt. Die Fortführung der Glattalbahn bis Bassersdorf wurde

nicht berücksichtigt (siehe Kapitel 3.2.6). Die Realisierung von einer reduzierten Anzahl P+ R Parkplätzen auf dem Faisswiesen-Areal wurde ebenfalls berücksichtigt (siehe Kapitel 3.2.5).

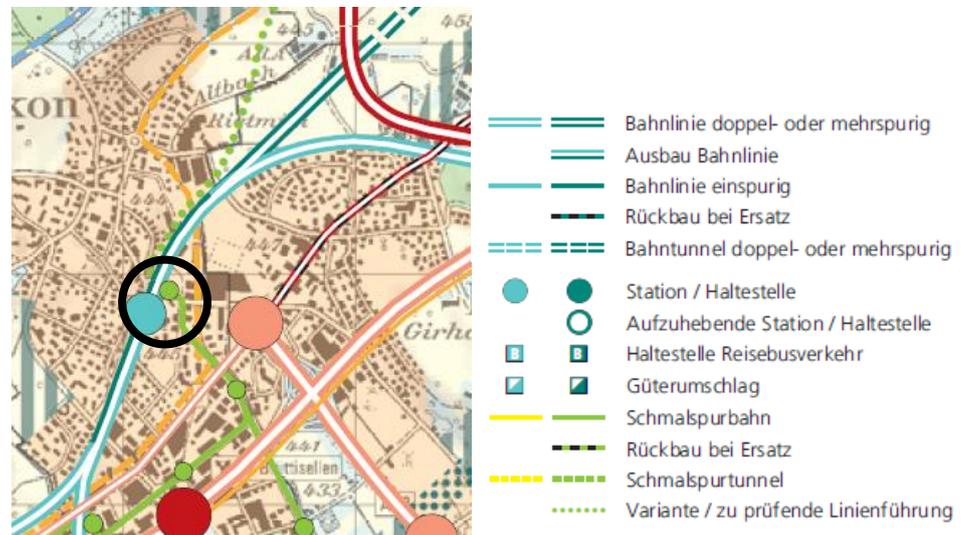


Abbildung 5: Kantonaler Richtplan Kanton Zürich, vom Bundesrat genehmigte Fassung, Blatt Nord, 18. September 2015

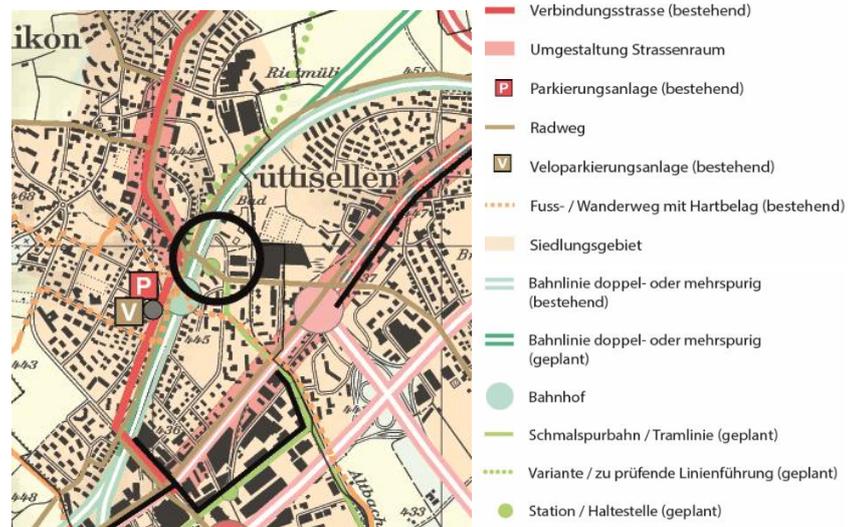


Abbildung 6: Regionaler Richtplan Glattal, Verkehr, Fassung für die öffentliche Auflage, 29. Juni 2016

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Unterführung im kommunalen Verkehrsrichtplan

Betrachtet man den kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1982, so zeigt dieser Plan von damals eine mögliche Unterführung als Verlängerung der Faisswiesenstrasse. Die Gemeinde hat diesen Eintrag insofern verfolgt, dass sie die Grundstücke am Chaletweg nördlich des Bahndammes gekauft hat und das benötigte Land für die Strasse zu sichern.

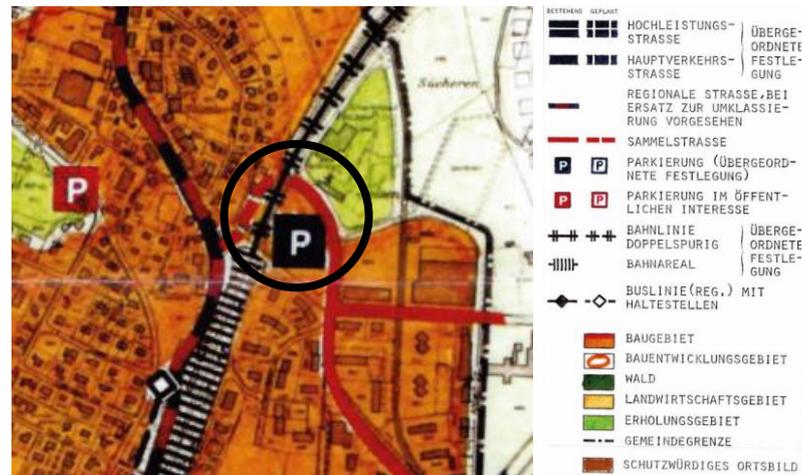


Abbildung 7: Kommunalen Gesamtplan Verkehr Gemeinde Dietlikon, 1982

Im Rahmen des Masterplans wurde die Bebaubarkeit des Faisswiesen-Areals mit und ohne Unterführung überprüft (siehe Kapitel 3.5).

Verkehrsbaulinie

Verkehrsbaulinie in
Faisswiesenstrasse

Entlang der Faisswiesenstrasse ist eine Verkehrsbaulinie gemäss RRB Nr. 7049 festgesetzt. Die Verkehrsbaulinie verläuft in einem Abstand von ca. 12 m (Abstand variiert) zur Faisswiesenstrasse auf dem Faisswiesen-Areal und in einem Abstand von ca. 6 m auf der anderen Seite der Faisswiesenstrasse.

Anpassung auf 6 m notwendig

Da die Verkehrsbaulinie im Bereich des Faisswiesen-Areals die Bebaubarkeit des Faisswiesen-Areals sehr stark einschränkt, wurde im Masterplan davon ausgegangen, dass die westliche Verkehrsbaulinie der Faisswiesenstrasse auf einen Abstand von 6.00 m zur Faisswiesenstrasse angepasst wird. Seitens des Baulinienverantwortlichen des Kantons ist eine entsprechende Revision möglich, sofern dadurch keine Probleme für mögliche Anpassungen an eine Unterführung entstehen. Die definitive Lage der Verkehrsbaulinie wird im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans geprüft und festgelegt. Alternativ ist im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens für das Faisswiesen-Areal eine Suspendierung der Verkehrsbaulinie zu prüfen.

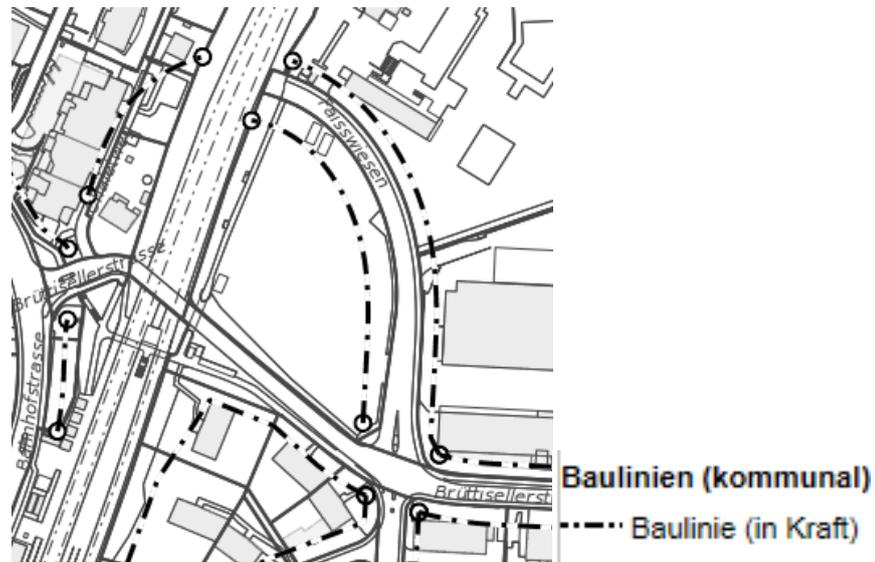


Abbildung 8: Verkehrsbaulinie entlang Faisswiesenstrasse, GIS Kt Zürich, 04. November 2016

3.1.2 Bau- und Zonenordnung

Zentrumszone Z 3.1

Das Faisswiesen-Areal ist gemäss der Bau –und Zonenordnung der Gemeinde Dietlikon der Zentrumszone Z 3.1 zugewiesen. Darüber hinaus ist das Faisswiesen-Areal als Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht mit entsprechender Zielformulierung ausgewiesen.

