



Stadt
Dübendorf



Anlagestiftung **Turidomus**

Privater Gestaltungsplan Areal Hoffnig

Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan nach Art. 47 Raumplanungsverordnung
Stand 20.05.2015 - Stand zur öffentlichen Mitwirkung



Auftraggeber

Senn Resources AG
Davidstrasse 38
9001 St. Gallen

Bearbeitung Gestaltungsplan

Judith Hauenstein, Expertin Lärmschutz
Sandra Mischke, Erarbeitung Gestaltungsplan
Angelina Nolte, Erarbeitung Gestaltungsplan
Niklaus Schiller, Experte Verkehr und Erschliessung
Susanne Schüpbach, Expertin Lärmschutz

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

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	7
2.3	Entwicklung Hochbord	9
3	Erläuterungen zu den Vorschriften	11
3.1	Art. 4 Baufelder und Stellung der Neubauten	11
3.2	Art. 5 Nutzungsmasse	14
3.3	Art. 6 Nutzweisen	15
3.4	Art. 7 Gestaltung	20
3.5	Art. 8 Erschließung motorisierter Individualverkehr, Anlieferung	23
3.6	Art. 9 Parkierung	26
3.7	Art. 10 Fuss- und Velowege	29
3.8	Art. 11 Empfindlichkeitsstufe / Lärmschutz	32
3.9	Art. 12 Energie	37
3.10	Art. 13 Etappierung	38
4	Weiterer Planungsablauf	39

Anhang 1: Referenzprojekt, Meier Hug Architekten

Anhang 2: Umgebungskonzept, Studio Vulkan

Anhang 3: Berechnungen Parkplätze, Fahrtenerzeugung und Knotenbelastung

Anhang 4: Lärmgutachten

Anhang 5: Situationsplan Gestaltungsplan

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 Hochbordeine 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 Resources AG entwickelt. Beide erhielten 2013 den Zuschlag für die Erstellung eines Nutzungs- und Wirtschaftlichkeitskonzepts. Mitte 2014 wurden die Entwicklungsvereinbarungen unterschrieben und ein Studienauftrag zur Entwicklung des Areals gestartet.

Der Studienauftrag 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.

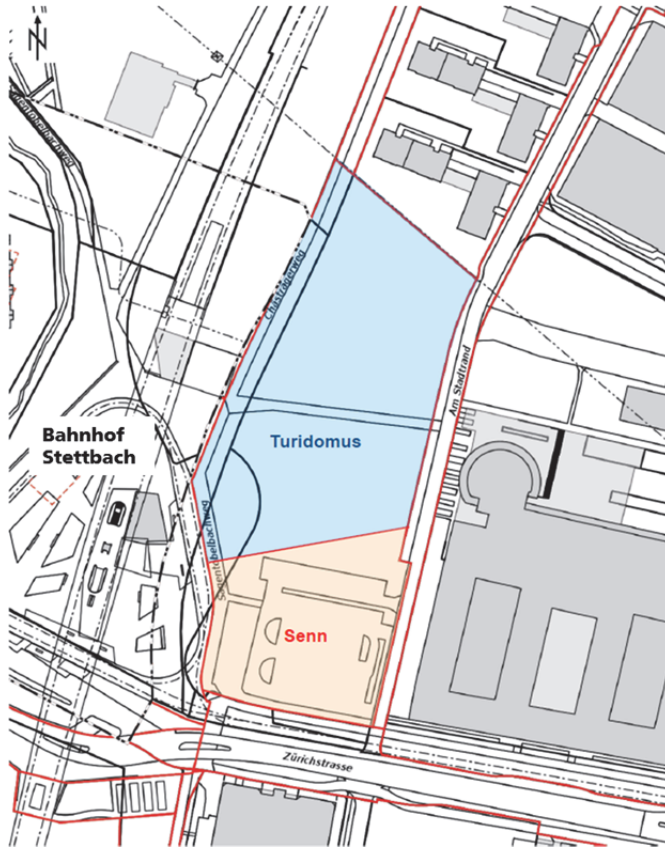


Abbildung 2: Aufteilung Areal (Quelle: Senn Resources AG)

Ziel des privaten Gestaltungsplans ist es, die im Rahmen des Studienauftrags 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 Parzellenummer 17396 mit einer Grösse von rund 17'300 m². Eigentümerin des Grundstücks ist die Stadt Dübendorf, Baurechtsnehmer aber sind die Immobilien Anlagestiftung Turidomus sowie 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.

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 erfolgt entweder in einem separaten Bericht oder wird im Rahmen eines separaten Kapitels in den vorliegenden Erläuterungsbericht integriert. 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 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)

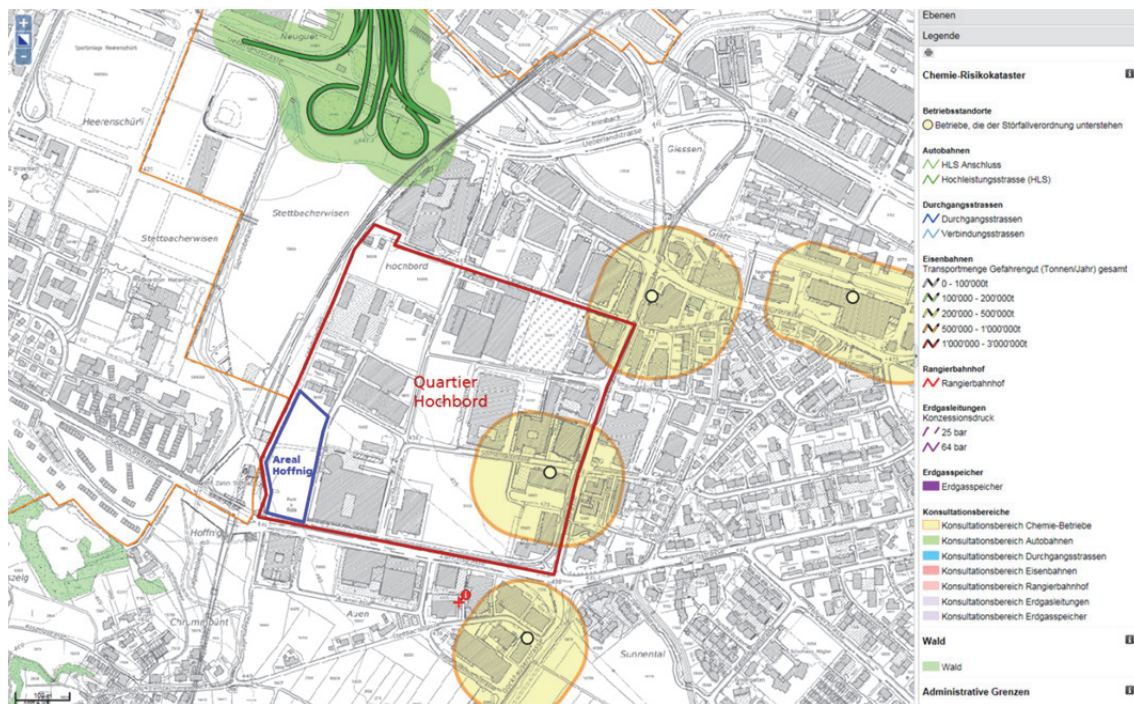


Abbildung 4: Auszug aus dem Störfallregister (Quelle: Kanton Zürich)

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

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 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 (siehe auch Kapitel 3.8).

Die BZO setzt für die Zentrumszone Z4 die Nutzweisen Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen fest; dabei ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt einen Wohnanteil von 0-100% 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 wird 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 im Rahmen der öffentlichen Auflage, nimmt der vorliegende Gestaltungsplan bereits in Teilen (z.B. Anbaupflichten, Wohnanteile, etc.) Bezug auf die neue BZO. Der Gestaltungsplan steht jedoch nicht in Abhängigkeit zur Genehmigung der Teilrevision BZO.

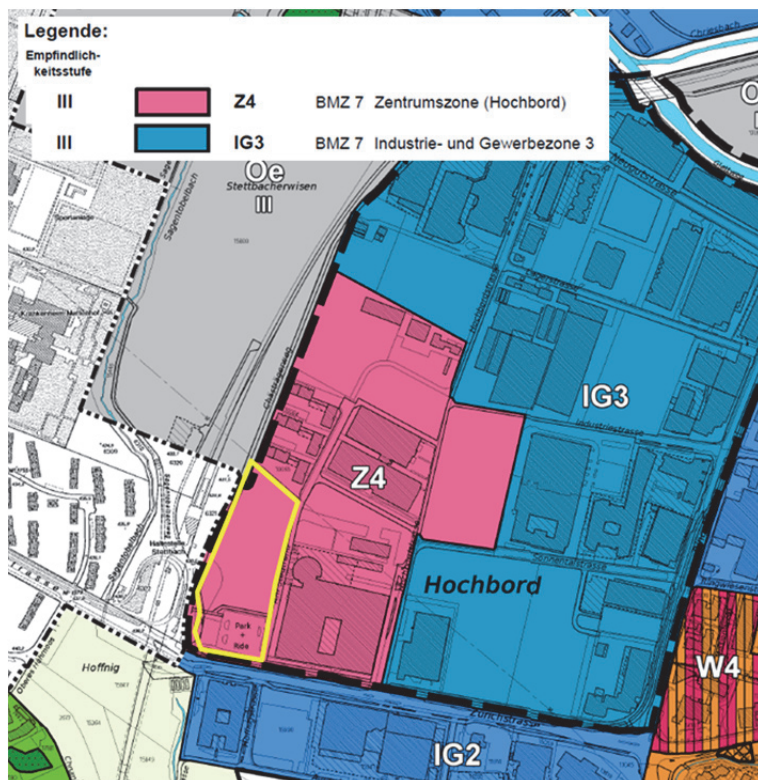


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Zonenplan Dübendorf, Stand Sept 2010 (Quelle: Stadt Dübendorf)

