

Privater Gestaltungsplan Areal Hoffnig

Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan nach Art. 47 Raumplanungsverordnung

Stand: 07.12.2015



Auftraggeber

Senn Resources AG
Davidstrasse 38
9001 St. Gallen

Bearbeitung Gestaltungsplan

Judith Hauenstein, Expertin Lärmschutz
Sandra Mischke, Erarbeitung Gestaltungsplan
Angelina Nolte, Erarbeitung Gestaltungsplan
Susanne Schüpbach, Expertin Lärmschutz

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Niklaus Schiller, Büro Poliplan, Experte Verkehr und Erschliessung

Referenzprojekt (Vorprojekt)

Meier Hug Architekten, Zürich

Umgebungskonzept

Studio Vulkan, Zürich

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung des privaten Gestaltungsplans	1
1.2	Perimeter und Geltungsbereich	2
1.3	Bisheriger Prozess und Bearbeitung	3
1.4	Städtebauliches Referenzprojekt	4
1.5	Gegenstand und Zweck des Berichts	5
2	Planungs- und baurechtliche Rahmenbedingungen	6
2.1	Übergeordnete Vorgaben	6
2.2	Kommunale Vorgaben	10
2.3	Entwicklung Hochbord	12
3	Erläuterungen zu den Vorschriften	13
3.1	Art. 4 Baufelder und Stellung der Neubauten	13
3.2	Art. 5 Nutzungsmasse	16
3.3	Art. 6 Nutzweisen	18
3.4	Art. 7 Gestaltung	23
3.5	Art. 8 Erschließung motorisierter Individualverkehr, Anlieferung	26
3.6	Art. 9 Parkierung	29
3.7	Art. 10 Fuss- und Velowege	33
3.8	Art. 11 Empfindlichkeitsstufe / Lärmschutz	36
3.9	Art. 12 Energie	41
3.10	Art. 13 Etappierung	42
4	Weiterer Planungsablauf	43

Anhang 1: Referenzprojekt, Meier Hug Architekten

Anhang 2: Umgebungskonzept, Studio Vulkan

Anhang 3: Berechnung Parkplätze und Fahrtenerzeugung

Anhang 4: Lärmgutachten

Anhang 5: Situationsplan Gestaltungsplan

Anhang 6: Mitwirkungsbericht

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung des privaten Gestaltungsplans

Das Areal Hoffnig befindet sich zwischen dem Bahnhof Stettbach und dem Rand des Siedlungskerns der Stadt Dübendorf, gelegen im sogenannten Hochbord-Quartier. Das Areal bildet durch seine Lage den südwestlichen Auftakt in das Quartier und stellt durch seinen räumlichen Bezug zum Bahnhof Stadtkante, Brückenkopf und Stadttor zugleich dar.

Ursprünglich wurden für das Quartier Hochbord primär gewerbliche Nutzungen, kombiniert mit Dienstleistungen, vorgesehen. Durch den 2012 genehmigten Quartierplan Hochbord wurden die Grundlagen für den Wandel des Standorts hin zu einem durchmischten urbanen Quartier mit offenem Wohnanteil geschaffen.

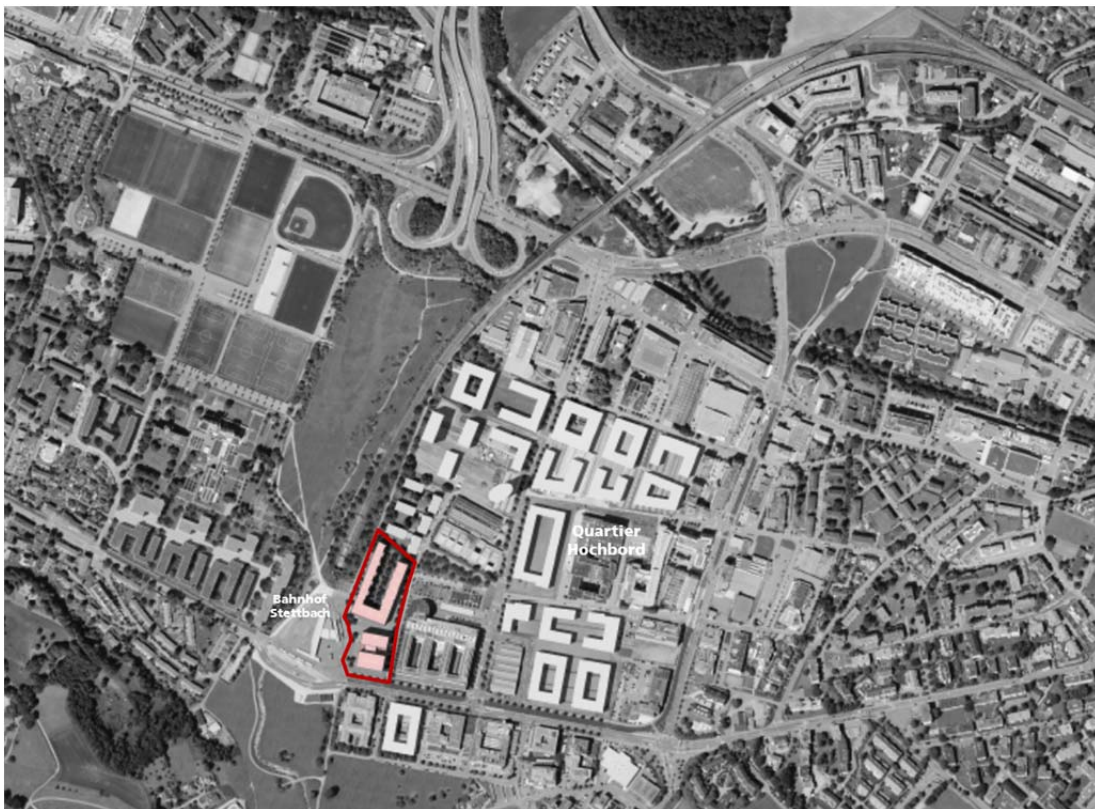


Abbildung 1: Lage des Areals Hoffnig (Quelle: Meier Hug Architekten)

Das Areal Hoffnig umfasst rund 17'300 m² und teilt sich in zwei Baufelder auf; das nördliche Baufeld wird von der Immobilien Anlagestiftung Turidomus, das südliche von Senn Resources AG entwickelt. Beide erhielten 2013 den Zuschlag für die Erstellung eines Nutzungs- und Wirtschaftlichkeitskonzepts. Mitte 2014 wurden die Entwicklungsvereinbarungen unterschrieben und ein Wettbewerb zur Entwicklung des Areals gestartet.

Der Wettbewerb wurde Ende 2014 abgeschlossen und dient dazu, ein städtebauliches und architektonisches Konzept für ein durchmischtes, lebendiges Quartier bereitzustellen, um diesem Stadtraum den entsprechenden urbanen Charakter zu geben.

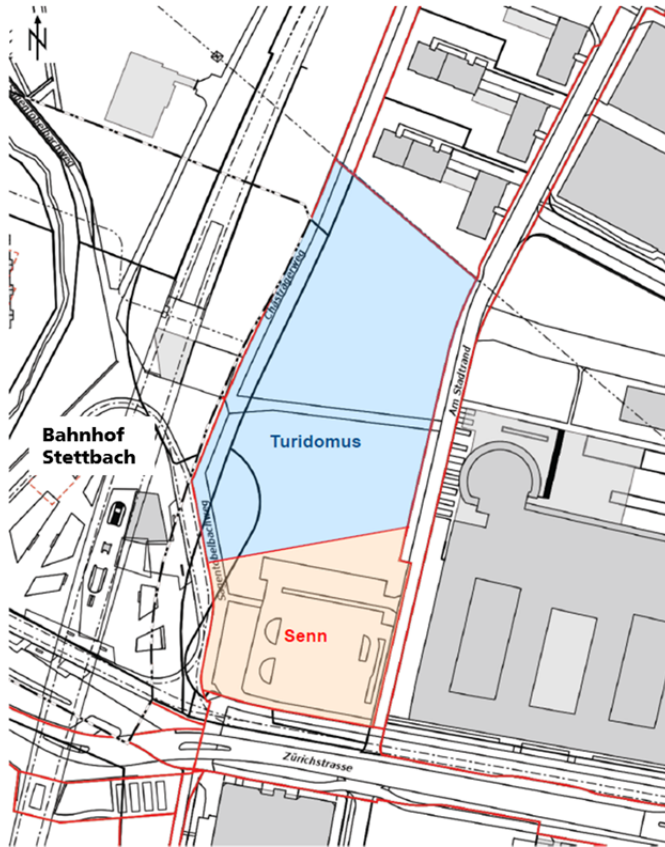


Abbildung 2: Aufteilung Areal (Quelle: Senn Senn Resources AG)

Ziel des privaten Gestaltungsplans ist es, die im Rahmen des Wettbewerbs geschaffenen Konzeptgrundlagen in geltendes Bau- und Planungsrecht zu überführen und zu sichern. Im Sinne von § 83 PBG werden für ein bestimmtes umgrenztes Gebiet Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten bindend festgelegt. Dabei darf von den Bestimmungen über die Regelbauweise abgewichen werden. Der private Gestaltungsplan dient dazu, dass einerseits das geplante Referenzprojekt bzw. die angestrebten Ziele nicht umgangen und andererseits die notwendigen Spielräume für eine spätere Umsetzung offen gehalten werden können.

1.2 Perimeter und Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des privaten Gestaltungsplans liegt in der Zentrumszone Z4 und umfasst das Grundstück mit der Parzellennummer 17396 mit einer Grösse von rund 17'300 m². Eigentümerin des Grundstücks ist die Stadt Dübendorf, Baurechtsnehmer aber sind die Immobilien Anlagestiftung Turidomus sowie Senn Resources AG. Der Geltungsbereich wird südlich durch die Zürichstrasse, westlich durch den Bahnhof Stettbach, östlich durch die Strasse „Am Stadtrand“ und nördlich durch die Hochspannungsleitung begrenzt.

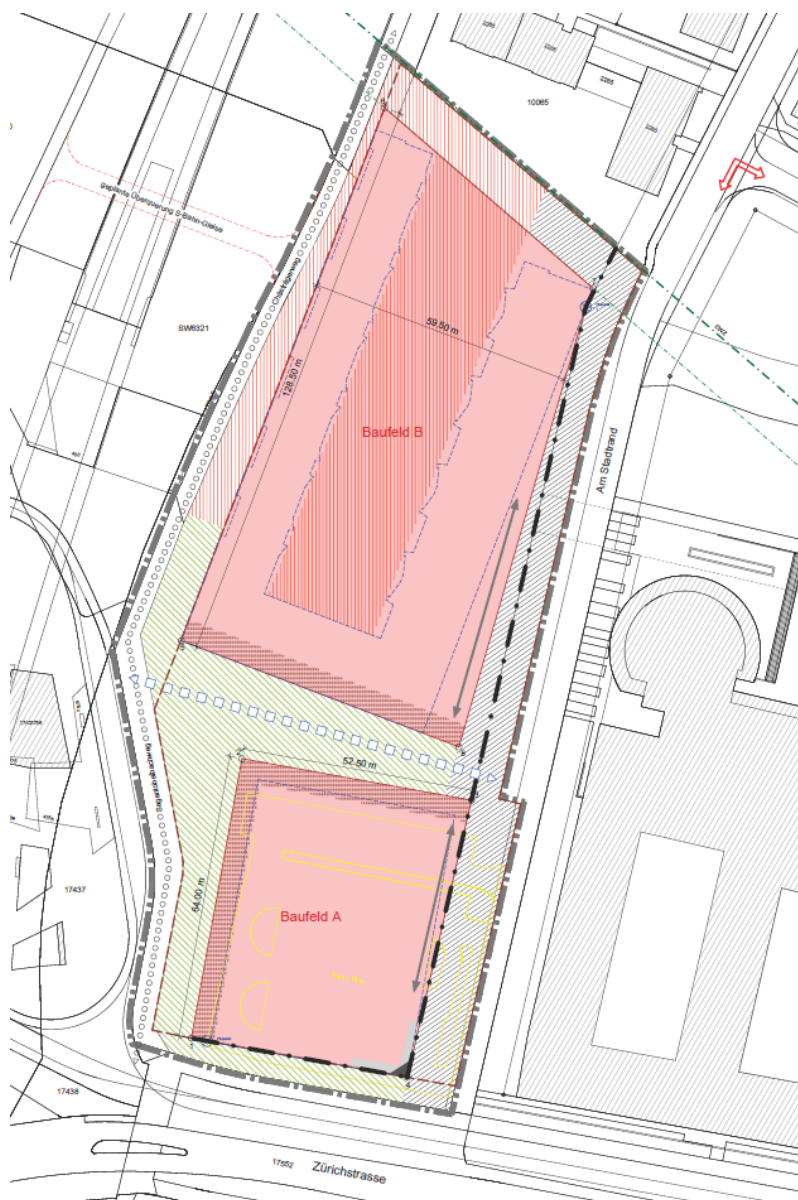


Abbildung 3: Geltungsbereich Gestaltungsplan, Ausschnitt aus dem Situationsplan

1.3 Bisheriger Prozess und Bearbeitung

Der private Gestaltungsplan wurde im engen Dialog mit der Stadt Dübendorf entwickelt und mit den zuständigen kantonalen Stellen abgestimmt. Die Abstimmung mit den kantonalen Ämtern erfolgte mit dem Amt für Raumentwicklung (ARE), Amt für Verkehr (AFV), Amt für Landschaft und Natur (ALN), Fachstelle Lärmschutz (FALS) und mit dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).

Die Ergebnisse aus dem regelmässigen Informationsaustausch und sämtlichen Abklärungen sind in die vorliegende Fassung des privaten Gestaltungsplans eingeflossen.

1.4 Städtebauliches Referenzprojekt

Der Projektvorschlag besetzt mit zwei prägnanten Baukörpern das Grundstück. Das Langhaus in Baufeld B bildet den südlichen Abschluss der Bebauungsstruktur entlang des Bahneinschnittes. Das Punkthaus besetzt das Baufeld A an der Zürichstrasse. Die Setzung der Baukörper orientiert sich an den übergeordneten Strukturen mit Bahneinschnitt und Zürichstrasse. Gebäudepaar und Aussenraum festigen die städtebauliche Grundordnung an diesem öffentlichen Ort und tragen zu einer hohen städtebaulichen Robustheit bei. Die Häuser werden wichtiger Abschnitt der Silhouette der Stadtkante und bilden einen adäquaten Auftakt ins Quartier Hochbord. Die Wegführung zwischen den Häusern bündelt die Passantenströme und schafft eine attraktive räumliche Anknüpfung des Bahnhofes in das Quartier.

Die Lage und Nutzungsschwerpunkte der Häuser bestimmen Typologie und Ausdruck der Baukörper. Das Langhaus schafft durch die Hofbildung eine ruhige und damit hohe Wohnqualität im Innern der Anlage. Die städtische Dichte und der weiträumige Bezug in die Landschaft schaffen eine aussergewöhnliche hohe Attraktivität für diese Wohnlage. Die nach Norden offene Gebäudefigur differenziert die unterschiedlichen Ränder: im Süden die Kopfbildung zum Bahnhof und Nachbarschaft zum Punkthaus, im Norden die räumliche Anknüpfung an die durchgrünten Bebauungsstrukturen entlang dem Bahneinschnitt. Die programmatische Gliederung und Anordnung des Gewerbes folgt der Wegführung vom Bahnhof ins Quartier, im südlichen Kopfbau zum Platz und entlang der östlichen Gebäudeflanke.

Der Baukörper am Platz besetzt mit seiner Grundfigur den für das Quartier Hochbord wichtigen Raum zwischen Zürichstrasse und Bahnhof Stettbach. Die im Vergleich zum Langhaus grössere Gebäudehöhe akzentuiert innerhalb der Silhouette die städtebaulich bedeutende Lage und schafft gleichzeitig grosszügige Flächen im Aussenraum. Die unterschiedlichen Dimensionen der Vorplätze regulieren Hierarchie und Bedeutung der Gebäudeseiten und Adressbildung. Das Sockelbauwerk schafft entsprechend seiner Lage am Bahnhof ein grossräumiges Angebot an Verkaufs- und Gastronomieflächen.

Aus dem Sockelbauwerk entwickeln sich entlang der nördlichen und südlichen Gebäudeseite zwei Baukörper mit unterschiedlichen Gebäudetiefen. Diese spezifische Gliederung unterscheidet das Haus von den angrenzenden, massigen Baukörpern und wirkt identitätsstiftend an diesem bedeutenden Ort. Die Offenheit des Baukörpers und die erhöhte Fassadenabwicklung im städtischen Raum verankert das Gebäude mit hohem Anteil publikumsorientierter Nutzung am Bahnhof Stettbach.

Das städtebauliche Referenzprojekt für das Areal Hoffnig verfolgt ausserdem das Ziel, ein städtisch urbanes Quartier und kein „Aggloquartier“ entstehen zu lassen. Dies bedeutet, eine hohe soziale Dichte, und zwar auf der Mikroebene, bis auf das einzelne Gebäude zu schaffen. Für das Areal bedeutet dies, dass es das Image eines guten Wohnquartiers mit einer guten sozialen Durchmischung, verankerten Nachbarschaften und einer mittelständischen Wohnbevölkerung aufbauen sollte. Dies setzt unterschiedliche Wohnqualitäten und -angebote sowie die Kombination von Wohn- und Arbeitsgebäuden auf der Mikroebene voraus. Wichtig werden in diesem Zusammenhang insbesondere quartierorientierte Ver-

sorgungsmöglichkeiten im Erdgeschoss, gastronomische Innen-/Aussennutzungen auch abends und am Wochenende. Die Wohnnutzungen direkt am Bahnhof vermitteln durch Balkone, Licht und geöffnete Fenster sowohl ganztags als auch am Wochenende ein lebendiges Quartier. Eine hohe soziale Dichte und Durchlässigkeit in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Station ist eine zentrale Voraussetzung für das subjektive Sicherheitsgefühl der Quartierbewohnenden auf dem Areal und in den hinteren Hochbord-Bereichen. Dies kann massgeblich dazu beitragen, dem Bahnhof Stettbach schrittweise ein besseres Image zu verleihen.

1.5 Gegenstand und Zweck des Berichts

Der vorliegende Bericht entspricht den Anforderungen gemäss Artikel 47 der Raumplanungsverordnung des Bundes und hat zum Zweck, der Genehmigungsbehörde Bericht über das erfolgte Nutzungsplanungsverfahren zu erstatten.

Der Bericht gibt Auskunft darüber, wie die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes sowie der kantonale, regionale und kommunale Richtplan berücksichtigt werden. Weiter zeigt er auf, wie den Anforderungen des Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung (z.B. Lärmschutz), Rechnung getragen wird.

Die Zusammenstellung der relevanten übergeordneten Vorgaben aus den genannten Instrumenten erfolgte bereits im Rahmen der Erarbeitung des Quartierplans Hochbord. Der vorliegende Bericht zeigt auf, dass der private Gestaltungsplan den Grundsätzen und Festlegungen des Quartierplans und damit auch den übergeordneten Vorgaben entspricht.

Die Berichterstattung über die Mitwirkung gemäss § 7 PBG ist unter Anhang 6 dem vorliegenden Erläuterungsbericht beigelegt. Der Mitwirkungsbericht legt den Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen dar und dient der Genehmigungsbehörde.

2 Planungs- und baurechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Übergeordnete Vorgaben

Kantonaler Richtplan

Aus den Inhalten des kantonalen Richtplans Zürich (Version Kantonsrat 24.03.14) ergeben sich für das Planungsgebiet, auch im Rahmen der Richtplan-Revision, keine Einschränkungen. Die relevanten Festlegungen stimmen mit der Zusammenstellung im Quartierplan Hochbord überein.

Regionaler Richtplan und Raumordnungskonzept

Auch der **regionale Richtplan** der Zürcher Planungsgruppe Glattal (kurz ZPG), zu der die Stadt Dübendorf zählt, befindet sich zum aktuellen Zeitpunkt in Revision.

Die im Quartierplan Hochbord aufgeführten relevanten Festlegungen des regionalen Richtplans stimmen mit dem derzeitigen Stand des Richtplans (Version vom 04.12.2013) überein. Ausgenommen davon ist der RRB Nr. 990/2012 vom 26.09.2012 zum Thema Verkehr; der regionale Richtplan wird ohne die geplante P+R-Anlage in Dübendorf /Stettbach festgesetzt. Ursprünglich war vorgesehen, dass südwestlich des Quartierplan-gebiets Hochbord eine P+R-Anlage umgesetzt wird, die das Provisorium im Gestaltungsplanperimeter ablöst. Das Provisorium innerhalb des Gestaltungsplanperimeters wird gleichwohl aufgelöst und eine vertraglich definierte Anzahl P&R-Parkplätze in der neuen Tiefgarage bereitgestellt.

Erwähnenswert ist ausserdem, dass im Quartierplan Hochbord das **regionale Raumordnungskonzept Glattal** (kurz RegioROK) noch nicht berücksichtigt wurde. Das RegioROK mit der Version vom 26.10.2011 wird erst im Rahmen der Genehmigung der Revision des regionalen Richtplans rechts- und damit behördenverbindlich, es besitzt jedoch bereits zum heutigen Zeitpunkt einen Weisungscharakter. Die Inhalte des RegioROK beschreiben das Quartier Hochbord und damit den Gestaltungsplanperimeter als zukünftiges urbanes Mischgebiet mit Zentrumsfunktion und potenzieller Eignung als Hochhausstandort. Das in den letzten Jahren sehr dynamische Gebiet mit hochwertiger ÖV-Erschliessung soll sich auch zukünftig entsprechend dynamisch weiterentwickeln. Wichtig sind dabei ausserdem eine qualitative Freiraum-/Aussenraumgestaltung sowie die Verbesserung des ModalSplits durch die ÖV-Anbindung.

Störfall, NIS und Lärmbelastung

In einer ersten Risikoeinschätzung gemäss **Störfallverordnung** auf der Grundlage der Wettbewerbsergebnisse ist der Fachspezialist von Ernst Basler + Partner AG zum Schluss gekommen, dass es keiner genaueren Betrachtung der Störfallthematik bedarf. Zwar wird es aufgrund der Entwicklung zu einer Erhöhung des Personenaufkommens kommen, jedoch wird das Risiko aufgrund kaum bis nicht vorhandener Gefahrguttransporte auf Stras-

sen und Bahn als gering eingeschätzt. Auch die beiden potenziellen Störfallbetriebe östlich des Quartiers Hochbord haben keine Störfallrelevanz für das Areal Hoffnig, da dieses von den Auswirkungen, die von diesen zwei Betrieben ausgehen würden, nicht betroffen ist (vgl. Abbildung 4)

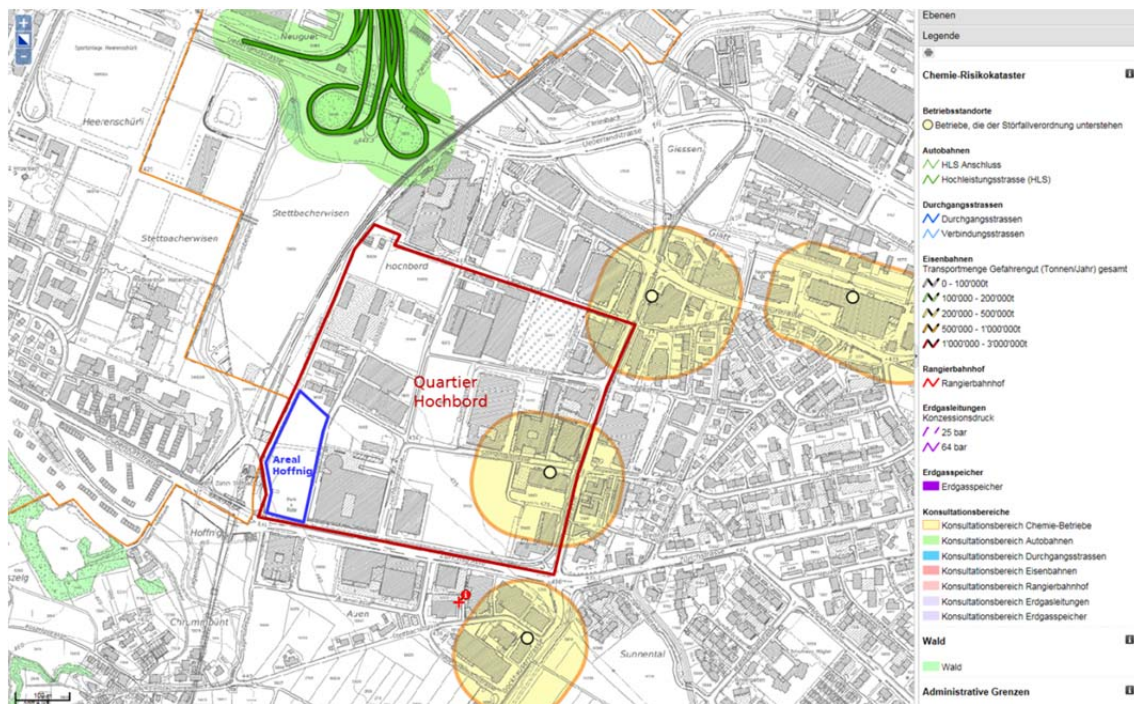


Abbildung 4: Auszug aus dem Störfallregister (Quelle: Kanton Zürich)

An der nördlichen Begrenzung der Bauparzelle verläuft eine weithin sichtbare Hochspannungs-Freileitung der EWZ. Von dieser geht **nichtionisierende Strahlung (NIS)** aus, welche mit zunehmender Entfernung zur Leitung rasch abnimmt.

Da die bestehende Leitung Bauland durchquert, welches bereits vor dem Inkrafttreten der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV, 814.710) als solches ausgewiesen war, muss der Anlagegrenzwert (generell: 100 Mikrottesla; bei empfindlichen Nutzungen: 1 Mikrottesla) nicht eingehalten werden. Nach Aussage des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft AWEL (vgl. Vorprüfbericht zum Gestaltungsplan vom 28.09.2015, Seite 6) darf mit einem gewissen Sicherheitsabstand zur Leitung frei nach den allgemeinen Regeln des Baurechts gebaut werden. Zudem wurden bereits im Rahmen des vorausgegangenen Wettbewerbs im Jahr 2014 detaillierte Abklärungen seitens der Baurechtsnehmer zur Hochspannungsleitung vorgenommen, die die Aussage des AWEL stützen.

Um dem angesprochenen Sicherheitsabstand Rechnung zu tragen, ist im Gestaltungsplan eine Abstandslinie von 10.5 Metern ab Leitungsachse definiert. Im weiteren Verfahren ist das Bauvorhaben der Leitungsbesitzerin zu melden und die einzuhaltende Abstandslinie in die Baupläne einzuzeichnen.

Die **Lärmthematik** sowie die erforderlichen Massnahmen zum Lärmschutz werden in Kapitel 3.8 ausführlich beschrieben.

Altlasten

Am südwestlichen Rand des Gestaltungsplanperimeters ist auf den Grundstücken Kat. Nr. 17396 und 17437 der Standort Nr. 0191/I.N003-002 im Kataster der belasteten Standorte (KbS) eingetragen (vgl. Abbildung 5). Grund des Eintrags ist ein ehemaliges Spritzwerk, das von 1964 bis 1986 auf der damaligen Liegenschaft Zürichstrasse 140 betrieben wurde. Der vom Spritzwerk genutzte Teil der Liegenschaft wurde von der Baudirektion im Juni 2009 gemäss Art. 5 der Altlasten-Verordnung (AltIV) in den KbS eingetragen. Im Zusammenhang mit dem Projekt der Glattalbahn wurden Altlastenuntersuchungen durchgeführt. Aufgrund der Verunreinigung mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW) im Grundwasserabstrombereich wurde der belastete Standort, gestützt auf Art. 9 Abs. 2 Bst. b AltIV, als sanierungsbedürftig beurteilt.

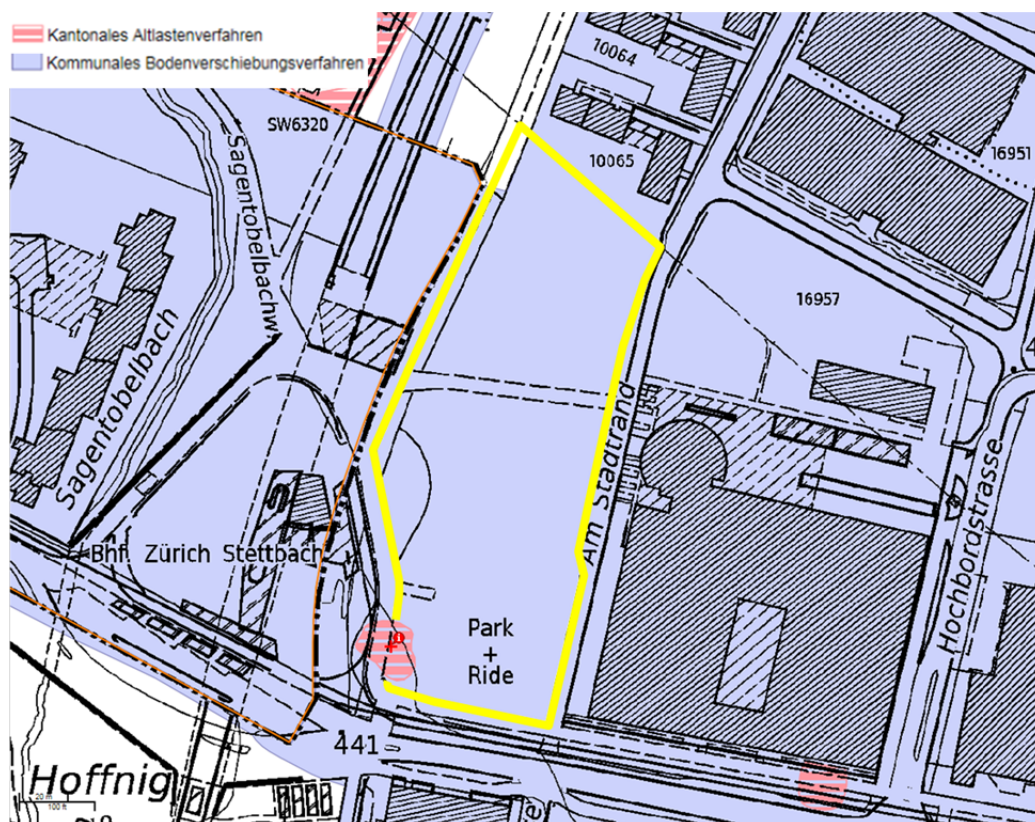


Abbildung 5: Auszug aus dem Kataster für belastete Standorte KbS (Quelle: Kanton Zürich)

Gemäss der Untersuchungsergebnisse, der Gefährdungsabschätzung sowie gemäss Art. 15 Abs. 2 AltIV verzichtete das AWEL auf dem östlichen Teil des Standorts auf die Anordnung von Sanierungsmassnahmen mit der Auflage, bis ins Frühjahr 2016 eine regelmässige Beprobung des Grundwassers durchzuführen. Bei Bauvorhaben auf dem Grundstück Kat.-Nr. 17396 wird die Altlastensituation gemäss Art. 3 AltIV zu berücksichtigen sein. Art. 3 AltIV besagt, dass belastete Standorte durch die Erstellung oder Änderung von Bauten und An-

Was die **Siedlungsentwässerung** betrifft, so verfügt die Stadt Dübendorf seit dem 3. März 2010 über einen genehmigten Generellen Entwässerungsplan (GEP). Dieser GEP ist grundsätzlich für die Entwässerung der Stadt massgebend und im Zuge des späteren Bauvorhabens sowie im Rahmen der Baueingabe zu berücksichtigen.