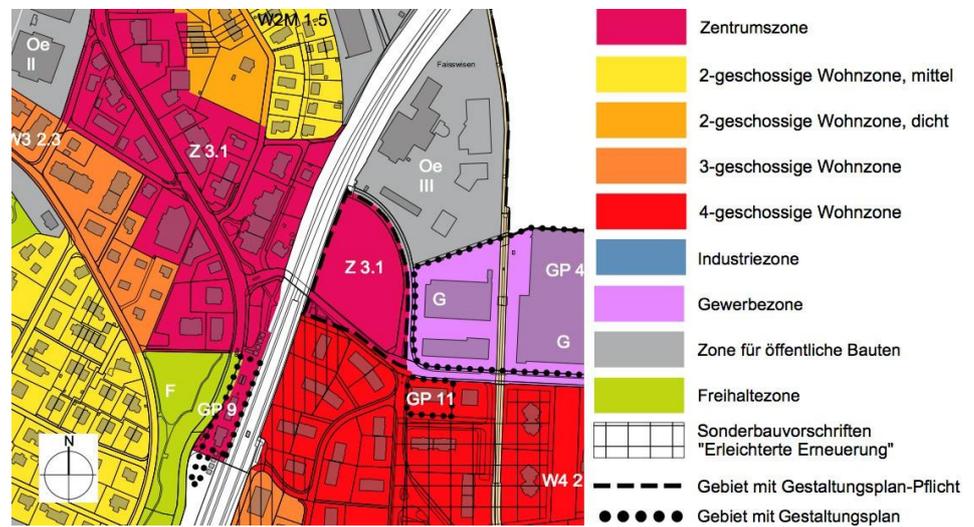


Abbildung 9: Zonenplan 2014 Gemeinde Dietlikon

Nutzungen

In der Zentrumszone (Z 3.1) sind Wohnungen, Büros, Ateliers, Praxen, Läden, Dienstleistungen und Einrichtungen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben, insbesondere der kommunalen Versorgung, sowie höchstens mässig störende Gewerbebetriebe zulässig.

4 bzw. 5 Vollgeschosse

Die Zentrumszone (Z 3.1) legt eine maximale Baumassenziffer BZ von 3.1 m³/m², maximal 4 Vollgeschosse bzw. 5 Vollgeschosse bei Arealüberbauungen und eine maximale Gebäudehöhe von 15.5 m fest.

Auf dem Faisswiesen-Areal wären nach Regelbauweise maximal 23'693 m³ möglich.

Gestaltungspflicht

Das Faisswiesen-Areal wurde mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt, dessen Zielsetzung auf die Realisierung einer ÖV- Drehscheibe mit Zentrumsfunktion abzielt.

Mit einem Gestaltungsplan besteht die Möglichkeit von der Grundordnung der BZO abzuweichen, um eine für das Areal angepasste, rechtsverbindliche Planungsgrundlage zu schaffen. Dabei gilt es folgende Festsetzungen gemäss Art. 30 der BZO zu berücksichtigen:

Festsetzungen Gestaltungsplan

Art. 30 Gestaltungsplanpflicht "Faisswisen"

- 1 Das Gebiet "Faisswisen" bildet zusammen mit dem Bahnhof den Kern der ÖV-Drehscheibe Dietlikon und zugleich den Übergang zum Zentrum "Ortsmitte".
- 2 Für die Überbauung des Gebietes gelten zusätzlich zu § 71 PBG folgende Zielsetzungen:
 - Schaffung einer gut gestalteten sowie benutzerfreundlichen ÖV-Drehscheibe mit einer für alle Verkehrsarten zweckmässig und flächensparenden Erschliessung und Parkierung für bisherige sowie neue Nutzungen.
 - Ansiedelung von zentrumsgerechten Nutzungen wie Büros, Ateliers, Praxen, Wohnungen, Läden, Dienstleistungen und Einrichtungen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben, insbesondere der kommunalen Versorgung.
 - Benutzerfreundliche Gestaltung und Aufwertung des Strassenraumes sowie der Haltestellenbereiche unter Einbezug von Vorplätzen und Freiräumen.
 - Hochwertige Gestaltung von Bauten und Anlagen sowie der Umgebung (Ausmass, Lage, Proportionen, Eignung für Aufenthalt und Begegnung, Hindernisfreiheit, Durchlässigkeit usw.).
 - Sicherstellung einer attraktiven und direkten Verbindung für den Langsamverkehr zwischen den unterschiedlichen ÖV-Plattformen.
 - Sicherstellung einer qualitätsvollen Lärmschutzarchitektur.
 - Platzsparende, dichte Bauweise.
 - Energiekonzept, welches den Vorgaben des kommunalen Energieplans entspricht und eine rationelle Energienutzung sicherstellt.

Badi Areal in Zone für öffentliche Bauten

Das direkt an das Faisswiesen-Areal angrenzende Areal der Badi liegt in der Zone für öffentliche Bauten. Entsprechend wurden im Rahmen der Masterplanung keine Bebauungen überprüft, welche die Zonengrenzen missachten.

Es wird angenommen, dass auf dem Faisswiesen-Areal nicht nach der BZO gebaut wird, sondern ein Gestaltungsplan die Bebauung regeln wird.

Grenzabstände

Gemäss Art. 15 BZO gilt in der Zentrumszone ein Grenzabstand von 5 m. Der kleine Grenzabstand in der angrenzenden 4-geschossigen Wohnzone W4 2.8 beträgt ebenfalls 5 m. Der Grenzabstand zu allen Nachbargrundstücken beträgt grundsätzlich 5 m bzw. gilt der Strassenabstand von 6 m oder die Baulinie bzw. Verkehrsbaulinie (siehe vorheriges Kapitel).

Im Sinne von § 270 Abs. 2 PBG ist nach 20 m ab der Verkehrsbaulinie ab 12 m über dem gewachsenen Boden ein Mehrhöhenzuschlag zu berücksichtigen. Dieser setzt sich aus dem ordentlichen Grenzabstand und dem Mass der Mehrhöhe zusammen. Der Grenzabstand erhöht sich allerdings auf maximal 16,50 m. Bis zu einer Höhe von 12 m über dem gewachsenen Boden darf ein Gebäude zudem direkt auf den ordentlichen Grenzabstand gebaut werden, erst darüber muss das Gebäude entsprechend dem Mehrhöhenzuschlag rückspringen.

Da auf dem Areal eine Gestaltungsplanpflicht besteht, kann davon ausgegangen werden, dass die Grenzabstände im Rahmen der Gestaltungsplanvorschriften neu diskutiert werden. Für den Masterplan wurde ein Grenzabstand von 5 m zur südlichen Parzellengrenze, d.h. den privaten Grundstücken angenommen. Der Mehrhöhenzuschlag wurde nicht berücksichtigt.

3.1.3 Lärm

Durchgehende Überbauung
entlang Gleise

Aufgrund der Lärmbelastung von den Bahngleisen ist eine durchgehende Überbauung entlang der Gleise sinnvoll, welcher das Faisswiesen-Areal vor Lärm schützt. Gleichzeitig gilt es auch die Lärmreflektion der Gebäude z.B. durch die Wahl der Fassadenmaterialien o.ä. zu reduzieren. Detaillierte Lärmuntersuchungen haben im Rahmen des Masterplans allerdings noch nicht stattgefunden. Die Lärmbelastung ist im Masterplan entsprechend zu berücksichtigen.

3.1.4 Untergeschosse / Untergrund

Gewässerschutzbereich Au

Das Faisswiesen-Areal liegt im Gewässerschutzbereich Au. Der Untergrund besteht bis in grössere Tiefe aus feinkörnigen, nur sehr gering wasserdurchlässigen Verlandungssedimenten und Seeablagerungen. Da kein nutzbares Grundwasser vorhanden ist, sollte ein Einbau unter den mittleren Grundwasserspiegel aus gewässerschutzrechtlicher Sicht, allenfalls mit Auflagen, zulässig sein.

Drei Untergeschosse

Aufgrund der Rückmeldung des AWEL zu den geologischen Baugrunduntersuchungen des Büros Jäckli, wurde die Realisierung von maximal drei Untergeschossen für den Masterplan, d.h. der Einbau unter den mittleren Grundwasserspiegel, angenommen.