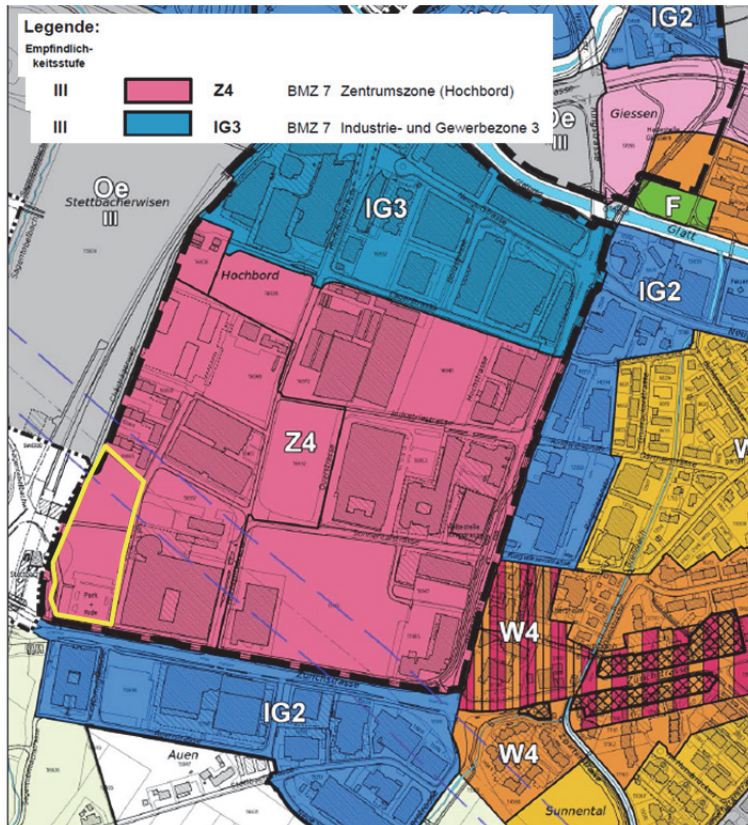


Abbildung 6: Ausschnitt aus dem neuen Zonenplan Teilrevision BZO, Stand 09.02.2015 (Quelle: Stadt Dübendorf)

2.3 Entwicklung Hochbord

Das Quartier Hochbord soll zu einem attraktiven und qualitativollen 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 hoffnungsvoll zahlreiche Entwicklungsvorhaben, die den heute schon vorhandenen dynamischen Charakter des Quartiers unterstreichen und hunderte neue Bewohner in das Gebiet bringen.

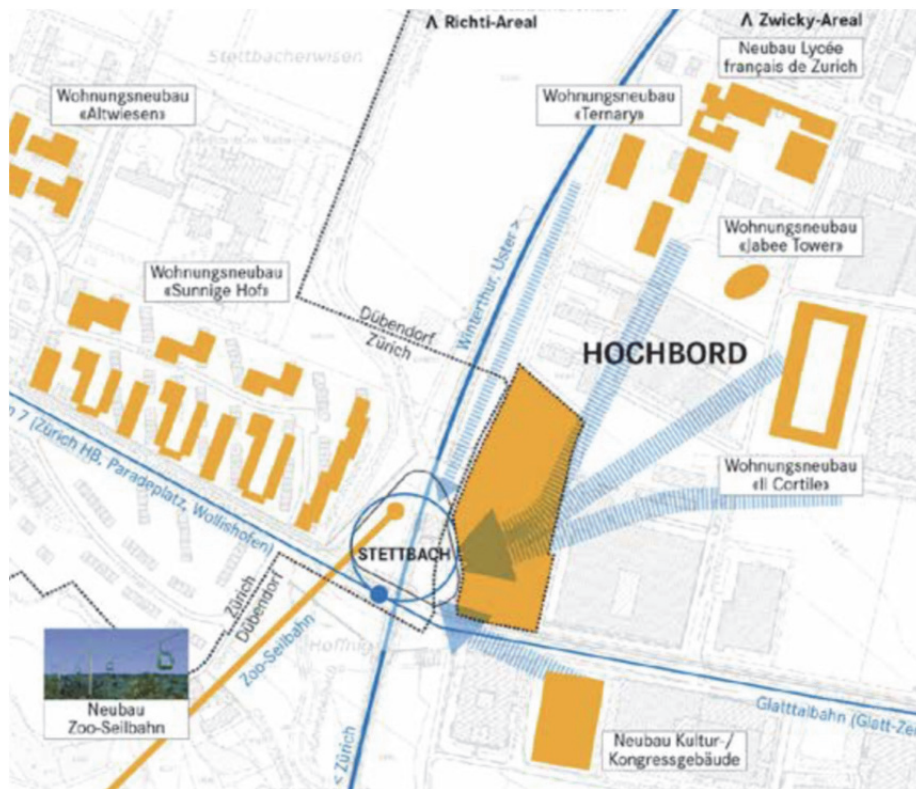


Abbildung 7: Neubauten und Einrichtungen in direkter Nachbarschaft des Areals (Quelle: Programm Studienauftrag Projektentwicklung «Hoffnig», Wüest & Partner)

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, sichergestellt.

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 wegführende Wirkung und schaffen eine klare Eingangssitua-

tion (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 Auskrägung von einzelnen Vordächern wird der Witterungs- und Sonnenschutz gewährleistet. Balkone dürfen unter Berücksichtigung der maximalen Auskrägungstiefe 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 begehbar 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.

3.3 Art. 6 Nutzweisen

Zulässige Nutzweisen (Absatz 1)

¹ Innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans sind über alle Geschosse Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnnutzweisen zulässig.

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.

Wohnanteil Baufeld A (Absatz 2)

² Im Baufeld A ist zur Sicherstellung einer angemessenen Nutzungsdurchmischung ein Wohnanteil von min. 20% bis max. 70% 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. Diese Einschränkung muss sowohl aus quartierplanerischer Sicht wie auch aus wirtschaftlicher Sicht (angesichts des einbrechenden Gewerbemarkts und der hohen Leerstände im Quartier Hochbord) als kritisch eingestuft werden, weshalb über den vorliegenden privaten Gestaltungsplan eine Optimierung des Wohnanteils angestrebt und damit eine Abweichung von der noch nicht rechtsgültigen Teilrevision BZO getroffen wird.

Eine 0%-Wohnnutzung ist an diesem Standort 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 Bahnstandsstandort 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. Es wird deshalb ein Mindestwohnanteil von 20% festgelegt.

Mit gleichlautender Argumentation wird auf dem Baufeld A, als Auftakt zu einem städtischen Mischquartier, eine Wohnnutzung bis maximal 70% 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%

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

Wohnen (durchgehend belebtes Mischquartier, z.B. Altstetten, Wiedikon, Seefeld) und 65-100% Wohnen (Wohnquartier mit wenig Belebung wochentags)².

Das Zielband für ein gemischt genutztes Gebäude, wie dem für Baufeld A, liegt demnach zwischen 40-65% 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 20% bis 70% 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 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 grossmasstäblich 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 angeschlossen. 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

² Quelle: Senn: Hochbord Dübendorf, joëlle zimmerli raum + gesellschaft

³ S.o.

⁴ S.o.

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.

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 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, Jabe 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 qualitätvolle 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 Arbeitszeitenschluss beleben zu können.

Publikumsorientierte Nutzungen tragen wesentlich zum Entstehen eines Quartierlebens bei, da kurze Versorgungswege entstehen, Begegnungsorte und Interaktionsmöglichkeiten

ten 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 Voraussetzungen 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 (siehe 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.

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. Die Wahl der Pflanzen und des Substrates orientieren sich an dem freiraumplanerischen 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.

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 durchgrünnten 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 / Wegführung, Beleuchtung, Identifikation und Unterhalt sind für die Sicherheit im öffentlichen Raum zentral. Im Rahmen der Erarbeitung der Bauprojekte sollen diese Prinzipien als wegleitende Gedanken dienen.

Übersichtlichkeit / Wegführung

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 ist nur über die im Plan bezeichneten Stellen möglich.

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 8). Die Zufahrt zur Tiefgarage wird über die heute bereits bestehende Tiefgarageneinfahrt des östlichen Nachbargebäudes (derzeit Helsana) ermöglicht. Die Ein-/Ausfahrt in die Tiefgarage erfolgt im einspurigen Zweirichtungsverkehr.

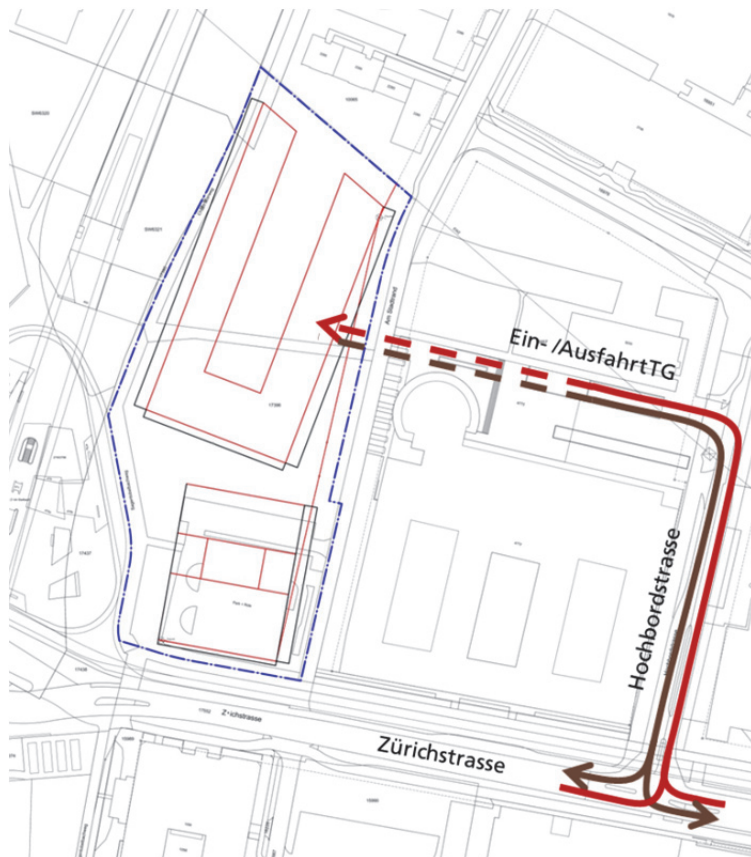


Abbildung 8: Erschließung Tiefgarage und Anschluss in das übergeordnete Strassennetz - Einfahrt (rot) / Ausfahrt (braun)

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 Fusswege- 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 9 dargestellt.



Abbildung 9: 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 qualitativollen 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).

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 kantonalen Wegleitung in den Varianten min und max dargestellt sowie das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) und das Verkehrsaufkommen in der Abendspitzenstunde (ASP) 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 max gemäss der kantonalen Wegleitung für das Areal Hoffnig gewählt. Diese sieht nach heutigem Wissensstand vor, ein Maximum von insgesamt rund 410 Parkplätzen umzusetzen.

Mit der Anwendung der kantonalen Wegleitung wird ein hoher Stellenwert auf einen sorgsamem Umgang mit der Verkehrsentwicklung gelegt; insgesamt soll so ein nachhaltiger Umgang mit der Anzahl Parkplätzen und der Fahrtenerzeugung angestrebt werden.