2.2 Kommunale Vorgaben

Kommunaler Richtplan

Der private Gestaltungsplan entspricht den Vorgaben des kommunalen Richtplans, die im Quartierplan Hochbord zusammengefasst sind. Wichtig im Rahmen der Vorgaben sind insbesondere die Entwicklungsvorstellungen als Mischgebiet sowie zur Verbesserung der räumlichen, verkehrlichen und funktionalen Verbindungen.

Quartierplan Hochbord

Der 2012 genehmigte Quartierplan Hochbord regelt die Erschliessung, setzt zulässige Parkplatzkontingente fest und koordiniert die Ver- und Entsorgung für das Gebiet Hochbord. Im Sinne der Einhaltung und Abstimmung raumplanerischer Ziele und Grundsätze, fasst der Quartierplan bereits die Zielsetzungen der übergeordneten und kommunalen Vorgaben zusammen. Der vorliegende private Gestaltungsplan darf den Festlegungen des Quartierplans grundsätzlich nicht widersprechen.

Bau- und Zonenordnung (BZO)

Das Areal Hoffnig, respektive der Geltungsbereich liegen gemäss aktuell geltender Bau- und Zonenordnung vom 12.02.2013 in der Zentrumszone Z4. Für diese Zone gilt die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 47 der Lärmschutzverordnung LSV (vgl. auch Kapitel 3.8).

Die BZO setzt für die Zentrumszone Z4 die Nutzweisen Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen fest; dabei ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Wohnanteil von 0-100% gemäss Praxis der Stadt Dübendorf möglich. Zugleich werden eine Baumassenziffer von $7\text{m}^3/\text{m}^2$, eine Gebäudehöhe von 20 m sowie ein minimaler Grenzabstand von 6 m vorgeschrieben. Für die Anzahl Vollgeschosse (innerhalb der Gebäudehöhe) wie auch für die Gebäudelänge sind keine Beschränkungen festgelegt.

Die BZO befindet sich zum heutigen Zeitpunkt in Revision und wurde von März bis Mai 2015 öffentlich aufgelegt. Die Festlegungen des vorliegenden Gestaltungsplans beziehen sich auf das geltende Recht und den Stand der BZO vom 12.02.2013. Durch die Vorwirkung der Teilrevision BZO, nimmt der vorliegende Gestaltungsplan bereits Bezug auf die neue BZO. Dies gilt insbesondere für die zulässigen Wohnanteile in der Zone Z4 sowie für allfällige Anbaupflichten. Der Gestaltungsplan steht jedoch nicht in Abhängigkeit zur Genehmigung der Teilrevision BZO.

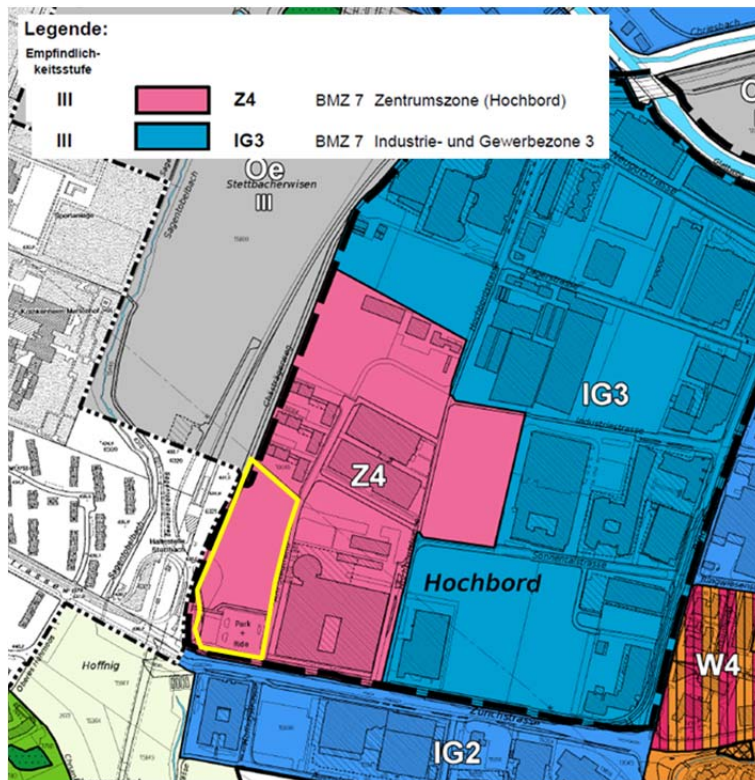


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Zonenplan Dübendorf, Stand Sept 2010 (Quelle: Stadt Dübendorf)

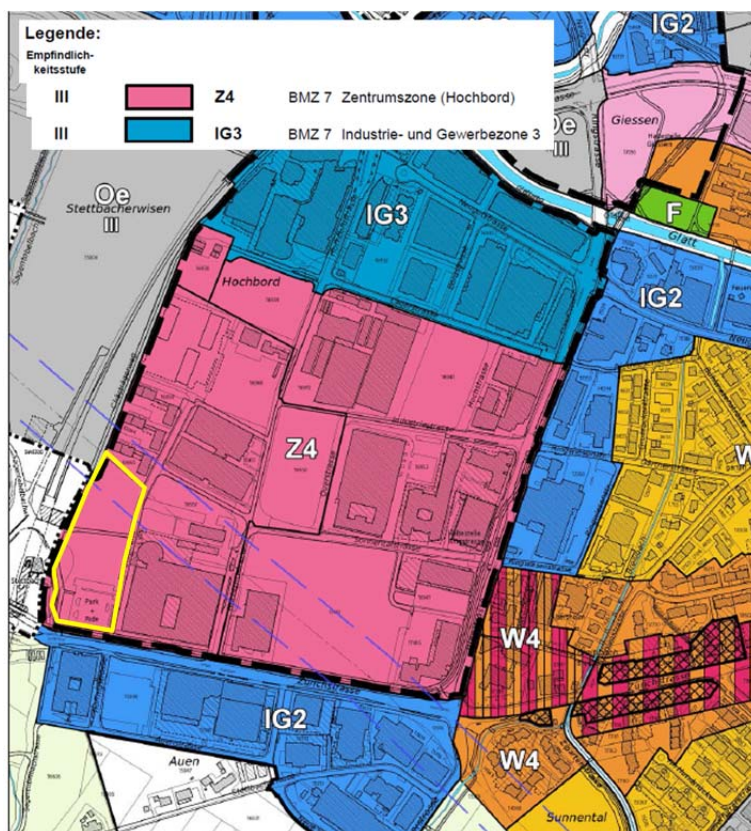


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem neuen Zonenplan Teilrevision BZO, Stand 09.02.2015 (Quelle: Stadt Dübendorf)

2.3 Entwicklung Hochbord

Das Quartier Hochbord soll zu einem attraktiven und qualitätvollen Mischgebiet mit Zentrumsfunktion entwickelt werden und damit eine unverwechselbare Funktion in der Region einnehmen. Ziel ist es zudem, eine markante städtische Achse zu entwickeln, die nicht nur aufgrund der sehr guten ÖV-Anbindung verkehrssarm gestaltet werden soll, sondern auch neue Freiraumqualitäten und Verbindungen zu den Nachbarquartieren aufweist. Das Areal bildet ein Tor zum Hochbord und bündelt fast alle (in Zukunft steigenden) Passantenströme nach Dübendorf. Mittelfristig gibt es im Umfeld des Areals Hoffnig zahlreiche Entwicklungsvorhaben, die den heute schon vorhandenen dynamischen Charakter des Quartiers unterstreichen und hunderte neue Bewohner in das Gebiet bringen.

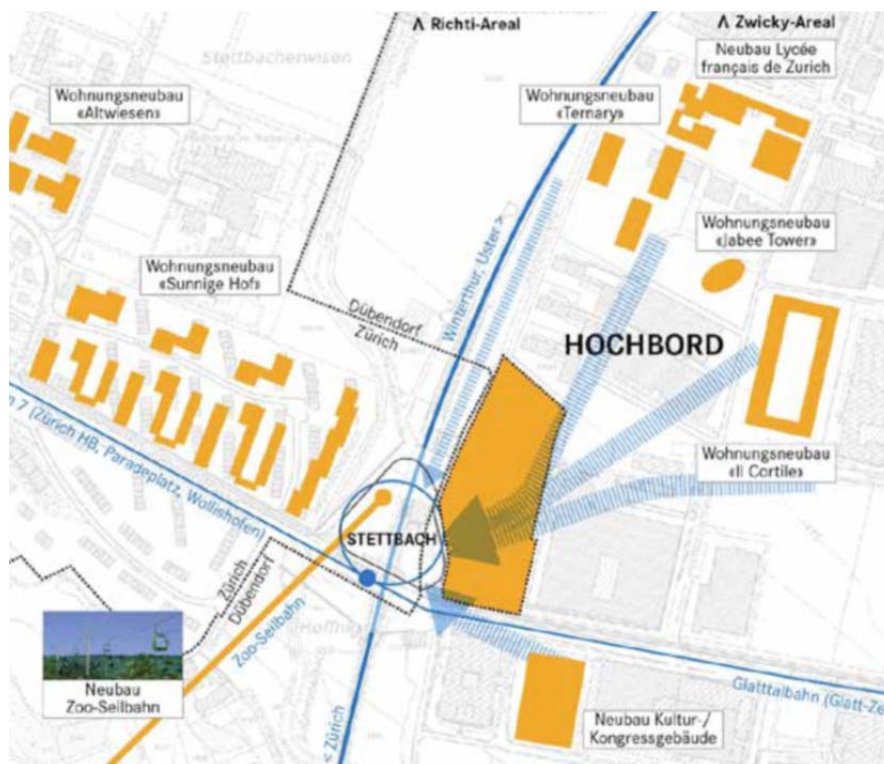


Abbildung 9: Neubauten und Einrichtungen in direkter Nachbarschaft des Areals (Quelle: Programm Wettbewerb Projektentwicklung «Hoffnig», Wüest & Partner)

Mit ca. 1'500 projektierten Wohneinheiten in einem 5-Minuten-Radius wird das Dübendorfer Hochbord hinsichtlich Relevanz und Durchmischung schon in den nächsten zwei Jahren einen signifikanten Schub erhalten. Am Bahnhof Stettbach stellt das Areal Hoffnig sowohl einen Anlaufpunkt für die täglichen Bedürfnisse der Anwohner als auch den Wohnort für all jene dar, die Wert auf eine sehr gute Anbindung legen. Neben dem eröffneten Neubau des Lycée Français wurde 2014 auch das Baugesuch für einen Neubau „Kultur- und Kongressgebäude“ in Dübendorf bewilligt, welcher eine bekannte Angebotslücke im Raum Zürich schliessen soll. Erwartet werden 44 Tageskongresse zwischen 800 und 3'000 Personen sowie 36 Abendveranstaltungen zwischen 1'500 und 5'000 Personen (Total 152'800 Personen jährlich).

3 Erläuterungen zu den Vorschriften

Die folgenden Erläuterungen beschreiben alle materiell relevanten Artikel sowie einzelne Absätze mit besonderem Erläuterungsbedarf der Gestaltungsplanvorschriften mit den zugrunde liegenden planerischen Überlegungen. Die Vorschriften stützen sich auf das Referenzprojekt von Meier Hug Architekten sowie auf das Umgebungskonzept von Studio Vulkan, die während der Erarbeitung des Gestaltungsplans erstellt wurden. Die jeweiligen Vorschriften sind grau hinterlegt.

3.1 Art. 4 Baufelder und Stellung der Neubauten

Baufelder und Mantellinien (Absatz 1 und 2)

¹ Die Hauptgebäude sind innerhalb der im Plan bezeichneten Baufelder A und B anzuordnen.

² Die im Plan bezeichneten Mantellinien definieren den maximal bebaubaren Bereich für oberirdische Hauptgebäude. Die Hauptgebäude dürfen auf die Mantellinien oder innerhalb der Mantellinien frei platziert werden.

Die Positionierung der Baufelder im Zusammenspiel mit den festgelegten Mantellinien und bestehenden Verkehrsbaulinien strebt eine klare Fassung des Raumes östlich des Bahnhofs Stettbach an. Die Mantellinien zeichnen sich dadurch aus, dass die oberirdischen Hauptgebäude entweder auf die Linie oder frei innerhalb der Mantellinien platziert werden können. Insgesamt wird dadurch die Schaffung einer massvollen und qualitativen Verdichtung, wie im Referenzprojekt in Anhang 1 aufgezeigt, gewährleistet. Auch die angestrebte städtebauliche Gliederung der beiden Baufelder A und B, die dem Referenzprojekt zugrunde liegt, soll durch den vorliegenden Gestaltungsplan sichergestellt werden. Insbesondere das Hauptgebäude in Baufeld A, welches sich durch eine Gliederung mit einem Luftraum ab dem 3.OG in Ost-West-Richtung auszeichnet und so zwei Türme ausbildet (Abbildung 10), soll so eine entsprechende städtebauliche Qualität wahren. Eine Gliederung des Baufelds A in dieser oder ähnlicher Art ist daher städtebaulich zweckmässig und gegenüber einem geschlossenen würfelförmigen Bau klar vorzuziehen.

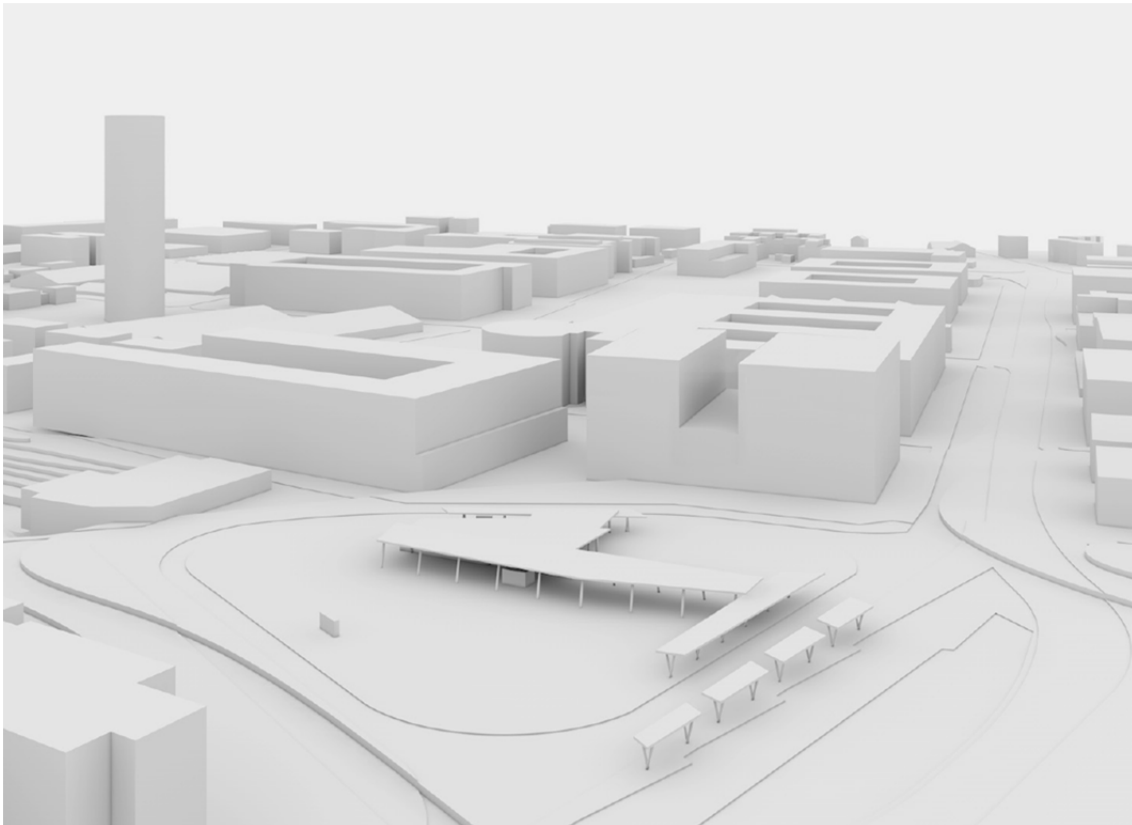


Abbildung 10: Angestrebte städtebauliche Gliederung Areal Hoffnig (Quelle: Meier Hug Architekten)

Ecke mit Anbaupflicht (Absatz 3)

³ In der im Plan bezeichneten Ecke mit Anbaupflicht in Baufeld A ist beidseitig jeweils mit einer Länge von min. 15 anzubauen. Das Erdgeschoss darf gegenüber der Baupflichtlinie um max. 3 Meter zurückversetzt werden.

Um den Strassenraum klar zu fassen und so eine räumlich strukturierte Blockrandbebauung zu ermöglichen, wird für die Ecke Zürichstrasse und Strasse „Am Stadtrand“ eine beidseitige Anbaupflicht von mindestens 15 Metern festgelegt. Die Anbaupflicht greift den Quartiergedanken des Hochbords auf und soll die angestrebte robuste städtebauliche Grundstruktur sichern.

Die Erdgeschosse dürfen in diesem Bereich von der Anbaupflicht abweichen und um max. 3 Meter zurückversetzt werden. Diese Ausnahme wird gewährt, da das zurückspringende Erdgeschoss aus architektonischer Sicht ein wertvolles Mittel ist, das Gebäude in sich zu strukturieren und gleichzeitig eine sichtbare Abgrenzung zu den anderen Geschossen zu schaffen. Da insbesondere die Erdgeschosse aus funktionaler Sicht das Ziel verfolgen, sich publikumsorientiert und ebenso publikumsattraktiv auszurichten, entfalten die rückspringenden Erdgeschosse eine wegeführende Wirkung und schaffen eine klare Eingangssituation (vgl. auch Art. 4 Abs. 6). Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass die zurücktretenden Erdgeschosse einheitlich in Erscheinung treten, um die angestrebte funktionale wie städtebauliche Wirkung zu unterstreichen.

Besondere Gebäude (Absatz 4)

⁴ Besondere Gebäude sind innerhalb des Geltungsbereichs zulässig.

Besondere Gebäude im Sinne § 273 PBG des Kantons Zürich, die nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind und deren grösste Höhe 4 Meter nicht übersteigt, sollen im Gestaltungsplanperimeter ermöglicht werden. Besondere Gebäude, wie z.B. Velounterstände, Marronistand, Liftausgänge etc. haben den Gebietscharakter zu wahren, müssen eine besonders gute Gestaltung aufweisen und sich ins Freiraumkonzept einordnen.

Unterirdische Gebäude und Gebäudeteile (Absatz 5)

⁵ Unterirdische Gebäude und Gebäudeteile dürfen innerhalb dem im Plan bezeichneten Baubereich unterirdische Bebauung erstellt werden, vorbehaltlich einer ausreichenden Überdeckung für die Bepflanzungen im Bereich des privaten Freiraums und des öffentlichen Platzes.

Im ersten und zweiten Untergeschoss sind neben Keller- und Technikräumen u.a. eine Tiefgarage für Abstellplätze vorgesehen, die die Neubauten der beiden Baufelder A und B miteinander verbindet. Im Bereich des privaten und öffentlichen Freiraums sind die Untergeschosse unter Berücksichtigung der notwendigen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen sowie des mittleren Grundwasserstands so zu bauen, dass über der obersten Untergeschossdecke eine ausreichende Überdeckung für die Begrünung gewährleistet werden kann.

Gebäuderück- und -vorsprünge (Absatz 6 und 7)

⁶ Rück- und vorspringende Fassadenteile sowie durchgehende Öffnungen sind zulässig. Vordächer dürfen über die Mantellinie um bis zu 1.5 Meter hinausragen; Balkone dürfen bis auf einem Drittel der entsprechenden Fassadenlänge die Mantellinie um bis zu maximal 2.5 Meter überragen. Die Ausbildung von Arkaden sowie das Rückspringen einzelner Geschosse sind zulässig.

⁷ Vorspringende Fassadenteile sind in Baufeld A an der im Plan bezeichneten Ecke mit Anbaupflicht und der damit verbundenen südlichen und östlichen Mantellinie nicht zulässig.

Mit der Auskragung von einzelnen Vordächern wird der Witterungs- und Sonnenschutz gewährleistet. Balkone dürfen unter Berücksichtigung der maximalen Auskragungstiefe sowie der erforderlichen Lärmschutzvorkehrungen (vgl. auch Kapitel 3.8) errichtet werden und sollen insbesondere dem Aspekt des qualitativen Wohnstandorts Rechnung tragen.

Im Bereich der Ecke mit Anbaupflicht und der beidseitigen Länge von max. 15 Metern sind als Ausnahme vorspringende Fassadenteile (Vordächer, Balkone etc.) nicht gestattet. Dadurch soll sichergestellt werden, dass an der südlichen und östlichen Mantellinie des Baufelds A die klaren Linien des Strassenraums und der angestrebten städtebaulichen Grundstruktur gewahrt werden.

Die Möglichkeit zur Rückversetzung einzelner Geschosse, vor allem aber der Eingangsgeschosse, dient der Schaffung einer klaren Eingangssituation für die Wohn- und Geschäftshäuser bzw. für die im Erdgeschoss anzustrebenden publikumsorientierten Nutzungen

(Verkauf, Gastronomie, etc.) vom öffentlichen Platz aus. Die Ausbildung von Arkaden ist dabei ebenfalls zulässig. Der Vorbereich, um den das Eingangsgeschoss zurückversetzt werden kann, soll in Verbindung mit dem öffentlichen Platz als Ankunftsort und somit als Portal zum Standort Areal Hoffnig dienen, in der eine Zirkulation und Belebung durch die Öffentlichkeit stattfinden soll. Ferner sind im Vorbereich des zurückversetzten Eingangsgeschosses ebenfalls Bauelemente zulässig, die der Sicherheit, Erschliessung und der Statik des Gebäudes dienen.

Raumhöhe Erdgeschosse (Absatz 8)

⁸ In dem im Plan bezeichneten Bereich des öffentlichen Platzes haben die Erdgeschosse für publikumsorientierte Nutzungen eine Bruttogeschosshöhe (OK fertig Boden bis OK fertig Boden) von mindestens 4.5 Meter aufzuweisen und können stufenlos erreicht werden.

In Verbindung mit der oben genannten Zielsetzung, durch die zurückversetzten Erdgeschosse klare Eingangssituationen zu schaffen, wird für die Erdgeschosse eine fixe Raumhöhe definiert, um der Umsetzbarkeit publikumsorientierter Nutzungen gerecht zu werden (vgl. auch Art. 4 Abs. 6 und 7).

Abgrabungen (Absatz 9)

⁹ Untergeordnete Abgrabungen sowie Abgrabungen für Zu- und Ausgänge zu den Untergeschossen sind zulässig, wenn sie im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung eine besonders gute Gesamtwirkung erzielen.

Das Gestaltungsplangebiet weist aus topografischer Sicht ein Gefälle in Richtung Süd-Nord auf. Mit den erlaubten Abgrabungen soll der Spielraum für die topografische Gestaltung der Aussenräume gewährleistet werden. Auch durch die Bereitstellung von öffentlichen Parkplätzen und Velostellplätzen im Untergeschoss ist es wichtig, dass die Zugänglichkeiten eine besonders gute Gesamtwirkung erzielen (vgl. auch Kapitel 3.4, Thema Sicherheit).

3.2 Art. 5 Nutzungsmasse

Nutzungsmasse (Absatz 1)

¹ Es gelten folgende Masse/Vorschriften:

Baufeld	A	B
Maximale Gebäudekote [m.ü.M.]	470.40	464.00
Maximale Anzahl Vollgeschosse	8	7
Maximale Anzahl anrechenbare Untergeschosse	3	3
Maximale Baumassenziffer BMZ	8.5	7.8

Die Nutzungsmasse der Baufelder A und B stehen im Kontext der Quartierentwicklung Hochbord. Der vorliegende private Gestaltungsplan weicht hinsichtlich der Baumassenziffer BMZ und maximalen Höhe von den Vorgaben der aktuell geltenden BZO (max Höhe: 20m; BMZ: 7) ab, setzt aber trotzdem auf eine massvolle und qualitative Verdichtung. Die Baumassenziffer wird ab dem jeweils baurechtlich verbindlichen Terrain der Baufelder A und B berechnet (vgl. auch Art. 5 Abs. 2).

Mit der Zielsetzung, einen urbanen und zugleich durchmischten Standort zu schaffen, entwickelten Meier Hug Architekten einen entsprechenden Entwurf zur kubischen Gliederung der Bauten, welcher zugleich Mittel zur Fassung des öffentlichen Platzraumes um den Bahnhof Stettbach herum ist. Die in den Vorschriften festgesetzten Nutzungsmasse orientieren sich am vorliegenden Referenzprojekt (Anhang 1).

Baurechtlich verbindliches Terrain (Absatz 2)

² Das baurechtlich verbindliche Terrain wird in Baufeld A mit 439.40 m.ü.M und in Baufeld B mit 439.00 m.ü.M. festgelegt.

Aufgrund der vielfachen baulichen Veränderung des Terrains im Bereich des Gestaltungsplanperimeters, z.B. durch einen Gebäuderückbau, den Bau der P&R-Anlage oder durch die neue Platzgestaltung am Bahnhof Stettbach, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr eindeutig festgestellt werden, wie sich das ursprüngliche gewachsene Terrain tatsächlich darstellt. Aus diesem Grund sowie aufgrund des geplanten grösstmöglichen niveaugleichen Anschlusses der Neubauten auf der Westseite an den Bahnhofplatz und die Zürichstrasse, wird für die beiden Baufelder eine jeweilige Terrainhöhe in m.ü.M festgelegt. Der Bahnhofplatz Stettbach zieht sich von 440.00 m.ü.M bis auf eine Höhe von 441.00 m.ü.M entlang der Westseite der Bauparzelle 17396 hin. Sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch aus Sicht der Höhenlage ist dem Bezug der beiden Neubauten zum Bahnhof hin eine besondere Bedeutung zu schenken. Der gewachsene Boden und damit das baurechtlich verbindliche Terrain wird für das Baufeld A auf 439.40 m.ü.M und das Baufeld B auf 439.00 m.ü.M definiert.

Dachaufbauten (Absatz 3)

³ Folgende Gebäudeteile dürfen über die maximalen Gebäudekoten hinausragen:

- a) Technisch bedingte Aufbauten auf dem Dach, wie Kamine und Abluftrohre sowie Dachaufgänge im technisch notwendigen Minimum
- b) Liftüberfahrten im technisch möglichen Minimum
- c) Für die Gewinnung von erneuerbaren Energien dienende Anlagen
- d) Feste Brüstungen oder andere Formen der Absturzsicherungen bis 1.2 Meter, sofern die Dachflächen der obersten Vollgeschosse begehrbar gemacht werden.

Die in den Vorschriften festgelegten maximalen Gebäudekoten entsprechen der maximalen Höhe der obersten Gebäudekanten. Darüber hinausragen, und demnach nicht zur Gesamthöhe der Gebäude zählend, dürfen die in Absatz 3 aufgelisteten Gebäudeteile.

Die Dachaufbauten sollen im technisch notwendigen Minimum errichtet werden, um darüber hinaus auch den gestalterischen Grundsätzen Rechnung zu tragen. Sie sollen sich

demnach gut in die Dachlandschaft einfügen und dürfen nicht zu stark in Erscheinung treten.

3.3 Art. 6 Nutzweisen

Zulässige Nutzweisen (Absatz 1)

¹ Innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans sind über alle Geschosse Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnnutzweisen zulässig. Eine Hotelnutzung ist ebenfalls gestattet und wird nicht als Wohnnutzung angerechnet.

Die in den Vorschriften des Gestaltungsplans festgesetzten Nutzweisen Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen entsprechen den zulässigen Nutzweisen der geltenden Bau- und Zonenordnung BZO der Stadt Dübendorf. Grundlage für die festgesetzten Nutzweisen bilden die Vorgaben und Resultate des Referenzprojekts nach Meier Hug Architekten. Darin vorgesehen sind neben Wohnen, Retail, Verkaufsgeschäften und Gastronomie auch Büro, Praxen, Hotel, Kleingewerbe und Kino sowie eine Schulnutzung. Eine mögliche Hotelnutzung richtet sich nach der Definition und Beurteilung der Fachstelle Lärmschutz (vgl. Kapitel 3.8)

Wohnanteil Baufeld A (Absatz 2)

² Im Baufeld A ist zur Sicherstellung einer angemessenen Nutzungsdurchmischung ein Wohnanteil von 0% bis max. 50% des Bauvolumens einzuhalten.