3.1.5 Altlasten

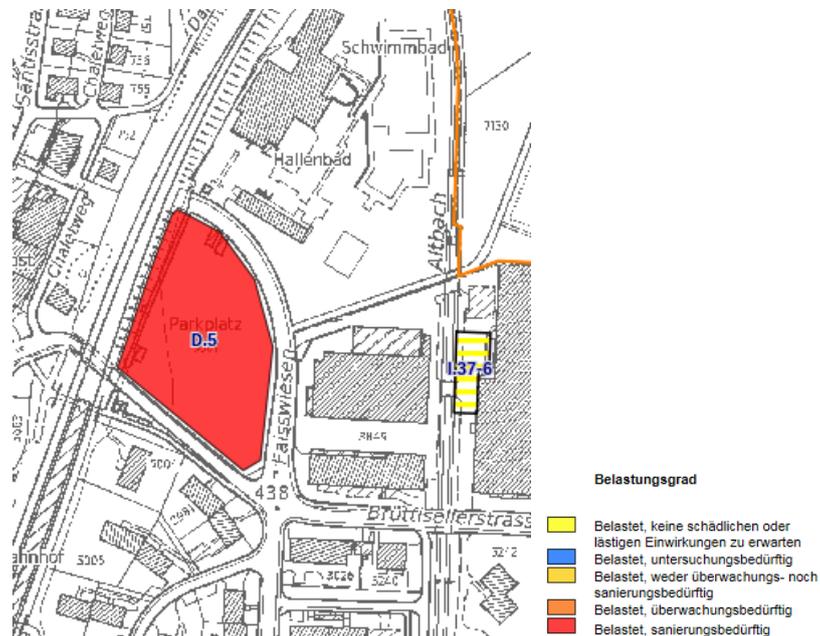


Abbildung 10: Auszug aus dem Kataster der belasteten Standorte, GIS Kt Zürich, 04. November 2016

Das Faisswiesen-Areal ist im Kataster der belasteten Standorte als belasteter sanierungsbedürftiger Standort eingetragen. Auf die Entwicklung des Faisswiesen-Areals im Rahmen des Masterplans entstehen dadurch keine Einschränkungen. Die Altlasten-Thematik ist allerdings in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

3.1.6 NISV

Keine Einschränkungen

Da das Areal bereits vor Inkrafttreten der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) am 1.2.2000 eingezont war, macht die NISV für den Perimeter keine Einschränkungen für die zulässigen Bauten. Es gilt einzig der Immissionsgrenzwert von $300 \mu\text{T}$, welcher jedoch erfahrungsgemäss an allen zugänglichen Orten ausserhalb des Bahngeländes eingehalten wird. Aus Komfortgründen wird häufig trotzdem angestrebt, an allen Orten mit empfindlicher Nutzung die Anlagegrenzwerte der NISV einzuhalten. Der Anlagegrenzwert von $1 \mu\text{T}$ wird bei der vorliegenden stark belasteten Bahnstrecke ab einer Distanz von rund 30 m ab Mast eingehalten. Die Distanz kann auch kleiner sein, muss dann aber detailliert berechnet oder gemessen werden.

Mit Massnahmen
Belastung reduzieren

Es kann davon ausgegangen werden, dass gewisse Bereiche der geplanten Gebäude auf dem Faisswiesen-Areal übermässig mit nichtionisierender Strahlung belastet sind. Entsprechend wird empfohlen, mit verschiedenen Massnahmen diese Belastung zu reduzieren.

Mögliche Massnahmen

Hierzu kommen grundsätzlich folgende Massnahmen in Frage:

- Leiteranordnungsoptimierungen wie z.B. Verschiebung der Strom führenden Rückleiter näher zu den Strom führenden Hinleitern oder Verlegung zusätzlicher Erdseile
- Zurückweichen der Gebäudefronten oder Anordnung von unempfindlichen Nutzungen (z.B. Treppenhäuser, Lager ohne ständige Arbeitsplätze) im Nahbereich entlang der Bahnlinie
- Abschirmungen am Gebäude mit Folien oder Platten aus einem magnetisch leitenden Metall, welche allerdings möglichst lückenlos (d.h. ohne grössere Fenster) angeordnet werden müssen, um überhaupt eine Wirkung zu erzielen

Da es jedoch keine gesetzliche Pflicht zur Reduzierung des Magnetfeldes gibt, kann grundsätzlich so nah an die Bahn gegangen werden wie baurechtlich erlaubt. Trotzdem wird empfohlen, durch die SBB mittels Simulationen die 1 μ T-Linie berechnen zu lassen, damit über allfällige Massnahmen entschieden werden kann.

Da die allfälligen Massnahmen noch nicht im Rahmen des Masterplans berücksichtigt werden können, entstehen im Masterplan keine Einschränkungen aufgrund der NISV. Die NIS Rahmenbedingungen sind allerdings in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

3.1.7 Störfall

Keine Störfallbetriebe

Im Perimeter sind keine Störfallbetriebe vorhanden.

3.1.8 Werkleitungen, Abfallsammelstelle

Kanal als Trennsystem in Brüttsellerstrasse

Der Mischwasserkanal zwischen den Gleisen und dem Postgebäude wird im Zusammenhang mit den Veränderungen an den Gleisen verlegt werden müssen. Eine Verlegung näher an das Postgebäude wird kaum möglich sein. Auf der Südseite der Gleise könnte der Kanal ggf. als Trennsystem in die Brüttsellerstrasse verlegt werden.

Die beiden Wasserleitungen in der Faisswiesenstrasse könnten langfristig in einer Doppelleitung vereint werden.

Ggf. Trafostation notwendig

Mit der Entwicklung auf dem Faisswiesen-Areal wird die Trafostation auf dem Areal der Badi nicht mehr ausreichen. Evtl. braucht es auf dem Faisswiesen-Areal eine weitere Trafostation. Die allfällige Trafostation ist nach Möglichkeit oberirdisch oder unterirdisch mit einer guten und sinnvollen Zugänglichkeit auszuführen.

Anschluss an Schmutzwasserkanal

Das Faisswiesen-Areal ist aktuell schmutzwassertechnisch nicht erschlossen. Ein Anschluss an den Hauptsammelkanal zwischen dem Areal der Badi und Coca Cola (Lindenbuckweg) ist nicht möglich, da in diesem Bereich keine Platzkapazitäten mehr bestehen. Ein Anschluss an den möglichen neuen Schmutzabwasserkanal in der Brüttsellerstrasse wäre denkbar und sinnvoll.

Abfallsammelstelle Aktuell befindet sich auf dem Areal eine dezentrale Abfallsammelstelle. Falls auf dem Areal auch zukünftig eine Abfallsammelstelle vorgesehen wird, kann davon ausgegangen werden, dass diese unterirdisch angeordnet wird.

Die Rahmenbedingungen im Bereich der Werkleitungen sowie der Abfallsammelstelle sind in der weiteren Planung, allerdings nicht im Rahmen des Masterplans, zu berücksichtigen.

3.2 Verkehr

3.2.1 Bahnübergang Brüttisellerstrasse

Erhalt Bahnübergang nach Taktverdichtung Der Bahnübergang Brüttisellerstrasse wird nach der Taktverdichtung 2018 bestehen bleiben. Die Barriere wird aber mindestens 45 Minuten pro Stunde geschlossen sein.

Brüttenertunnel benötigt Platz auf Westseite Der geplante Brüttenertunnel wird ein viertes Gleis beim Bahnhof Dietlikon erfordern. Der Start der Realisierung, welcher für ca. 2024 vorgesehen ist, wird die Aufhebung des Bahnübergangs Brüttisellerstrasse zur Folge haben. Es wird davon ausgegangen, dass vor allem auf der Westseite des Bahnhofs Platz für das vierte Gleis benötigt wird und dass das Bahnhofsgebäude weichen muss. Der zusätzliche Platzbedarf auf der Ostseite ist noch nicht definitiv geklärt.

Realersatz für wegfallenden Bahnübergang Die SBB haben Bereitschaft signalisiert, Realersatz für den wegfallenden Bahnübergang zu schaffen. Eine Kostenbeteiligung der SBB wurde in Aussicht gestellt. Verkehrstechnisch wurde vom Amt für Verkehr aber bereits nachgewiesen, dass das bestehende Netz die Verkehrsumlagerungen infolge Schliessung des Bahnübergangs ohne Ersatz verkraften kann.

Planung Damm Der Damm der Brüttisellerstrasse wird nach der Schliessung des Bahnübergangs frei und wurde deshalb in die Planung einbezogen.

3.2.2 Unterführung Faisswiesenstrasse

Fortführung Faisswiesenstrasse bis Badi gewährleisten Auch zukünftig ist über die Faisswiesenstrasse weiterhin unbeschränkte und permanente Zufahrt zum Areal von Coca Cola mit LW zu gewährleisten. Zum Areal der Badi ist die Zufahrt für die Ambulanz und Feuerwehr sowie die Pelletsanlieferung ebenfalls zukünftig weiterhin zu gewährleisten. Entsprechend war die Fortführung der Faisswiesenstrasse bis zum Areal der Badi für den Masterplan gegeben.

Keine Abhängigkeiten Auf dem Faisswiesen-Areal entstehen mit oder ohne Unterführung Faisswiesenstrasse für die Bebauung auf dem Faisswiesen-Areal keine wesentlichen Vor- oder Nachteile (siehe Kapitel 3.5). Es bestehen keine funktionalen oder verfahrensmässigen Abhängigkeiten. Alle städtebaulichen Varianten, die im Rahmen des Masterplans aufgezeigt wurden, sind mit und ohne MIV-Unterführung realisierbar.

Unterführung für Velo sehr steil

Die mögliche Unterführung unter den Gleisen als Verlängerung der Faisswiesenstrasse ist für den MIV und Velos befahrbar. Allerdings ist sie in Fahrtrichtung West mit 12% für Velos sehr steil.