Fahrtenerzeugung

Durch die gewählte Variante max gemäss kantonaler Wegleitung werden täglich ca. 1'540 Fahrten (DTV) und in der Abendspitzenstunde rund 350 Fahrten (ASP) zusätzlich generiert. Gemäss der angegebenen Belastungszahlen im Quartierplan ist auf dem Strassennetz diese zusätzliche Verkehrsmenge am Knoten Zürichstrasse / Hochbordstrasse gut verträglich. Analog dem heutigen Zustand erreicht der Knoten eine prognostizierte Verkehrsqualitätsstufe B = gut (siehe Anhang 3).

Die angestrebte Variante max erzeugt rund 350 Fahrten in der Abendspitzenstunde. Damit liegt sie deutlich unter der Belastungsgrenze des Knotens Zürichstrasse / Hochbordstrasse von etwa 650 zusätzlichen Fahrten in der Spitzenstunde. Die Variante max erfüllt damit im Sinne eines nachhaltigen Umgangs das Ziel, nicht mehr Fahrten zu erzeugen als verträglich.

Hinweis: Die Belastungszahlen, die zur Einschätzung und Berechnung der Fahrtenerzeugung herbeigezogen wurden, basieren auf den Angaben des Quartierplans Hochbord.

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 maximal 95 Parkplätzen in der Tiefgarage im Gestaltungsplangebiet unterzubringen. Die P&R-Anlage stellt eine öffentliche Parkierungsanlage dar, die von den neu zu erstellenden Abstellplätzen in der Tiefgarage zu trennen ist. Die P&R-Anlage wird bei der Ermittlung der Fahrtenerzeugung und Bewertung der Knotenleistungsfähigkeit Zürichstrasse-Hochbordstrasse nicht berücksichtigt.

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) 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 maximal 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.

Im Rahmen der weiterführenden Planungen und Baueingabe ist zu berücksichtigen, dass die Leistungsfähigkeit der Ein- / Ausfahrt Tiefgarage noch einmal genauer zu betrachten

ist. Gemäss SN 640 284 „Leistungsfähigkeit von Parkieranlagen“ beträgt die Kapazität einer Zugangskontrollanlage für eine ein im Einrichtungsverkehr geführte Ein-/Ausfahrt 350 Fz/h (entspricht rund 400 - 600 Abstellplätze). Die bestehende Tiefgarage der Helsana umfasst heute bereits 240 Parkfelder.

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. Im Rahmen dieser Verschiebung ist im Rahmen der Baueingabe sicherzustellen, dass die entstehende Fahrtenerzeugung für das Strassennetz und den Knoten Hochbordstrasse / Zürichstrasse 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 (siehe Abbildung 10) 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 Quartier-

plan 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 10). 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 10: 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 wegführende 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 wegführende 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.

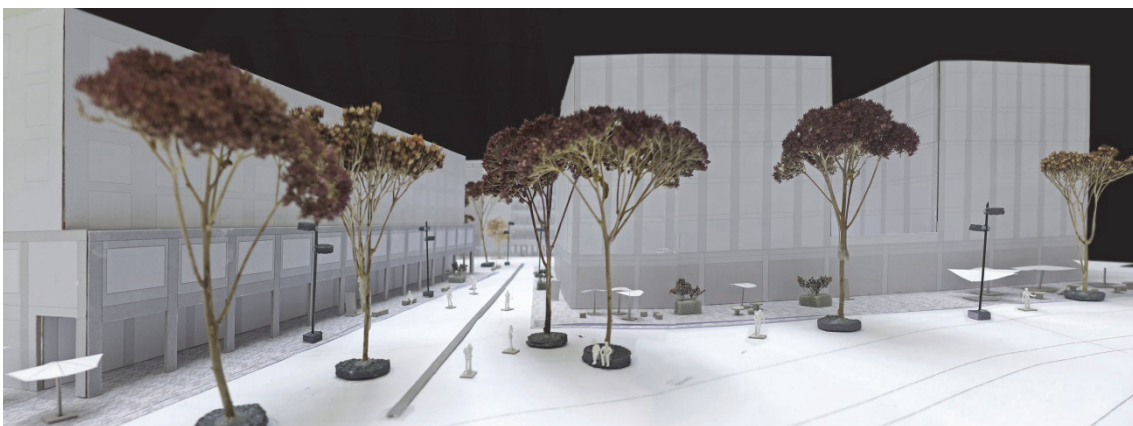


Abbildung 11: Panorama öffentlicher Platz und Durchgang (Quelle: Studio Vulkan)

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 Züri-Strasse und die Dübendorfstrasse mitberücksichtigt.

Im Lärmgutachten (siehe 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 sind im ganzen Gestaltungsplanperimeter ohne Einschränkungen hinsichtlich des Lärmschutzes zugelassen, sofern sie eine kontrollierte Belüftung aufweisen.

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 entfällt der Beurteilungspunkt am offenen Fenster, wenn eine kontrollierte Belüftung installiert wird.

Lärmschutzmassnahmen für Wohnnutzungen (Absatz 3 und 4)

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 (siehe Absatz 5, 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:

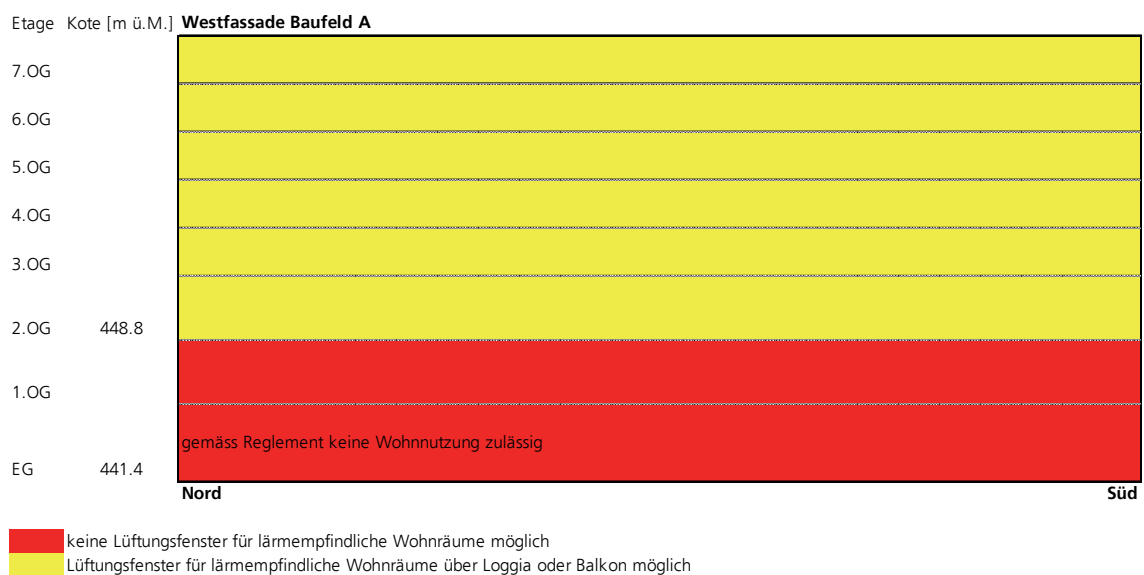


Abbildung 12: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld A

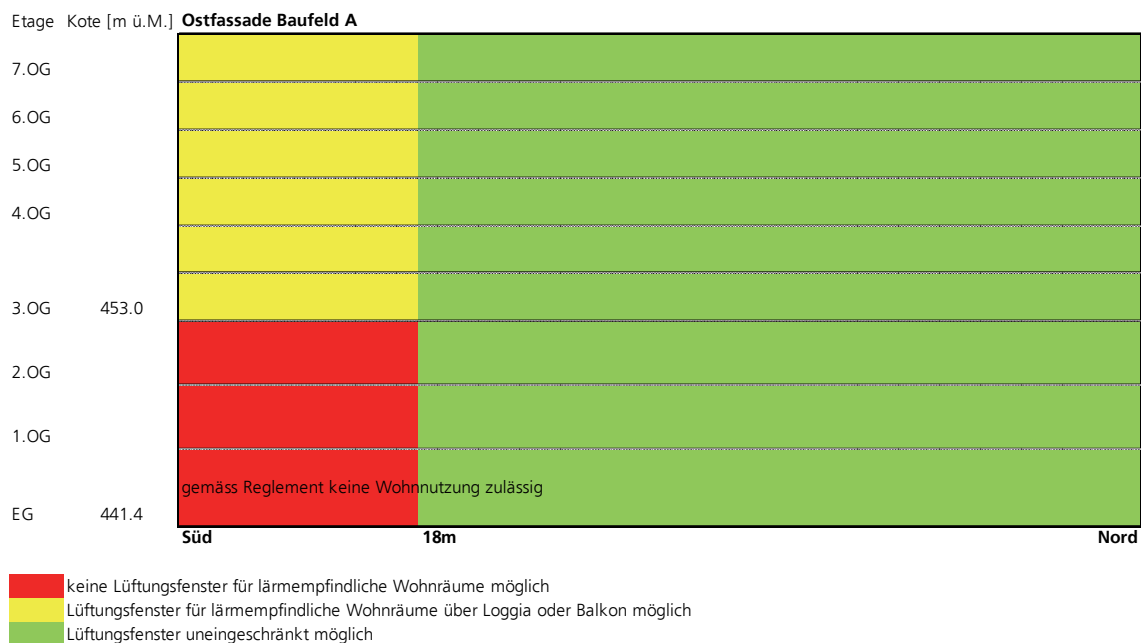


Abbildung 13: Darstellung Ostfassade Gebäude Baufeld B

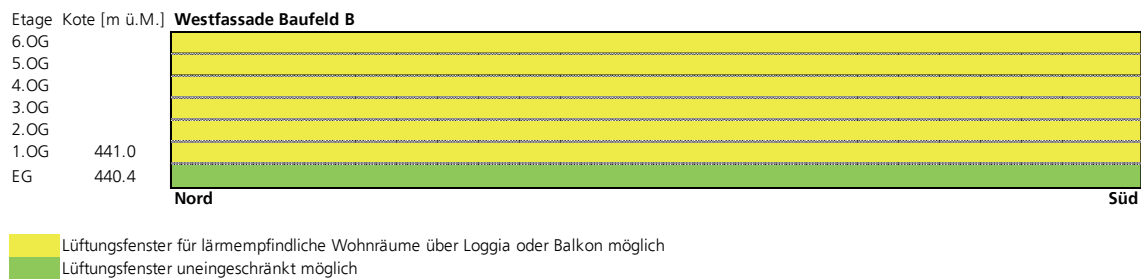


Abbildung 14: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld B

Grundrissgestaltung (Absatz 5)

⁵ 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 stärkst 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.