Ausgangslage

Die zum Zeitpunkt der öffentlichen Mitwirkung dieses Gestaltungsplans rechtsgültige Bau- und Zonenordnung BZO (Stand 12.02.2013) sieht auf dem Baufeld A eine Wohnnutzung von 0% bis max. 100% vor. Die sich in der öffentlichen Auflage befindliche "Teilrevision Nutzungsplanung Quartier Hochbord" (Stand 10.02.2015) sieht auf dem Baufeld A eine zukünftige Wohnnutzung von 0% bis 40% vor. Zur Sicherstellung der nötigen Flexibilität in der Realisierung des Referenzprojekts, wird gegenüber der neuen BZO eine leichte Erhöhung und Optimierung der Wohnnutzung von 40% auf 50% ermöglicht.

Eine 0%-Wohnnutzung ist an diesem Standort dennoch zu vermeiden. Da eine angemessene Nutzungsdurchmischung (gemäss Teilrevision Nutzungsplanung Quartier Hochbord, Art. 16b, Kommentar) umgesetzt werden soll, die dem Charakter des Quartiers als städtischem Mischquartier entspricht, ist die Wohnnutzung ein wesentlicher Umsetzungsfaktor im Rahmen der Entwicklung Areal Hoffnig. Die notwendige soziale Dichte, welche das Potenzial des ÖV-Knotenpunkts Bahnhof Stettbach optimal ausnutzt sowie den Bahnhofstandort zu allen Tageszeiten und Wochentagen belebt und aufwertet, bzw. ihn als wichtigsten Auftakt für die gegenüber- und dahinterliegenden, neuen Wohnquartiere in Stettbach bzw. im Hochbord vor Verslummung schützt, kann nur durch einen entsprechenden Wohnanteil sichergestellt werden.

Mit gleichlautender Argumentation wird auf dem Baufeld A, als Auftakt zu einem städtischen Mischquartier, eine Wohnnutzung bis maximal 50% ermöglicht.

Nutzungsdurchmischung als Prozess

Gemäss neuer BZO soll sich das gesamte Hochbord von einem grossmassstäblichen Industriequartier zu einem städtischen Mischquartier entwickeln. Die Voraussetzungen betreffend Standortgunst und Anbindung sind besonders in den westlichen und südlichen Bereichen des Quartiers gegeben. Die Qualität dieser Entwicklung wird massgeblich durch die sowohl zeitlich wie geografisch ersten Bauten beeinflusst. Dem Gebäude auf dem hier beschriebenen Baufeld A kommt diesbezüglich eine besondere Bedeutung zu.

Städtebauliche Typologie – Bahnhofplatz Stettbach als Auftakt zum Quartier

Als erstes Gebäude am Bahnhof Stettbach – dem markanten Ankunftsort und Auftakt – macht der Bau auf Baufeld A eine erste, wichtige Aussage zum Willkommenheissen der Ankommenden und über die Haltung des dahinterliegenden Quartiers. Für alle am Bahnhof Stettbach Ankommenden bildet es den Kondensationspunkt zwischen der gewachsenen "Gewerbeachse" entlang der Zürichstrasse und dem sich entwickelnden "Wohndreieck" Sunnige Hof Stettbach, den Entwicklungen Ternary und Jabee, etc. sowie dem nachfolgend besprochenen Baufeld B. Das Gebäude A soll deshalb als gemischt genutztes Gebäude den (zukünftig erwünschten) Charakter des Quartiers widerspiegeln, indem es gewerbliche Nutzung (Retail, Gastronomie, Büro, Dienstleistungen, ev. Hotel) und zeitgemäss kompaktes Wohnen integriert.

"Damit ein städtisch urbanes Quartier entsteht, (...) braucht das Areal eine hohe soziale Dichte, und zwar auf der Mikroebene, bis auf das einzelne Gebäude. (...) Soziale Dichte bezeichnet die Zahl der Kontakte zwischen Menschen. (...) Soziale Dichte (Kontaktmöglichkeiten) wird gefördert durch eine funktionale Durchmischung (Wohnbevölkerung, Arbeitsplätze, Versorgungsangebote, Kulturangebote) sowie durch eine Wohnbevölkerung mit unterschiedlichem sozialem Hintergrund und Status."¹

Massgebliche Schwellen verlaufen in Zürich nach aktuellen Untersuchungen zwischen 0-40% Wohnen (Arbeitsquartier mit wenig Leben abends und am Wochenende), 40-65% Wohnen (durchgehend belebtes Mischquartier, z.B. Altstetten, Wiedikon, Seefeld) und 65-100% Wohnen (Wohnquartier mit wenig Belegung wochentags)².

Das Zielband für ein gemischt genutztes Gebäude, wie dem für Baufeld A, liegt demnach zwischen 40-50% Wohnnutzung. Ausgestattet mit der nötigen Flexibilität, um auf Entwicklungen des Marktes der nächsten Jahre eingehen zu können, ergibt sich das im Reglement festgelegte Band von 0% bis 50% Wohnanteil.

Soziale Dichte, Sicherheitsgefühl

Soziale Dichte, und damit Belebung zu allen Tageszeiten und an allen Wochentagen, hat einen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl der Menschen – ein Umstand, der besonders dort von zentraler Bedeutung ist, wo der grösste Teil der heutigen und zukünftigen Quartierbewohner das Quartier betreten werden: "Eine hohe soziale Dichte und Durchlässigkeit in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Station ist eine zentrale Voraussetzung für das subjektive

¹ Quelle: Senn: Hochbord Dübendorf, joëlle zimmerli raum + gesellschaft

² S.o.

Sicherheitsgefühl der Quartierbewohnenden (...)."³ Dies betrifft neben der im Hochbord arbeitenden Bevölkerung und zukünftigen Wohnbevölkerung im Besonderen auch die Schüler des Lycée Français sowie die Besucher der an der Zürichstrasse geplanten Eventhalle – rund um die Uhr – die in Bezug auf das Sicherheitsgefühl und faktische Sicherheit allesamt von der Belebung und sozialen Kontrolle einer signifikanten Wohnnutzung direkt am Bahnhof profitieren.

Soziale Dichte, Ansiedlung Kleinunternehmen

Eine hohe soziale Dichte auf dem Areal ist ausserdem Voraussetzung dafür, dass sich auch kleinere Gewerbe-, Detailhandels- und Büroflächen ansiedeln.⁴ Eine Mischnutzung mit signifikantem Wohnanteil im Gebäude gibt Kleinunternehmen im Bereich Dienstleistung, Retail und Gastronomen ein wichtiges Signal und die Perspektive, sowohl die bestehende Arbeitsbevölkerung wie auch die zukünftige Wohnbevölkerung im Hochbord bedienen zu können. Dies begünstigt einen qualitativ hochwertigeren Mietermix in den publikumsorientierten Flächen und unterstützt die Ansiedlung kleinerer Unternehmen (100 m² bis 500 m²) im bisher grossmassstäblich geprägten Hochbord.

Wohnqualitäten auf dem Baufeld A

Der Teilrichtplan zur neuen BZO hält fest: "An geeigneten Lagen ist in der Nutzungsplanung ein hoher Wohnanteil zuzulassen (...)." Und: "Hinsichtlich der Wohnnutzung ist eine differenzierte Zuteilung vorzunehmen." (beides Seite 9).

Das Baufeld A ist äusserst gut besonnt, bietet attraktive Aussichten und ist sehr gut abgeschlossen. Nach Südwesten, Westen, Norden und Nordosten ist es von Freiräumen umgeben, bzw. in Wohnnutzungen eingebettet. Den Lärmbelastungen, die im Westen vom unterirdischen Bahnhof Stettbach und im Süden von der Zürichstrasse ausgehen, kann mit guten Grundrissen und einer hochwertigen Bauweise sinnvoll begegnet werden. Die Südseite zur Zürichstrasse bietet neben ihrer Südlage unverbaubare Fernsicht in Richtung Zoo/Gockhausen. Die Westseite blickt auf die offene, geschäftige und attraktive Bahnhofsplattform. Nordwestlich gelegene Einheiten blicken auf den neu geschaffenen Platz zum Baufeld B, mit Fernsicht über die Allmend Stettbach. Die gute und direkte Anbindung des Standortes an Naherholungsgebiete (Sportanlage Allmend, Dolder, Glatt, Greifensee und 5 Minuten mit der S-Bahn an die Zürcher Seepromenade) ist ebenfalls gegeben. Der Standort Areal Hoffnig bietet die Besonderheit, direkt an einem gut vernetzten Bahnhof wohnen zu können, ohne die oftmals damit verbundenen ästhetischen und lärmgeschuldeten Nachteile. Um möglichst vielen Mietern die Gelegenheit zu bieten, von dieser Lage zu profitieren – und um dem Druck nach bezahlbarem Wohnraum in der Region Zürich entgegenzuhalten – wird das Gros der hier geplanten Wohnungen als Studios/Kleinlofts für Einzelmietler, im Bereich von 40 m² bis 65 m² geplant.

³ Quelle: Senn: Hochbord Dübendorf, joëlle zimmerli raum + gesellschaft

⁴ S.o.

Wohnanteil Baufeld B (Absatz 3)

³ Im Baufeld B ist aufgrund der besonders geeigneten Wohnlage ein Wohnanteil von min. 40% bis max. 90% einzuhalten.

Ausgangslage

Die zum Zeitpunkt der öffentlichen Mitwirkung dieses Gestaltungsplans rechtsgültige Bau- und Zonenordnung BZO (Stand 12.02.2013) sieht auf dem Baufeld B eine Wohnnutzung bis max. 100% vor. Die sich in der öffentlichen Auflage befindliche "Teilrevision Nutzungsplanung Quartier Hochbord" (Stand 10.02.2015) sieht auf dem Baufeld B eine zukünftige Wohnnutzung von 40% bis 80% vor. Zur Sicherstellung der nötigen Flexibilität in der Realisierung des Referenzprojekts, wird gegenüber der neuen BZO eine leichte Erhöhung der Wohnnutzung von 80% auf 90% ermöglicht. Diese Erhöhung stellt die Nutzungszielsetzung sicher, einen kompakten und bezahlbaren Wohnungsmix zu realisieren und zugleich die in den Erdgeschossen vorgesehenen publikumsorientierten Nutzungen sowie die hochwertigen Büro- und Dienstleistungsflächen im ersten und ggf. im zweiten Geschoss des südlichen Kopfbaus sinnvoll miteinander zu verbinden.

Städtebauliche Typologie

Auch das Gebäude auf Baufeld B trägt Verantwortung für den funktionierenden Auftakt zum Quartier Hochbord. Zusammen mit dem Gebäude auf Baufeld A fasst es den Bahnhofplatz sowie den Fussgängerstrom und entlässt diesen nach Nordosten ins neue, von Wohnen, Schulen und Arbeitsplätzen geprägte Mischquartier Hochbord. Das Gebäude B schafft aufgrund seiner besonderen Position zwischen Bahnhof und entstehenden Wohnbauten eine Brücke zwischen publikumsorientierten und teilweise gewerblichen Bahnhofsnutzungen sowie dem Wohnquartier, das sich im Norden zwischen Ternary, Jabee Tower und Lycée Français erstreckt.

Soziale Dichte

Die für das Baufeld A formulierten Argumente betreffend Sozialer Dichte, Willkommenheissen am Standort, Sicherheit und Ansiedlung Kleingewerbe gelten in gleichem Masse auch für das Baufeld B.

Wohnqualitäten auf dem Baufeld B

In erster Linie jedoch, fusst die leichte Erhöhung des Wohnanteils in Baufeld B auf der Qualität der Wohnnutzung an diesem Standort: Aufgrund der Besonnung, der unverbaubaren Fernsicht nach Westen, Osten und teilweise nach Süden sowie aufgrund der unmittelbaren Nähe zum unterirdischen Bahnhof, der auch auf der Zürcher Seite durch neue Wohnbauten gesäumt wird, ergeben sich wertvolle Wohnqualitäten. Diese sind aufgrund des abgesenkten Bahntrassees auf Höhe des Baufelds B noch höher zu bewerten, als bei den dahinter liegenden Parzellen 10064, 16950, 16940 und 16938, welche von der aufliegenden Teilrevision allesamt mit einem erweiterten Korridor bis max. 100% Wohnnutzung ausgestattet sind. Für das Baufeld B wird deshalb prinzipiell von denselben Zielvorgaben ausgegangen, wobei der Anteil effektiver Wohnnutzung durch die an diesem Standort einleuchtende publikumsorientierte Erdgeschossnutzung sowie einem plausiblen Gewerbeanteil im südlichen Kopfbau auf max. 90% beschränkt wird.

Nutzung der Erdgeschosse (Absatz 4)

⁴ In den im Plan bezeichneten Erdgeschossen im Bereich des öffentlichen Platzes sind publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln. In den übrigen Erdgeschossen ist über beide Baufelder eine publikumsorientierte Nutzung zulässig, eine Wohnnutzung ist hingegen nicht gestattet. Eine Ausnahme zur Wohnnutzung im Erdgeschoss bildet das Baufeld B; hier ist eine Wohnnutzung ausnahmsweise für alle Erdgeschosse auf der Westseite sowie für die dem Innenhof zugewandten Erdgeschosse der Süd- und Ostseite zulässig.

Für die Erdgeschosse der Baufelder A und B im Bereich des öffentlichen Platzes sind publikumsorientierte und zugleich -attraktive Nutzweisen umzusetzen. Ziel dieser Festsetzungen ist es, möglichst anziehende Nutzungsarten, sowohl für die BewohnerInnen als auch für PassantInnen, rund um den Bahnhof Stettbach anzubieten. Für die zukünftige Entwicklung des Hochbords sowie für den neuen, als geräumige Plattform entwickelten, unterirdischen Bahnhof Stettbach, soll die Auftaktsituation ins Quartier Hochbord gestärkt und zugleich ein neues städtebauliches Zentrum gesetzt werden.

In den übrigen Erdgeschossen der Baufelder A und B können publikumsorientierte Nutzungen umgesetzt werden, müssen aber nicht. Einzige Vorgabe ist, dass die Wohnnutzweise in den Erdgeschossen über alle Baufelder nicht zulässig ist. Um jedoch den Charakter eines qualitativen Wohnstandorts zu stärken, wird in diesem Zusammenhang eine Ausnahmeregelung zur Wohnnutzung für das Baufeld B festgelegt. Sowohl für alle Erdgeschosse der Westseite sowie für die dem Innenhof zugewandten Erdgeschosse der Süd- und Ostseite ist Wohnen gestattet.

Unter einer publikumsorientierten Nutzweise werden insbesondere folgende Nutzungsarten verstanden: ein belebender, fussgängerfreundlicher, kleinteiliger Gewerbe-/Gastronomie-/Dienstleistungsmix, der damit einer kurzgetakteten, dichten und zeitgemässen Zentrums- und Bahnhofsnutzung entspricht. Die angestrebte publikumsorientierte Nutzweise soll auf diesem Wege massgeblich dazu beitragen, das Areal auch noch nach Arbeitszeiteinschluss beleben zu können.

Publikumsorientierte Nutzungen tragen wesentlich zum Entstehen eines Quartierlebens bei, da kurze Versorgungswege entstehen, Begegnungsorte und Interaktionsmöglichkeiten geschaffen werden und so die Frequenzbildung unterstützt wird. Für das Areal wird eine ausgewogene Mischung aus Wohn- und Erwerbsbevölkerung sowie Service-Wohnangeboten (inkl. Hotel) angestrebt, um unter anderem die Frequenz für die Gastronomie sowohl wochentags und abends als auch am Wochenende sicherstellen zu können.

Mit der Zielsetzung, das Areal als qualitativen Wohnstandort zu entwickeln, werden gute Voraussetzungen für ein durchmischtes Quartier geschaffen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang vor allem die oben beschriebene Zielsetzung, den Standort massgeblich zu beleben. Da die Belebung (Menschen auf der Strasse, Licht in den Fenstern, genutzte Erdgeschosse) des Umfeldes sehr stark in Verbindung mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Bewohnenden steht, ist diesem Aspekt besonders Rechnung zu tragen. Eine gute Wohnlage, die das subjektive Sicherheitsgefühl erhöht, definiert sich vor allem über gemischte Nutzungen an zentraler Lage. Das Areal Hoffnig bietet die entsprechenden Vo-

raussetzungen und soll neben der Stärkung der Wohnnutzung insbesondere auch dazu beitragen, das Umfeld um den Bahnhof Stettbach herum massgeblich zu beleben.

Grösse der Verkaufsgeschäfte (Absatz 5)

⁵ Einzelne Verkaufsgeschäfte dürfen in Baufeld A nicht über mehr als 1'400 m² und in Baufeld B nicht über mehr als 800 m² Verkaufsfläche verfügen.

Ziel dieser Festsetzung ist es, die angestrebte Kleinteiligkeit für den Gestaltungsplanperimeter zu wahren und grossangelegte Verkaufsgeschäfte oder „Malls“ zu verhindern. Der öffentliche Platz mit seinen angestrebten publikumsorientierten Nutzungen, angrenzend an den Bahnhof Stettbach, soll so einmal mehr seiner Funktion als Auftaktstandort in das Quartier Hochbord gerecht werden und den qualitativen Wohnstandort unterstreichen. Ein kleinteiliger, attraktiver Erdgeschossmix kann qualitatives Wohnen fördern und auch umgekehrt (vgl. auch Erläuterungen zu Art. 6 Abs. 2 und 3).

3.4 Art. 7 Gestaltung

Gestaltungsgrundsatz (Absatz 1)

¹ Bauten, Anlagen und Freiräume sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung besonders gut zu gestalten, zweckmässig auszustatten und auszurüsten. Es gelten die Anforderungen gemäss § 71 PBG.

Die gestalterischen Grundzüge des Referenzprojekts von Meier Hug Architekten sowie das Umgebungskonzept von Studio Vulkan werden mit dem privaten Gestaltungsplan gesichert. Nachfolgend sind die Beurteilungsmerkmale gemäss § 71 PGB für die Gestaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume aufgeführt:

- „Beziehung zum Ortsbild sowie zur baulichen und landschaftlichen Umgebung
- kubische Gliederung und architektonischer Ausdruck der Gebäude
- Lage, Zweckbestimmung, Umfang und Gestaltung der Freiflächen
- Wohnlichkeit und Wohnhygiene
- Versorgungs- und Entsorgungslösung
- Art und Grad der Ausrüstung“

Dachgestaltung (Absatz 2)

² Die Hauptgebäude sind mit Flachdächern oder Pultdächern mit maximal 10% Neigung zu erstellen. Dachflächen, die weder als Terrassen noch für Solaranlagen genutzt werden, sind unter Berücksichtigung der Anforderungen einer ökologischen Aufwertung des Gesamtareals und der Retention von Meteorwasser zu begrünen, soweit dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Für die Begrünung sind einheimische, regionaltypische Arten zu verwenden.

Die Flachdächer sind unter Berücksichtigung einer ökologischen Aufwertung des Gesamtareals und der Retention von Meteorwasser zu begrünen, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Für die Begrünung sind einheimische,

regionaltypische Arten vorzusehen; die freiraumplanerische Gestaltung orientiert sich dabei an den Leitgedanken des Umgebungskonzepts von Studio Vulkan.

Gestaltung öffentlicher Bereiche (Absatz 3 und 4)

³ Die öffentlich zugänglichen Bereiche sind als urbane Orte mit hoher Aufenthaltsqualität auszubilden und hindernisfrei zu gestalten.

⁴ Das Umgebungskonzept mit Beschreibung im Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV, Anhang 2 gilt als richtungsweisend bezüglich der Verteilung, Zuordnung, Dimensionierung und grundsätzlichen Gestaltung der Umgebung. Werden im Rahmen des Bauprojekts wesentliche Änderungen gegenüber dem Referenzprojekt vorgenommen, muss eine mindestens gleichwertige Qualität erzielt werden.

Im Transformationsprozess des Gebietes um den Bahnhof Stettbach gilt es, der wachsenden Stadt durch eine klare funktionale und atmosphärische Definition der Aussenräume ein starkes Gerüst zu geben. Im Gegensatz zur Kernstadt treffen hier diverse unterschiedliche Aussenräume aufeinander; deren angemessene Ausformulierung trägt zu einer vielfältigen Identität des Ortes bei. Im Gestaltungsplanperimeter sollen daher attraktive Freiräume umgesetzt werden, die naturnah gestaltet sind und eine hohe Aufenthaltsqualität für die Nutzenden aufweisen, um auch als Erholungsraum genutzt werden zu können. Bei der vorgesehenen Umgebungsbepflanzung soll auf Arten der Schwarzen Liste und der Watch-Liste verzichtet werden.

Die lose räumliche Situation am Stettbacher Bahnhofplatz wird durch die Neubauten gefestigt. Die Ausbildung von hochwertigen Vorzonen animiert die Bespielung des öffentlichen Platzes durch die Erdgeschosse und leistet einen Beitrag zur Verortung der Gebäude am verkehrsdominierten Platz. Ein leichter Baumfilter schafft eine angenehme Aufenthaltsatmosphäre in diesen Bereichen. Die eingeschriebenen Vorzonen bündeln die Passantenströme zwischen den Häusern und schaffen eine attraktive räumliche Anknüpfung des Bahnhofes in das Quartier. Um die räumliche Anknüpfung an den Bahnhof, respektive an den Vorplatz des Bahnhofs gestalterisch zu gewährleisten, greift der öffentliche Platz die Terrainhöhe des Vorplatzes auf. Die maximale Höhe des geplanten Gebäudes in Baufeld A stünde somit maximal 30 Meter über dem Platz. Sowohl der öffentliche Platz als auch das Gebäude in Baufeld A bilden auf diesem Weg unterschiedliche, aber ineinandergreifende Dimensionen aus, die die Hierarchie und Bedeutung der Gebäudeseiten und Adressbildung regulieren.

Privater Freiraum (Absatz 5)

⁵ Der im Situationsplan eingezeichnete öffentliche und private Freiraum ist in Anlehnung an das Umgebungskonzept qualitativvoll zu gestalten und zu bepflanzen.

Die öffentlich zugänglichen Bereiche sollen für alle nutzbar sein. Die Gestaltung dieser Bereiche soll auch Nutzergruppen wie gehbehinderten und rollstuhlfahrenden Personen, älteren Menschen, aber auch Kindern und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck Rechnung tragen. Die Gesetze, Vorschriften und Richtlinien zum hindernisfreien Bauen sind in der Erarbeitung der Bauprojekte zu berücksichtigen.

Im Gegensatz zu diesen städtisch geprägten Räumen entwickelt sich im umschlossenen inneren Hof (privater Freiraum) ein vielseitig nutzbares Gartenthema, das sich auf die nördlich anschliessende Grüntypologie bezieht. Ein privater Rückzugsort für die Bewohner, aber auch Treffpunkt und Gemeinschaftsraum. Bei der Gestaltung des privaten Freiraumes sind einer ausreichenden Überdeckung und den benötigten Aussparungen für den Wurzelschutz im Bereich der Tiefgarage Rechnung zu tragen.

Zum Einschnitt der Bahn hin erhalten die Wohnungen im Längsbau private Vorgärten, die Erschliessung und Aufenthalt gleichermaßen lösen; ein städtisches Motiv, das einen Beitrag zum Transformationsprozess des Gebietes leistet und Anknüpfung an die durchgrün-ten Bebauungsstrukturen entlang des Bahneinschnitts schafft.

Sicherheit im öffentlichen Raum (Absatz 6)

⁶ Im Rahmen der Bauvorhaben auf der Grundlage dieses Gestaltungsplanes sowie bei der Anlage und Gestaltung öffentlich zugänglicher Räume ist den Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen.

Gut gestaltete öffentliche Räume bieten mehr wahrnehmbare und gefühlte Sicherheit für das persönliche Befinden und Verhalten der Menschen. Im Geltungsbereich ist der Gestaltung von Strassen und Plätzen, Zugängen und Wegen sowie Parkieranlagen Rechnung zu tragen. Mit „öffentlichem Raum“ sind in diesem Zusammenhang jedoch nicht nur Aussenräume gemeint. Auch bei privaten Anlagen und Bauten gibt es sowohl halböffentliche als auch private Bereiche und Innenräume, wie Hauszugänge, Treppenhäuser, Kellergeschosse, Tiefgaragen, Innenhöfe etc., die einer besonderen Beachtung aus Sicht der Sicherheit bedürfen. Da das vorliegende Referenzprojekt für den Gestaltungsplan grossen Wert auf eine qualitative Wohnnutzung legt, soll dem Sicherheitsbedürfnis entsprechend Rechnung getragen werden.

Die nachfolgend beschriebenen Prinzipien Übersichtlichkeit / Wegeführung, Beleuchtung, Identifikation und Unterhalt sind für die Sicherheit im öffentlichen Raum zentral. Im Rahmen der Erarbeitung der Bauprojekte sollen diese Prinzipien als begleitende Gedanken dienen.

Übersichtlichkeit / Wegeführung

Die Wege sind grosszügig, direkt und klar geführt. Der Weg selbst und das nähere Umfeld sind mit einem Blick überschaubar, Versteckmöglichkeiten durch bauliche Nischen oder wuchernde Bepflanzungen sind zu vermeiden. Eine gute Beschilderung hilft zudem, sich in unbekannten Arealen schnell zurechtzufinden. Der Einsatz transparenter Materialien und leichter Konstruktionen hilft, Anlagen übersichtlich zu gestalten.

Beleuchtung

Der öffentliche Raum, insbesondere der Platz zwischen Baufeld A und B, muss gut beleuchtet sein. Ebenfalls ist bei Hauszugängen, Veloabstellplätzen und Treppenhäusern der Beleuchtung grosse Beachtung zu schenken. Bei der Tiefgarage ist die Beleuchtung, wenn möglich, mit Tageslicht (verglaste Türen, Oberlichter usw.) zu ergänzen.

Identifikation

Die Art und Weise, wie der öffentliche Raum gestaltet wird, ist ein wichtiger Faktor für die Identifikation der Menschen mit einem Ort. Besonders wichtig sind dabei die Art und Anordnung der Bepflanzung und der Möblierung. Wiederkehrende gestalterische Elemente (z.B. gleicher Lampentyp, Rückendeckung bei Sitzgelegenheiten, usw.) können die Identifikation mit einem Ort positiv beeinflussen.

Unterhalt

Schmutz und Beschädigungen suggerieren die Anwesenheit von Gewalt und den Mangel an sozialer Kontrolle. Die Verwendung von leicht zu reinigenden und robusten Materialien hilft mit, den Reinigungsaufwand zu senken und Beschädigungen zu vermeiden.

3.5 Art. 8 Erschliessung motorisierter Individualverkehr, Anlieferung

Ein- und Ausfahrt Strassennetz und Tiefgarage (Absatz 1 und 2)

¹ Die Ein- und Ausfahrt in das übergeordnete Strassennetz erfolgt über die im Plan bezeichnete Stelle.

² Die Ein- und Ausfahrt in die unterirdische Tiefgarage erfolgt von der Hochbordstrasse über die Rampe der bereits bestehenden Tiefgarage des östlichen Nachbargebäudes.

Die Zu- und Wegfahrt zum Areal sowie zur Tiefgarage erfolgen von der Zürichstrasse und weiterführend über die Hochbordstrasse (Abbildung 11). Die Zufahrt zur Tiefgarage wird über die heute bereits bestehende Tiefgarageneinfahrt des östlichen Nachbargebäudes (derzeit Helsana / Huawei) ermöglicht. Für die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage stehen zwei Fahrspuren zur Verfügung. Vor der Zugangskontrolle im Untergeschoss teilen sich diese auf insgesamt vier Fahrspuren auf.

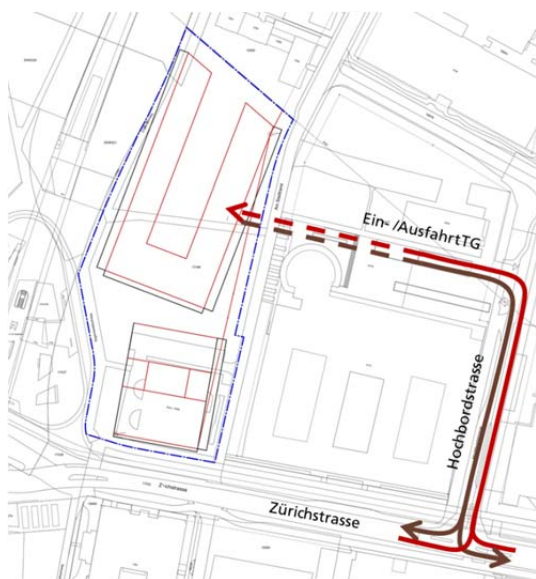


Abbildung 11: Erschliessung Tiefgarage und Anschluss in das übergeordnete Strassennetz - Einfahrt (rot) / Ausfahrt (braun)

Mischverkehrsfläche (Absatz 3)

³ Die im Plan bezeichnete Mischverkehrsfläche darf zu Zwecken der Anlieferung, Entsorgung und Parkierung für mobilitätseingeschränkte Personen genutzt werden. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt über die Zürich- und Hochbordstrasse und über die Strasse „Am Stadtrand“.

Die Mischverkehrsfläche dient dazu, die Entsorgung, die Anlieferung und das Parkieren für mobilitätseingeschränkte Personen im Geltungsbereich zu regeln. Dabei ist stets darauf zu achten, die Fuss- und Veloverbindungen in den Bereichen der Mischverkehrsfläche sicherzustellen.

Die Anlieferung der Gebäude in den Baufeldern A und B soll über die östliche Seite des Areals, respektive über die Strasse „Am Stadtrand“ erfolgen. Im Situationsplan ist durch eine generelle Verortung markiert, wo die Anlieferung für die Baufelder A und B erfolgen sollen.

Die Entsorgung ist für die Baufelder A und B ebenfalls auf der östlichen Seite vorgesehen; für das Baufeld B besteht zudem die Möglichkeit, die Entsorgung auch auf der nördlichen Seite im Bereich der Mischverkehrsfläche erfolgen zu lassen.