Radverbindungen

Für die Radverbindung zwischen westlichem und östlichem Dorfteil gibt es grundsätzlich folgende Möglichkeiten:

- Durch die künftige Unterführung Faisswiesenstrasse, sofern sie realisiert wird; allerdings ist sie in Fahrtrichtung West wie oben erwähnt für Velos sehr steil
- Durch die neue PU, die im Rahmen des Bahnhofausbaus erstellt wird. Deren Lage ist heute noch nicht festgelegt; es ist derzeit davon auszugehen, dass sie im Bereich der heute bestehenden PU vorgesehen wird. Da sie neu erstellt wird, könnte sie mit verhältnismässig geringen Mehrkosten auf Fussgänger- und Veloverkehr ausgelegt werden.

3.2.3 Bahn (SBB)

Interessenslinie SBB

Die SBB plant den Brüttenertunnel nördlich des Bahnhofs Dietlikon als Verbindung zwischen dem Glattal und Winterthur. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme ist offen. Für dieses Projekt wird ein viertes Gleis beim Bahnhof Dietlikon notwendig sein. Die SBB hat eine Interessenslinie entlang der Gleise für den Bau dieses vierten Gleises definiert. Diese hat nur während der Bauzeit Gültigkeit. Es wird davon ausgegangen, dass diese Fläche während der Bauarbeiten der SBB benötigt wird und dass in diesem Bereich keine Gebäude errichtet werden dürfen. Im Rahmen des Masterplans wurde dieser Bereich lediglich als Trasse für die allfällige Realisierung der Glattalbahn verwendet.



Abbildung 11: Interessenslinie SBB (Quelle SBB, 06. Juli 2016)

3.2.4 Bestehende Personenüber- und Unterführungen

Die bestehende Personenüberführung im Süden (Bahnbrüggli) bleibt voraussichtlich bestehen. Die Personenüberführung stellt eine wichtige Verbindung der Quartiere sowie einen Schulweg dar. Darüber hinaus dient sie als Zugang zu den Bahnperrons.

PU Nord Verschiebung	Die PU Nord wird gemäss aktuellem Planungsstand der SBB (Verschiebung von ca. +/- 10 m noch möglich) ungefähr im Bereich der heutigen PU Nord sein und Zugang zu den Bahnperrons haben; die exakte Lage ist aber noch nicht bestimmt. Da zwischen Rampen resp. Treppenaufgängen zum Perron zweier PUs auf dem Perron aus Sicherheitsgründen ein Mindestabstand erforderlich ist, könnte sich daraus auch eine Verschiebung der bestehenden PU Mitte ergeben.
Kurze Umsteigewege	Mit der Realisierung der neuen PU mit Perronzugang im Bereich der bestehenden PU, kann gewährleistet werden, dass die Umsteigewege zum Bus und allenfalls künftig auch zur Glattalbahnhaltstelle eine ähnliche Distanz haben werden wie heute. Darüber hinaus wurden im Masterplan zur Optimierung der Wegebeziehungen die Haltestellen möglichst nahe zum Bahndamm gelegt und unter Verwendung des heutigen Damms der Brüttisellerstrasse angeordnet. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass für die Überwindung der Höhendifferenz zwischen dem Faisswiesen-Areal und der heutigen PU Nord zur Einhaltung des Behinderten-Gleichstellungs-Gesetzes ohnehin eine Rampe von rund 50 m Länge erforderlich ist. Weiter setzen die Fahrkurven der Busse und künftig auch der Glattalbahnhaltstelle harte geometrische Rahmenbedingungen.
Erhalt PU Süd (Bahnbrüggli)	

3.2.5 Parkierung, P+R

100 P+R	Im regionalen Richtplan sind beim Bahnhof Dietlikon derzeit 160 P+R-Parkfelder als Obergrenze eingetragen. Im Westen fallen 40 Parkfelder entlang der Gleise ersatzlos weg, womit 120 verbleiben würden. Bei einer allfälligen Überbauung des Faisswiesen-Areals müssen diese 120 P+R Parkplätze nicht zwingend ersetzt werden. Eine Reduktion dieser Parkplätze ist möglich. Für den Masterplan wurde mit etwa 100 P+R-Parkfeldern gerechnet.
50 PP Badi	Der Bedarf der Badi liegt bei etwa 50 Parkfeldern, der Spitzenbedarf an Wochenenden im Sommer liegt allerdings deutlich höher. Der Masterplan sieht die 50 Parkfelder zur öffentlichen Nutzung vor. Zur Abdeckung des Spitzenbedarfs ist die Doppelnutzung der Parkfelder der Dienstleistungsnutzungen angedacht, die an den Wochenenden in der Regel frei sind.
PP weiterer Nutzungen	Neben den Parkplätzen für P+R und die Badi sind die Parkplätze für die weiteren Nutzungen, welche auf dem Faisswiesen-Areal entstehen, vorzusehen. Diese können zum aktuellen Zeitpunkt allerdings noch nicht beziffert werden. Gesamthaft kann aber aufgrund der Abklärungen mit dem AWEL davon ausgegangen werden, dass maximal drei Untergeschosse erstellt werden können. Da rund 160 – 200 Parkplätze pro Geschoss möglich sein sollten, kann davon ausgegangen werden, dass alle notwendigen Parkplätze in den

Untergeschossen untergebracht werden können und mindestens zwei Untergeschosse notwendig sind.

3.2.6 Platzbedarf Glattalbahnen und Bus

2 Haltekanten Glattalbahnen
5 Haltekanten Bus

Die Verlängerung der Glattalbahnen bis Dietlikon ist im kantonalen Richtplan eingetragen und wurde in der Masterplanung berücksichtigt. Der Bahnhof Dietlikon ist zumindest vorläufig als Endhaltestelle vorgesehen; in Absprache mit der VBG sind hierzu eine Wendeschleife mit einem Minimalradius von 20 m sowie zwei unabhängig voneinander zu befahrende Haltekanten mit einer Länge von mindestens 45 m erforderlich. Gleichzeitig sind auch die künftigen Bedürfnisse für den öffentlichen Busverkehr in die Anlage zu integrieren. Wiederum gemäss Angaben VBG sind hierfür fünf Haltekanten mit ca. 20 m Länge für Gelenkbusse erforderlich, wobei je zwei auch als Fließkanten, d.h. hintereinander ohne unabhängige Zu- und Wegfahrt, angeordnet werden können. Die Verlängerung der Glattalbahnen wird keine Anpassungen am Buslinienetz zur Folge haben, d.h. die fünf Bushaltekanten sind auch mit Glattalbahnen erforderlich.

Glattalbahnen bis Bassersdorf

In Absprache mit dem VBG und dem Amt für Verkehr des Kantons wurde hingegen auf die Berücksichtigung der Weiterführung der Glattalbahnen nach Bassersdorf verzichtet; sie ist im Richtplan lediglich als «zu prüfen» eingetragen und damit in noch weiterer Ferne als die Verlängerung nach Dietlikon. Es wäre unverhältnismässig, die ohnehin schon durch zahlreiche Randbedingungen geprägte Masterplanung auch noch durch Vorhaben zu belasten, deren Realisierung, wenn überhaupt, erst in mehreren Generationen zu erwarten ist.

Das geplante (Bau-)Vorhaben auf dem Faisswiesen-Areal verhindern die gemäss kantonalem Richtplan vorgesehene Verlängerung der Glattalbahnen in Richtung Bassersdorf nicht. Raumsicherung wäre auf der bestehenden Faisswiesenstrasse gegeben. Im Rahmen der laufenden Gebietsplanung „Eich“, wird geprüft, ob die Entlassung dieses Streckenabschnitts als sinnvoll erachtet wird. Dementsprechend setzt sich die Gemeinde Dietlikon bei Bedarf für die Streichung in kommenden Richtplanrevisionen ein.

Keine Planung auf
privatem Grund

Für die Anordnung der Wendeschleife und des Busbahnhofs wurden auch alternative Standorte zum Areal Faisswiesen betrachtet. Es zeigte sich, dass solche nur mit massiven Eingriffen in privates Grundeigentum realisierbar und zudem die topographischen Randbedingungen alternativer Standorte klar schlechter sind. Der Nachweis für notwendige Eingriffe ins Grundeigentum, d.h. Enteignung, ist auf Grund von konkreten Linienführungsstudien zu führen. Da derzeit nicht abzusehen ist, in welchem Zeithorizont die Planungen für eine Verlängerung der Glattalbahnen aufgenommen werden könnten, kann derzeit nicht davon ausgegangen werden, dass solche Eingriffe dereinst zu begründen sind. Es bleibt deshalb keine andere Möglichkeit, als

	den erforderlichen Raum auf dem Faisswiesen-Areal im Eigentum der Gemeinde Dietlikon zu reservieren.
Anforderungen Layout	<p>Für das Layout und die Anordnung sind vor allem folgende Kriterien zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Im Interesse kurzer Umsteigewege zwischen S-Bahn, Tram und Bus soll die Anlage möglichst nahe zu den Perronzugängen liegen; die Haltekanten für Bus und Tram sind in einer Anlage zu integrieren – Die Zufahrt soll direkt ohne Umwege und Wendeschleifen erfolgen, um kurze Anschlusszeiten gewährleisten zu können; bei der Wegfahrt sind Wendeschleifen akzeptabel – Es ist keine Doppelnutzung der Tramhaltekanten möglich, d.h. es gibt reine Tram- und reine Bushaltekanten
Planungen Westseite	Auf der Westseite des Bahnhofs bestehen heute zwei Flieskanten pro Fahrtrichtung. Diese zwei Kanten genügen gemäss VBG auf absehbare Zeit. Die Kanten befinden sich auf dem Bahnhofsareal. Sie werden nicht vom zusätzlichen Platzbedarf SBB für das 4. Gleis tangiert.