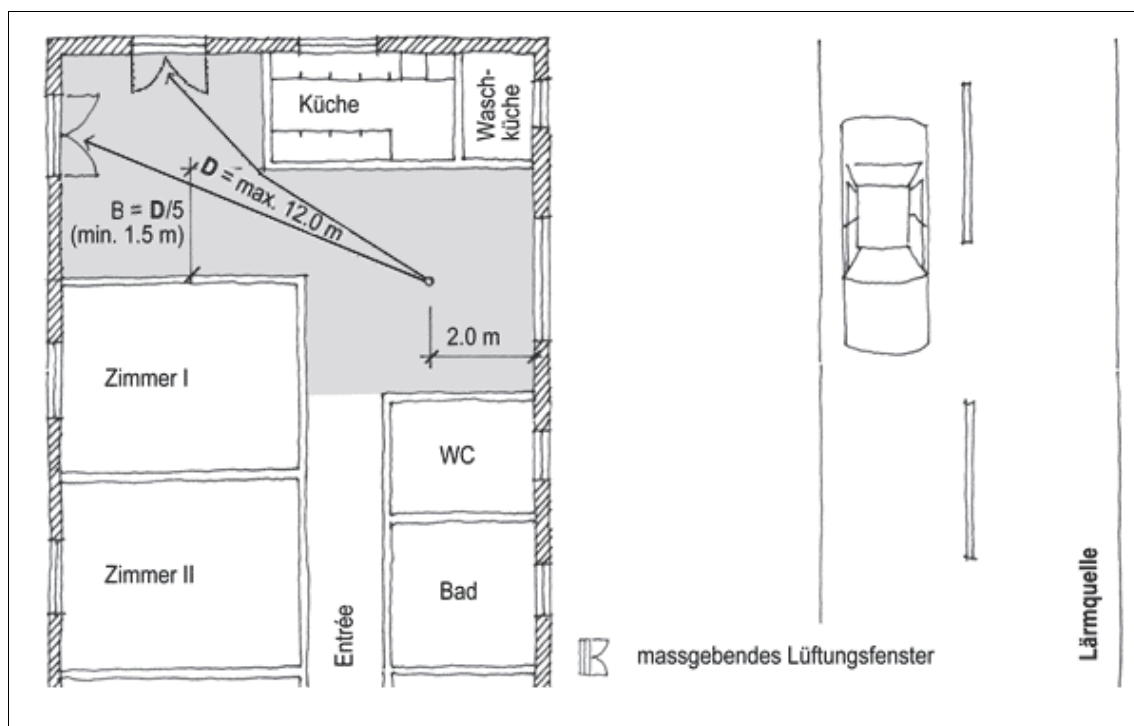


Abbildung 15: Lärmabgewandte Lüftung durchgehender Räume gemäss Praxis der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich

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. (...) 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

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

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

⁸ S.o.

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 20-70% 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.

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 voraussichtlich Ende Sept. 2015
Bereinigung Gestaltungsplan (inkl. Abklärungen und Mitwirkungs-/Vorprüfbericht)	Oktober bis Mitte November 2015
Freigabe GP durch Senn und Turidomus	November 2015
Genehmigung Mitwirkungs-/Vorprüfbericht durch ARE (Kanton)	Mitte November bis Jahresende 2015
Eingabe Gestaltungsplan zur Festsetzung	Januar 2016
Sitzung Planungsausschuss	Januar 2016
Verabschiedung Stadtrat z.H. Gemeinderat	Februar 2016
Beschluss Gemeinderat	Juni 2016
Genehmigung Baudirektion	Juli 2016
Publikation, Rekursfrist (30 Tage)	August 2016

Die Ergebnisse des weiteren Planungsverfahrens werden im weiteren Verlauf des Gestaltungsplanprozesses an dieser Stelle fortlaufend ergänzt.