Die oberirdischen Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sind so angelegt, dass sie in unmittelbarer Nähe zum öffentlichen Platz gelegen und niveaufrei erreichbar sind. Ein Vorschlag zur möglichen Platzierung dieser oberirdischen Parkplätze ist auf Abbildung 12 dargestellt.



Abbildung 12: Ausschnitt aus dem Umgebungskonzept (Quelle: Studio Vulkan)

Öffentlicher Platz (Absatz 4)

⁴ Der im Plan bezeichnete öffentliche Platz darf grundsätzlich nicht befahren werden. Ausnahmen bilden die Notzufahrt sowie die Taxivorfahrt. Die Erschliessung erfolgt in diesen Fällen von der Strasse „Am Stadtrand“, die Zufahrt über den Sagentobelbachweg ist, Notfälle ausgenommen, nicht gestattet.

Der öffentliche Platz verfolgt das Ziel, eine klare funktionale und atmosphärische Definition des Aussenraums vorzunehmen, um durch eine angemessene Ausformulierung zu einer vielfältigen Identität des Standortes beizutragen. Die Stellung der Gebäude dient dazu, die Passantenströme auf dem öffentlichen Platz zu bündeln und eine attraktive räumliche Anknüpfung des Bahnhofes in das Quartier zu schaffen.

Zur Wahrung und Sicherstellung dieses qualitätvollen und funktionalen Aussenraums, darf der öffentliche Platz nicht befahren werden.

Um jedoch insbesondere den geplanten Nutzungen Gastronomie, Büro, Hotel, Schule und Wohnen Rechnung zu tragen, ist die Taxivorfahrt ausnahmsweise gestattet. Ein dauernder Taxiaufenthalt im Sinne eines Taxistands ist hingegen nicht zulässig.

Auch die Notzufahrt ist im Bereich des öffentlichen Platzes gestattet. Die Zufahrt zum Platz ist nur von der Strasse „Am Stadtrand“ aus gestattet; mit Ausnahme von Notsituationen darf der Platz auch von vom Sagentobelbachweg aus befahren werden.

3.6 Art. 9 Parkierung

Anzahl der Parkplätze (Absatz 1)

¹ Die maximale Anzahl der Parkplätze für Motorfahrzeuge richtet sich nach der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (1997) sowie nach den Vorgaben zu den Parkplatzkontingenten gemäss Quartierplan Hochbord für die Zentrumszone Z4.

Die Berechnung der Parkplätze nach der kantonalen Wegleitung erfolgt nach den in massgebliche Geschossflächen (mGF) aufgeteilten Nutzungen Verkauf, Wohnen und Gewerbe. Darin enthalten sind alle dem Wohnen oder Arbeiten dienenden Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen, inkl. Erschliessung, Sanitärräumen und Trennwänden, aber exkl. Aussenwänden.

In Anhang 3 werden die Berechnungen gemäss kantonomer Wegleitung dargestellt sowie das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) und das Verkehrsaufkommen in der Abendspitzenstunde (ASP) für den erwarteten Mehrverkehr bei der Ein- / Ausfahrt Tiefgarage errechnet. Diese Berechnungen beziehen sich auf den aktuellen Stand des Referenzprojekts und dienen als Orientierungshilfe; die definitive Anzahl Parkplätze ist, beruhend auf den Vorgaben der kantonalen Wegleitung, im Rahmen der Baueingabe zu definieren und festzulegen.

Da die derzeit geplante Nutzungskonzeption vorsieht, das Areal und insbesondere die öffentlichen Bereiche sowie Erdgeschosse massgeblich zu beleben, wird die Variante mit

der maximal möglichen Anzahl Parkplätze gemäss der kantonalen Wegleitung gewählt. Diese sieht nach heutigem Wissensstand vor, ein Maximum von insgesamt rund 410 Parkplätzen umzusetzen, wobei 315 PP neu erstellt werden und die 95 PP der P&R-Anlage bereits Bestand sind.

Der Quartierplan Hochbord weist für die gesamte Zentrumszone Z4 für Neubauten auf unüberbauten Flächen ein Parkplatz-Kontingent von 1'303 PP aus (QP Erläuternder Bericht, Seite 13), wobei die Kontingente nicht parzellenscharf ausgewiesen sind. Folgende Anzahl Parkplätze sind nach aktuellem Stand in der Zone Z4 bereits genehmigt:

- Parzellen-Nr. 17614, Wohnüberbauung „Ternary“: 174 PP, davon 172 PP in Tiefgarage, Baubewilligung rechtskräftig
- Parzellen-Nr. 16952, Wohnüberbauung der Mobimo AG: 188 PP in Tiefgarage, Baubewilligung rechtskräftig

Da die Parkplätze der P&R-Anlage, wie oben erwähnt, Bestand sind, fliessen diese nicht in das Parkflächenkontingent des Quartierplans für unüberbaute Flächen ein. Dies bedeutet, dass die derzeit umgesetzten Parkplätze der beiden oben aufgeführten Wohnüberbauungen zusammen mit den vorgesehenen 315 PP aus der Entwicklung des Areals Hoffnig rund die Hälfte des Parkplatzkontingentes für unüberbaute Flächen in der Zone Z4 ausschöpfen.

Parkplatzkontingent für unüberbaute Flächen in der Zone Z4 gemäss Quartierplan Hochbord	
Kontingent PP gesamt ¹	1'303 PP
Bereits umgesetzte PP ²	362 PP
Restkontingent PP ³	941 PP
Geplante PP Areal Hoffnig ⁴	315 PP
Erwartetes Restkontingent PP	626 PP

¹ gemäss Quartierplan Hochbord, Erläuternder Bericht, Seite 13

² Wohnüberbauungen Ternary und Mobimo

³ Restkontingent Stand November 2015

⁴ Geplante PP Areal Hoffnig ohne Bestand P&R-Anlage

Durch die Berücksichtigung der Vorgaben des Quartierplans und mit der Anwendung der kantonalen Wegleitung wird ein hoher Stellenwert auf einen sorgsamen Umgang mit der Verkehrsentwicklung gelegt; insgesamt soll so ein nachhaltiger Umgang mit der Anzahl Parkplätzen und der Fahrtenerzeugung angestrebt werden.

Tiefgarage und P&R-Anlage (Absatz 2 und 3)

² Die Parkierung für die Baufelder A und B hat, ausgenommen Art. 9 Abs. 4, unterirdisch in der Tiefgarage zu erfolgen.

³ Die bestehende P&R-Anlage ist mit 95 Parkplätzen in der Tiefgarage im Gestaltungsplan-gebiet unterzubringen. Die P&R-Anlage stellt eine öffentliche Parkieranlage dar, die von den neu zu erstellenden Abstellplätzen in der Tiefgarage zu trennen ist.

Das Areal Hoffnig soll nach der Realisierung des Baufelds A und B ein belebter Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität sein. Aus diesem Grund soll die geplante Parkierung, ausgenommen der Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen im Bereich der Mischverkehrsfläche, ausschliesslich in der Tiefgarage erfolgen. Die Tiefgarage wird über zwei Ebenen geplant und umfasst ausserdem die Parkplätze der aufzulösenden P&R-Anlage.

Seitens der Stadt besteht die Vorgabe, die neue Tiefgarage über die Rampe der bereits bestehenden Tiefgarage des östlichen Nachbargebäudes (derzeit Helsana / Huawei) zu erschliessen. Mittels Dienstbarkeiten ist die Erschliessung der Tiefgarage für das Areal Hoffnig gesichert.

Das derzeit bestehende oberirdische Provisorium der P&R-Anlage mit einer Anzahl von 95 Parkplätzen wird aufgelöst und neu in der Tiefgarage untergebracht. Die P&R-Anlage ist innerhalb der Tiefgarage durch eine Schranke oder sonstige Abgrenzung von den neu zu erstellenden Parkplätzen zu trennen und entsprechend auszuschildern.

Fahrtenerzeugung / Leistungsfähigkeit Ein- und Ausfahrt Tiefgarage

Durch die gewählte Variante mit maximal 410 PP werden bei der Ein- / Ausfahrt der Tiefgarage in der Abendspitzenstunde rund 200 – 300 zusätzliche Fahrten erwartet. Davon entfallen ca. 50 - 70 Fahrten auf die P&R-Anlage.

Die hergeleiteten Zahlen entsprechen dem spezifischen Verkehrspotential der Parkfelder und stellen einen Mittelwert dar (siehe Anhang 3). Diese Mittelwerte bilden eine plausible Verkehrserzeugung ab, welche auch den Vorgaben des Quartierplans Rechnung trägt.

Bei den bestehenden 240 PP (Helsana / Huawei) ist mit rund 100 - 150 Fahrten in der Abendspitze zu rechnen. Im Referenzzustand sind mit maximal 610 PP in der Abendspitzenstunde gesamthaft rund 300 - 450 Fahrten zu rechnen.

Gemäss SN 640 284 „Leistungsfähigkeit von Parkieranlagen“ beträgt die Kapazität bei einer Zugangskontrollanlage im Mittel 350 Fz/h (1'400 Fz/h bei vier Kontrollanlagen), die Kapazität von einer Fahrspur bei der Rampe im Mittel 700 Fz/h (1'400 Fz/h bei zwei Fahrspuren). Die bestehende Ein- und Ausfahrt ist gemäss dieser Einschätzung ausreichend dimensioniert, da zwei Fahrspuren bestehen und mindestens vier Kontrollanlagen vorgesehen sind.

Oberirdisches Parkieren (Absatz 4)

⁴ Oberirdische Abstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sind in der im Plan bezeichneten Mischverkehrsfläche zulässig.

Aufgrund besserer Erreich- und Sichtbarkeit, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Nutzungen am geplanten öffentlichen Platz, sind zwei Parkfelder für mobilitätseingeschränkte Personen im Bereich der Mischverkehrsfläche umzusetzen.

Parkflächenbewirtschaftung (Absatz 5)

⁵ Die öffentlichen Abstellplätze für BesucherInnen und Kundschaft sind ab der 1. Minute zu bewirtschaften. Davon ausgenommen sind die privaten Besucherstellplätze der Wohnnutzungen sowie die privaten Kundenstellplätze der Büronutzungen.

Für die öffentlichen Abstellplätze für BesucherInnen und Kundschaft, insbesondere die der Verkaufsgeschäfte und anderer öffentlicher Nutzungen (z.B. Kleingewerbe, Handwerk, Schulen, etc.), sind gebührenpflichtige Parkplätze vorzusehen.

Die privaten Stellplätze für Besucher der Wohnnutzung sowie für Kundschaft der Büronutzungen (z.B. Kanzleien, etc.) sind von der Gebührenpflicht ausgenommen.

Die öffentlichen und privaten Stellplätze sind in der Tiefgarage räumlich voneinander getrennt, beispielsweise durch eine Schranke. Damit die privaten Parkplätze nicht von BesucherInnen und KundInnen der öffentlichen Nutzungen besetzt werden können, sind die privaten Stellplätze nur auf Geheiss (Klingel), Zugangscode, Batch oder ähnliches zugänglich.

Verschiebung Parkplätze (Absatz 6)

⁶ Zur Realisierbarkeit einer öffentlichen quartierbedeutsamen Nutzung, ist es gestattet, ein Parkplatz-Kontingent von max. 40 privaten Wohn-Parkplätzen zugunsten der öffentlichen Nutzung zu verschieben.

Unter der Voraussetzung, eine wichtige öffentliche und quartierbedeutsame Nutzung, wie z.B. einen Quartiersversorger, auf dem Areal Hoffnig ansiedeln zu können, ist es ausnahmsweise gestattet, ein Kontingent von max. 40 privaten Wohnparkplätzen der öffentlichen Nutzung zuzuteilen. Hinsichtlich dieser Verschiebung ist im Rahmen der Baueingabe sicherzustellen, dass die entstehende Fahrtenenerzeugung für die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage verträglich ist und dass auf die entsprechende Anzahl Wohnparkplätze aufgrund der besonderen ÖV-Klasse verzichtet werden kann.

Veloabstellplätze (Absatz 7)

⁷ Der Bedarf an Abstellplätzen für Velos ist gemäss der jeweils gültigen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze der Stadt Dübendorf zu ermitteln. Die Abstellplätze für Velos sind an geeigneter und gut zugänglicher Stelle zu erstellen.

Gemäss Artikel 12 der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze werden folgende Anzahl Abstellplätze für zweirädrige Fahrzeuge angestrebt:

Art. 12

¹ Bei Mehrfamilienhäusern, Büro- oder gewerblichen Nutzungen sind genügend grosse, gut zugängliche, abschliessbare Abstellflächen für zweirädrige Fahrzeuge zu schaffen. Für Besucher sind gut zugängliche, überdachte Abstellflächen in der Nähe des Hauseingangs vorzusehen.

² Die Baubehörde legt die erforderliche Anzahl Zweiradabstellplätze (für Bewohner / Beschäftigte und Besucher / Kunden zusammen) anhand folgender Richtwerte fest:

Wohnen 1 VP / 40 m² GNF

Verkauf, tägliche Güter / Lebensmittel 1 VP / 100 m² GNF

Verkauf, Nicht-Lebensmittel 1 VP / 400 m² GNF

Gastgewerbe 1 VP / 5 – 10 Sitzplätze

Dienstleistung / Kleingewerbe 1 VP / 200 – 400 m² GNF

Industrie / Gewerbe 1 VP / 500 – 1000 m² GNF

³ Bei speziellen örtlichen Verhältnissen und für besondere Nutzweisen legt der Stadtrat die Anzahl Zweiradabstellplätze von Fall zu Fall gemäss den VSS-Normen und den Grundsätzen dieser Verordnung in angemessener Weise fest.

Das Referenzprojekt von Meier Hug Architekten und Studio Vulkan sieht vor, die Velostellplätze über das Areal dezentral in den Gebäuden und im Aussenraum zu verteilen. Im 1. Untergeschoss der Tiefgarage soll es eine Velostation geben, die den Anwohnenden als Velostellfläche dient. Zusätzlich sollen die Bewohnenden weitere private Stellflächen in den Kellerräumen im Erdgeschoss ihres Wohngebäudes erhalten. Insgesamt sollen so auf rund 880 m² ca. 440 Velostellplätze entstehen.

3.7 Art. 10 Fuss- und Velowege

Anschlusspunkte an öffentliches Wegenetz (Absatz 1)

¹ Der Plan stellt die Anschlusspunkte an die öffentlichen Fuss- und Velowege dar.

Die im Plan bezeichneten Anschlusspunkte ergänzen die Erschliessung des Areals über die bestehenden öffentlichen Fusswege- und Veloverbindungen. Die Fuss- und Velowege sichern die Durchlässigkeit des Areals (vgl. Abbildung 13) sowie die direkte Anknüpfung an den Bahnhof Stettbach. Auch mit der Anbindung an den nördlich geplanten Zugang zum Bahnhof Stettbach über die öffentlich zugänglichen Wege „Sagentobelbachweg“ und „Chästrägerweg“ sowie mit der Anbindung an den kantonalen Veloweg, der über die beiden genannten Wege im Westen des Areals Hoffnig verläuft, wird dem Quartierplan Hochbord Rechnung getragen und die Verbindung zwischen Bahnhof und Areal gestärkt.

Der private Freiraum des Baufelds B hingegen wird geschützt und erhält insbesondere im Bereich des Innenhofs keine Durchwegung (Abbildung 13). Der Hofbereich soll den Anwohnenden als Rückzugsort dienen und daher keine direkte Anbindung an die öffentlichen Räume erhalten; gleiches gilt für die privaten Vorgärten auf der Westseite des Baufelds B.



Abbildung 13: Darstellung Hauptwegeverbindung über den geplanten öffentlichen Platz sowie des privaten Freiraums im nördlichen Baufeld B (Quelle: Studio Vulkan)

Durchgang zwischen Baufeld A und B (Absatz 2)

² Der Abstand der oberirdischen Gebäude der Baufelder A und B muss an der schmalsten Stelle von Fassade zu Fassade mindestens 15 Meter betragen, um den Durchgang zwischen beiden Baufeldern zu sichern.

Die Vorgabe, den Abstand der zukünftigen oberirdischen Gebäude der Baufelder A und B an der schmalsten Stelle von Fassade zu Fassade auf mindestens 15 Meter festzulegen, geht primär auf städtebauliche Überlegungen zurück. Um die städtebauliche Umgebungsqualität zu wahren, dem Raum zwischen Baufeld A und B einen Platzcharakter zu verleihen und damit einen für den Menschen massstäblich angenehmen Aufenthaltsraum zu schaffen, wird das Ziel dieses Mindestabstands verfolgt. Die lose räumliche Situation wird um den öffentlichen Platz herum kompakt gefasst und durch die Neubauten gefestigt. Städtebaulich wird so eine markante und urbane Situation geschaffen, die durch unterschiedliche, aber ineinandergreifende Dimensionen eine nicht bedrängende Hierarchie der Gebäudeseiten sowie eine entsprechende Adressbildung ermöglicht.

Die Gebäudestellung entfaltet für die Passanten eine wegeführende Wirkung, so dass die Fussgänger zwischen den Häusern gebündelt werden und zugleich eine attraktive räumliche Verbindung sowie eine vielversprechende Durchlässigkeit zwischen dem Bahnhof und dem Quartier entsteht. Zudem werden die Fussgänger, aus dem Quartier kommend, konsequent über die Strasse „Am Stadtrand“ geführt und über den öffentlichen Platz zum Bahnhof geleitet. Die wegeführende Wirkung der Gebäudeseiten ist dynamisierend, ohne jedoch aus personenhydraulischer Sicht zu stark zu verdichten. Ein 15-Meter-Durchgang stellt in diesem Zusammenhang einen qualitativen und angemessenen Durchgang ohne räumliche Engpässe dar (wenn ein 10-Meter-Durchgang am HB an der Europaallee gut funktioniert, funktionieren auch 15 Meter auf dem Areal Hoffnig).

Zudem wird der Abstand durch Rücksprünge in der Fassade (insbesondere im EG), wie beim Referenzprojekt vorgesehen, deutlich grösser sein. Somit wird der Durchgang in der Wahrnehmung und tatsächlich grösser sein. Das Referenzprojekt hat im EG einen Gebäudeabstand von 17 Metern (aufgrund vorspringender Arkade). In den Obergeschossen beträgt der Abstand ca. 19 Meter.



Abbildung 14: Panorama öffentlicher Platz und Durchgang (Quelle: Studio Vulkan)

Neben den oben aufgeführten Hauptbegründungen für einen Gebäude-Mindestabstand, kann auch die verkehrsplanerische Sicht nach weitgehend technischen Aspekten angeführt werden. Sie unterstreichen ebenfalls die Qualität eines Mindestabstands von 15 Metern.

Aktuelle Untersuchungen der Passantenströme am Bahnhof Stettbach und Umgebung für den Zeithorizont 2030 zeigen, dass beim Durchgang zwischen Baufeld A und B von geschätzten 4'000 – 6'000 / Personen am Tag ausgegangen werden kann⁵. Ein Durchgang mit einer Mindestbreite von 15 Metern kann unter Wahrung ausreichender Platzverhältnisse diese Menge an Passantenströmen mit rund 500 - 1500 Personen in der Spitzenstunde problemlos bewältigen. Das bedeutet: Geht man von einer gleichmässigen Verteilung der Fussgängerströme aus, passiert zu Spitzenzeiten lediglich alle 2 Sekunden ein Fussgänger den massgebenden Querschnitt. Bei einer „pulkartigen“ Ankunft von Fussgängerströmen, kann bei einem 15-Meter-Querschnitt, unter Wahrung der besten Verkehrsqualitätsstufe, von einem spezifischen Personenfluss (Anzahl Personen, die pro Laufmeter Breite und pro Sekunde passieren) von rund 100 Fussgängern pro Minute ausgegangen werden (ca. 0.08 – 0.15 Personen/ms).

3.8 Art. 11 Empfindlichkeitsstufe / Lärmschutz

Für das Referenzprojekt wurden Lärmberechnungen mit dem Computerprogramm Cadna/A Version 4.4 durchgeführt. Dabei wurden die Berechnungen separat für Eisenbahnlärm und für Strassenlärm durchgeführt. Bezüglich des Eisenbahnlärms sind sowohl die Tramlinie 7 mit der Wendeschleife beim Bahnhof Stettbach wie auch die Glattalbahn ab dem Bahnhof Stettbach und die S-Bahn-Linie relevant. Beim Strassenlärm wurden die Zürichstrasse und die Dübendorfstrasse mitberücksichtigt.

Im Lärmgutachten (vgl. Anhang 4) sind die Resultate der Lärmberechnungen detailliert dargestellt.

Empfindlichkeitsstufe und massgebender Belastungsgrenzwert (Absatz 1)

¹ Im Gestaltungsplanperimeter gelten die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 und die Anforderungen gemäss Art. 30 LSV (Einhaltung der Planungswerte).

Die gesetzliche Grundlage zur Beurteilung der Lärmsituation des Areals ist die Lärmschutzverordnung (LSV). Der Gestaltungsplanperimeter gilt als nicht feinerschlossen, womit die Planungswerte gemäss LSV massgebend sind. Die genannte Parzelle liegt gemäss Zonenplan der Stadt Dübendorf in der Zentrumszone Z4, welcher die Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III zugeordnet ist. Somit gelten folgende Grenzwerte gemäss LSV:

⁵ Quelle: Prognose 2030 Fahrgäste und Fussgängersimulation Bahnhof Stettbach, Roland Müller AG. September 2013

	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Wohnen	60	50
Betriebe	65	--

Tabelle 1: Massgebende Planungswerte in der ES III

Massnahmen für betriebliche Nutzungen (Absatz 2)

² Lärmempfindliche Betriebsräume und Hotelzimmer für kurzfristige Aufenthalte von maximal zwei Wochen sind im ganzen Gestaltungsplanperimeter ohne Einschränkungen hinsichtlich des Lärmschutzes zugelassen, sofern sie eine kontrollierte Belüftung aufweisen. Die lärmschutzbezogene Definition eines Hotelzimmers richtet sich nach den zum Zeitpunkt der Baueingabe gültigen Vorgaben der Fachstelle Lärmschutz.

Der Planungswert für betriebliche Nutzungen von 65 dB(A) tags kann überall eingehalten werden. Für die Anordnung von Betriebsräumen gibt es keine Einschränkungen.

Hotelzimmer für kurzfristige Aufenthalte werden lärmempfindlichen Räumen in Wohnungen gleichgesetzt, d.h. es gelten die Planungswerte von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Im Unterschied zu Zimmern in Wohnungen, und damit vergleichbar mit betrieblichen Nutzungen, entfällt der Beurteilungspunkt am offenen Fenster, wenn eine kontrollierte Belüftung installiert wird.

Lärmschutzmassnahmen für Wohnnutzungen (Absatz 3, 4 und 5)

³ An nachfolgend aufgeführten Fassadenbereichen sind keine Lüftungsfenster für lärmempfindliche Wohnräume zulässig:

- Baufeld A: An der Südfassade entlang der Zürichstrasse sind über alle Geschosse keine Lüftungsfenster zulässig.
- Baufeld A: An der Ostfassade sind im Lärmeinflussbereich der Zürichstrasse bis 18 Meter Abstand, gemessen ab der südlichen Verkehrsbaulinie, und bis zu einer Kote von 453.0 m.ü.M. keine Lüftungsfenster zulässig.
- Baufeld A: An der Westfassade sind bis zu einer Kote von 448.8 m.ü.M. keine Lüftungsfenster zulässig.

An den in Absatz 3 aufgeführten Fassaden dürfen keine Lüftungsfenster für lärmempfindliche Wohnräume vorgesehen werden, da die Planungswerte um mehr als 3 dB(A) überschritten werden. Sogenannte „Lärmschutz-Loggien“ hätten eine ungenügende Wirkung. Mit der Anordnung der lärmunempfindlichen Räume (Bad/WC, geschlossene Küche, Abstellräume) an der lärmexponierten Fassade oder durchgehenden Räumen mit einer lärmabgewandten Lüftung können die Anforderungen der Lärmschutz-Verordnung für Wohnen erfüllt werden (vgl. Absatz 6, Grundrissgestaltung).

⁴ An nachfolgend aufgeführten Fassadenbereichen sind hingegen lärmempfindliche Wohnräume zulässig, sofern sie über einen Balkon oder eine Loggia (Mindesttiefe: 2 Meter, Mindestfläche: 6 m²) mit hoch absorbierender Untersicht und schalldichter geschlossener Brüstung (Brüstungshöhe: mindestens 1.0 Meter) gelüftet werden können:

- Baufeld A: An der Ostfassade ist im Lärmeinflussbereich der Zürichstrasse bis 18 Meter Abstand, gemessen ab der südlichen Verkehrsbaulinie, eine Lüftung über Balkon oder Loggia ab einer Kote von 453.0 m.ü.M. zulässig. In grösserer Distanz zur Zürichstrasse sind an der Ostfassade lärmempfindliche Wohnräume ohne Einschränkungen hinsichtlich des Lärmschutzes zugelassen.
- Baufeld A: An der Westfassade ist ab einer Kote von 448.8 m.ü.M. eine Lüftung nur über Balkon oder Loggia zulässig.
- Baufeld B: An der Westfassade ist ab einer Kote von 441.0 m.ü.M. eine Lüftung nur über Balkon oder Loggia zulässig.

An den in Absatz 4 aufgeführten Fassaden sind lärmempfindliche Wohnräume zulässig, sofern sie über einen Balkon oder eine Loggia gelüftet werden können. Diese Reduktionswirkung kommt aber nur zum Tragen, wenn die Loggia- bzw. Balkonuntersicht hochabsorbierend ausgekleidet und durch die schalldichte geschlossene Brüstung ein deutlicher „Umweg“ des Schalls erzielt wird.

Nachfolgende Abbildungen stellen die einzelnen Artikel und ihre Erläuterungen graphisch dar:

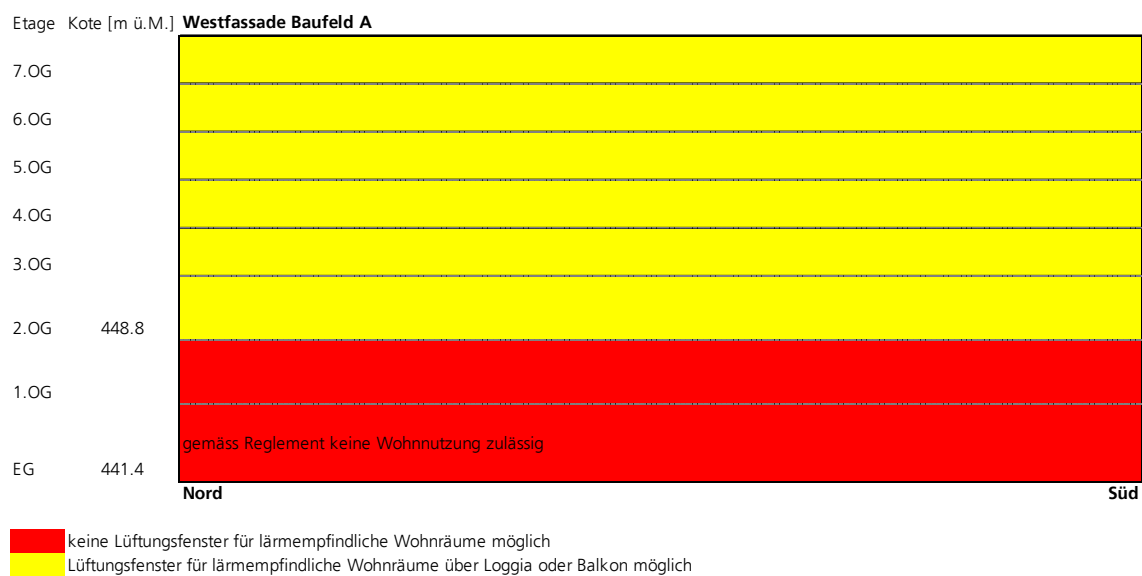


Abbildung 15: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld A

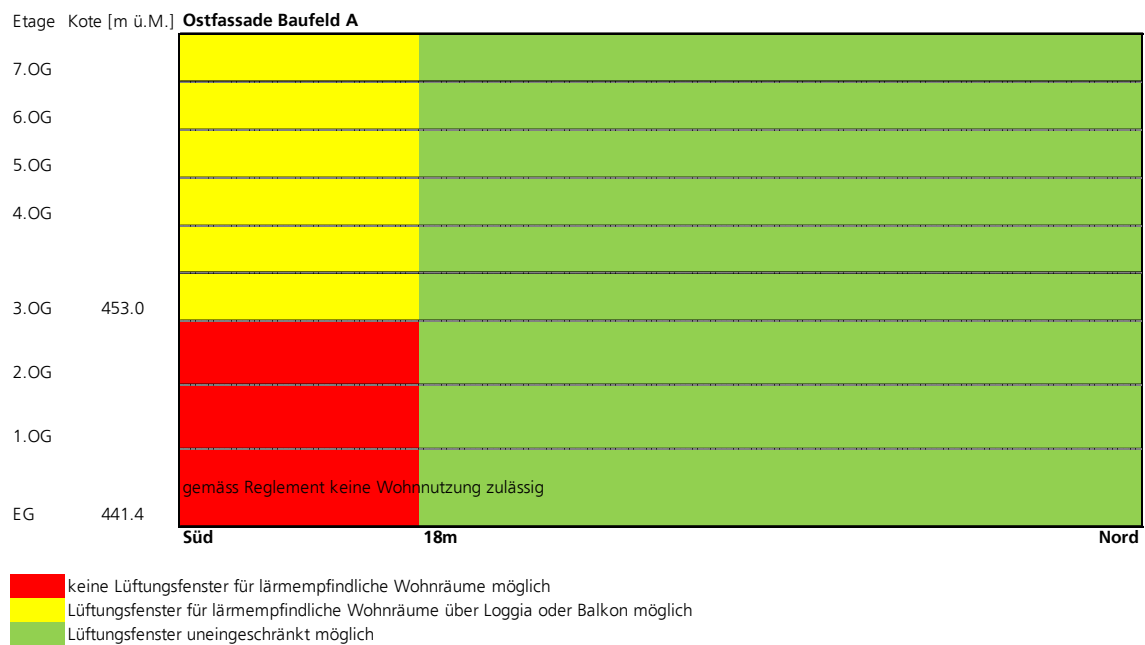


Abbildung 16: Darstellung Ostfassade Gebäude Baufeld B

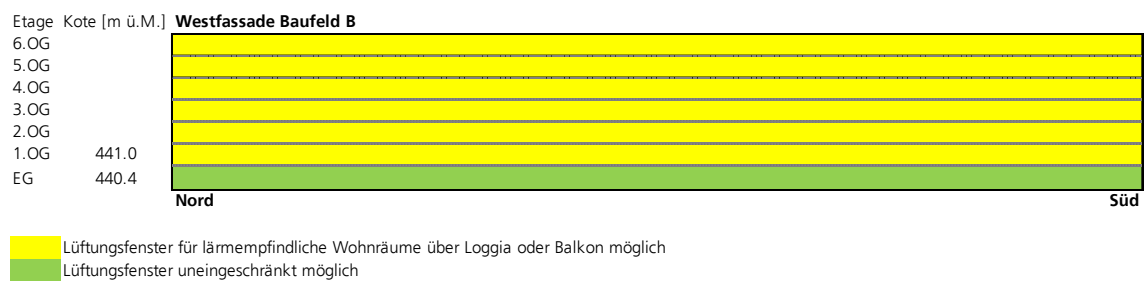


Abbildung 17: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld B

⁵ Sofern in Baufeld A die Lüftungsfenster der Wohnnutzungen hofseitig angeordnet werden, ist die Fassade zur Zürichstrasse hin geschlossen auszuführen.