3.3 Etappierung

2 Phasen Für den Masterplan werden aufgrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen zwei Phasen unterschieden:

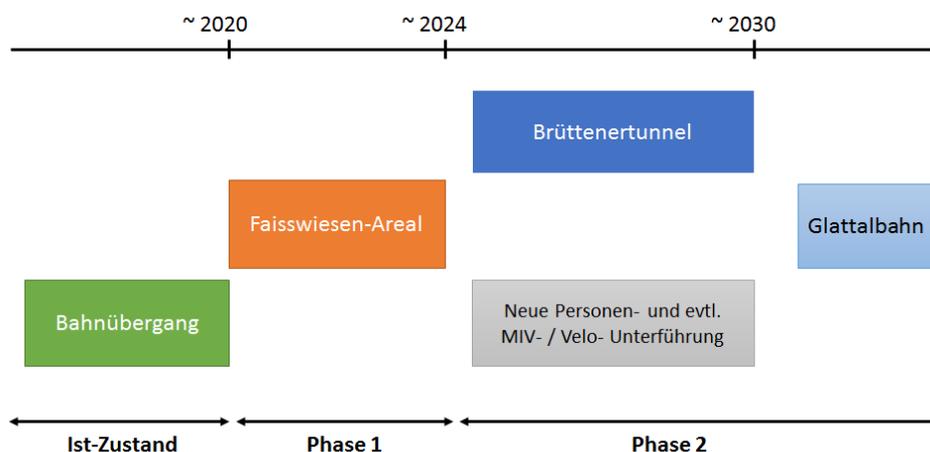


Abbildung 12: Übersicht der Etappierungsphasen 1 und 2

Phase 1

Faisswiesen-Areal bebaut, Brüttenertunnel und Verlängerung Glattalbahn noch nicht realisiert (mindestens bis ca. 2024)

- Interessensgrenze SBB wird eingehalten
- Damm der Brüttsellerstrasse ist aufgehoben

- Unterführung Faisswiesenstrasse ist noch nicht realisiert
- Bushaltestellen können losgelöst von einer künftigen Glattalbahnendhaltestelle angeordnet werden
- Minimalanforderungen an Buskanten:
 - 1 Kante für Linie 787 (Gelenkbus)
 - 1 Kante für Linie 765 (Gelenkbus)
 - 1 Kante für Linie 796 (Standardbus)
 - 1 Reservekante (Standardbus)

Phase 2

Faisswiesen-Areal bebaut, Glattalbahn und Brüttenertunnel realisiert (frühestens ab 2024)

- Mögliche Nutzung des Raums zwischen den Gleisen und der SBB Interessensgrenze für die Linienführung der Glattalbahn (Wendeschleife)
- Möglichkeit der Realisierung der Unterführung Faisswiesenstrasse
- Minimalanforderungen an Buskanten:
 - 5 Haltekanten Bus + 1 Reservekante (gelenkbustauglich)
 - oder
 - 1 Fliesskante für 2 Gelenkbusse unabhängig betreibbar (Linie 787)
 - 1 Fliesskante für 2 Gelenkbusse unabhängig betreibbar (Linie 765)
 - 1 Fliesskante für 2 Standardbusse (Linie 796 + Reserve)
- Zwei Haltekanten für die Glattalbahn

3.4 Nutzungen

Büro / Dienstleistung,
Verkaufsfläche,
Läden

Im Rahmen des Masterplans wurde die Realisierung von 14'000 – 17'000 m² zusammenhängender Geschossfläche für Büro- und Dienstleistungsnutzungen (u.a. Flächen für Implenia Hauptsitz), primär entlang des SBB-Trasse, auf dem Faisswiesen-Areal untersucht. Ergänzt wurde diese Nutzung mit Flächen für einen Retailer im Erdgeschoss, verschiedenen Zentrumsnutzungen sowie einem Bahnhofplatz mit Begegnungsflächen. Wohnen wurde zwar im Rahmen des Masterplans nicht untersucht, ist aber ebenfalls denkbar. Eine Überprüfung erfolgt im Konkurrenzverfahren (Studienauftrag).

Planung Badi Areal

Da das Areal der Badi planungsrechtlich in einer anderen Zone ist als das Faisswiesen-Areal wurde die Nutzung bzw. Überbaubarkeit des Areals nicht über die Eigentums- bzw. Zonengrenzen hinweg betrachtet.

Ersatzneubau

Das aktuell renovationsbedürftige Garderoben-Gebäude, könnte abgerissen werden und durch ein neues Gebäude am Standort ersetzt werden. Im Neubau könnte das Badirestaurant, die Aussengarderoben des Freibads (Ersatzgarderoben für das alte separate Garderobengebäude), aber auch Fitnessräume, die u.a. von Implenia genutzt werden könnten, vorgesehen werden.

Der Erhalt einer kleinen Cafeteria im Hallenbadbereich wäre ebenfalls denkbar.

Parkierung Darüber hinaus sind sowohl für die Nutzer auf dem Faisswiesen-Areal als auch die Badigäste in unmittelbarer Nähe ausreichend viele Parkplätze vorzusehen (siehe Kapitel 3.1.1). Aufgrund der begrenzten oberirdischen Platzverhältnisse und der notwendigen Parkplatzzahl, wurden diese im Rahmen des Masterplans unterirdisch vorgesehen.

3.5 Städtebau

Gebäudelage und -höhe

6-7 Geschosse Aufgrund der Bebauungen im Umfeld wurde eine maximale Gebäudehöhe von ca. 25 m, d.h. 6-7 Geschosse auf dem Faisswiesen-Areal für sinnvoll erachtet. Eine Überbauung mit mehr als 6-7 Geschossen wird aus städtebaulichen Gründen eher kritisch eingeschätzt.

Verschiebung Verkehrsbaulinie Um die geforderten Nutzflächen unter Berücksichtigung der städtebaulich verträglichen Gebäudehöhe und der übrigen Rahmenbedingungen auf dem Faisswiesen-Areal realisieren zu können, ist die Verschiebung der aktuellen Verkehrsbaulinie entlang der Faisswiesenstrasse notwendig (siehe Kapitel 3.1.1).

Öffentlicher Raum Die Gebäude und die Verkehrsträger sind so anzuordnen, dass ein attraktiver öffentlicher Raum auf dem Faisswiesen-Areal entsteht.

Städtebauliche Varianten Die Lage der Gebäude zur Bahn wurde im Rahmen des Masterplans intensiv diskutiert. Einerseits wurden städtebauliche Varianten untersucht, wo der Raum zwischen Bahn und Gebäude als Trasse für den Bus und später für die Glattalbahnen genutzt und entsprechend als Funktionsraum ausgebildet wird. Andererseits wurden Varianten diskutiert, wo die Gebäude so nah wie möglich am Gleisraum zu liegen kommen und der Raum zwischen den Gleisen und den Gebäuden aufgrund des Höhenunterschieds nicht genutzt werden kann. Beide Varianten weisen Vor- und Nachteile für die Überbauung auf. Während des Masterplanprozesses wurde seitens der SBB die Interessenslinie definiert, welche die Grenze für die Bebauung zur Bahn darstellt und die mögliche Nutzung des Raums definiert (siehe Kapitel 3.2.3). Die städtebaulichen Varianten, in welchen die Gebäude näher am Gleisraum zu liegen kommen, wurden entsprechend verworfen.

Verbindung Areal West

Verbindung Areal sehr wichtig Die Verbindung zum Areal West durch die bestehende Personenunterführung Nord wurde als sehr wichtig erachtet. Im Rahmen des Masterplans wurden verschiedene städtebauliche Varianten untersucht, welche die Ein- und Ausgänge der PU Nord akzentuieren bzw. Nutzungen in diesem Bereich konzentrieren. Da aber während des Masterplanprozesses gemäss aktuellem Planungsstand der SBB (Sommer 2016) die PU Nord keine Funktion mehr als Zugang zu den Bahnperrons hat, wurden die städtebaulichen Varianten,

welche die PU Nord akzentuieren im Rahmen der städtebaulichen Überlegungen verworfen. Erst nach Abschluss der städtebaulichen Überlegungen und der Zusammenstellung der Ergebnisse im Masterplan wiesen die neuen Planungen der SBB wieder die PU Nord im Bereich der heutigen PU Nord auf. Die städtebaulichen Varianten stehen somit im Widerspruch zu den Planungen der PU Nord, d.h. sie berücksichtigen die PU Nord nicht. In der Plandarstellung des Masterplans wurde allerdings bereits die neue Situation der PU Nord übernommen und berücksichtigt. Die Verbindung zum Areal West wird, unabhängig von der Funktion der PU Nord, als sehr wichtig erachtet und wurde entsprechend im Masterplan berücksichtigt.