Anhang 1

Referenzprojekt (Vorprojekt), Meier Hug Architekten

Stand: 27.04.2015



Schnitt C

Schnitt A

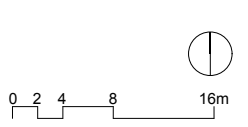
Schnitt C

Schnitt B

Schnitt B



Schnitt A





Schnitt C

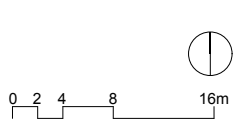
Schnitt A

Schnitt C

Schnitt B

Schnitt B

Schnitt A





W6320

SW6321

10065

Schnitt A

Am Stadtrand

Schnitt C

Chästrägerweg

17395

453

Schnitt C

17396

Sagentobelbachweg

Schnitt B

27403796

475c

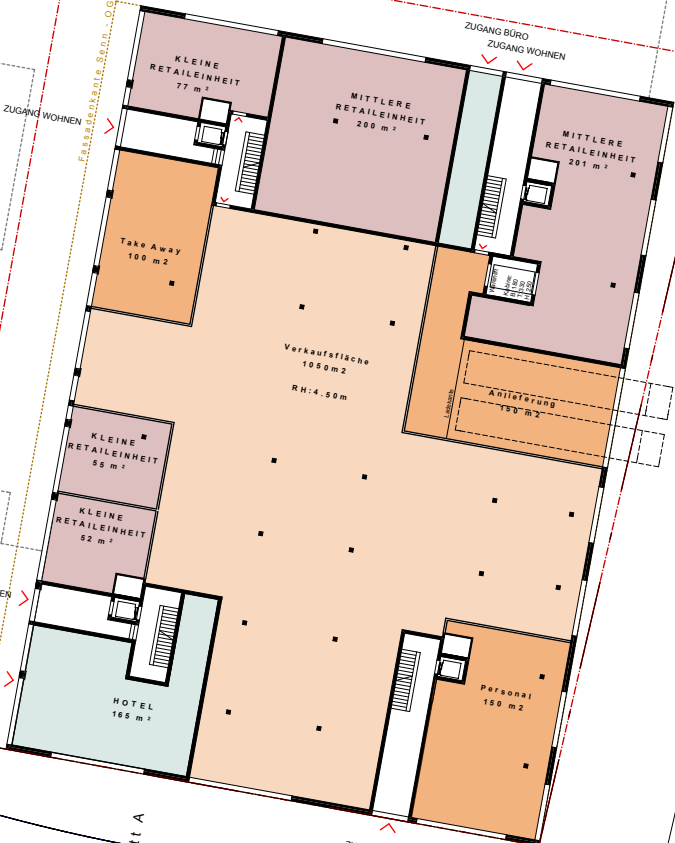
475

475a

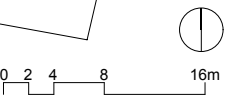
475b

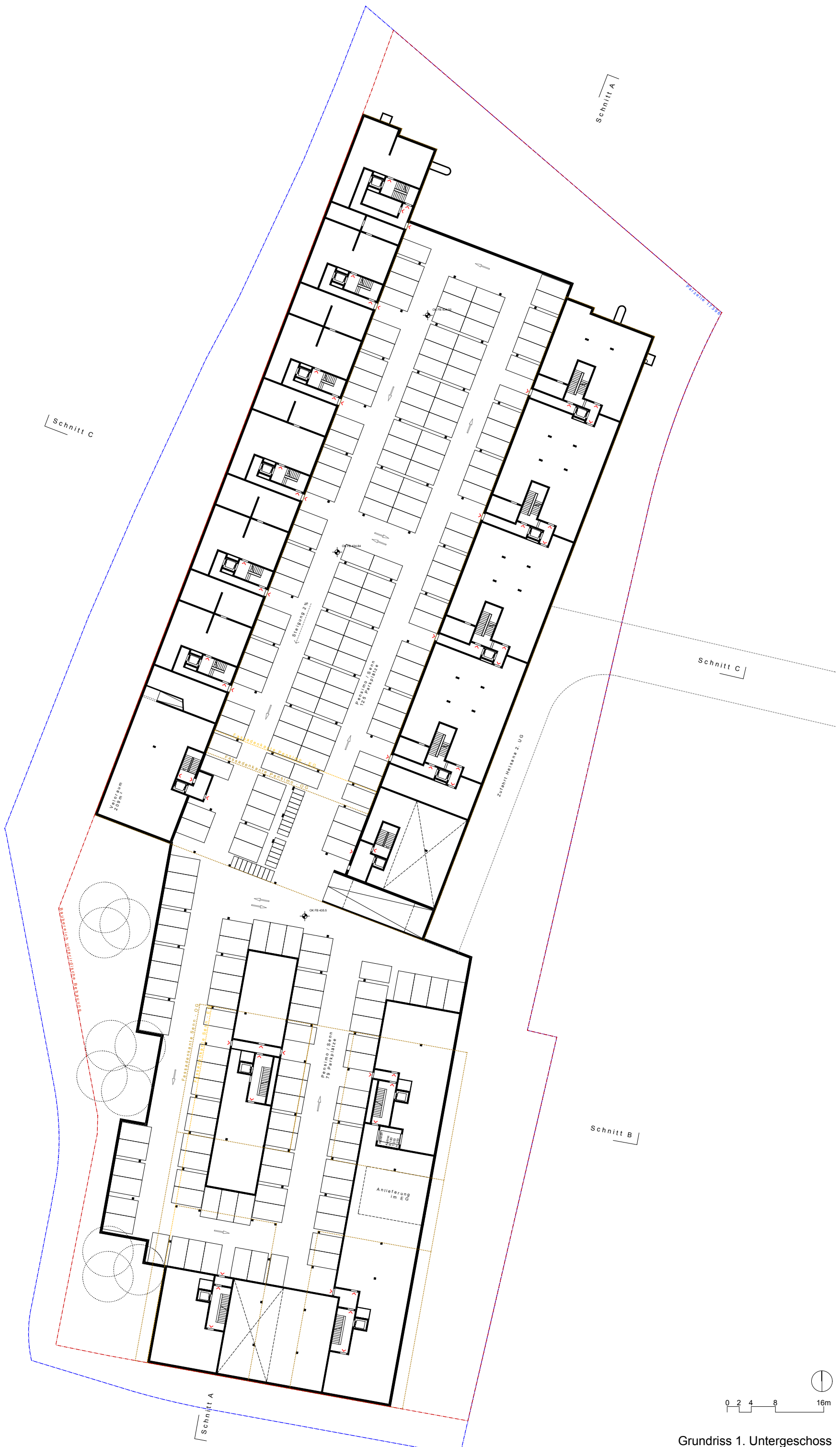
17437

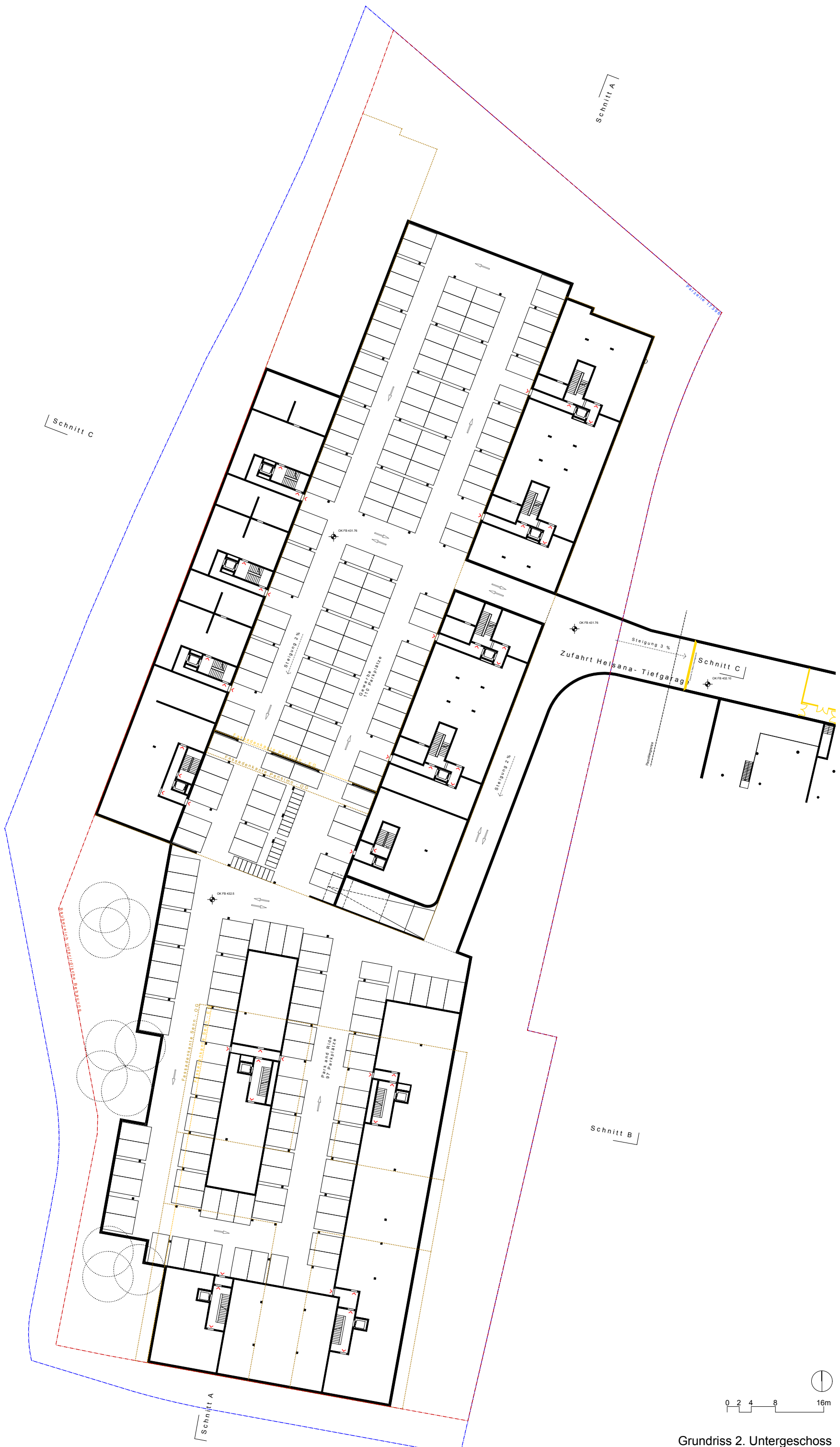
Gestaltungssplan - BayLsg A

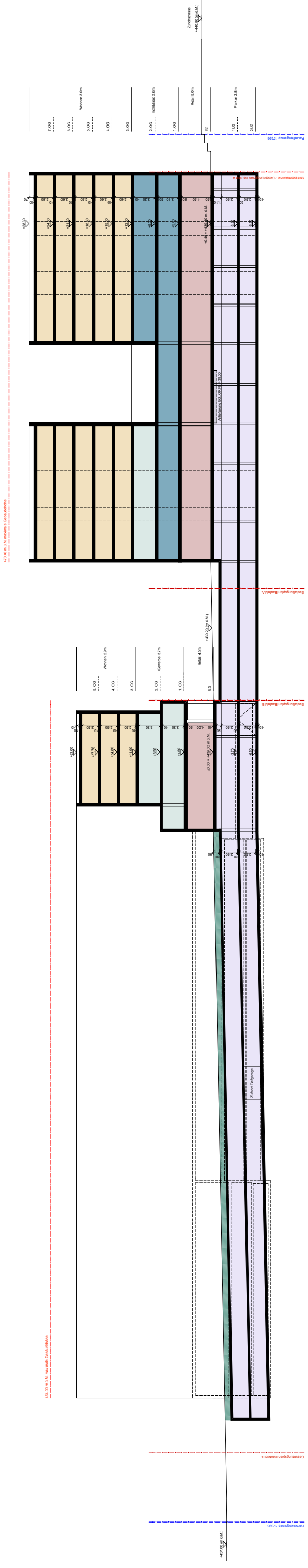


Schnitt B

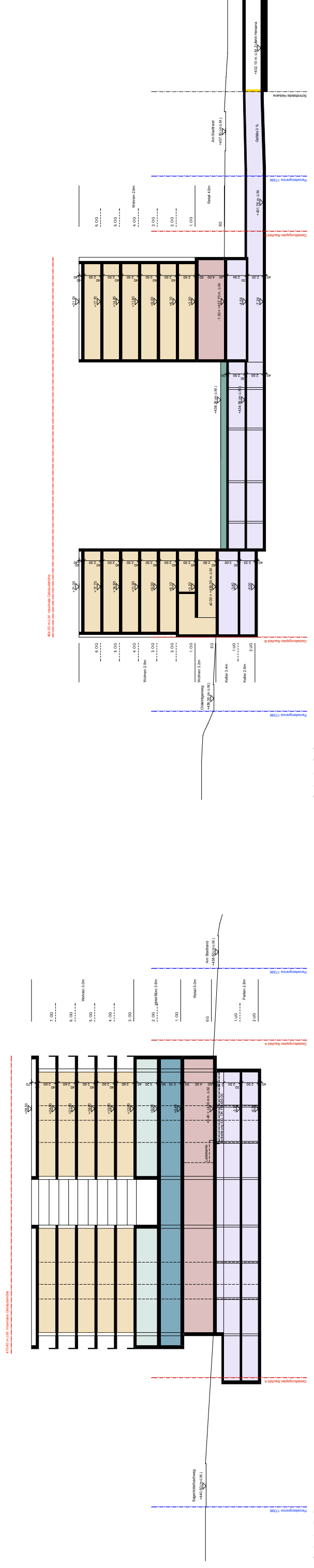




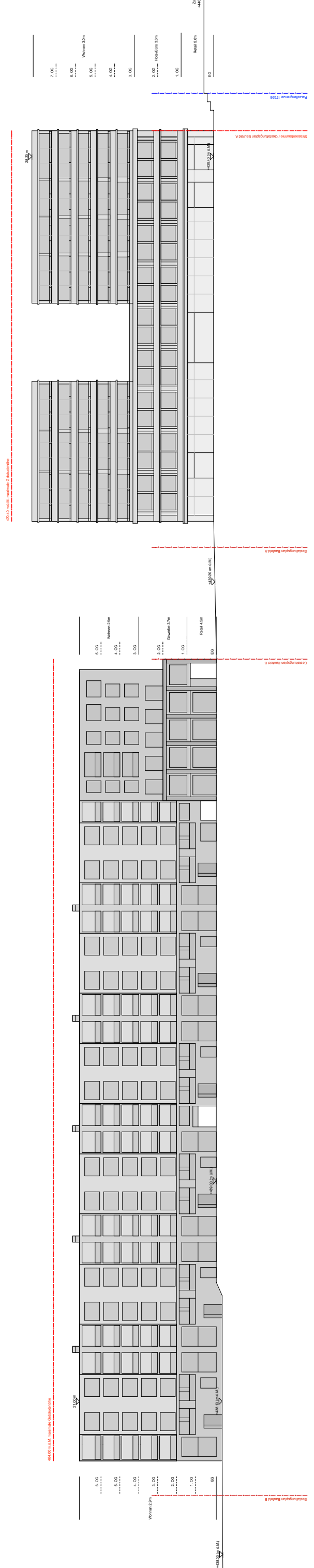




Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C












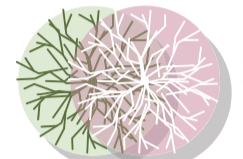


Anhang 2

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

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

Anhang 3

**Berechnungen Parkplätze, Fahrtenerzeugung und
Knotenbelastungen**

Stand: 23.04.2015

Parkplatzberechnung und zusätzliches Verkehrsaufkommen

Nach kant. Wegleitung - Variante maximal

Nach kantonaler Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Kanton Zürich (1997)

Flächenaufteilung gemäss Referenzprojekt (Stand 27.04.2015)