Unter der Annahme, dass in Baufeld A eine Wohnnutzung realisiert wird, deren Lüftungsfenster hofseitig angeordnet werden sollen, so muss die Fassade zur Zürichstrasse hin geschlossen ausgeführt werden (z.B. durch schalldichte Verglasung der Balkone zur Zürichstrasse). Durch die geschlossene Fassade zur Zürichstrasse entsteht zwischen den beiden südlichen Wohntürmen im Baufeld A eine „atriumähnliche“ Situation, die zum Schutze der sensiblen Wohnnutzungen dient. Der Innenhof gegen Norden muss hingegen offen bleiben, damit ein ausreichender Luftaustausch gewährleistet werden kann.

Grundrissgestaltung (Absatz 6)

⁶ Für Wohn-Essbereiche sind auch Grundrisse mit durchgehenden Räumen und lärmabgewandter Lüftung zulässig, sofern die Grundrissgestaltung den aktuellen Vorgaben der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich entspricht.

Nach der aktuellen Praxis der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich werden Grundrisse mit durchgehenden Räumen, welche eine lärmabgewandte Lüftung erlauben, bewilligt. Als durchgehender Raum gelten grundsätzlich nur mehrere verbundene Raumteile - Wohnen, Essen, Küche - die sich auf derselben Etage befinden und nicht durch Türen und/oder Erschliessungsbereiche voneinander getrennt werden können.

Dabei sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

- Der Raum-Mittelpunkt des lärmbelasteten Raumes befindet sich höchstens 2 Meter von der am stärksten belasteten Aussenfassade und in der Mitte der parallel zu dieser Aussenfassade gemessenen Raumlänge bzw. -breite.
- Die Distanz zwischen Raum-Mittelpunkt und Lüftungsfenster darf nicht mehr als 12 Meter betragen. Die Distanzlinie muss vollständig im Raum verlaufen. Sie muss nicht eine Gerade sein.
- Die Breite an der schmalsten Raumstelle muss gesamthaft mindestens 1.5 Meter betragen. Möglich sind höchstens zwei 'Durchlässe' mit je einer minimalen Breite von 0.5 Meter.
- Die Breite an der schmalsten Raumstelle muss gesamthaft mindestens 1/5 der Distanz zwischen dem Raum-Mittelpunkt und dem Lüftungsfenster betragen.
- Die Raumhöhe entlang dieser Linie darf nicht durch Einbauten (Küchenkombinationen, Kästen, Stürze usw.) vermindert werden.

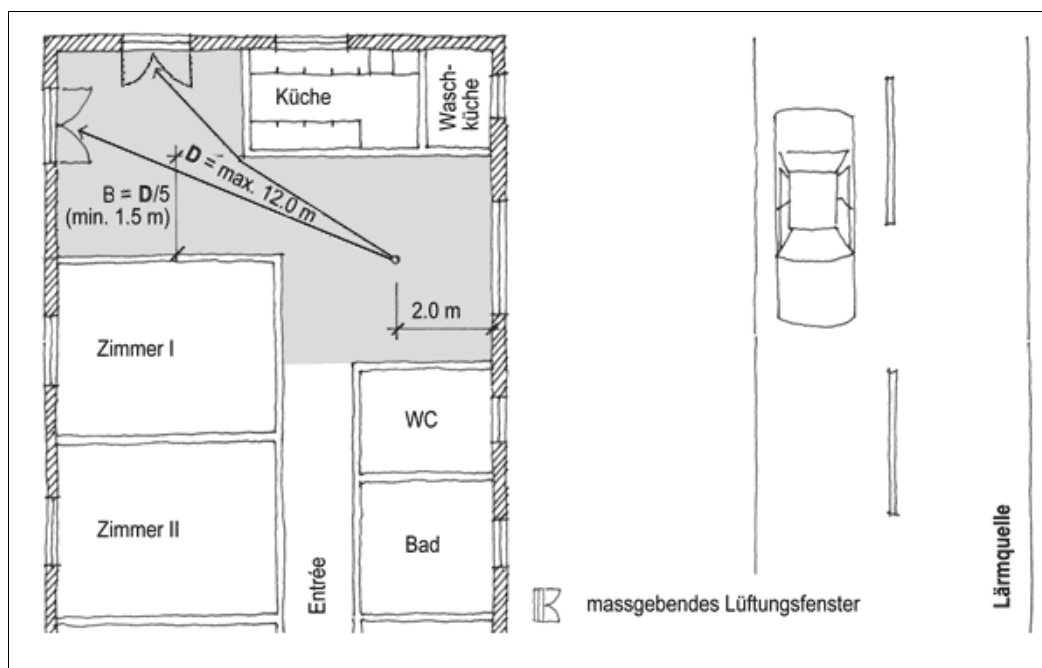


Abbildung 18: Lärmabgewandte Lüftung durchgehender Räume gemäss Praxis der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich

Lärmbelastung Parkierung

Die Zufahrt in die Tiefgarage erfolgt über die bestehende Tiefgaragenzufahrt des östlich benachbarten Grundstückes Kat. 16957. In dessen Umgebung befinden sich keine Wohnnutzungen und die Distanz zum Gestaltungsplanperimeter beträgt mehr als 80 m. Die Lärmbelastung aufgrund der Parkhauseinfahrten kann daher vernachlässigt werden.

Die Lärmbelastung aufgrund der Fahrten von und zu den oberirdischen Parkfeldern für mobilitätseingeschränkte Personen ist vernachlässigbar. Auch die Lärmbelastung aufgrund der Anlieferungsfahrten ist voraussichtlich unerheblich. Es bestehen daher keine Einschränkungen für den Gestaltungsplan bezüglich Lärmbelastung infolge der Parkierung.

3.9 Art. 12 Energie

„Die Stadt Dübendorf, seit 2002 Energiestadt, wurde im Jahr 2014 zum dritten Mal reauditiert und hat diese Überprüfung erfolgreich bestanden. Damit darf Dübendorf für weitere vier Jahre die Bezeichnung «Energiestadt» tragen.

Das Label «Energiestadt» ist Teil des Aktionsprogrammes EnergieSchweiz für Gemeinden des Bundesamtes für Energie. Es ist ein Leistungsnachweis für eine konsequente und ergebnisorientierte kommunale Energiepolitik im Hinblick auf die übergeordneten Ziele des Bundes wie Stabilisierung des Stromverbrauchs, sinkender Einsatz von fossilen Brennstoffen sowie die Förderung von erneuerbaren Energien. Energiestädte fördern erneuerbare Energien, umweltverträgliche Mobilität und eine effiziente Nutzung der Ressourcen und steigern so die Lebensqualität für jetzige und zukünftige Generationen. Der Massnahmenkatalog des Labels «Energiestadt» umfasst die sechs Bereiche: Entwicklungsplanung und Raumordnung, kommunale Gebäude und Anlagen, Versorgung und Entsorgung, Mobilität, interne Organisation sowie Kommunikation und Kooperation.“⁶

Energienutzung (Absatz 1)

¹ Neubauten müssen den Anforderungen an die Energienutzung der kommunalen Energieplanung entsprechen.

„ (...) Die Energieplanung Stadt Dübendorf dient sowohl der Stadt als auch Privaten als Orientierungshilfe. Die Energieplanung ermöglicht die räumliche Koordination der Wärmeversorgung und schafft die Grundlage für den vermehrten Einsatz von erneuerbaren Energien. Die aktuelle Energieplanung Stadt Dübendorf stammt aus dem Jahr 2006. Sie wurde unter Federführung der Kommission Energiestadt erarbeitet, vom Stadtrat am 21. März 2006 verabschiedet und vom Regierungsrat des Kantons Zürich am 31. Mai 2006 genehmigt.

Die Energieplanung umfasst eine Situationsanalyse, die energetischen Zielsetzungen und einen Energieplan. (...) Für Entscheide der Behörden ist der Energieplan verbindlich. (...)

⁶ Quelle: http://www.duebendorf.ch/de/verwaltung/dienstleistungen/?dienst_id=24765 (Datum: 05.03.2015)

Der Stadtrat Dübendorf hat am 13. März 2014 beschlossen, im Rahmen des energiepolitischen Massnahmenprogramms 2014-2018 die Energieplanung überarbeiten zu lassen.“⁷

Ziel der kommunalen Energieplanung ist es primär, dass sich sowohl die öffentlichen als auch privaten Bauträger bereits frühzeitig darüber informieren, welche Art der Energieversorgung aus Sicht des Kantons und der Gemeinde erwünscht ist.⁸

Energiestandard (Absatz 2 und 3)

² Der Neubau auf Baufeld A hat die zum Zeitpunkt der Baueingabe geltende gewichtete Energiekennzahl gemäss Minergie-P-Standard (Kategorie Wohnen MFH) zu erreichen. Die Energiekennzahl muss kalkulatorisch von externen Experten im Rahmen der Baueingabe nachgewiesen werden.

Die Baurechtsnehmer verpflichten sich freiwillig, den Minergie-P-Standard für den zu erstellenden Neubau umzusetzen. Zum heutigen Zeitpunkt gilt eine gewichtete Energiekennzahl von 30 kWh/m²a gemäss Minergie-P-Standard. Vertraglich besteht zwischen der Stadt Dübendorf und den Baurechtsnehmern keine Verpflichtung, diesen Standard zu erfüllen. Da die Stadt jedoch auf anderer Seite bereit ist, den Wohnanteil für das Baufeld A auf 0-50% festzulegen, besteht in diesen Punkten ein Übereinkommen beider Parteien.

³ Der Neubau auf Baufeld B hat die zum Zeitpunkt der Baueingabe geltende gewichtete Energiekennzahl gemäss Minergie-Standard (Kategorie Wohnen MFH) zu erreichen. Die Energiekennzahl muss kalkulatorisch von externen Experten im Rahmen der Baueingabe nachgewiesen werden.

Die Baurechtsnehmer verpflichten sich freiwillig, den Minergie-Standard für den zu erstellenden Neubau umzusetzen. Zum heutigen Zeitpunkt gilt eine gewichtete Energiekennzahl von 38 kWh/m²a gemäss Minergie-Standard. Vertraglich besteht zwischen der Stadt Dübendorf und den Baurechtsnehmern keine Verpflichtung, diesen Standard zu erfüllen. Da die Stadt jedoch auf anderer Seite bereit ist, den Wohnanteil für das Baufeld B auf 40-90% festzulegen, besteht in diesen Punkten ein Übereinkommen beider Parteien.

3.10 Art. 13 Etappierung

Eine etappierte Ausführung der Bauten ist zulässig, wobei jede Etappe in sich eine städtebaulich gute Lösung ergeben und die Erschliessung funktionsfähig sein muss.

Gegenwärtiges Ziel ist es, beide Baufelder weitgehend parallel zu entwickeln. Mit der oben stehenden Formulierung wird trotzdem die grundsätzliche Möglichkeit zur Etappierung geschaffen, um einen gewissen Entwicklungsspielraum offen zu halten. Mit der Möglichkeit zur Etappierung unter Sicherstellung einer städtebaulich guten Lösung und funktionalen Erschliessung wird der Bedeutung der Arealentwicklung Rechnung getragen.

⁷ Quelle: http://www.duebendorf.ch/de/verwaltung/dienstleistungen/?dienst_id=29367 (Datum 05.03.2015)

⁸ S.o.

4 Weiterer Planungsablauf

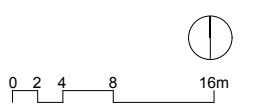
Der weitere Planungsablauf ist wie folgt vorgesehen:

Entwurf Dokumente Gestaltungsplan	Bis 18.03.2015
Vorstellung Vorprojekt bei der Stadt / Abgabe Entwurf GP Dokumente an Stadt	18.03.2015
Diskussion GP in Planungsausschuss	24.03.2015
Überarbeitung GP Entwurf	Bis 27.04.2015
Freigabe GP durch Senn und Turidomus	29.04.2015
Freigabe GP durch Planungsausschuss	12.05.2015
Freigabe GP durch Stadtrat für öffentl. Mitwirkung und Vorprüfung	28.05.2015
Öffentliche Mitwirkung (60 Tage) und Kantonale Vorprüfung (mind. 60 Tage)	12.06. bis 28.09.2015
Bereinigung Gestaltungsplan (inkl. Abklärungen und Mitwirkungs-/Vorprüfbericht)	22.10. bis 24.11.2015
Freigabe GP durch Senn und Turidomus	24.11.2015
Genehmigung Mitwirkungs-/Vorprüfbericht und Anpassungen GP durch ARE (Kanton)	bis 04.12.2015
Eingabe Gestaltungsplan zur Festsetzung	10.12.2015
Sitzung Planungsausschuss	22.12.2015
Verabschiedung Stadtrat z.H. Gemeinderat	28.01.2016
Beschluss Gemeinderat	Mai / Juni 2016
Genehmigung Baudirektion	Juli / August 2016
Publikation, Rekursfrist (30 Tage)	August / September 2016
Rechtskraft GP	September 2016

Anhang 1

Referenzprojekt (Vorprojekt), Meier Hug Architekten

Stand: 27.04.2015



W6320

SW6321

10065

Schnitt A

Am Stadtrand

Schnitt C

Sagentobelbachweg

Chästrägenweg

Durchgang

17396

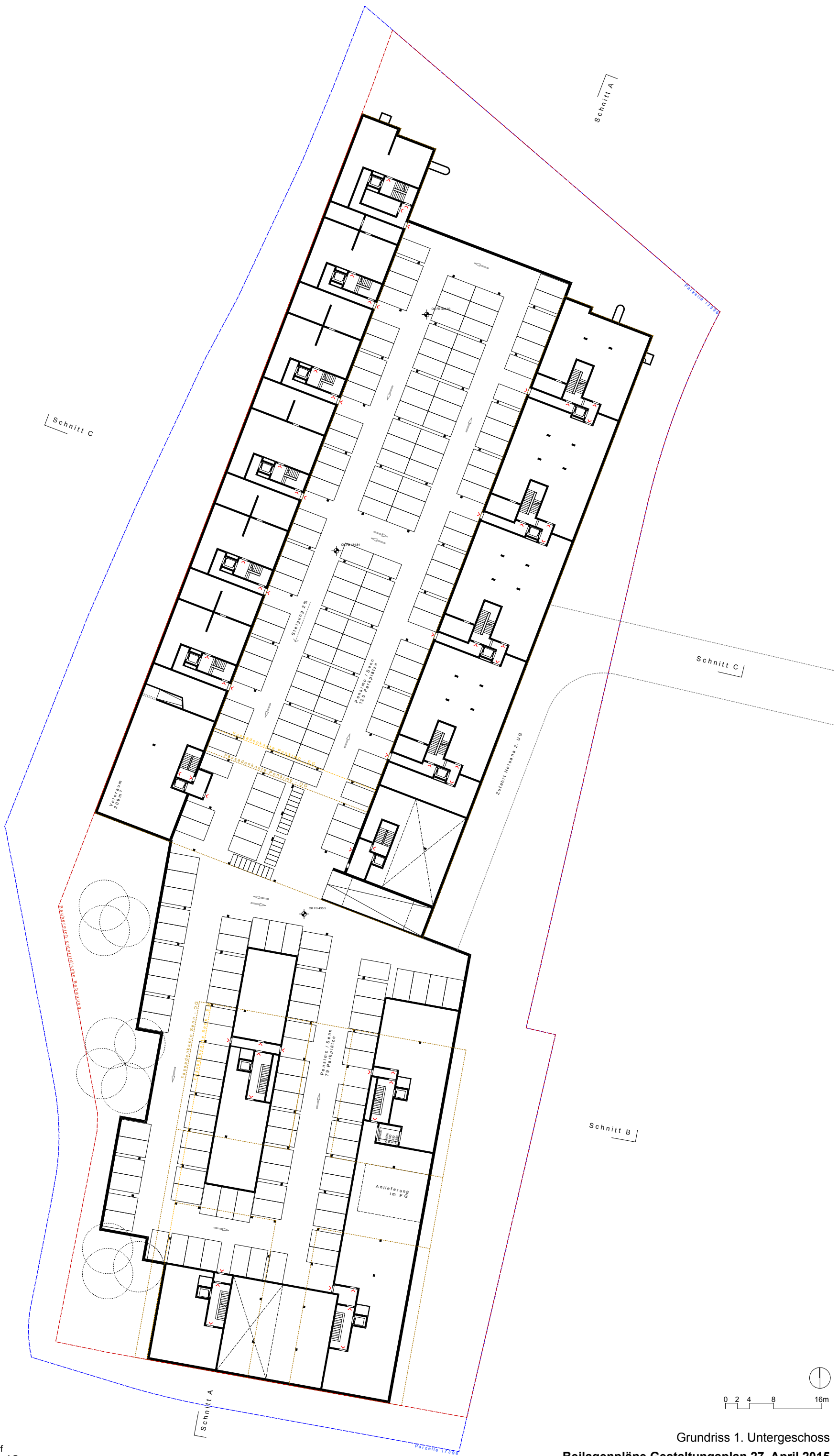
17437

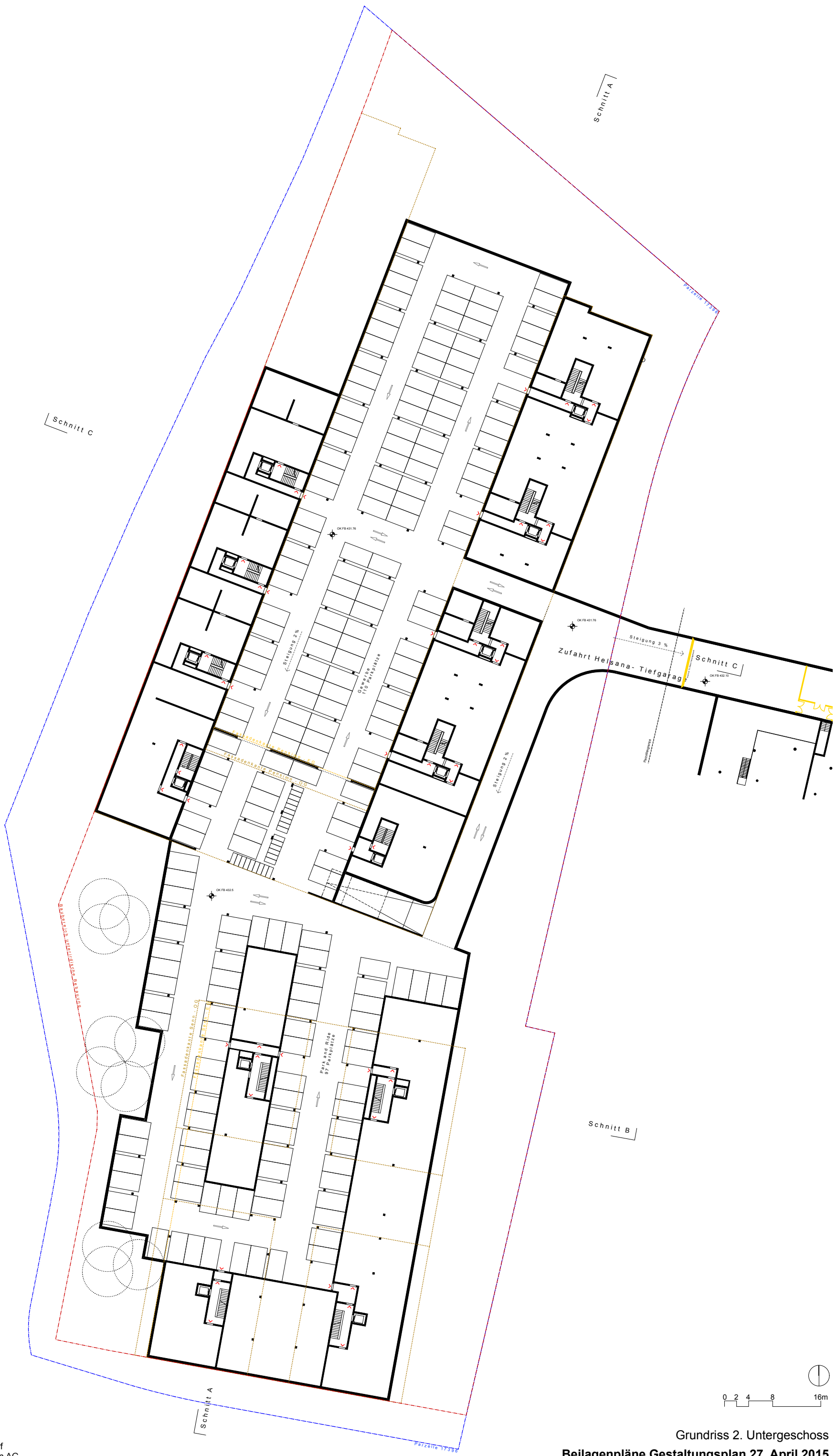
Schnitt B

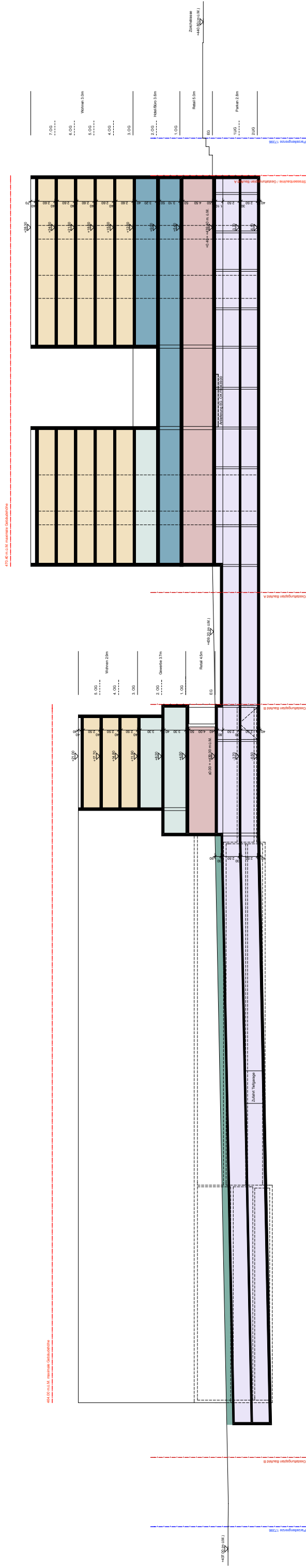
Schnitt B

Schnitt A

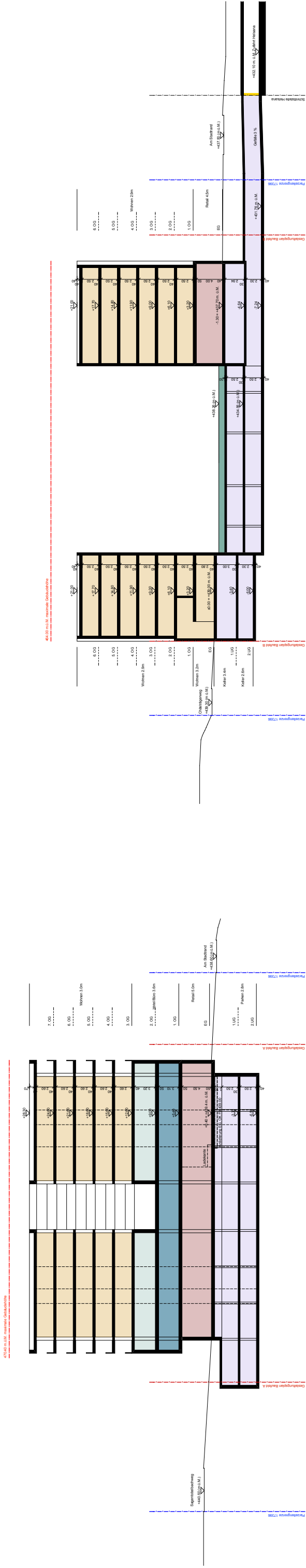
0 2 4 8 16m



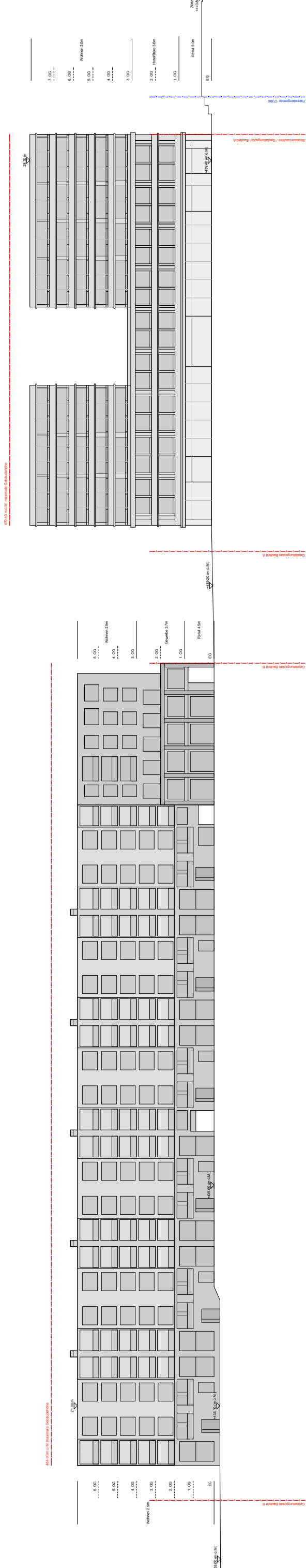




Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C

0 2 4 8 16m

Anhang 2

Umgebungskonzept, Studio Vulkan

Stand: 27.04.2015



Legende:

Bearbeitungsperimeter

Asphalt Platz neu

grossformatige Betonplatten

Gartenflächen, Hofbegrünung

chaussierte Flächen, Hofplätze

Platzentwässerung über Rinnen, befahrbar

Unterflurcontainer

Velostellplätze

Kandelaber

Bäume neu

380.10 Höhen bestehend

380.10 Höhen neu

Studio
Vulkan
Landschafts
architektur

Objekt:
Plan:
Phase:
Masstab:
Plannummer:
Grösse:
Datum/Revidiert:
Geprüft:
2139 Hochbord Dübendorf
Situation Umgebung - Beilage für Gestaltungsplan
Vorprojekt
1:500
2139.01_2_1
594 / 641
SC 27.04.2015

Studio Vulkan
Landschaftsarchitektur GmbH
Vulkanstrasse 120
CH-8048 Zürich
T +41 43 336 60 70

Anhang 3

Berechnung Parkplätze und Fahrtenerzeugung

Stand: 11.11.2015

Parkplatzberechnung und zusätzliches Verkehrsaufkommen Tiefgarage

Nach kant. Wegleitung - Variante PP maximal

Nach kantonaler Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Kanton Zürich (1997)
Flächenaufteilung gemäss Referenzprojekt (Stand 27.04.2015)
mGF = massgebliche Geschossfläche (alle dem Wohnen oder Arbeiten dienenden Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen), inkl. Erschliessung, Sanitärräumen und Trennwänden, exkl. Aussenwänden
Spezifisches Verkehrspotential (SVP) nach Bosserhof (2006), Erfahrungswerte EBP