Badi Areal

Zweigeschossiger Neubau

Im Rahmen des Masterplans wurde die Bebaubarkeit des Badi Areals respektive die Lage des möglichen Neubaus nach Abriss des heutigen Garderoben Gebäudes diskutiert. Vorstellbar wäre z.B. ein zweigeschossiger Neubau entlang der Faisswiesenstrasse. Darüber hinaus wird die Adressierung der Badi als sehr wichtig erachtet. Da zukünftig nur noch die Anlieferung, der Notfall-Parkplatz und ein Behindertenparkplatz in diesem Bereich erhalten bleiben müssen, würde sich die Möglichkeit bieten, mit entsprechender städtebaulicher Setzung den öffentlichen Raum vor der Badi aufzuwerten. Die Ausrichtung der neuen Gebäude sollte nach Möglichkeit so gewählt werden, dass auf der Liegewiese der Badi kein Schattenwurf entsteht.

Favorisierte Varianten

Klärung im Konkurrenzverfahren

Die genaue Lage der Gebäude sowie die Geschossigkeit werden erst im Rahmen eines Konkurrenzverfahrens (Studienauftrag) geklärt. Die städtebaulichen Varianten im Rahmen des Masterplans dienen primär dazu, die Rahmenbedingungen sowie den bebaubaren Bereich als Vorgabe für die nachfolgenden Planungen festzulegen. Folgende beiden, städtebaulichen Varianten wurden als favorisierte Varianten ausgewählt, welche die geforderten Rahmenbedingungen bestmöglich einhalten.

Verworfenen Varianten

Die verschiedenen verworfenen städtebaulichen Varianten sind im Anhang B abgebildet.



Abbildung 13: Städtebauliches Szenario Variante A, Oester Pfenninger Architekten, August 2016

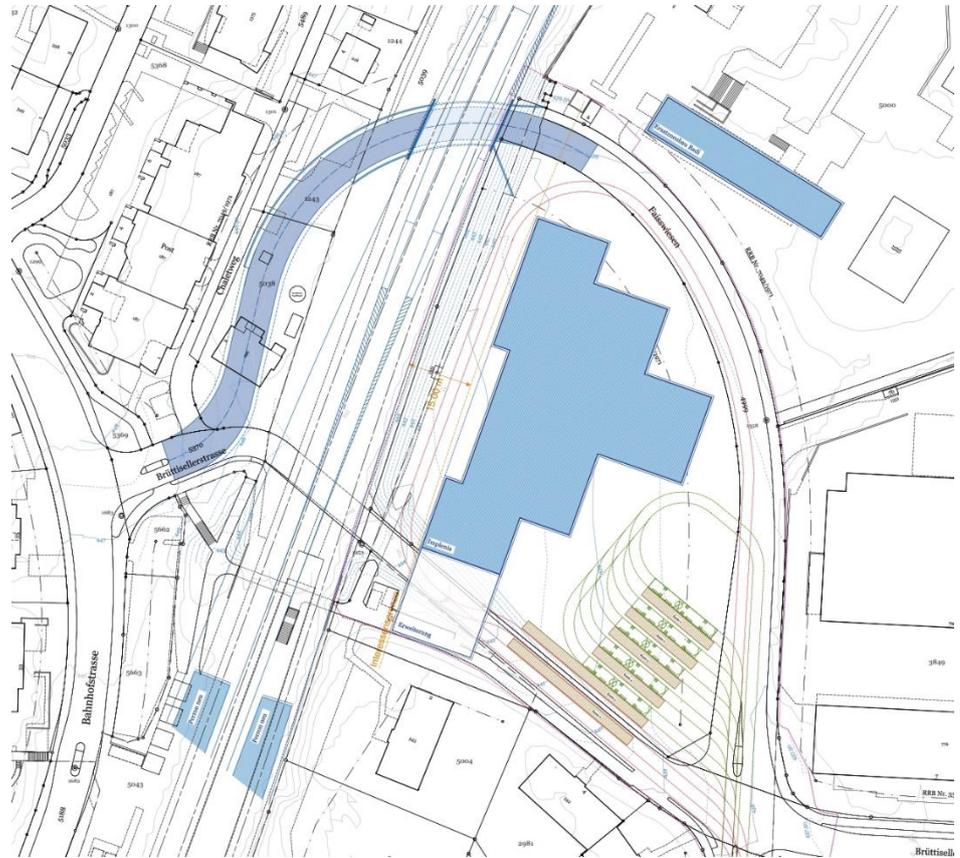


Abbildung 14: Städtebauliches Szenario Variante F, Oester Pfenninger Architekten, August 2016

4 Hinweise aus der Informationsveranstaltung

Öffentliche
Informationsveranstaltung

In einer öffentlichen Informationsveranstaltung hat die Gemeinde Dietlikon am 26. September 2016 über den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Stand des Masterplans Zentrum Mitte berichtet.

Die Veranstaltung wurde von rund 60 Personen, mehrheitlich Dietliker Bürgerinnen und Bürger, besucht. Im Anschluss an die Veranstaltung bestand die Möglichkeit schriftlich Rückmeldung zum Masterplan zu geben.

Schriftliche Rückmeldungen

Bis Mitte Oktober wurden der Gemeinde Dietlikon von zwölf Privatpersonen sowie fünf Institutionen (aqua-life, Gewerbe Industrie Dietlikon, Post Immobilien, SP Dietlikon und VBG) Rückmeldungen zum Masterplan zugestellt. Die total fast 60 Einzelrückmeldungen wurden in einer Tabelle zusammengestellt (siehe Anhang A), hinsichtlich ihrer Relevanz für den Masterplan beurteilt und individuell beantwortet.

Konkretisierung des Masterplan

Die Rückmeldungen bezogen sich mehrheitlich auf einzelne Aspekte des Masterplans. Soweit eine Relevanz für den Masterplan bestand, wurde der Masterplan in einzelnen Punkten textlich oder grafisch leicht angepasst bzw. konkretisiert. Es konnte festgestellt werden, dass die Themen Wohnen, Unterführung, kurze Wege, Parkierung, Lärm und Überbauung mehrere Personen beschäftigten, da sie verschiedenfach genannt wurden. Entsprechend wird auf diese Themen kurz eingegangen. Der Umgang mit den übrigen Rückmeldungen ist im Anhang A dokumentiert.

- Wohnen: es wurde angeregt, neben Dienstleistungs- und Büronutzungen die Realisierung von Wohnnutzungen auf dem Areal zu prüfen.

Der Masterplan wurde mit der Möglichkeit Wohnen auf dem Areal zu realisieren angepasst. Eine Überprüfung erfolgt im Rahmen des Konkurrenzverfahrens.

- Wohnen im Alter: es wurde angeregt, neben Dienstleistungs- und Büronutzungen die Realisierung von Wohnen im Alter auf dem Areal zu prüfen.

Da Wohnen im Alter auf dem Nägelihof in Dietlikon vorgesehen ist, wurde der Masterplan diesbezüglich nicht angepasst.

- Unterführung: die MIV- und Velounterführung Faisswiesenstrasse wurde mehrfach in Frage gestellt.

Da keine funktionalen oder verfahrensmässigen Abhängigkeiten im Rahmen der Entwicklung des Faisswiesen-Areals bestehen, wurde der Masterplan diesbezüglich nicht angepasst (siehe Kapitel 3.2.2).

- Kurze Wege: die Fusswegeverbindungen zwischen Bahnhof und Bus- bzw. Tramhaltestellen wurden als zu lang erachtet.

Seitens der SBB wurde mittlerweile im Rahmen der Planungen des Brüttenertunnels eine Aktualisierung der Perronzugänge bzw. der Lage der Fussgängerunterführung vorgenommen. In den aktuellen Planungen ist die Zugänglichkeit zu den Perrons wieder auf Höhe der heutigen Fussgängerunterführung vorgesehen d.h. die Wege konnten gegenüber dem Projektstand von der Informationsveranstaltung verkürzt werden. Darüber hinaus wurden die Haltestellen möglichst nahe zum Bahndamm gelegt und unter Verwendung des heutigen Damms der Brüttisellerstrasse angeordnet

- Parkierung: die Parkierung soll aus verschiedenen Gründen weiterhin oberirdisch erfolgen.

Da das Grundstück gemäss Bau- und Zonenordnung (BZO) in der Zentrumszone liegt, entsprechen oberirdische Parkplätze auf dem Faisswiesen-Areal nicht der gültigen BZO. Der Aspekt wurde im Masterplan nicht berücksichtigt.

- Lärm: auch für die westlich der Gleise liegenden Gebäude sind Lärmschutzmassnahmen zu treffen.

Die Lärmschutzmassnahmen für die Gebäude westlich der Gleise werden separat d.h. ausserhalb des Perimeters des Masterplans im Rahmen der Planungen des Brüttenertunnels geregelt.

- Überbauung: eine Überbauung der Verkehrsträger auf dem Faisswiesen-Areal wurde angeregt.

Der bebaubare Bereich wurde mit einem Bereich "ab 4.5.m bedingt bebaubarer Bereich" ergänzt (siehe Kapitel 5). Ob eine Gebäudeauskragung in diesem Bereich sinnvoll ist, wird im Rahmen des Konkurrenzverfahrens geprüft.