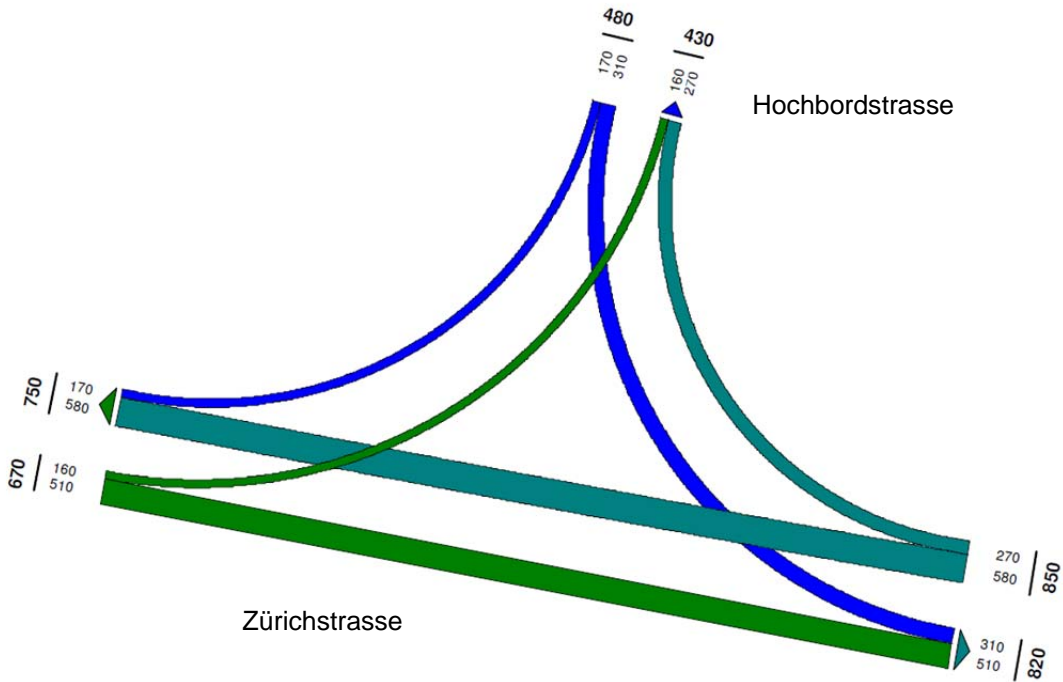
mGF = massgebliche Geschossfläche (alle dem Wohnen oder Arbeiten dienenden Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen), inkl. Erschliessung, Sanitärräumen und Trennwänden, exkl. Aussenwänden

Spezifisches Verkehrspotential (SVP) nach Bosserhof (2006), Erfahrungswerte EBP

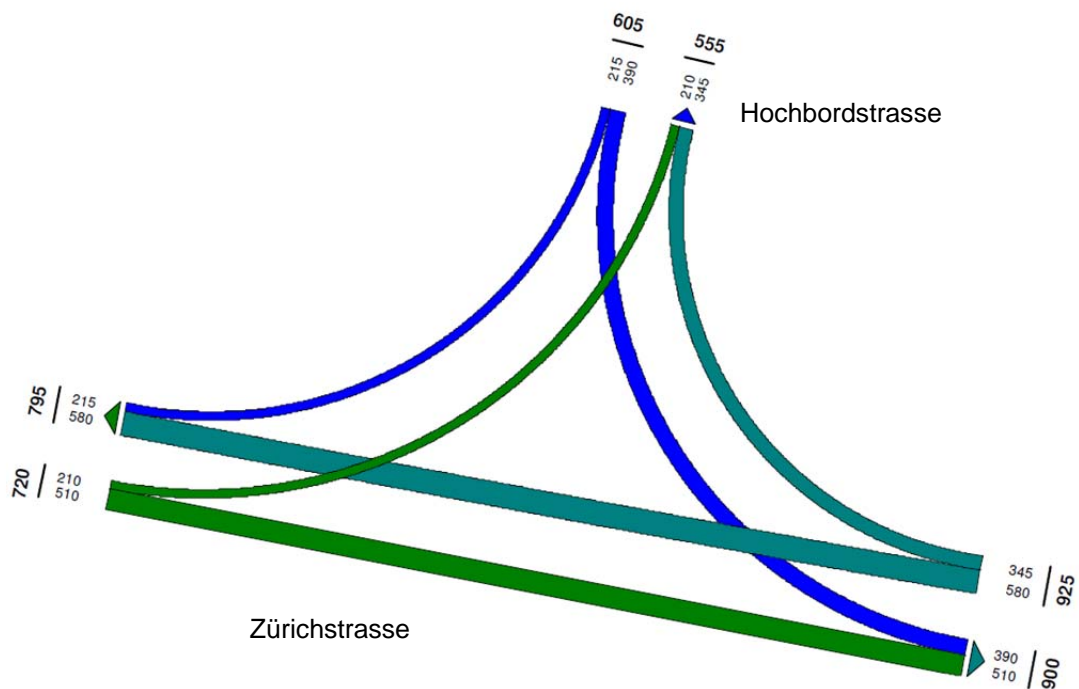
Nutzungen und Flächen (öV-Güteklasse A)				PP-Berechnung						Verkehrsaufkommen DTV			Verkehrsaufkommen Spitzenstunde (ASP)			
	mGF [m2]	mGF [%]	Nutzer	PP/m2	Grenzbedarf	Bedarf max [%]	Anzahl PP max	Bedarf min [%]	Anzahl PP min	Anzahl PP gewählt: max	Spez. Verkehrs- potential (SVP) max	Spez. Verkehrs- potential (SVP) min	Anz. Fahrten nach SVP gewählt: max	Spez. Verkehrs- potential (SVP) max	Spez. Verkehrs- potential (SVP) min	Anz. Fahrten nach SVP gewählt: max
Haus Pensimo																
Verkauf	2'708	11	Kunden / Besucher	50	54	45	24	30	16	24	15	5	365	4.0	1.0	97
			Beschäftigte	175	15	30	5	20	3	5	3.5	2.5	16	0.6	0.4	3
Wohnen *	18'456	77	Bewohner	80	231	60	139	40	92	139	3	2	416	0.6	0.4	83
			Besucher	800	23	45	10	30	7	10	2.5	2.5	26	0.5	0.3	5
Gewerbe	2'105	9	Kunden / Besucher	80	26	45	12	30	8	12	5	3	59	0.8	0.5	9
			Beschäftigte	200	11	30	3	20	2	3	3.5	2.5	11	1.0	0.7	3
Lagerräume	579	2	-	300	2	30	1	20	1	1	3.5	2.5	2	1.0	0.7	1
Summe	23'848	100	-	-	362	-	193	-	129	193	-	-	894	-	-	201
Haus Senn																
Verkauf	2'140	14	Kunden / Besucher	50	43	45	19	30	13	19	15	5	290	4.0	1.0	77
			Beschäftigte	175	12	30	4	20	2	4	3.5	2.5	13	0.6	0.4	2
Wohnen *	8'265	52	Bewohner	80	103	60	62	40	41	62	3	2	185	0.6	0.4	37
			Besucher	800	10	45	5	30	3	5	2.5	2.5	11	0.5	0.3	2
Gewerbe	4'499	29	Kunden / Besucher	80	56	45	25	30	17	25	5	3	126	0.8	0.5	20
			Beschäftigte	200	22	30	7	20	4	7	3.5	2.5	24	1.0	0.7	7
Lagerräume	876	6	-	300	3	30	1	20	1	1	3.5	2.5	3	1.0	0.7	1
Summe	15'780	100	-	-	250	-	122	-	81	122	-	-	652	-	-	147
Öffentliche Parkfelder																
Pauschal	-	-	-	-	95	-	95	-	95	95	-	-	bestehend	-	-	bestehend
Summe	-	-	-	-	95	-	95	-	95	95	-	-	-	-	-	-
Total	39'628	-	-	-	707	-	410	-	306	410	-	-	1'546	-	-	348

* Inkl. Kellerraum 8.0m² je Wohnung

Belastungsplan Knoten Zürichstrasse / Hochbordstrasse Ist-Zustand



Belastungsplan Knoten Zürichstrasse / Hochbordstrasse Referenzzustand



Verkehrsqualität Knoten Zürichstrasse / Hochbordstrasse Ist-Zustand







Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_S [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N_{GE} [Fz]	N_{GE} [m]	n_H [Fz]	r	S [%]	N_{RE} [Fz]	N_{RE} [m]	w [s]	QSV
2	1		K2R	31	170	2000	861	0.20	0	0	2	0	95.0	4	24	12.76	A
	2		K2L	17	310	2000	472	0.66	0	0	6	0	95.0	9	54	25.55	B
1	1		K1R	20	270	2000	556	0.49	0	0	5	0	95.0	7	42	21.71	B
	2		K1G	30	580	2000	833	0.70	1	6	10	0	95.0	12	72	19.62	A
3	2		K3L	6	160	3000	250	0.64	0	0	3	0	95.0	6	36	31.95	B
	1		K3G	34	510	2000	944	0.54	0	0	7	0	95.0	9	54	13.46	A
Knotenpunktssummen:					2000		3916										
Gewichtete Mittelwerte:								0.58									19.65
				TU = 72 s T = 3600 s													

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Verkehrsqualität Knoten Zürichstrasse / Hochbordstrasse Referenzzustand







Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_S [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N_{GE} [Fz]	N_{GE} [m]	n_H [Fz]	r	S [%]	N_{RE} [Fz]	N_{RE} [m]	w [s]	QSV
2	1		K2R	29	215	2000	806	0.27	0	0	3	0	95.0	5	30	14.39	A
	2		K2L	21	390	2000	583	0.67	0	0	7	0	95.0	10	60	23.94	B
1	1		K1R	20	345	2000	556	0.62	0	0	6	0	95.0	9	54	22.69	B
	2		K1G	26	580	2000	722	0.80	2	12	11	0	95.0	14	84	29.76	B
3	2		K3L	9	210	2550	319	0.66	0	0	4	0	95.0	7	42	31.34	B
	1		K3G	31	510	2000	861	0.59	0	0	8	0	95.0	10	60	15.67	A
Knotenpunktssummen:					2250		3847										
Gewichtete Mittelwerte:								0.64									23.15
				TU = 72 s T = 3600 s													