Nutzungen und Flächen					PP-Berechnung (öV Güteklasse A)						Zusätzliches Verkehrsaufkommen Ein- / Ausfahrt Tiefgarage DTV								Zusätzliches Verkehrsaufkommen Ein- / Ausfahrt Tiefgarage Spitzenstunde (ASP)							
	mGF [m2]	mGF [%]	Nutzer	PP/m2	Grenzbedarf	Bedarf max [%]	Anzahl PP max	Bedarf min [%]	Anzahl PP min	Anzahl PP gewählt: max	SVP / Anzahl Fahrten maximal		SVP / Anzahl Fahrten mittel		SVP / Anzahl Fahrten minimal		Anz. Fahrten nach SVP gewählt: mittel	SVP / Anzahl Fahrten maximal		SVP / Anzahl Fahrten mittel		SVP / Anzahl Fahrten minimal		Anz. Fahrten nach SVP gewählt: mittel		
Haus Pensimo																										
Verkauf	2'708	11	Kunden / Besucher	50	54	45	24	30	16	24	15.0	360	10.0	240	5.0	120	240	4.0	96	2.5	60	1.0	24	60		
			Beschäftigte	175	15	30	5	20	3	5	3.5	18	3.0	15	2.5	13	15	0.6	3	0.5	3	0.4	2	3		
Wohnen *	18'456	77	Bewohner	80	230	60	138	40	92	138	3.0	414	2.5	345	2.0	276	345	0.4	55	0.3	41	0.2	28	41		
			Besucher	800	23	45	10	30	7	10	3.0	30	2.5	25	2.0	20	25	0.4	4	0.3	3	0.2	2	3		
Gewerbe	2'105	9	Kunden / Besucher	80	26	45	12	30	8	12	4.0	48	3.0	36	2.0	24	36	0.8	10	0.6	7	0.4	5	7		
			Beschäftigte	200	11	30	3	20	2	3	3.5	11	3.0	9	2.5	8	9	1.0	3	0.8	2	0.6	2	2		
Lagerräume	579	2	-	300	2	30	1	20	1	1	4.0	4	3.0	3	2.0	2	3	1.0	1	0.8	1	0.6	1	1		
Summe	23'848	100	-	-	361	-	193	-	129	193	-	885	-	673	-	463	673	-	172	-	117	-	64	117		
Haus Senn																										
Verkauf	2'140	14	Kunden / Besucher	50	43	45	19	30	13	19	15.0	285	10.0	190	5.0	95	190	4.0	76	2.5	48	1.0	19	48		
			Beschäftigte	175	12	30	4	20	2	4	3.5	14	3.0	12	2.5	10	12	0.6	2	0.5	2	0.4	2	2		
Wohnen *	8'265	52	Bewohner	80	103	60	61	40	41	61	3.0	183	2.5	153	2.0	122	153	0.4	24	0.3	18	0.2	12	18		
			Besucher	800	10	45	5	30	3	5	3.0	15	2.5	13	2.0	10	13	0.4	2	0.3	2	0.2	1	2		
Gewerbe	4'499	29	Kunden / Besucher	80	56	45	25	30	17	25	4.0	100	3.0	75	2.0	50	75	0.8	20	0.6	15	0.4	10	15		
			Beschäftigte	200	22	30	7	20	4	7	3.5	25	3.0	21	2.5	18	21	1.0	7	0.8	6	0.6	4	6		
Lagerräume	876	6	-	300	3	30	1	20	1	1	4.0	4	3.0	3	2.0	2	3	1.0	1	0.8	1	0.6	1	1		
Summe	15'780	100	-	-	249	-	122	-	81	122	-	626	-	467	-	307	467	-	132	-	92	-	49	92		
Öffentliche Parkfelder																										
Pauschal	-	-	-	-	95	-	95	-	95	95	5.0	475	3.5	333	2.0	190	333	1.0	95	0.7	67	0.4	38	67		
Summe	-	-	-	-	95	-	95	-	95	95	-	475	-	333	-	190	333	-	95	-	67	-	38	67		
Total	39'628	-	-	-	705	-	410	-	305	410	-	1986	-	1473	-	960	1473	-	399	-	276	-	151	276		

* Inkl. Kellerraum 8.0m² je Wohnung

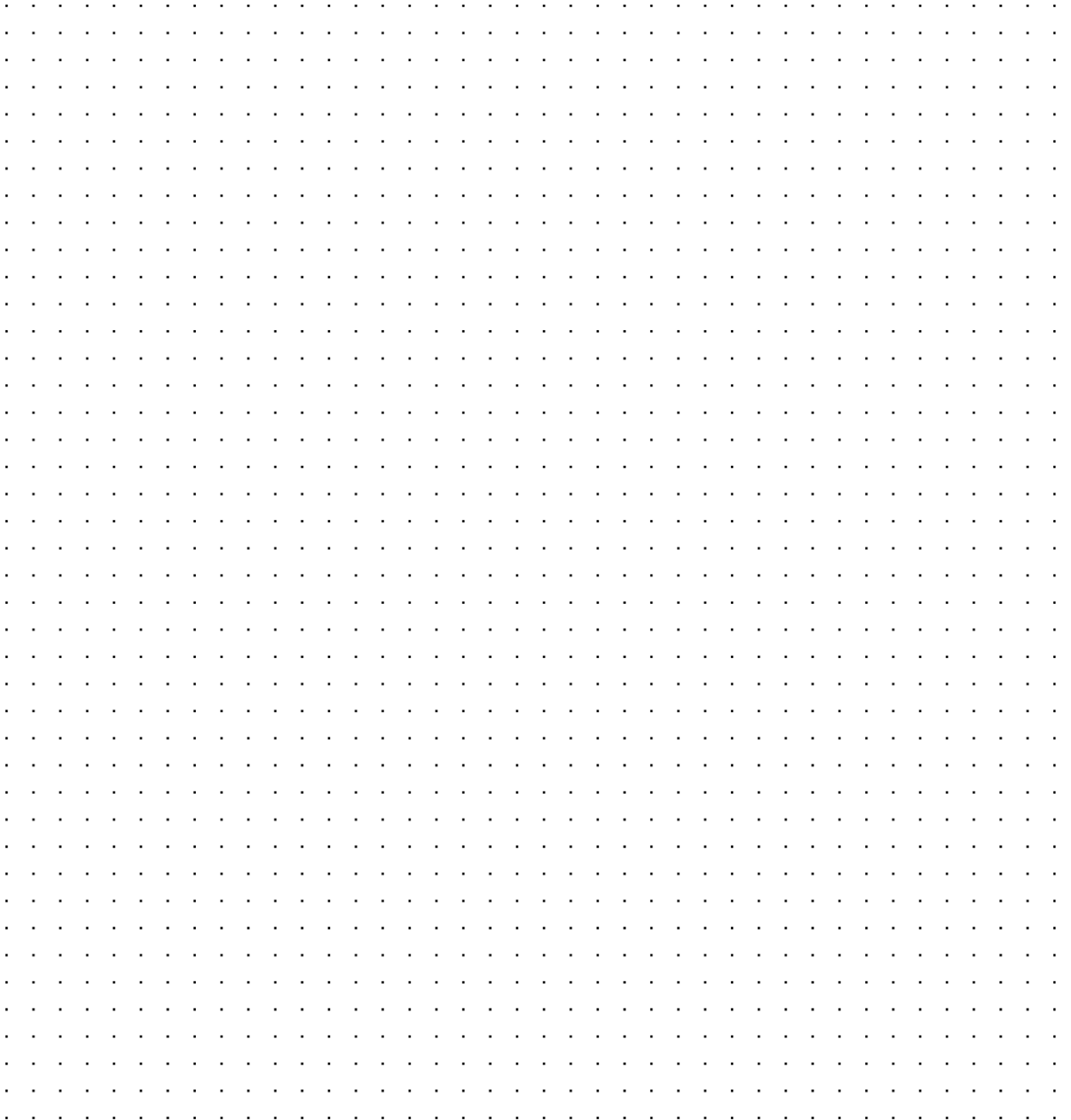
Anhang 4

Lärmgutachten

Stand: 16.11.2015

Privater Gestaltungsplan Areal Hoffnig, Dübendorf

Lärmgutachten
16.11.2015



Projektteam

Judith Hauenstein
Susanne Schüpbach

Ernst Basler + Partner AG
Zollikerstrasse 65
8702 Zollikon
Telefon +41 44 395 11 11
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Grundlagen	2
2.1	Projekt.....	2
2.2	Gesetzliche Grundlagen	2
2.3	Emissionen Strassenlärm	3
2.4	Emissionen Eisenbahnlärm	3
2.5	Emissionen Fluglärm	4
3	Lärmberechnungen.....	4
3.1	Methodik.....	4
3.2	Lärmschutzmassnahmen	4
3.3	Beurteilungspegel	5
4	Beurteilung.....	6
4.1	Referenzprojekt	6
4.2	Gestaltungsplan.....	6
4.3	Massnahmen	8
4.4	Fazit	9

1 Einleitung

Das Areal Hoffnig (Kat. Nr. 17396) befindet sich östlich des Bahnhofs Stettbach, auf dem Gemeindegebiet der Stadt Dübendorf im Hochbord-Quartier. Das Gestaltungsplanareal ist in zwei Baufelder aufgeteilt: Das Baufeld A liegt im Süden entlang der Zürichstrasse und das Baufeld B im Norden entlang des Einschnitts der S-Bahn Linie Zürich-Dübendorf (siehe Abbildung 1). Im Rahmen des Gestaltungsplans ist ein Lärnmachweis zu erstellen, der zeigt, dass die Anforderungen gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten werden.

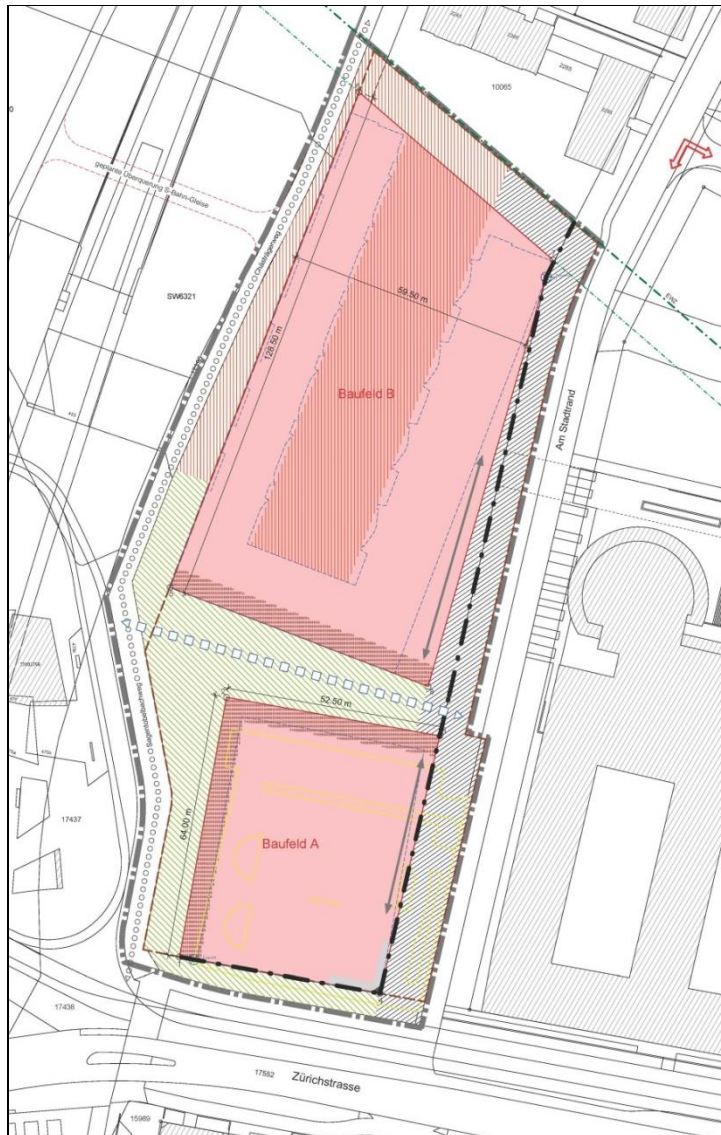


Abbildung 1: Geltungsbereich Gestaltungsplan, Ausschnitt aus dem Situationsplan

Im Jahr 2014 wurde ein Studienauftrag für das Areal gestartet. Als Sieger aus diesem Studienauftrag ging das Architekturbüro Meier Hug Architekten hervor.

2 Grundlagen

2.1 Projekt

Die umfassende Beschreibung des Referenzprojekts ist dem Erläuterungsbericht zu entnehmen. Für die vorliegenden Lärmberechnungen des Referenzprojekts wird zum aktuellen Kenntnis- und Wissensstand von folgenden Annahmen der Nutzungsverteilung ausgegangen:

Das Referenzprojekt des Studienauftrags von Meier Hug Architekten weist für das Baufeld A ein kubusförmiges Gebäude auf. Im Erdgeschoss ist eine gewerbliche und im 1. und 2. Obergeschoss eine Hotelnutzung vorgesehen. Vom 3. bis zum 7. Obergeschoss sind Wohnnutzungen geplant. Ab dem 2. Obergeschoss wird das Gebäude viergeteilt, mit einem grösseren Unterbruch in Ost-West-Richtung und einem kleineren Unterbruch in Nord-Süd-Richtung. Dadurch entstehen vier Wohntürme. Die beiden südlichen Wohntürme sind zur Zürichstrasse mit schalldicht verglasten Balkonen miteinander verbunden. Die Nordseite weist offene Balkone auf, so dass ein ausreichender Luftaustausch im Innenhof gewährleistet ist. Ab dem 3. Obergeschoss ist die Gebäudelinie an der Ost- und Westfassade gegenüber den unteren Geschossen leicht zurückversetzt.

Im Baufeld B ist ein langgezogenes U-förmiges Gebäude geplant. Im westlichen Gebäudeflügel ist über alle Geschosse eine Wohnnutzung vorgesehen. Der östliche und südliche Gebäudeteil weisen im Erdgeschoss eine Gewerbenutzung auf. Ab dem 1. Obergeschoss sind aber auch in diesen beiden Gebäudeteilen Wohnnutzungen geplant. Das Gebäude des Baufelds B weist ein Erdgeschoss und 6 Obergeschosse auf. Im westlichen Gebäudeteil ist die Gebäudelinie ab dem 2. Obergeschoss leicht zurückversetzt.

Die Situationspläne und Schnitte des Referenzprojekts sind im Anhang A1 abgebildet.

2.2 Gesetzliche Grundlagen

Die Parzelle Kat. Nr. 17396 liegt gemäss Zonenplan der Stadt Dübendorf in der Zentrumszone Z4, welcher die Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III zugeordnet ist. Der Gestaltungsplanperimeter gilt als nicht feinerschlossen, womit die Planungswerte gemäss LSV massgebend sind (siehe Tabelle 1

	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Wohnen	60	50
Betrieb	65	-

Tabelle 1: Massgebende Planungswerte in der ES III

Das Areal ist durch die drei Lärmarten Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm belastet. Gemäss LSV sind diese drei Lärmarten separat zu betrachten.

Gemäss Praxis des Kantons Zürich ist für Betriebsräume (Büros, Läden) sowie Hotelzimmer für den kurzfristigen Aufenthalt und Restaurants mit einer kontrollierten Belüftung die Einhaltung der Planungswerte am offenen Fenster gemäss LSV nicht erforderlich.

2.3 Emissionen Strassenlärm

Gemäss dem Strassenlärm-Informationssystem des Kantons Zürich ist für die relevanten Strassenabschnitte von den folgenden Emissionspegeln auszugehen:

Strasse	Lret [dB(A)] Tag	Lret [dB(A)] Nacht
Dübendorfstrasse	75.0	67.2
Zürichstrasse	77.8	70.4

Tabelle 2: Emissionspegel auf den Strassenachsen in dB(A); die Emissionen wurden gegenüber den Angaben im Strassenlärm-Informationssystem um 1dBA erhöht, aufgrund der erwarteten allgemeinen Verkehrszunahme

2.4 Emissionen Eisenbahnlärm

Sowohl die Tramlinie 7 mit der Wendeschleife beim Bahnhof Stettbach wie auch die Glattalbahn ab dem Bahnhof Stettbach und die S-Bahn-Linie sind bezüglich Eisenbahnlärm relevant. Es gelten die folgenden Emissionen:

Bahnlinie	Lret [dB(A)] Tag	Lret [dB(A)] Nacht	Quelle
Tram 7	68.7	64.0	Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) Stadt Zürich
Schleife Bahnhof Stettbach	68.7	64.0	Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) Stadt Zürich
Glattalbahn	61.2 ¹⁾	54.8	Lärmgutachten QP Hochbord 2004 ²⁾
S-Bahn-Linie (ab Tunnelportal 250m)	77.7	70.6	Emissionsplan SBB 2015
S-Bahn-Linie (nachfolgend Richtung Dübendorf)	79.7	72.6	Emissionsplan SBB 2015

Tabelle 3: Emissionspegel der Bahnanlagen in dB(A)

1) In die Emission eingerechnet ist ein Abzug von 5dBA als Fahrbahnkorrektur bei Schotterrasen (Tag und Nacht)
 2) Stadt Dübendorf: Quartierplan Hochbord, Lärmgutachten. Sennhauser, Werner & Rauch AG, Urdorf. 13. Januar 2004

2.5 Emissionen Fluglärm

Gemäss der Fluglärm-Karte des Kantons Zürich liegt die Lärmbelastung durch zivilen und militärischen Fluglärm in der Nacht unter 50 dBA und am Tag unter 60 dBA. Damit sind die Anforderungen der LSV zur Einhaltung der Planungswerte ES III erfüllt.

3 Lärmberechnungen

3.1 Methodik

Die Berechnungen wurden mit dem Computerprogramm CadnaA Version 4.4 durchgeführt. Gemäss Art. 39 LSV werden die Lärmimmissionen in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume ermittelt. Der massgebende Ermittlungsort der Lärmbelastung pro Wohnraum mit lärmempfindlicher Nutzung ist das am wenigsten lärmexponierte Fenster des Raums. Die Reflexionen wurden bis zur 2. Ordnung berücksichtigt. Die Wirkung von Balkonbrüstungen und Loggien wurde mit dem „Loggia-Tool“ der Fachstelle Lärmschutz überprüft.

Einerseits wurden die Berechnungen für das Referenzprojekt von Meier Hug Architekten durchgeführt, um dessen Machbarkeit zu überprüfen. Andererseits wurden die Immissionen bei zusätzlichen, gemäss den Gestaltungsplanvorschriften ebenfalls möglichen Empfangspunkten berechnet.

Die Darstellungen der Empfangspunkte für das Erdgeschoss, resp. 1. Obergeschoss und für die Regelgeschosse sind im Anhang A2 dargestellt.

3.2 Lärmschutzmassnahmen

3.2.1 Bauliche Massnahmen

Es sind keine Lärmschutzwände geplant. Im Erdgeschoss der Westfassade des Gebäudes auf Baufeld B wirkt die Geländekante des Bahneinschnitts als Lärmhindernis.

3.2.2 Gestalterische Massnahmen

Die Lärmberechnungen haben gezeigt, dass zur Einhaltung der massgebenden Planungswerte bei einigen Empfangspunkten Loggien oder Balkone mit lärmreduzierender Wirkung notwendig sind. Die Balkonuntersichten und Loggiadecken sind schallabsorbierend auszukleiden. Zudem müssen die Brüstungen schalldicht ausgestaltet werden. Die Mindesthöhe der Brüstungen beträgt 1 m, die Mindesttiefe der Balkone oder Loggien beträgt 2 m und die Mindestfläche 6 m². Die damit erzielte Lärmreduktion liegt bei allen relevanten Empfangspunkten bei 3 dBA. Die Wirksamkeit der jeweiligen Brüstungen der Balkone oder Loggien sind in den Tabellen A3.1 und A3.2 im Anhang A3 dokumentiert.

Damit die lärmempfindlichen Räume in den beiden südlichen Wohntürmen zum Innenhof gelüftet werden können, muss die Fassade zur Zürichstrasse geschlossen ausgeführt werden (z.B. schalldichte Verglasung der Balkone). Um den ausreichenden Luftaustausch zu gewährleisten, muss der Innenhof gegen Norden hin offen bleiben.

3.3 Beurteilungspegel

3.3.1 Strassenlärm

Für die Beurteilung massgebend sind die Planungswerte der Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr). Die ermittelten Immissionen für den Strassenlärm sind in der Tabelle A3.1 im Anhang A3 zusammengestellt.

Baufeld A

Beim Referenzprojekt wird der Planungswert für Wohnnutzung an der Südfassade entlang der Zürichstrasse um rund 5 dBA überschritten (EP_8 und EP_9). Eine Lüftung der lärmempfindlichen Räume in Richtung Zürichstrasse ist deshalb nicht möglich. Die betroffenen lärmempfindlichen Räume können jedoch über den Innenhof gelüftet werden. Entlang der Ostfassade werden bei den Empfangspunkten EP_5 bis EP_7 (d.h. bis zu einer Distanz von 18 m ab der Verkehrsbaulinie) die Planungswerte um maximal 2.5 dBA überschritten. Ab einer Kote von 453.0 m.ü.M. (3. Obergeschoss) kann jedoch die reduzierende Wirkung einer Loggia nachgewiesen werden, womit der Planungswert eingehalten werden kann. An der Westfassade wird der Planungswert bezüglich Strassenlärm entlang der gesamten Fassade eingehalten (EP_1 bis EP_4).

Der Planungswert für betriebliche Nutzungen wird an allen Fassaden und in allen Geschossen ohne Massnahme eingehalten.

Baufeld B

Es zeigt sich, dass die Planungswerte bezüglich Strassenlärm im gesamten Baufeld B eingehalten werden können.

3.3.2 Eisenbahnlärm

Für die Beurteilung massgebend sind die Planungswerte der Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr). Die ermittelten Immissionen für den Eisenbahnlärm sind in der Tabelle A3.2 im Anhang A3 zusammengestellt.

Baufeld A

Im Baufeld A wird der Planungswert für Wohnnutzung an der Westfassade aufgrund der Tramschlaufe beim Bahnhof Stettbach um maximal 2.5 dBA (EP_1 bis EP_4) überschritten. Ab einer Kote von 448.8 m.ü.M. (2. Obergeschoss) kann der Planungswert mit einer Lüftung über eine Loggia oder einen Balkon eingehalten werden.

Der Planungswert für betriebliche Nutzungen wird an allen Fassaden und in allen Geschossen ohne Massnahme eingehalten.

Baufeld B

An einem Grossteil der Westfassade werden die Planungswerte ohne Massnahmen ab dem 1. Obergeschoss überschritten. Die Überschreitungen betragen in der Regel aber weniger als 3 dBA. Aufgrund der tiefen Lage der S-Bahn Linie wirkt eine Loggia oder ein Balkon an dieser Fassade bereits ab einer Kote von 441 m.ü.M. (1. Obergeschoss).

Der Planungswert für betriebliche Nutzungen wird an allen Fassaden und in allen Geschossen ohne Massnahme eingehalten.

4 Beurteilung

4.1 Referenzprojekt

Gemäss dem Referenzprojekt ist eine Wohnnutzung im Baufeld A erst ab dem 3. Obergeschoss vorgesehen. Wird diese Nutzungsanordnung umgesetzt, können die Planungswerte mit den vorgeschlagenen Lärmschutzmassnahmen im Baufeld A (Loggien, Balkone, geschlossene Fassade zur Zürichstrasse) überall eingehalten werden. Im Baufeld B können die Planungswerte mit den vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen bis auf zwei Räume (EP_A im 5. und 6. Obergeschoss) ebenfalls überall eingehalten werden. Da es sich nur um zwei Räume handelt und die Planungswerte nur nachts geringfügig überschritten werden (50.5 dB(A)), werden Ausnahmebewilligungen in Aussicht gestellt.

4.2 Gestaltungsplan

4.2.1 Baufeld A

Gemäss den Vorschriften zum Gestaltungsplan sind im Baufeld A bereits ab dem 1. Obergeschoss Wohnnutzungen möglich. Für Wohnnutzungen sind jedoch an der Westfassade des Baufelds A bis zu einer Kote von 448.8 m.ü.M. die Planungswerte nicht eingehalten, da die Abschirmung über einen Balkon oder eine Loggia bis in diese Höhe nicht wirkt (siehe Abbildung 2). Die Lüftungsfenster allfälliger lärmempfindlicher Wohnräume im 1. Obergeschoss sind daher lärmabgewandt anzuordnen.

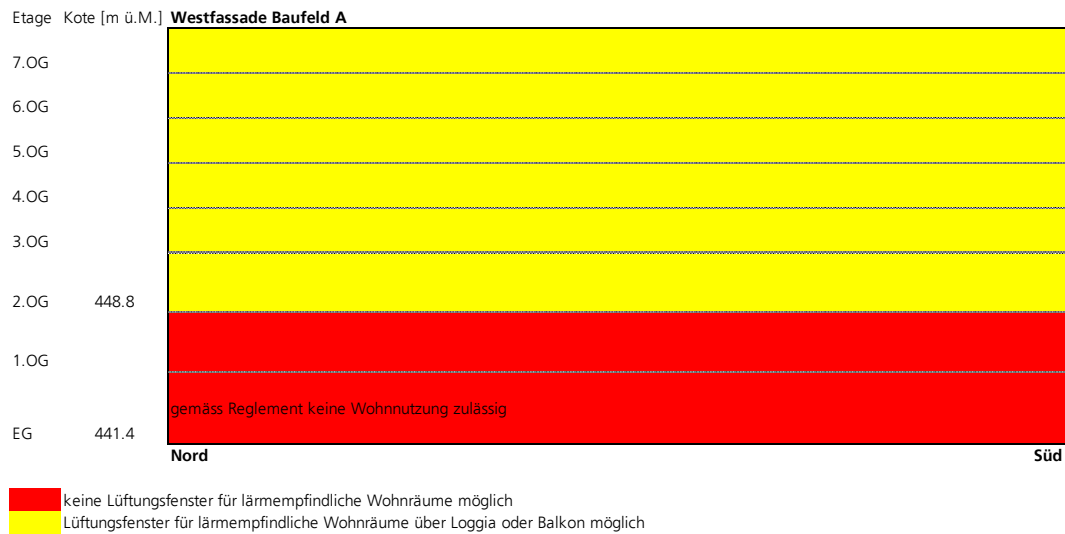


Abbildung 2: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld A

An der Ostfassade wirkt die Abschirmung über einen Balkon oder eine Loggia erst ab einer Kote von 453.0 m.ü.M. Da die Lärmbelastung an dieser Fassade jedoch nur von der Strasse ausgeht, können die Planungswerte ab einer Entfernung von 18 m ab der südlichen Verkehrsbaulinie auch ohne Lärmschutzmassnahmen eingehalten werden (siehe Abbildung 3).

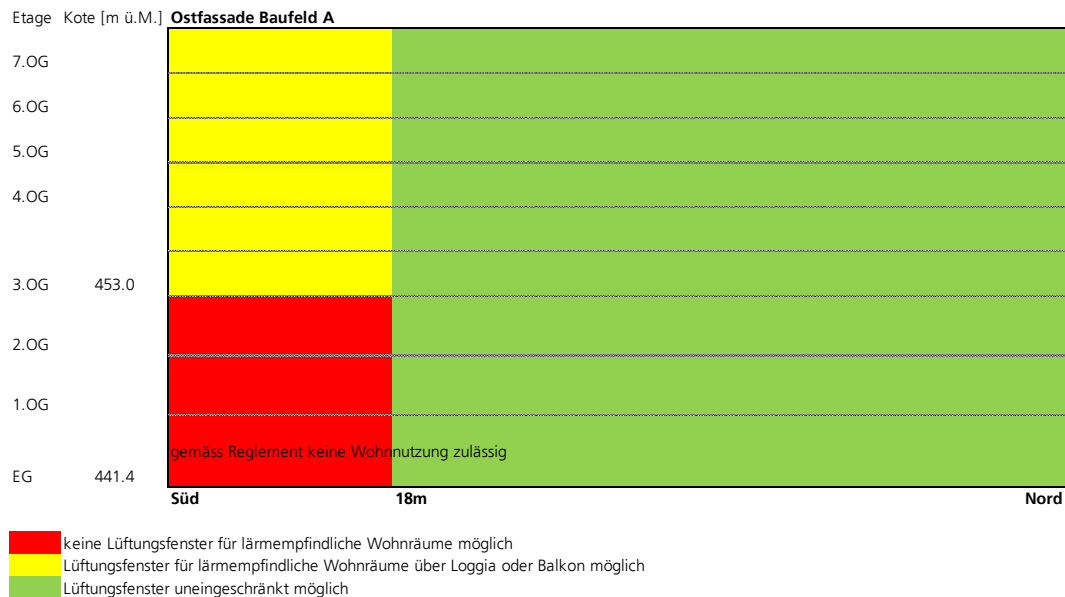


Abbildung 3: Darstellung Ostfassade Gebäude Baufeld A

4.2.2 Baufeld B

An der Westfassade des Baufelds B kann der Planungswert ab einer Kote von 441.0 m.ü.M. nur noch mit einer Loggia oder einem Balkon als Lärmschutzmassnahme eingehalten werden.

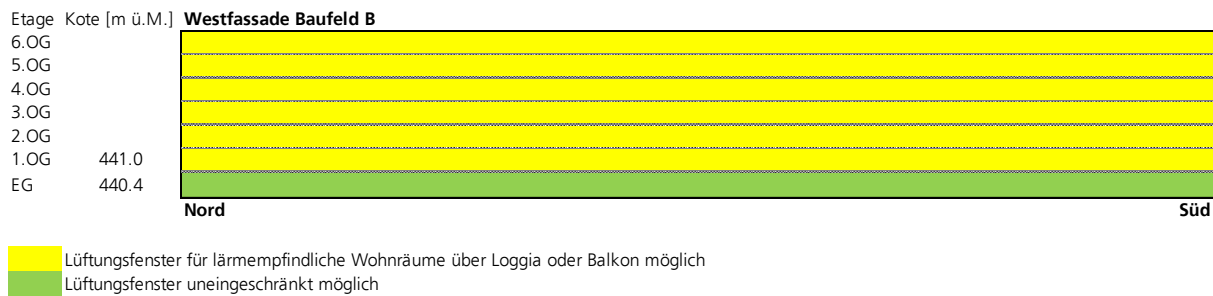


Abbildung 4: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld B

4.3 Massnahmen

Aufgrund der dargestellten Resultate wurden die Gestaltungsplanvorschriften bezüglich Lärmschutz entsprechend formuliert:

- Lärmempfindliche Betriebsräume und Hotelzimmer für kurzfristige Aufenthalte von maximal zwei Wochen sind im ganzen Gestaltungsplanperimeter ohne weitere Einschränkungen hinsichtlich des Lärmschutzes zugelassen, sofern sie eine kontrollierte Belüftung aufweisen. Die lärmschutzbezogene Definition eines Hotelzimmers richtet sich nach den zum Zeitpunkt der Baueingabe gültigen Vorgaben der Fachstelle Lärmschutz.
- An nachfolgend aufgeführten Fassadenbereichen sind keine Lüftungsfenster für lärmempfindliche Wohnräume zulässig:
 - Baufeld A: An der Südfassade entlang der Zürichstrasse sind über alle Geschosse keine Lüftungsfenster zulässig.
 - Baufeld A: An der Ostfassade sind im Lärmeinflussbereich der Zürichstrasse bis 18 m Abstand, gemessen ab der südlichen Verkehrsbaulinie, und bis zu einer Kote von 453.0 m.ü.M. keine Lüftungsfenster zulässig.
 - Baufeld A: An der Westfassade sind bis zu einer Kote von 448.8 m.ü.M. keine Lüftungsfenster zulässig.
- An nachfolgend aufgeführten Fassadenbereichen sind hingegen lärmempfindliche Wohnräume zulässig, sofern sie über einen Balkon oder eine Loggia (Mindesttiefe: 2 m, Mindestfläche: 6 m²) mit hoch absorbierender Untersicht und schalldichter geschlossener Brüstung (Brüstungshöhe: mindestens 1.0 m) gelüftet werden können:
 - Baufeld A: An der Ostfassade ist im Lärmeinflussbereich der Zürichstrasse bis 18 m Abstand, gemessen ab der südlichen Verkehrsbaulinie, eine Lüftung über Balkon o-

der Loggia ab einer Kote von 453.0 m.ü.M. zulässig. In grösserer Distanz zur Zürichstrasse sind an der Ostfassade lärmempfindliche Wohnräume ohne Einschränkungen hinsichtlich des Lärmschutzes zugelassen.