5 Bebaubarer Bereich

Bebaubarer Bereich in
zwei Varianten

Basierend auf den Rahmenbedingungen wurde der bebaubare Bereich auf dem Faisswiesen-Areal sowie auf dem Badi Areal in zwei Varianten (siehe Abbildungen) ausgewiesen. Für beide Varianten wurde darüber hinaus noch die Gestaltung pro Etappe, d.h. die Gestaltung in Phase 1 und 2 (siehe Etappierung 3.3) abgebildet. In beiden Varianten wird der bebaubare Bereich westlich von der Interessensgrenze der SBB und nordöstlich von der neuen Verkehrsbaulinie und südlich ab einer Höhe von 4.5 m vom Grenzabstand zur Parzellengrenze begrenzt. Die Unterscheidung erfolgt primär im südlichen Bereich aufgrund unterschiedlicher Linienführung der Glattalbahn und somit unterschiedlicher Möglichkeiten der Bebauungen ab Erdgeschossniveau.

Variante I mit Verkehrsträger
Ecke Faisswiesenstrasse /
Brüttsellerstrasse

In der Variante I wurden die Haltestellen für den Bus und die Glattalbahn inkl. der notwendigen Wendeschleifen im Bereich Faisswiesenstrasse / Brüttsellerstrasse angeordnet. In der Phase 1 (vor Erstellung der Glattalbahn) besteht so die Möglichkeit, die Bushaltestellen auf dem Platz und somit näher am S-Bahnhof anzuordnen. In der Phase 2 werden die Bushaltestellen mit der Haltestelle der Glattalbahn ergänzt und im Bereich der Faisswiesenstrasse angeordnet. Dadurch resultiert gegenüber der Variante II ein etwas kleinerer bebaubarer Bereich von rund 3'600 m² auf dem Faisswiesen-Areal. Ergänzt wird dieser Bereich durch rund 2'670 m² bebaubaren Bereich ab 4.5m lichter Höhe. Ob eine Bebauung des Bereichs über der Linienführung der Verkehrsträger sowie den Verkehrsträgern sinnvoll und wie diese möglich ist, wird im Rahmen des Konkurrenzverfahrens für die Bebauung auf dem Faisswiesen-Areal überprüft.

Variante II mit Wendeschleife im
Bereich Interessenslinie SBB

Die Haltestellen für den Bus und die Glattalbahn wurden in der Variante II ebenfalls im Bereich Faisswiesenstrasse / Brüttsellerstrasse angeordnet. Im Gegensatz zu Variante I wurde die Glattalbahn in der Faisswiesenstrasse sowie im Bereich zwischen Bahn und der Interessenslinie der SBB geführt. Dadurch resultieren ein bebaubarer Bereich von rund 4'120 m² sowie ein bebaubarer Bereich von rund 2'150 m² ab 4.5m lichter Höhe.

Südliche Begrenzung
kann variieren

Generell gilt zu bedenken, dass die südliche Begrenzung der bebaubaren Bereiche flexibler ist als die westliche Begrenzung durch die Interessenslinie der SBB bzw. die nordöstliche Begrenzung durch die Verkehrsbaulinie. Die konkrete Anordnung der Verkehrsträger ist mit den VBG abzustimmen. Entsprechend kann die südliche Begrenzung des bebaubaren Bereichs in ihrer Lage noch variieren.

Fusswegeverbindungen wichtig

In beiden Varianten ist die Fussgängerverbindung von der Bahn zu den Bus- bzw. Tramhaltestellen sicherzustellen.

Bebaubarer Bereich Badi

Der bebaubare Bereich der Badi weist in beiden Varianten eine Fläche von rund 1'470 m² auf.

Bebaubarer Bereich, Variante I



Abbildung 15: Bebaubarer Bereich Variante I – Phase 1, EBP, Januar 2017



Abbildung 16: Bebaubarer Bereich Variante I – Phase 2, EBP, Januar 2017

Bebaubarer Bereich, Variante II



Abbildung 17: Bebaubarer Bereich Variante II, EBP – Phase 1, Januar 2017

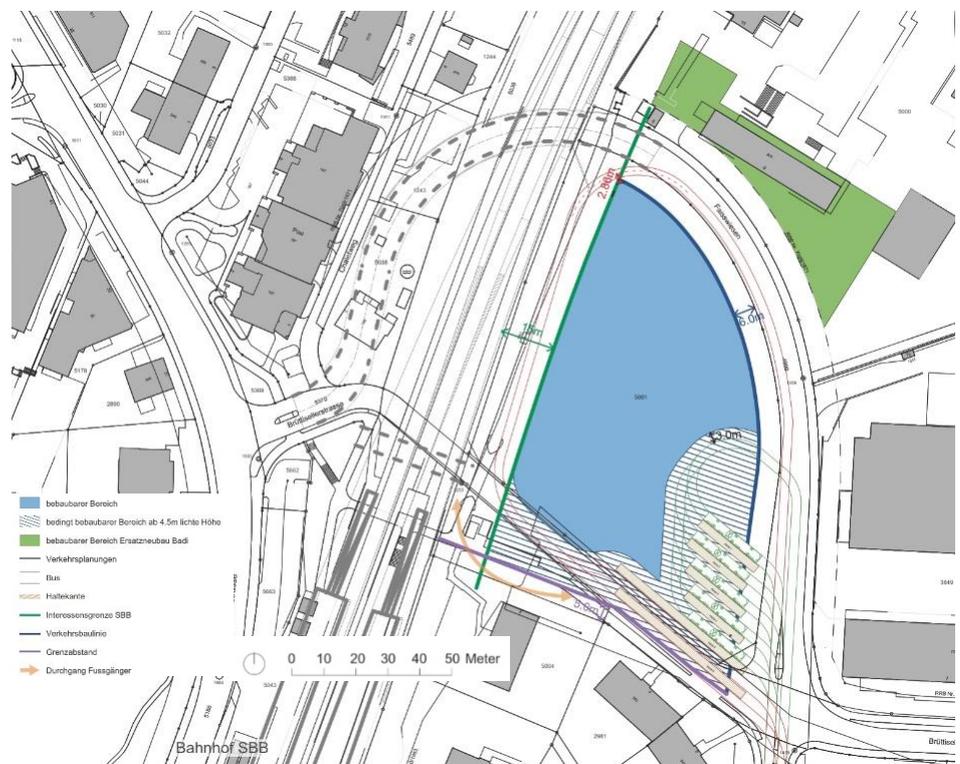


Abbildung 18: Bebaubarer Bereich Variante II – Phase 2, EBP, Januar 2017

6 Plan

Der Erkenntnisse des Masterplans werden in folgenden beiden Plänen zusammengefasst dargestellt.

Die Pläne bilden jeweils den Endzustand, d.h. die Phase 2 ab und unterscheiden sich primär in der Linienführung der Glattalbahn und der damit verbundenen unterschiedlichen bebaubaren Bereiche (Variante I und II). Mit welcher Linienführung der Glattalbahn bzw. mit welchem bebaubaren Bereich das Areal entwickelt wird, ist im Rahmen des Konkurrenzverfahrens auszuloten.