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

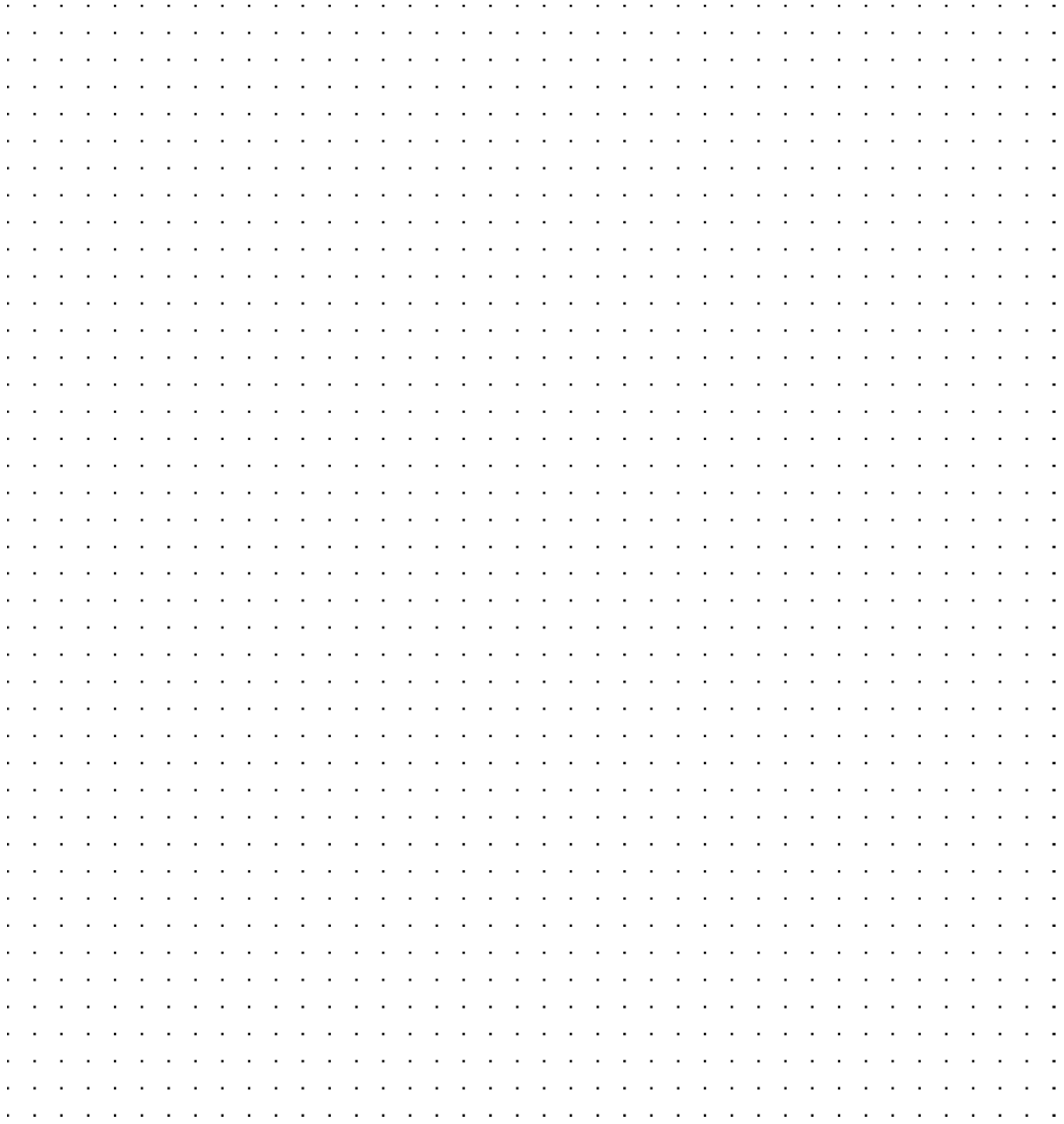
Anhang 4

Lärmgutachten

Stand: 27.04.2015

Privater Gestaltungsplan Areal Hoffnig, Dübendorf

Lärmgutachten
27.04.2015



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	3
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.

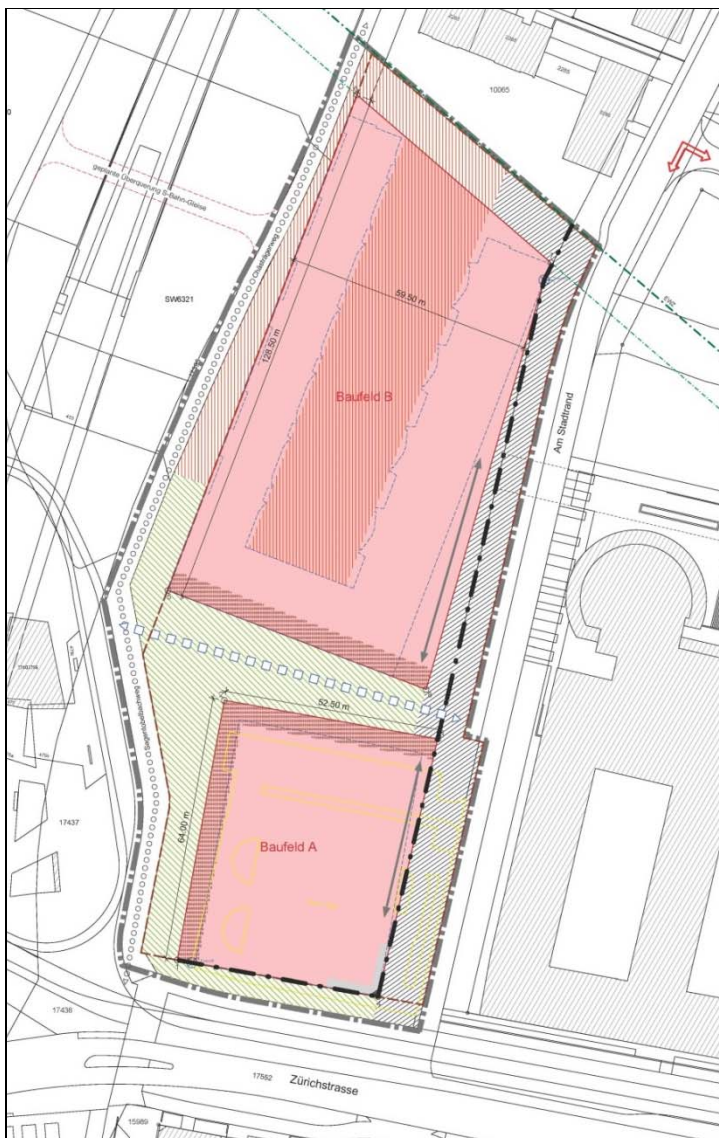


Abbildung 1: Geltungsbereich Gestaltungsplan, Ausschnitt aus dem Situationsplan

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 zweigeteilt, mit einem Unterburch in Ost-West-Richtung. Die dadurch entstehenden zwei Gebäudeteile weisen jeweils noch einen geschlossenen Innenhof auf. Ab dem 3. Obergeschoss ist zudem 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 1dB(A) 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)

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.

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

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 Mindestdiefe 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.

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, Innenhof) 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 Ausnahmegewilligungen 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 Bau-felds 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.

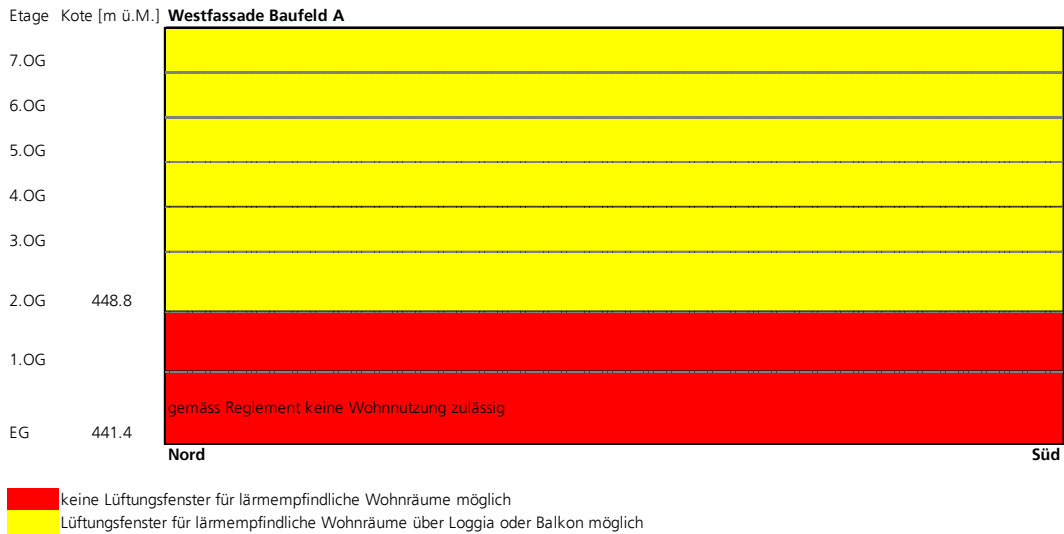


Abbildung 2: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld A

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).

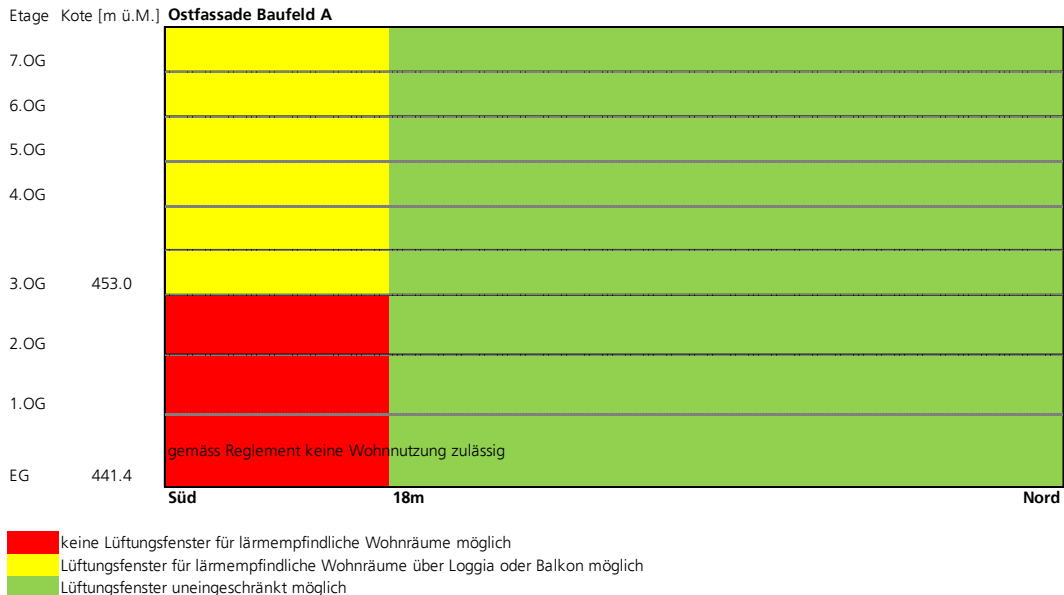


Abbildung 3: Darstellung Ostfassade Gebäude Baufeld B

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.