- Baufeld A: An der Westfassade ist ab einer Kote von 448.8 m.ü.M. eine Lüftung nur über Balkon oder Loggia zulässig.
- Baufeld B: An der Westfassade ist ab einer Kote von 441.0 m.ü.M. eine Lüftung nur über Balkon oder Loggia zulässig.
- Sofern in Baufeld A die Lüftungsfenster der Wohnnutzungen hofseitig angeordnet werden, ist die Fassade zur Zürichstrasse hin geschlossen auszuführen.
- An allen übrigen Fassadenbereichen sind keine Lärmschutzmassnahmen erforderlich. Für Wohn-Essbereiche sind auch Grundrisse mit durchgehenden Räumen und lärmabgewandter Lüftung zulässig, sofern die Grundrissgestaltung den aktuellen Vorgaben der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich entspricht.

4.4 Fazit

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die massgebenden Planungswerte mit den vorgesehenen Nutzungen und Lärmschutzmassnahmen mit geringfügigen Ausnahmen überall eingehalten werden können. Für diejenigen Empfangspunkte an der Westfassade des Baufelds B, die mit einer Loggia oder einem Balkon nicht genügend geschützt werden können, stellt die kantonale Behörde Ausnahmegewilligungen in Aussicht. Gemäss Art. 30 LSV kann die Behörde für kleine Teile von Bauzonen Ausnahmen gestatten.

A1 Situation und Schnitte Referenzprojekt

W6320

SW6321

Schnitt C

Chästrägenweg

Durchgang

10065

Schnitt A

Am Stadtrand

Schnitt C

Sagentobelbachweg

17396

Gründerplan - Bayland A

ZUGANG WOHNEN

KLEINE
RETAIL-EINHEIT
77 m²

MITTLERE
RETAIL-EINHEIT
200 m²

MITTLERE
RETAIL-EINHEIT
201 m²

Take Away
100 m²

Verkaufsfische
1050 m²
RH: 4.50m

Anlieferung
150 m²

KLEINE
RETAIL-EINHEIT
55 m²

KLEINE
RETAIL-EINHEIT
52 m²

HOTEL
165 m²

Personen
150 m²

ZUGANG WOHNEN

ZUGANG BÜRO

ZUGANG WOHNEN

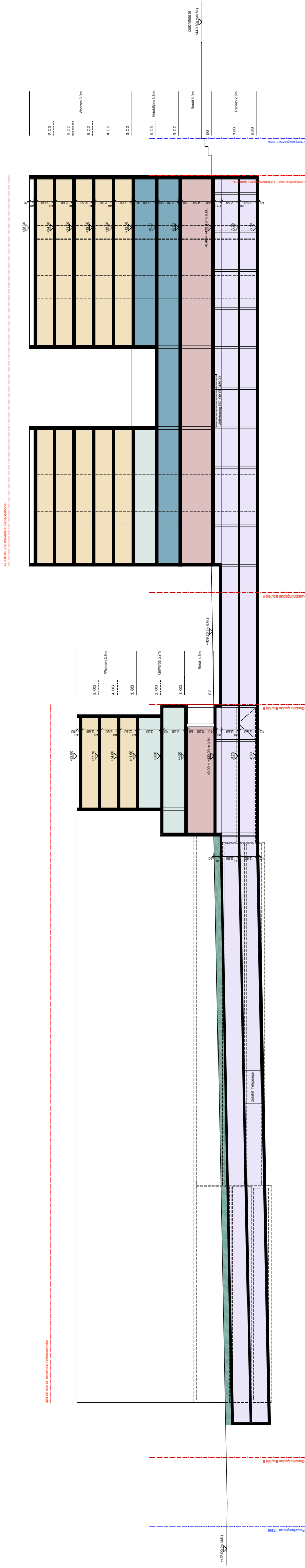
Schnitt B

Schnitt A

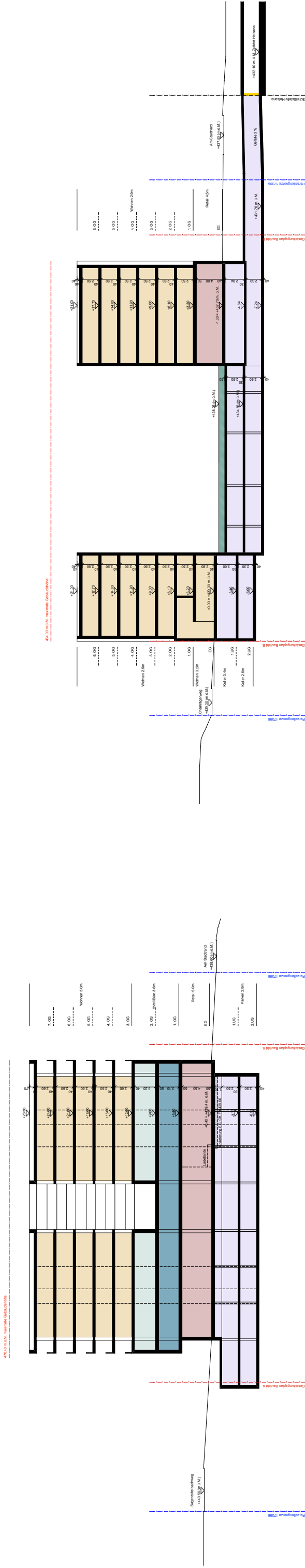
0 2 4 8 16m







Schnitt A-A



Schnitt B-B

Schnitt C-C



Ansicht West

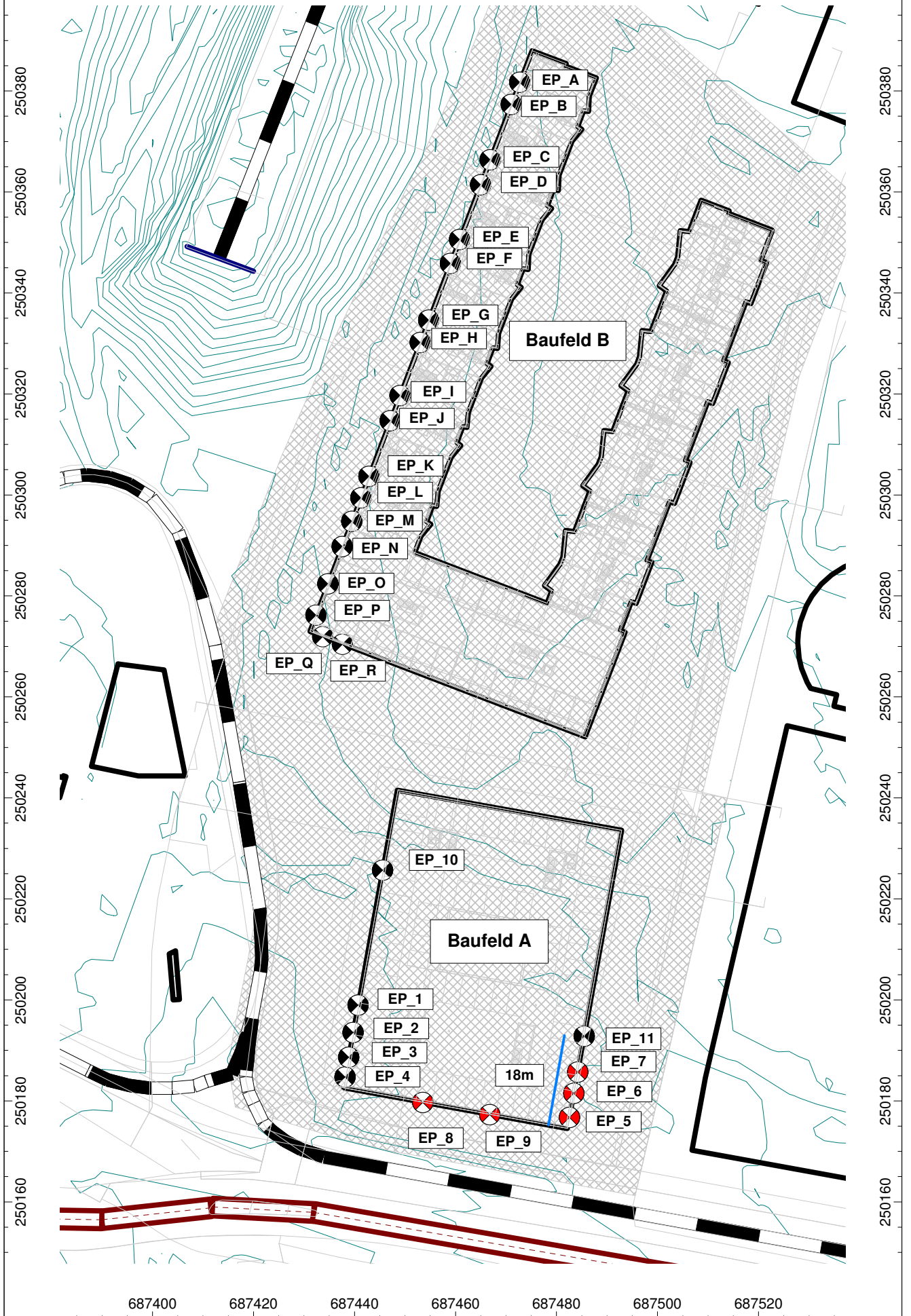
0 2 4 8 16m

A2 Empfangspunkte

Empfangspunkte

Baufeld A: EG bis 2. OG

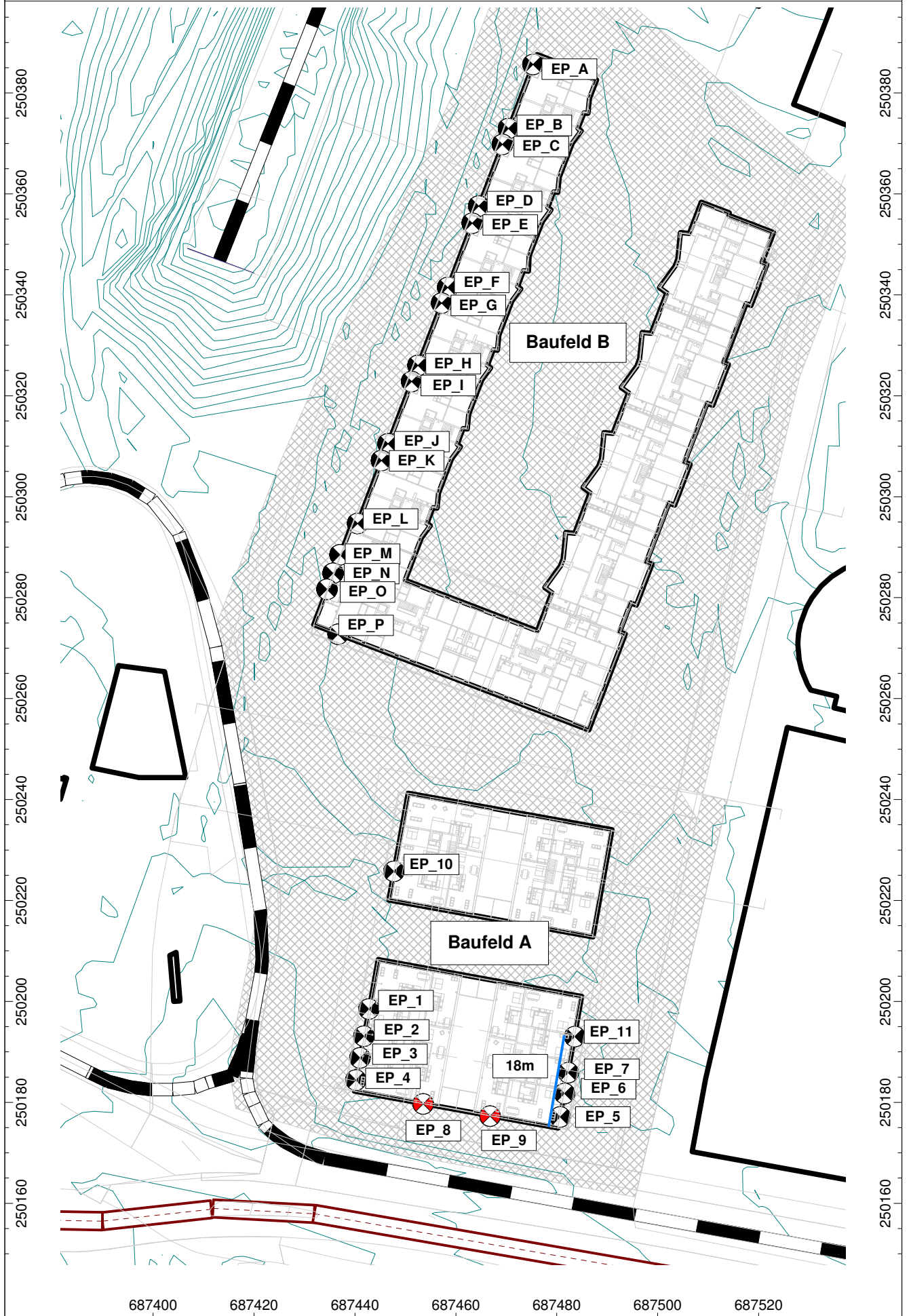
Baufeld B: EG und 1. OG



Empfangspunkte Regelgeschoss

Baufeld A: 3. bis 7. OG

Baufeld B: 2. bis 6. OG



A3 Beurteilungspegel

A3.1 Beurteilungspegel Strassenlärm

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_1 1.OG	446.4	55.1	47.5		55.1	47.5
EP_1 2.OG	450	55.2	47.6		55.2	47.6
EP_1 3.OG	453.2	55.6	48		55.6	48
EP_1 4.OG	456.2	55.5	48		55.5	48
EP_1 5.OG	459.2	55.5	47.9		55.5	47.9
EP_1 6.OG	462.2	55.5	47.9		55.5	47.9
EP_1 7.OG	465.2	55.4	47.8		55.4	47.8
EP_10 1.OG	446.4	51.9	44.3		51.9	44.3
EP_10 2.OG	450	52.2	44.5		52.2	44.5
EP_10 3.OG	453.2	51.9	44.3		51.9	44.3
EP_10 4.OG	456.2	52.4	44.8		52.4	44.8
EP_10 5.OG	459.2	52.5	44.9		52.5	44.9
EP_10 6.OG	462.2	52.7	45		52.7	45
EP_10 7.OG	465.2	52.8	45.1		52.8	45.1
EP_11 1.OG	450	57.2	49.8		57.2	49.8
EP_11 2.OG	453.6	57.4	50		57.4	50
EP_11 3.OG	453.2	57.4	50		57.4	50
EP_11 4.OG	456.2	57.5	50.1		57.5	50.1
EP_11 5.OG	459.2	57.5	50.1		57.5	50.1
EP_11 6.OG	462.2	57.3	49.9		57.3	49.9
EP_11 7.OG	465.2	57.7	50.3		57.7	50.3
EP_2 1.OG	446.4	55.9	48.4		55.9	48.4
EP_2 2.OG	450	56.1	48.5		56.1	48.5
EP_2 3.OG	453.2	56.3	48.8		56.3	48.8
EP_2 4.OG	456.2	56.3	48.8		56.3	48.8
EP_2 5.OG	459.2	56.2	48.7		56.2	48.7
EP_2 6.OG	462.2	56.1	48.6		56.1	48.6
EP_2 7.OG	465.2	56	48.4		56	48.4
EP_3 1.OG	446.4	56.9	49.4		56.9	49.4
EP_3 2.OG	450	57	49.4		57	49.4
EP_3 3.OG	453.2	57.1	49.6		57.1	49.6
EP_3 4.OG	456.2	57	49.5		57	49.5
EP_3 5.OG	459.2	56.9	49.3		56.9	49.3
EP_3 6.OG	462.2	56.7	49.2		56.7	49.2
EP_3 7.OG	465.2	56.5	49		56.5	49
EP_4 1.OG	446.4	57.8	50.3		57.8	50.3
EP_4 2.OG	450	57.8	50.3		57.8	50.3
EP_4 3.OG	453.2	58	50.5		58	50.5
EP_4 4.OG	456.2	57.9	50.3		57.9	50.3
EP_4 5.OG	459.2	57.7	50.1		57.7	50.1

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_4 6.OG	462.2	57.4	49.9		57.4	49.9
EP_4 7.OG	465.2	57.2	49.6		57.2	49.6
EP_5 1.OG	446.3	60	52.6		60	52.6
EP_5 2.OG	449.9	60	52.6		60	52.6
EP_5 3.OG	453.2	60	52.6	3	57	49.6
EP_5 4.OG	456.2	59.9	52.5	3	56.9	49.5
EP_5 5.OG	459.2	59.8	52.4	3	56.8	49.4
EP_5 6.OG	462.2	59.7	52.3	3	56.7	49.3
EP_5 7.OG	465.2	59.5	52.1	3	56.5	49.1
EP_6 1.OG	446.4	58.9	51.5		58.9	51.5
EP_6 2.OG	450	59	51.6		59	51.6
EP_6 3.OG	453.2	59.2	51.8	3	56.2	48.8
EP_6 4.OG	456.2	59.2	51.8	3	56.2	48.8
EP_6 5.OG	459.2	59.2	51.8	3	56.2	48.8
EP_6 6.OG	462.2	59.1	51.7	3	56.1	48.7
EP_6 7.OG	465.2	59	51.6	3	56	48.6
EP_7 1.OG	446.4	58.2	50.8		58.2	50.8
EP_7 2.OG	450	58.3	50.9		58.3	50.9
EP_7 3.OG	453.2	58.5	51.1	3	55.5	48.1
EP_7 4.OG	456.2	58.6	51.2	3	55.6	48.2
EP_7 5.OG	459.2	58.6	51.2	3	55.6	48.2
EP_7 6.OG	462.2	58.7	51.3	3	55.7	48.3
EP_7 7.OG	465.2	58.6	51.2	3	55.6	48.2
EP_8 1.OG	446.4	62.9	55.4		62.9	55.4
EP_8 2.OG	450	62.9	55.5		62.9	55.5
EP_8 3.OG	453.2	63	55.6		63	55.6
EP_8 4.OG	456.2	62.8	55.4		62.8	55.4
EP_8 5.OG	459.2	62.6	55.2		62.6	55.2
EP_8 6.OG	462.2	62.4	55		62.4	55
EP_8 7.OG	465.2	62.2	54.7		62.2	54.7
EP_9 1.OG	446.4	63	55.6		63	55.6
EP_9 2.OG	450	63.1	55.6		63.1	55.6
EP_9 3.OG	453.2	63.2	55.8		63.2	55.8
EP_9 4.OG	456.2	63	55.6		63	55.6
EP_9 5.OG	459.2	62.8	55.4		62.8	55.4
EP_9 6.OG	462.2	62.6	55.2		62.6	55.2
EP_9 7.OG	465.2	62.4	54.9		62.4	54.9
EP_A 1.OG	443.4	38.4	30.7		38.4	30.7
EP_A 2.OG	446.3	38.5	30.7		38.5	30.7
EP_A 3.OG	449.2	38.7	30.9		38.7	30.9
EP_A 4.OG	452.1	38.9	31.1		38.9	31.1
EP_A 5.OG	455	39.2	31.4		39.2	31.4
EP_A 6.OG	457.9	39.4	31.6		39.4	31.6
EP_A EG	440.4	34.9	27.2		34.9	27.2
EP_B 1.OG	443.4	38.7	30.9		38.7	30.9

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_B 2.OG	446.3	39	31.2		39	31.2
EP_B 3.OG	449.2	39.2	31.4		39.2	31.4
EP_B 4.OG	452.1	39.5	31.7		39.5	31.7
EP_B 5.OG	455	39.7	31.9		39.7	31.9
EP_B 6.OG	457.9	40	32.2		40	32.2
EP_B EG	440.4	35	27.3		35	27.3
EP_C 1.OG	443.4	39.3	31.5		39.3	31.5
EP_C 2.OG	446.3	39.1	31.3		39.1	31.3
EP_C 3.OG	449.2	39.4	31.6		39.4	31.6
EP_C 4.OG	452.1	39.6	31.8		39.6	31.8
EP_C 5.OG	455	39.8	32		39.8	32
EP_C 6.OG	457.9	40.1	32.3		40.1	32.3
EP_C EG	440.4	35.3	27.6		35.3	27.6
EP_D 1.OG	443.4	39.5	31.7		39.5	31.7
EP_D 2.OG	446.3	39.7	31.9		39.7	31.9
EP_D 3.OG	449.2	39.9	32.1		39.9	32.1
EP_D 4.OG	452.1	40.1	32.4		40.1	32.4
EP_D 5.OG	455	40.4	32.6		40.4	32.6
EP_D 6.OG	457.9	40.7	32.9		40.7	32.9
EP_D EG	440.4	35.5	27.8		35.5	27.8
EP_E 1.OG	443.4	40	32.3		40	32.3
EP_E 2.OG	446.3	39.8	32		39.8	32
EP_E 3.OG	449.2	40.1	32.3		40.1	32.3
EP_E 4.OG	452.1	40.3	32.5		40.3	32.5
EP_E 5.OG	455	40.6	32.8		40.6	32.8
EP_E 6.OG	457.9	40.9	33.1		40.9	33.1
EP_E EG	440.4	35.9	28.2		35.9	28.2
EP_F 1.OG	443.4	40.3	32.5		40.3	32.5
EP_F 2.OG	446.3	40.4	32.6		40.4	32.6
EP_F 3.OG	449.2	40.6	32.8		40.6	32.8
EP_F 4.OG	452.1	40.9	33.1		40.9	33.1
EP_F 5.OG	455	41.2	33.4		41.2	33.4
EP_F 6.OG	457.9	41.5	33.7		41.5	33.7
EP_F EG	440.4	36.1	28.4		36.1	28.4
EP_G 1.OG	443.4	41	33.3		41	33.3
EP_G 2.OG	446.3	40.5	32.7		40.5	32.7
EP_G 3.OG	449.2	40.8	33		40.8	33
EP_G 4.OG	452.1	41	33.2		41	33.2
EP_G 5.OG	455	41.3	33.5		41.3	33.5
EP_G 6.OG	457.9	41.6	33.8		41.6	33.8
EP_G EG	440.4	36.6	28.9		36.6	28.9
EP_H 1.OG	443.4	41.3	33.6		41.3	33.6
EP_H 2.OG	446.3	41.1	33.3		41.1	33.3
EP_H 3.OG	449.2	41.4	33.6		41.4	33.6
EP_H 4.OG	452.1	41.6	33.8		41.6	33.8

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_H 5.OG	455	41.9	34.1		41.9	34.1
EP_H 6.OG	457.9	42.3	34.5		42.3	34.5
EP_H EG	440.4	36.8	29.1		36.8	29.1
EP_I 1.OG	443.4	42	34.2		42	34.2
EP_I 2.OG	446.3	41.2	33.4		41.2	33.4
EP_I 3.OG	449.2	41.5	33.7		41.5	33.7
EP_I 4.OG	452.1	41.8	34		41.8	34
EP_I 5.OG	455	42.1	34.3		42.1	34.3
EP_I 6.OG	457.9	42.4	34.6		42.4	34.6
EP_I EG	440.4	37.3	29.6		37.3	29.6
EP_J 1.OG	443.4	42.3	34.5		42.3	34.5
EP_J 2.OG	446.3	41.8	34		41.8	34
EP_J 3.OG	449.2	42.1	34.3		42.1	34.3
EP_J 4.OG	452.1	42.4	34.6		42.4	34.6
EP_J 5.OG	455	42.7	34.9		42.7	34.9
EP_J 6.OG	457.9	43	35.2		43	35.2
EP_J EG	440.4	37.5	29.8		37.5	29.8
EP_K 1.OG	443.4	43	35.2		43	35.2
EP_K 2.OG	446.3	41.9	34.1		41.9	34.1
EP_K 3.OG	449.2	42.2	34.4		42.2	34.4
EP_K 4.OG	452.1	42.5	34.7		42.5	34.7
EP_K 5.OG	455	42.8	35		42.8	35
EP_K 6.OG	457.9	43.2	35.4		43.2	35.4
EP_K EG	440.4	38.1	30.4		38.1	30.4
EP_L 1.OG	443.4	43.3	35.5		43.3	35.5
EP_L 2.OG	446.3	38.4	30.6		38.4	30.6
EP_L 3.OG	449.2	38.7	31		38.7	31
EP_L 4.OG	452.1	39.1	31.3		39.1	31.3
EP_L 5.OG	455	39.4	31.7		39.4	31.7
EP_L 6.OG	457.9	40	32.2		40	32.2
EP_L EG	440.4	38.4	30.7		38.4	30.7
EP_M 1.OG	443.4	43.7	35.9		43.7	35.9
EP_M 2.OG	446.3	43.4	35.6		43.4	35.6
EP_M 3.OG	449.2	43.7	35.9		43.7	35.9
EP_M 4.OG	452.1	44.1	36.3		44.1	36.3
EP_M 5.OG	455	44.4	36.6		44.4	36.6
EP_M 6.OG	457.9	44.8	37		44.8	37
EP_M EG	440.4	38.6	30.9		38.6	30.9
EP_N 1.OG	443.4	44.1	36.3		44.1	36.3
EP_N 2.OG	446.3	43.6	35.8		43.6	35.8
EP_N 3.OG	449.2	44	36.2		44	36.2
EP_N 4.OG	452.1	44.3	36.5		44.3	36.5
EP_N 5.OG	455	44.7	36.9		44.7	36.9
EP_N 6.OG	457.9	45.1	37.3		45.1	37.3
EP_N EG	440.4	38.9	31.2		38.9	31.2

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_O 1.OG	443.4	44.5	36.7		44.5	36.7
EP_O 2.OG	446.3	43.8	36		43.8	36
EP_O 3.OG	449.2	44.2	36.4		44.2	36.4
EP_O 4.OG	452.1	44.6	36.8		44.6	36.8
EP_O 5.OG	455	44.9	37.1		44.9	37.1
EP_O 6.OG	457.9	45.3	37.5		45.3	37.5
EP_O EG	440.4	39.4	31.6		39.4	31.6
EP_P 1.OG	443.4	45.1	37.4		45.1	37.4
EP_P 2.OG	446.3	48.2	40.6		48.2	40.6
EP_P 3.OG	449.2	48.7	41		48.7	41
EP_P 4.OG	452.1	49.1	41.4		49.1	41.4
EP_P 5.OG	455	49.5	41.8		49.5	41.8
EP_P 6.OG	457.9	49.9	42.2		49.9	42.2
EP_Q 1.OG	443.4	49.6	42		49.6	42
EP_R 1.OG	443.4	49.5	41.9		49.5	41.9

Tabelle A3.1: Immissionen durch den Strassenverkehr mit und ohne Lärmschutzmassnahme;
Grau hinterlegt: Überschreitung des Planungswerts für Wohnnutzung

A3.1 Beurteilungspegel Eisenbahnlärm

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_1 1.OG	446.4	56.9	51.7	0	56.9	51.7
EP_1 2.OG	450	56.9	51.7	3	53.9	48.7
EP_1 3.OG	453.2	56.4	51.1	3	53.4	48.1
EP_1 4.OG	456.2	56.2	51	3	53.2	48
EP_1 5.OG	459.2	55.9	50.7	3	52.9	47.7
EP_1 6.OG	462.2	55.7	50.5	3	52.7	47.5
EP_1 7.OG	465.2	55.4	50.2		55.4	50.2
EP_10 1.OG	446.4	55.4	50.6	0	55.4	50.6
EP_10 2.OG	450	55.4	50.5	3	52.4	47.5
EP_10 3.OG	453.2	55.2	50.3		55.2	50.3
EP_10 4.OG	456.2	55.1	50.2		55.1	50.2
EP_10 5.OG	459.2	55	50.1		55	50.1
EP_10 6.OG	462.2	54.8	50		54.8	50
EP_10 7.OG	465.2	54.7	49.8		54.7	49.8
EP_11 1.OG	450	44.5	38.2		44.5	38.2
EP_11 2.OG	453.6	45.6	39.4		45.6	39.4
EP_11 3.OG	453.2	44.9	38.8		44.9	38.8
EP_11 4.OG	456.2	44.9	38.8		44.9	38.8