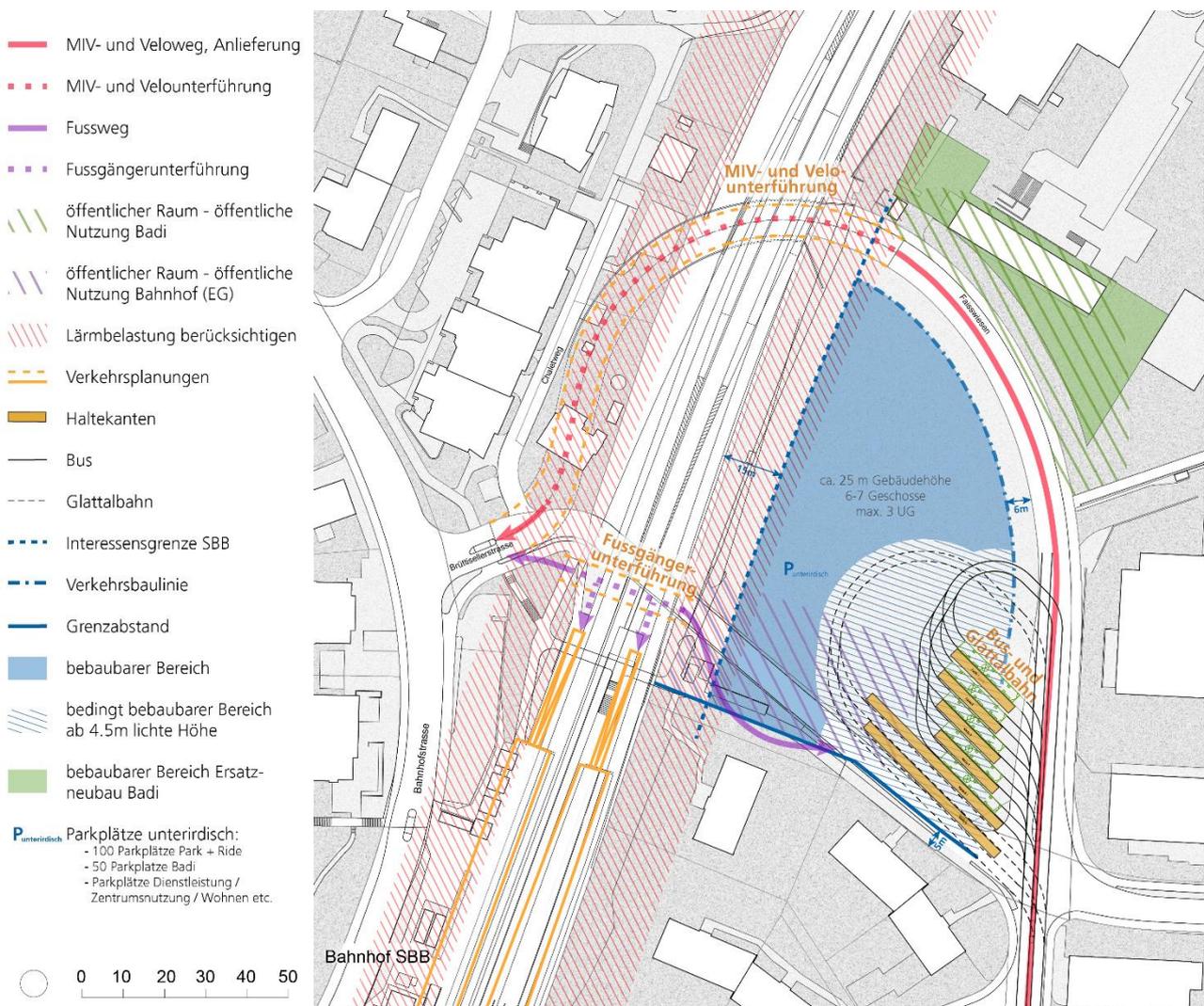


Abbildung 19: Masterplan Zentrum Dietlikon Mitte, Variante I, EBP, Januar 2017

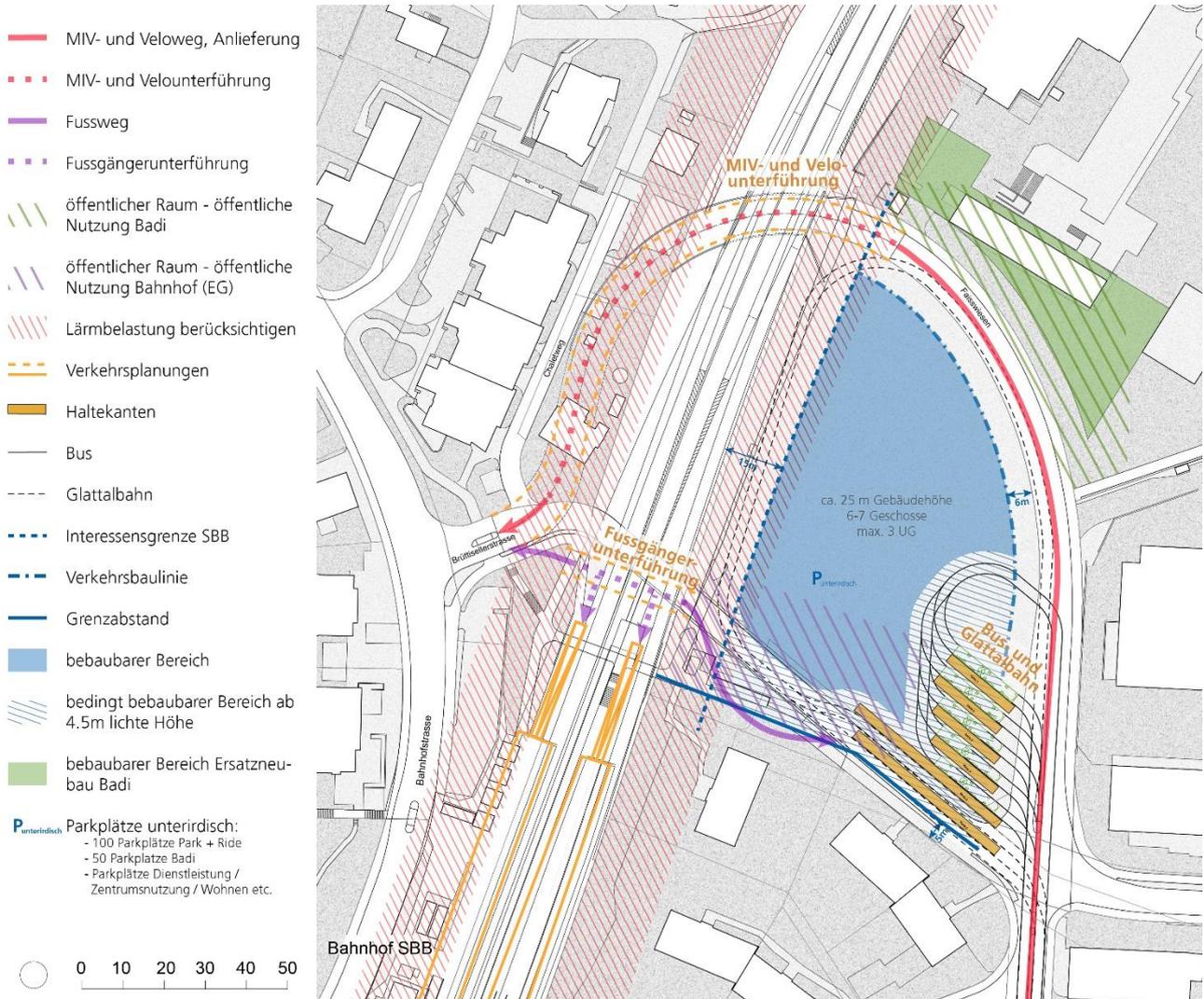


Abbildung 20: Masterplan Zentrum Dietlikon Mitte, Variante II, EBP, Januar 2017

7 Weiteres Vorgehen

Vorgehen nach Masterplanung

Folgendes Vorgehen ist nach der Genehmigung des Masterplans vorgesehen:

Konkurrenzverfahren

In einem ersten Schritt ist die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens für die Überbauung des Faisswiesen-Areals vorgesehen.

Im Rahmen des Konkurrenzverfahrens werden verschiedene in der Informationsveranstaltung genannte Themen wie z.B. die ober- und unterirdische Parkierung, die Abfallsammelstelle, die Gestaltung des öffentlichen Raums etc. konkretisiert.

Die Gemeinde wird im Konkurrenzverfahren Einfluss nehmen und u.a. bereits bei der Programmerarbeitung des Konkurrenzverfahrens miteinbezogen. Das Konkurrenzverfahren wird vom Ortsplaner begleitet. Nach Vorliegen der Ergebnisse des Konkurrenzverfahrens ist der Vorvertrag mit Implenia durch den Gemeinderat zu genehmigen.

Gestaltungsplan, Baurechtsvertrag

Das Projekt des Konkurrenzverfahrens ist nach Abschluss des Konkurrenzverfahrens in einen Gestaltungsplan zu überführen. Der Gestaltungsplan wird im Rahmen der öffentlichen Auflage publiziert. Nach Integration der Rückmeldungen aus der öffentlichen Auflage bzw. Mitwirkung ist der Gestaltungsplan durch die Gemeindeversammlung zu genehmigen.

Neben dem Gestaltungsplan gilt es auch den Baurechtsvertrag mit Implenia in der Gemeindeversammlung zu genehmigen.

Baubewilligung, Ausführungsplanung, Realisierung

Nach Genehmigung des Gestaltungsplans und des Baurechtsvertrags kann das Baugesuch zur Bewilligung eingereicht werden, um anschliessend die Ausführungsplanung und Realisierung zu starten.

Folgende Übersicht bildet das beschriebene Vorgehen auf der Zeitschiene ab:

	2017				2018				2019				2020			
	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q
Konkurrenzverfahren	█															
Gestaltungsplan					█											
Baurechtsvertrag									█							
Baugesuch									█							
Ausführungsplanung													█			
Realisierung													█			

Quellen

Suter von Känel Wild AG: Konzeptstudie ÖV-Drehscheibe Dietlikon, 14.12.2011

acasa Immobilienmarketing: Standort- und Marktanalyse, 14.11.2012

Planar AG für Raumentwicklung: Zentrumsplanung Ortsmitte Ergebnisbericht, 10.03.2014

ewp AG: Machbarkeitsstudie Bahnhofquerung, 02.12.2015

Kanton Zürich: Kantonaler Richtplan, vom Bundesrat genehmigte Fassung, 18.09.2015

Planpartner AG / TEAMverkehr: Regionaler Richtplan Glattal, Fassung für die öffentliche Auflage, 29. Juni 2016

Gemeinde Dietlikon: Kommunale Bau- und Zonenordnung, 30.06.2014

Gemeinde Dietlikon: Leitbild Siedlungsentwicklung 2020, 28.02.2011

Planpartner AG: Kommunaler Gesamtplan Verkehr Gemeinde Dietlikon, 1982

Auszüge GIS Browser Kanton Zürich

Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USCS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community: Luftbild

Anhang A: Rückmeldungen aus der Informationsveranstaltung

Anhang B: Verworfenne städtebauliche Varianten