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_11 5.OG	459.2	44	37.6		44	37.6
EP_11 6.OG	462.2	43.7	37.3		43.7	37.3
EP_11 7.OG	465.2	43.4	37		43.4	37
EP_2 1.OG	446.4	57.4	52	0	57.4	52
EP_2 2.OG	450	57.3	51.9	3	54.3	48.9
EP_2 3.OG	453.2	56.7	51.3	3	53.7	48.3
EP_2 4.OG	456.2	56.4	51.1	3	53.4	48.1
EP_2 5.OG	459.2	56.1	50.8	3	53.1	47.8
EP_2 6.OG	462.2	55.8	50.5	3	52.8	47.5
EP_2 7.OG	465.2	55.5	50.3		55.5	50.3
EP_3 1.OG	446.4	57.8	52.3	0	57.8	52.3
EP_3 2.OG	450	57.6	52.1	3	54.6	49.1
EP_3 3.OG	453.2	56.9	51.4	3	53.9	48.4
EP_3 4.OG	456.2	56.6	51.2	3	53.6	48.2
EP_3 5.OG	459.2	56.3	50.9	3	53.3	47.9
EP_3 6.OG	462.2	55.9	50.5	3	52.9	47.5
EP_3 7.OG	465.2	55.6	50.2		55.6	50.2
EP_4 1.OG	446.4	58.1	52.4	0	58.1	52.4
EP_4 2.OG	450	57.9	52.2	3	54.9	49.2
EP_4 3.OG	453.2	57	51.5	3	54	48.5
EP_4 4.OG	456.2	56.7	51.2	3	53.7	48.2
EP_4 5.OG	459.2	56.3	50.8	3	53.3	47.8
EP_4 6.OG	462.2	55.9	50.5	3	52.9	47.5
EP_4 7.OG	465.2	55.6	50.1		55.6	50.1
EP_5 1.OG	446.3	46.9	40.6		46.9	40.6
EP_5 2.OG	449.9	46.8	40.4		46.8	40.4
EP_5 3.OG	453.2	46.5	40.2		46.5	40.2
EP_5 4.OG	456.2	46.2	39.9		46.2	39.9
EP_5 5.OG	459.2	45.6	39.2		45.6	39.2
EP_5 6.OG	462.2	45.2	38.9		45.2	38.9
EP_5 7.OG	465.2	44.8	38.4		44.8	38.4
EP_6 1.OG	446.4	45.8	39.4		45.8	39.4
EP_6 2.OG	450	45.8	39.4		45.8	39.4
EP_6 3.OG	453.2	45.8	39.6		45.8	39.6
EP_6 4.OG	456.2	45.7	39.4		45.7	39.4
EP_6 5.OG	459.2	44.9	38.5		44.9	38.5
EP_6 6.OG	462.2	44.7	38.3		44.7	38.3
EP_6 7.OG	465.2	44.5	38.1		44.5	38.1
EP_7 1.OG	446.4	44.9	38.6		44.9	38.6
EP_7 2.OG	450	45	38.7		45	38.7
EP_7 3.OG	453.2	45.3	39.1		45.3	39.1
EP_7 4.OG	456.2	45.2	39		45.2	39
EP_7 5.OG	459.2	44.4	38.1		44.4	38.1
EP_7 6.OG	462.2	44.2	37.8		44.2	37.8
EP_7 7.OG	465.2	44	37.6		44	37.6

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_8 1.OG	446.4	52.9	46.7		52.9	46.7
EP_8 2.OG	450	52.8	46.7		52.8	46.7
EP_8 3.OG	453.2	52.6	46.5		52.6	46.5
EP_8 4.OG	456.2	52.4	46.3		52.4	46.3
EP_8 5.OG	459.2	52.1	46		52.1	46
EP_8 6.OG	462.2	51.8	45.7		51.8	45.7
EP_8 7.OG	465.2	51.4	45.3		51.4	45.3
EP_9 1.OG	446.4	51.8	45.6		51.8	45.6
EP_9 2.OG	450	51.7	45.6		51.7	45.6
EP_9 3.OG	453.2	51.5	45.4		51.5	45.4
EP_9 4.OG	456.2	51.3	45.2		51.3	45.2
EP_9 5.OG	459.2	51	44.9		51	44.9
EP_9 6.OG	462.2	50.7	44.6		50.7	44.6
EP_9 7.OG	465.2	50.3	44.3		50.3	44.3
EP_A 1.OG	443.4	58.4	51.3	3	55.4	48.3
EP_A 2.OG	446.3	59.7	52.6	3	56.7	49.6
EP_A 3.OG	449.2	60.3	53.2	3	57.3	50.2
EP_A 4.OG	452.1	60.4	53.4	3	57.4	50.4
EP_A 5.OG	455	60.6	53.5	3	57.6	50.5
EP_A 6.OG	457.9	60.5	53.5	3	57.5	50.5
EP_A EG	440.4	51.5	44.6		51.5	44.6
EP_B 1.OG	443.4	58.7	51.6	3	55.7	48.6
EP_B 2.OG	446.3	60	52.9	3	57	49.9
EP_B 3.OG	449.2	60.2	53.2	3	57.2	50.2
EP_B 4.OG	452.1	60.4	53.4	3	57.4	50.4
EP_B 5.OG	455	60.4	53.4	3	57.4	50.4
EP_B 6.OG	457.9	60.4	53.3	3	57.4	50.3
EP_B EG	440.4	52.3	45.4		52.3	45.4
EP_C 1.OG	443.4	59.1	52.1	3	56.1	49.1
EP_C 2.OG	446.3	59.9	52.9	3	56.9	49.9
EP_C 3.OG	449.2	60.2	53.2	3	57.2	50.2
EP_C 4.OG	452.1	60.4	53.4	3	57.4	50.4
EP_C 5.OG	455	60.3	53.3	3	57.3	50.3
EP_C 6.OG	457.9	60.3	53.2	3	57.3	50.2
EP_C EG	440.4	54	47.1		54	47.1
EP_D 1.OG	443.4	59.2	52.2	3	56.2	49.2
EP_D 2.OG	446.3	59.7	52.7	3	56.7	49.7
EP_D 3.OG	449.2	60	53	3	57	50
EP_D 4.OG	452.1	60.1	53.1	3	57.1	50.1
EP_D 5.OG	455	60.1	53.1	3	57.1	50.1
EP_D 6.OG	457.9	60	53	3	57	50
EP_D EG	440.4	54.3	47.4		54.3	47.4
EP_E 1.OG	443.4	59.1	52.1	3	56.1	49.1
EP_E 2.OG	446.3	59.6	52.6	3	56.6	49.6
EP_E 3.OG	449.2	59.9	52.9	3	56.9	49.9

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
	m. ü. M.	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_E 4.OG	452.1	60	53	3	57	50
EP_E 5.OG	455	59.9	52.9	3	56.9	49.9
EP_E 6.OG	457.9	59.9	52.9	3	56.9	49.9
EP_E EG	440.4	53.7	46.9		53.7	46.9
EP_F 1.OG	443.4	58.9	52	3	55.9	49
EP_F 2.OG	446.3	58.9	52	3	55.9	49
EP_F 3.OG	449.2	59.2	52.3	3	56.2	49.3
EP_F 4.OG	452.1	59.3	52.4	3	56.3	49.4
EP_F 5.OG	455	59.3	52.4	3	56.3	49.4
EP_F 6.OG	457.9	59.2	52.3	3	56.2	49.3
EP_F EG	440.4	53.3	46.5		53.3	46.5
EP_G 1.OG	443.4	58.2	51.3	3	55.2	48.3
EP_G 2.OG	446.3	58.8	51.8	3	55.8	48.8
EP_G 3.OG	449.2	59	52.1	3	56	49.1
EP_G 4.OG	452.1	59.1	52.2	3	56.1	49.2
EP_G 5.OG	455	59.1	52.2	3	56.1	49.2
EP_G 6.OG	457.9	59	52.1	3	56	49.1
EP_G EG	440.4	52.1	45.6		52.1	45.6
EP_H 1.OG	443.4	57.4	50.5	3	54.4	47.5
EP_H 2.OG	446.3	57.1	50.3		57.1	50.3
EP_H 3.OG	449.2	57.4	50.7	3	54.4	47.7
EP_H 4.OG	452.1	57.6	50.9	3	54.6	47.9
EP_H 5.OG	455	57.7	50.9	3	54.7	47.9
EP_H 6.OG	457.9	57.6	50.9	3	54.6	47.9
EP_H EG	440.4	51.3	45		51.3	45
EP_I 1.OG	443.4	55.4	48.8		55.4	48.8
EP_I 2.OG	446.3	56.6	49.9		56.6	49.9
EP_I 3.OG	449.2	57	50.3		57	50.3
EP_I 4.OG	452.1	57.2	50.5	3	54.2	47.5
EP_I 5.OG	455	57.2	50.5	3	54.2	47.5
EP_I 6.OG	457.9	57.3	50.6	3	54.3	47.6
EP_I EG	440.4	49.6	44		49.6	44
EP_J 1.OG	443.4	54.3	48		54.3	48
EP_J 2.OG	446.3	54.8	48.6		54.8	48.6
EP_J 3.OG	449.2	55.4	49.1		55.4	49.1
EP_J 4.OG	452.1	55.6	49.3		55.6	49.3
EP_J 5.OG	455	55.8	49.4		55.8	49.4
EP_J 6.OG	457.9	55.9	49.5		55.9	49.5
EP_J EG	440.4	49.6	44.2		49.6	44.2
EP_K 1.OG	443.4	53.5	47.8		53.5	47.8
EP_K 2.OG	446.3	54.5	48.4		54.5	48.4
EP_K 3.OG	449.2	55.1	48.9		55.1	48.9
EP_K 4.OG	452.1	55.3	49.1		55.3	49.1
EP_K 5.OG	455	55.5	49.3		55.5	49.3
EP_K 6.OG	457.9	55.5	49.3		55.5	49.3

Empfangspunkt	Höhe über Meer	Pegel ohne Lärmschutz- massnahme		Wirkung Loggia	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
EP_K EG	440.4	50.4	45.5		50.4	45.5
EP_L 1.OG	443.4	53.5	48		53.5	48
EP_L 2.OG	446.3	54	48.2		54	48.2
EP_L 3.OG	449.2	54.6	48.6		54.6	48.6
EP_L 4.OG	452.1	54.9	48.8		54.9	48.8
EP_L 5.OG	455	55.1	49		55.1	49
EP_L 6.OG	457.9	55.2	49.1		55.2	49.1
EP_L EG	440.4	51	46.1		51	46.1
EP_M 1.OG	443.4	53.2	48.1		53.2	48.1
EP_M 2.OG	446.3	54.8	49.5		54.8	49.5
EP_M 3.OG	449.2	55	49.7		55	49.7
EP_M 4.OG	452.1	55.1	49.8		55.1	49.8
EP_M 5.OG	455	55.2	49.8		55.2	49.8
EP_M 6.OG	457.9	55.2	49.8		55.2	49.8
EP_M EG	440.4	51.6	46.8		51.6	46.8
EP_N 1.OG	443.4	53.7	48.7		53.7	48.7
EP_N 2.OG	446.3	55	49.9		55	49.9
EP_N 3.OG	449.2	55.2	50.1		55.2	50.1
EP_N 4.OG	452.1	55.3	50.1		55.3	50.1
EP_N 5.OG	455	55.4	50.1		55.4	50.1
EP_N 6.OG	457.9	55.3	50		55.3	50
EP_N EG	440.4	52.4	47.6		52.4	47.6
EP_O 1.OG	443.4	54.6	49.7		54.6	49.7
EP_O 2.OG	446.3	55.4	50.3		55.4	50.3
EP_O 3.OG	449.2	55.5	50.4		55.5	50.4
EP_O 4.OG	452.1	55.5	50.4		55.5	50.4
EP_O 5.OG	455	55.6	50.4		55.6	50.4
EP_O 6.OG	457.9	55.5	50.3		55.5	50.3
EP_O EG	440.4	53.7	48.9		53.7	48.9
EP_P 1.OG	443.4	55.5	50.7	3*	52.5	47.7
EP_P 2.OG	446.3	54.7	50		54.7	50
EP_P 3.OG	449.2	54.8	50		54.8	50
EP_P 4.OG	452.1	54.7	49.9		54.7	49.9
EP_P 5.OG	455	54.6	49.8		54.6	49.8
EP_P 6.OG	457.9	54.4	49.6		54.4	49.6
EP_Q 1.OG	443.4	55.2	50.4		55.2	50.4
EP_R 1.OG	443.4	54.4	49.7		54.4	49.7

* nur falls die Brüstungshöhe 1.2 m beträgt

Tabelle A3.2: Immissionen durch den Eisenbahnverkehr mit und ohne Lärmschutzmassnahme;
Grau hinterlegt: Überschreitung des Planungswerts für Wohnnutzung

Anhang 5

Situationsplan Gestaltungsplan (A3)

Stand: 07.12.2015

PRIVATER GESTALTUNGSPLAN
AREAL HOFFNIG, DÜBENDORF

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Situationsplan 1:500
(Verkleinerung A3 1:1'000)

07.12.2015

Vom Gemeinderat festgesetzt am: Dübendorf, den

Namens des Gemeinderates
Der Präsident: Die Sekretärin:

Von der Baudirektion

genehmigt am: BDV NR.

Für die Baudirektion:

Für die Grundeigentümerin: Für die Baurechtsnehmer:

Stadt Dübendorf Senn Resources AG

/Immobilien Anlagestiftung Turidomus

Festsetzungsinhalt

- 

Geltungsbereich

Art. 2
- 

Baufeld mit Gebäudemantellinie

Art. 4
- 

Ecke mit Anbaupflicht

Art. 4
- 

Baubereich unterirdische Bebauung

Art. 4
- 

Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss

Art. 6
- 

öffentlicher Platz (generelle Lage)

Art. 7
- 

privater Freiraum (generelle Lage)

Art. 7
- 

Ein- und Ausfahrt Tiefgarage

Art. 8
- 

Ein- und Ausfahrt übergeordnetes Strassennetz

Art. 8
- 

Anlieferung (generelle Lage)

Art. 8
- 

öffentliche Hauptfusswegverbindung (generelle Lage)

Art. 10

Orientierungsinhalt

- 

Verkehrsbaulinie
- 

öffentlich zugänglicher Weg und kantonale Veloverbindung
- 

Zu- und Wegfahrt oberirdisch
- 

Hochspannungsleitung
- 

Abstandslinie zu Hochspannungsleitung
- 

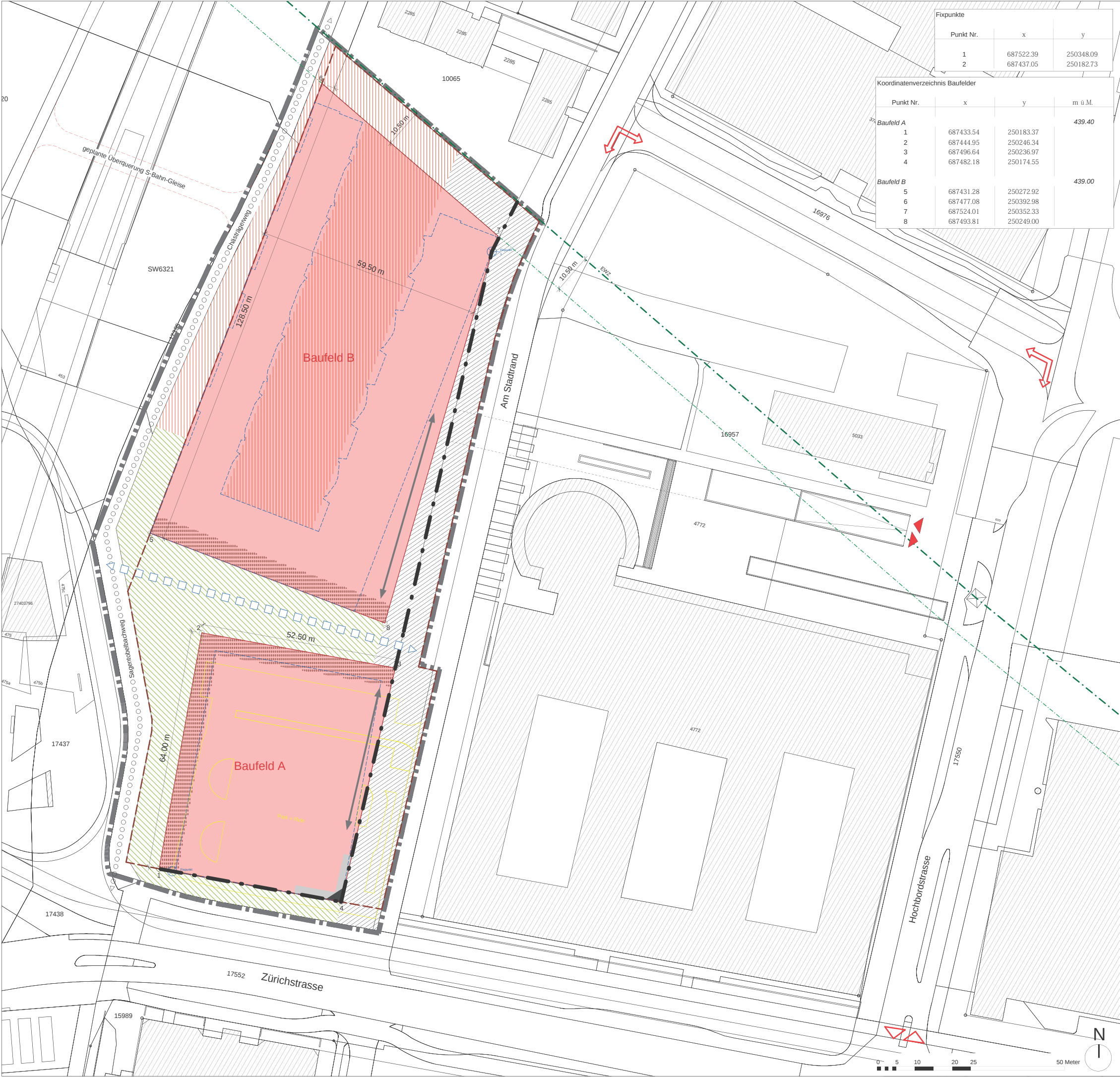
abzubrechende Anlage
- 

Fixpunkte
- 

Zufahrt Tiefgarage über Rampe Nachbargebäude
- 

Footprint Referenzprojekte (Stand: 27.04.2015)
- 

geplante Überquerung S-Bahn-Gleise



Anhang 6

Mitwirkungsbericht (tabellarisch)

Stand: 07.12.2015

Privater Gestaltungsplan Areal Hoffnig, Dübendorf

Öffentliche Auflage/Anhörung und kantonale Vorprüfung gemäss § 7 PBG

05. Juni 2015 bis 28.09.2015

Stellungnahmen aus Auflage/Anhörung: 10

Stellungnahmen aus kantonaler Vorprüfung: 8

Resultate öffentliche Auflage/Anhörung

Nr.	Absender	Einw.-Nr.	Gegenstand	Kurze Beschreibung	GP-Teil	Berücksichtigung ja/nein mit Begründung	Vorgenommene Anpassung
1	ZPG	1.1	P&R-Anlage	Aufnahme einer Erstellungspflicht für eine notwendige Mindestanzahl Parkplätze.	Vorschriften, Bericht	nein In den Vorschriften wurde nun die genaue Anzahl von 95 Parkplätzen für die P&R-Anlage (beruhend auf dem heutigen Bestand) festgelegt und wird daher zur Sicherung der öffentlichen Stellplätze als ausreichend erachtet.	Vorschriften Art. 9 Abs. 3 Bericht, Seite 31
		1.2	Parkplätze	Die 40 Zentrumsarkplätze sind so zu bewirtschaften, dass diese nicht als Pendler- bzw. Langzeitparkplätze benutzt werden können.	Vorschriften, Bericht	nein Die Verschiebung von max. 40 Wohn-Parkplätzen zugunsten öffentlicher Nutzungen bezieht sich primär auf quartierbedeutsame öffentliche Nutzungen. Zudem wird im Rahmen der Baueingabe nachgewiesen und sichergestellt, dass die Fahrtenenerzeugung durch eine PP-Verschiebung verträglich ist. Grundlage für die Bewertung der Fahrtenenerzeugung ist der gültige Quartierplan Hochbord (siehe auch Punkt 12.1 dieser Tabelle).	-
2	BDP Dübendorf	2.1	Parkplätze	Aufnahme eines zusätzlichen Absatzes 8 unter Artikel 9: Kundenparkplätze der Verkaufsgeschäfte und des Gewerbes dürfen an Abenden und Wochenenden sowie an allgemeinen Feiertagen nicht an Dritte weitervermietet oder von ihnen mitbenutzt werden.	Vorschriften, Bericht	nein Es besteht nicht die Absicht, die Kundenparkplätze weiterzuvermieten. Zudem werden alle Kundenparkplätze entweder bewirtschaftet (ab der 1. Minute 24h/d) oder sind für Dritte nicht zugänglich. Auch ist anzumerken, dass die Auswirkungen einer potenziellen Drittvermietung oder -benutzung auf die Fahrtenenerzeugung marginal sind. Da diese ausserhalb des Berechnungsansatzes zur Spitzenverkehrsstunde liegen, bedarf es keiner zusätzlichen Regelung im Gestaltungsplan.	-
3	FDP Dübendorf	3.1	Nutzungsmasse Art. 5 Abs. 1	Antrag auf Streichung der Beschränkung Anzahl Vollgeschosse, Untergeschosse und maximale BMZ	Vorschriften, Bericht	nein Vorschriften und entsprechende Stellen im Bericht werden belassen, um die Verhältnismässigkeit der Abweichung Gestaltungsplan von der BZO sowie die Genehmigungsfähigkeit zu gewährleisten.	-
		3.2	Nutzweise, Verkaufsgeschäfte Art. 6 Abs. 5	Antrag auf Streichung der Flächenbeschränkung für einzelne Verkaufsgeschäfte	Vorschriften, Bericht	nein Vorschriften und entsprechende Stellen im Bericht werden belassen, um eine mögliche Ansiedlung von grossflächigen Verkaufsgeschäften zu verhindern.	-
		3.3	Parkierung Art. 9 Abs. 3	Nochmalige Prüfung der Leistungsfähigkeit Knoten Zürichstrasse-Hochbordstrasse sowie Tiefgaragenausfahrt	Vorschriften, Bericht	nein: Vorschriften ja: Bericht Eine erste grobe Machbarkeit der TG wurde betrachtet und bestätigt; eine genaue Berechnung erfolgt in Rahmen der Baueingabe. Die Kapazität des Knotens Zürichstrasse-Hochbordstrasse wurde bereits im Quartierplan Hochbord geprüft. Der vorliegende Gestaltungsplan liegt innerhalb der Vorgaben, respektive des Quartierplan-Kontingents (siehe auch Punkt 12.1 dieser Tabelle).	Bericht, Seite 26 und 31
		3.4	Fuss- und Velowege Art. 10	Sicherstellung einer genügenden Kapazität des Fussgängerstroms über die Zürichstrasse und deshalb Prüfung von alternativen Querungsmöglichkeiten	Vorschriften, Bericht	nein Die Zürichstrasse liegt ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters; der Fussgängerstrom über die Zürichstrasse hat für den Gestaltungsplan keine Relevanz. Potenzielle Auswirkungen durch erhöhtes Fussgängeraufkommen sind allenfalls durch die Stadt zu prüfen.	-
		3.5	Durchgang BF B	Klärung, ob in Baufeld B ein Durchgang vorgesehen ist oder nicht	Bericht	nein In Baufeld B ist für den privaten Innenhof kein Durchgang vorgesehen. Der im Grundriss erkennbare Durchgang ist ebenfalls privat und dient lediglich den Bewohnenden als Zugang.	-
		3.6	Umgebungskonzept	Mehr Grünflächen vorsehen	Bericht und Anhang 2	nein Durch den vorliegenden Gestaltungsplan soll ein urban geprägtes Quartier entwickelt werden. Die Vorschrift für eine besonders guten Gestaltung (Art. 7) stellt eine entsprechend hohe Qualität für den Aussenraum sicher. Das Umgebungskonzept ist hierbei richtungsweisend und nicht verbindlich. Die Festlegung der genauen Freiraumgestaltung erfolgt im Zuge der Baueingabe.	-
4	Wallisellen	4.1	keine				
5	Dietlikon	5.1	keine				
6	Volketswil	6.1	keine				
7	Schwerzenbach	7.1	keine				
8	Wangen/Brüttisellen	8.1	keine				
9	Fällanden	9.1	keine				
10	Planungsausschuss	10.1	Stellung der Bauten Art. 4	Präzisierung zur Gliederung des Gebäudes und des Fussabdrucks in Baufeld A (gemäss Vorprojekt) > Aufnahme der Präzisierung in Vorschriften	Vorschriften, Bericht	nein: Vorschriften ja: Bericht Eine Präzisierung zur Gliederung des Gebäudes im rechtverbindlichen Teil des Gestaltungsplans erscheint zu restriktiv. Die Wahrung der Verhältnismässigkeit zwischen Grundfläche, BMZ und Höhe wird durch die Festlegung der Nutzungsmasse (Art. 5) sichergestellt; ein geschlossener würfelförmiger Bau könnte allein aus nutzungsbezogenen Gründen und der eingeschränkten Grundrissaufteilung nicht umgesetzt werden. Eine Abbildung des Vorprojekts zur angedachten städtebaulichen Gliederung, resp. des Fussabdrucks und der Türme in Baufeld A, wird ergänzt.	Bericht, Seite 13/14
		10.2	Dachaufbauten-/gestaltung Art. 7	Ergänzung der Vorschriften zu Aufbauten und Gestaltung gemäss Protokoll	Bericht	nein: Vorschriften ja: Bericht Sinngemässe Ergänzung des Berichts; die Sicherstellung des gestalterischen Grundsatzes bei Dachaufbauten ist bereits durch Art. 5 Abs. 3 sichergestellt, indem das technisch notwendige Minimum und damit der Grundsatz zur Gestaltung festgelegt wird; zu stark in Erscheinung tretende Dachaufbauten werden damit ausgeschlossen	Bericht, Seite 17/18

Nr.	Absender	Einw.-Nr.	Gegenstand	Kurze Beschreibung	GP-Teil	Berücksichtigung ja/nein mit Begründung	Vorgenommene Anpassung
Auflagen							
11	ARE	11.1	Wohnanteil Baufelder Art. 6	Beschränkung des maximalen Wohnanteils über beide Baufelder auf 60% (Verteilung der Wohnanteile bleibt frei)	Vorschriften, Bericht	ja Umsetzung der Beschränkung durch die Anpassung der maximalen Wohnanteile; Einigung gemäss Abstimmung vom 22.10.2015 auf einen Wohnanteil von 0% - max. 50% für das Baufeld A und auf einen Wohnanteil von mind. 40% - max. 90% für das Baufeld B. Diese Festlegung entspricht je Baufeld einer Abweichung von der neuen BZO um 10%-Punkte, die das ARE als vertretbar einstuft (siehe Bericht Vorprüfung, Seite 2).	Vorschriften Art. 6 Abs. 2 Bericht, Seite 18 ff.
		11.2	Auslegung Nutzweise Zone Z4	Anpassung der Auslegung Nutzweisen für die Zentrumszone Z4	Bericht	ja Der Verweis auf die geltende BZO bleibt bestehen, jedoch wird die Auslegung gemäss Abstimmung vom 22.10.2015 mit Bezug auf die neue BZO präzisiert. Zudem wird ergänzt, dass die Handhabung 0-100% Wohanteil gängige Praxis in Dübendorf ist.	Bericht, Seite 10
12	AFV	12.1	Anzahl Parkplätze, Verkehrserzeugung	Nachweis erbringen, dass sich die geplante Anzahl Parkplätze innerhalb des ausgewiesenen Parkplatz- Kontingents des Quartierplans Hochbord bewegt	Bericht, Anhang 3	ja Nachweis zum Kontingent Parkplätze und Verkehrserzeugung gemäss Quartierplan Hochbord wird ergänzt; Beseitigung der Berechnungen zur Verkehrserzeugung	Vorschriften Art. 9 Abs. 1 Bericht, Seite 29 ff., Anhang 3
13	FALS	13.1	Hotelnutzung Art. 11 Abs. 2	Präzisierung der Hotelzimmer für kurzfristige Aufenthalte; Definition eines Hotelzimmers aus Sicht Lärmschutz in die Vorschriften übernehmen	Vorschriften, Bericht	ja Ergänzung der kurzfristigen Aufenthalte; sinngemässe Formulierung in den Vorschriften zur Definition eines Hotelzimmers	Vorschriften Art. 11 Abs. 2 Bericht, Seite 37
		13.2	Lärmschutz Art. 11	Bestimmung ergänzen, dass im Baufeld A die Fassade zur Zürichstrasse hin geschlossen auszuführen ist	Vorschriften, Bericht	ja sinngemässe Formulierung in den Vorschriften zur Umsetzung einer geschlossenen Fassade	Vorschriften Art. 11 Abs. 5 (neu) Bericht, Seite 39 ff.
		13.3	Lärmgutachten	Anpassung Gutachten aufgrund neuer Erwägungen	Anhang 4	ja Anpassung des Gutachtens	Anhang 4
14	AWEL	14.1	Altlasten	Ergänzung des Berichts zur altlastenrechtlichen Situation gemäss Ausführungen AWEL im Vorprüfbericht	Bericht	ja	Bericht, Seite 8
15	ALN	15.1	Begrünung Art. 7 Abs. 2	Ergänzung der Vorschriften zur Verwendung einheimischer, regionaltypischer Arten	Vorschriften, Bericht	ja	Vorschriften Art. 7 Abs. 2 Bericht, Seite 23/24
Hinweise / Empfehlungen							
16	ALN	16.1	Gestaltung Freiräume	Hinweis zur Sicherstellung attraktiver Frei- und Erholungsräume im Gestaltungsplanperimeter	Bericht	ja	Bericht, Seite 24
		16.2	Bepflanzung	Ergänzung, dass auf Arten der Schwarzen Liste und der Watch-Liste verzichtet werden soll	Bericht	ja	Bericht, Seite 24
17	ARE	17.1	Nutzweisen Art. 6	Ergänzung der Hotelnutzung in den Vorschriften	Vorschriften, Bericht	ja Hotelnutzung wird als Option definiert und nicht als zwingende Vorschrift	Vorschriften Art. 6 Abs. 1 Bericht, Seite 18
		17.2	Formeller Inhalt	Namentliche Nennung aller involvierten kantonalen Stellen	Bericht	ja	Bericht, Seite 3
18	AWEL	18.1	NIS	Ergänzung des Berichts zum Thema NIS gemäss Ausführungen AWEL im Vorprüfbericht	Bericht	ja	Bericht, Seite 7
		18.2	Grundwasser	Ergänzung des Berichts zum Thema Grundwasser gemäss Ausführungen AWEL im Vorprüfbericht	Bericht	ja	Bericht, Seite 9
		18.3	Siedlungs- entwässerung	Ergänzung des Berichts zum Thema Siedlungsentwässerung gemäss Ausführungen AWEL im Vorprüfbericht	Bericht	ja	Bericht, Seite 9