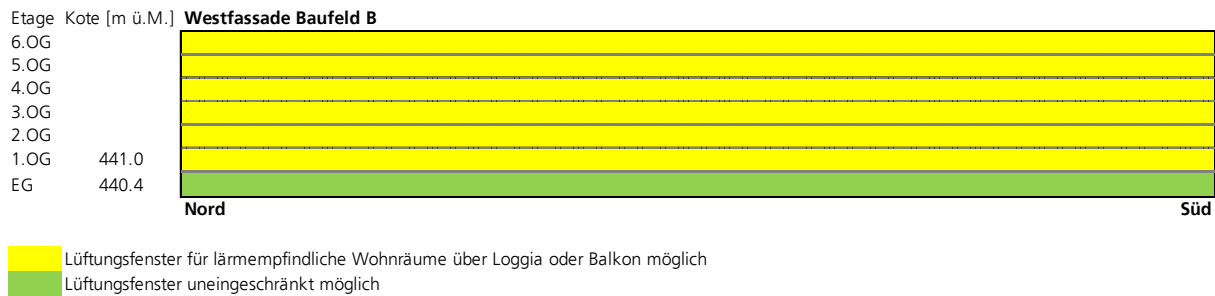


Abbildung 4: Darstellung Westfassade Gebäude Baufeld B

4.3 Massnahmen

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

- Lärmempfindliche Betriebsräume und Hotelzimmer für kurzfristige Aufenthalte sind im ganzen Gestaltungsplanperimeter ohne weitere Einschränkungen hinsichtlich des Lärmschutzes zugelassen, sofern sie eine kontrollierte Belüftung aufweisen.
- 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 oder Loggia ab einer Kote von 453.0 m.ü.M. zulässig. In grösserer Distanz zur Zürich-

strasse 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 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

10065

Schnitt A

Am Stadtrand

Schnitt C

Chästrägerweg

17395

453

Schnitt C

17396

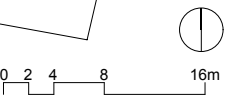
Sagentobelbachweg

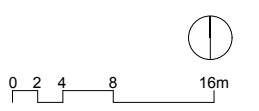
Schnitt B

27403796

17437

Schnitt B







Schnitt C

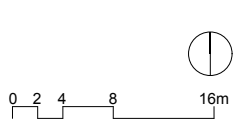
Schnitt A

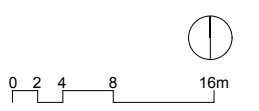
Schnitt C

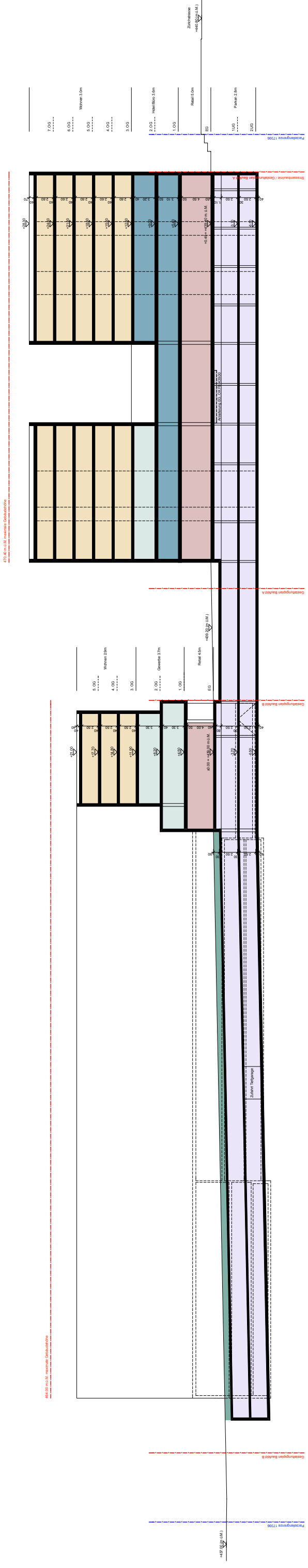
Schnitt B

Schnitt B

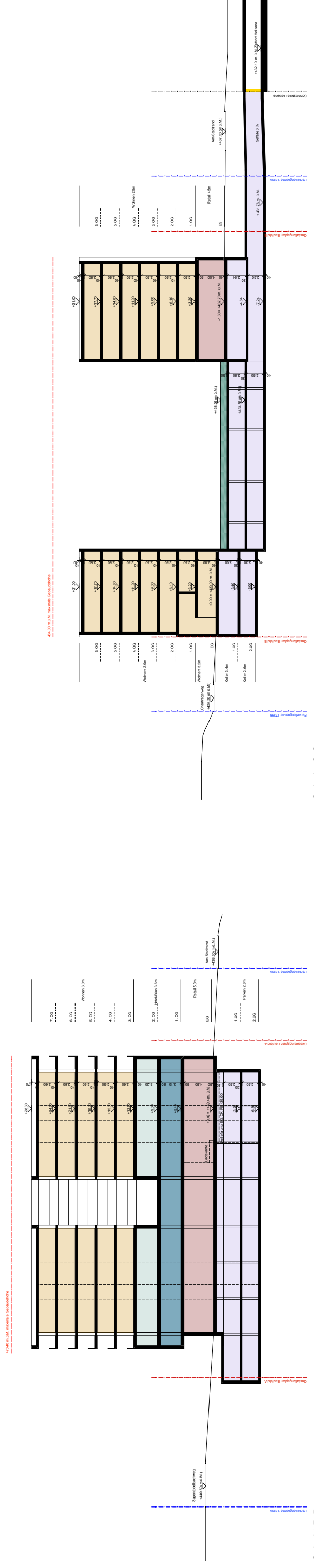
Schnitt A



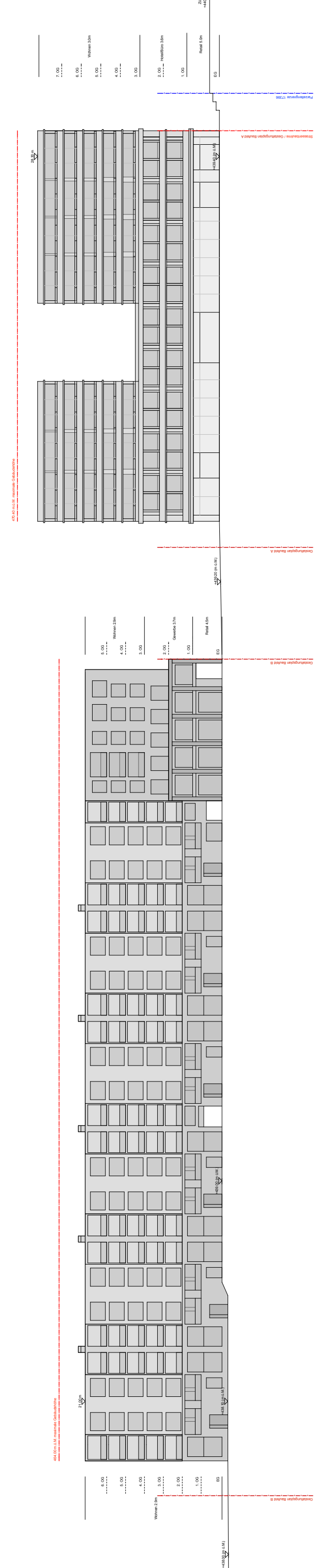




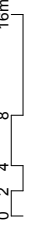
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C

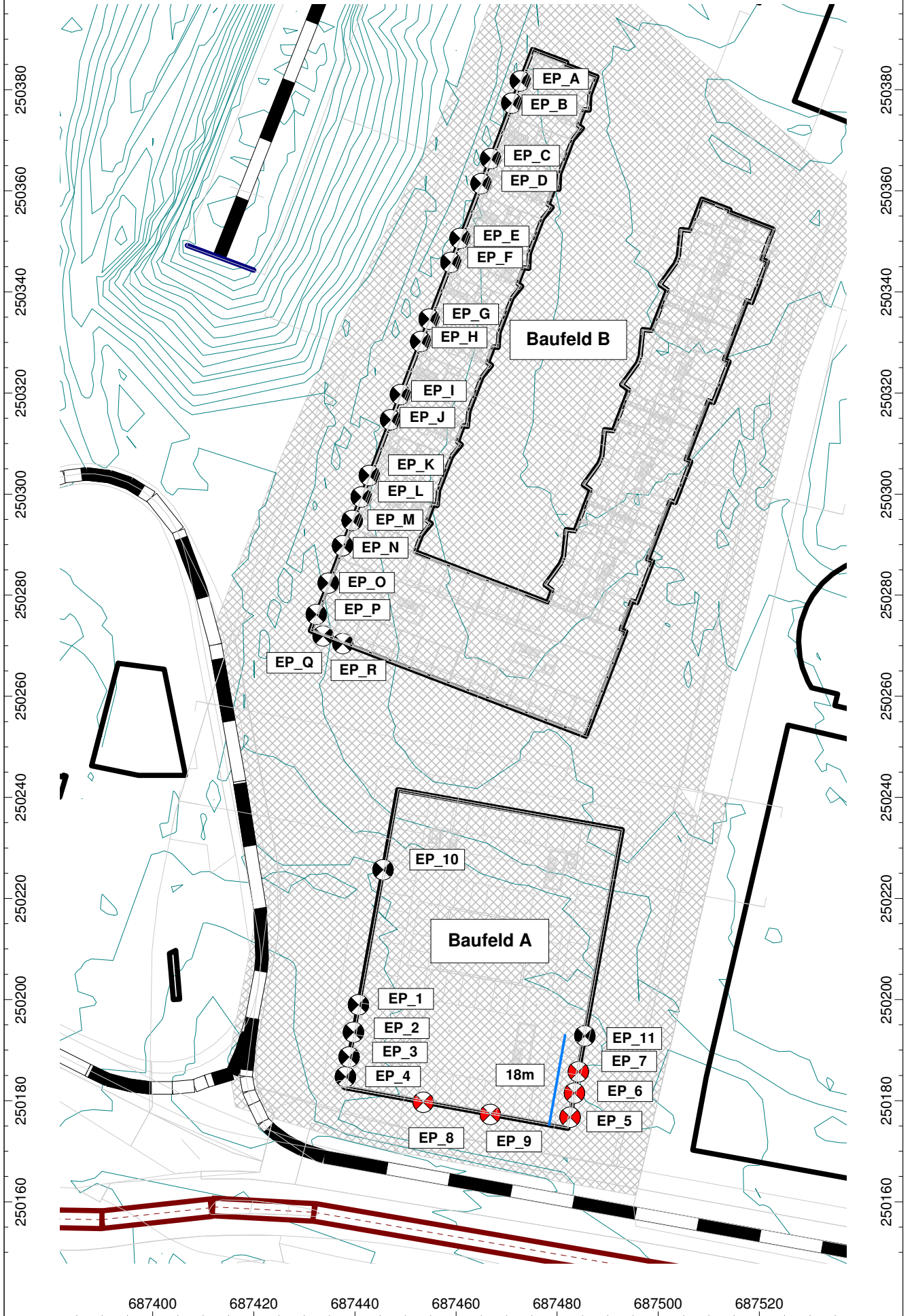


A2 Empfangspunkte

Empfangspunkte

Baufeld A: EG bis 2. OG

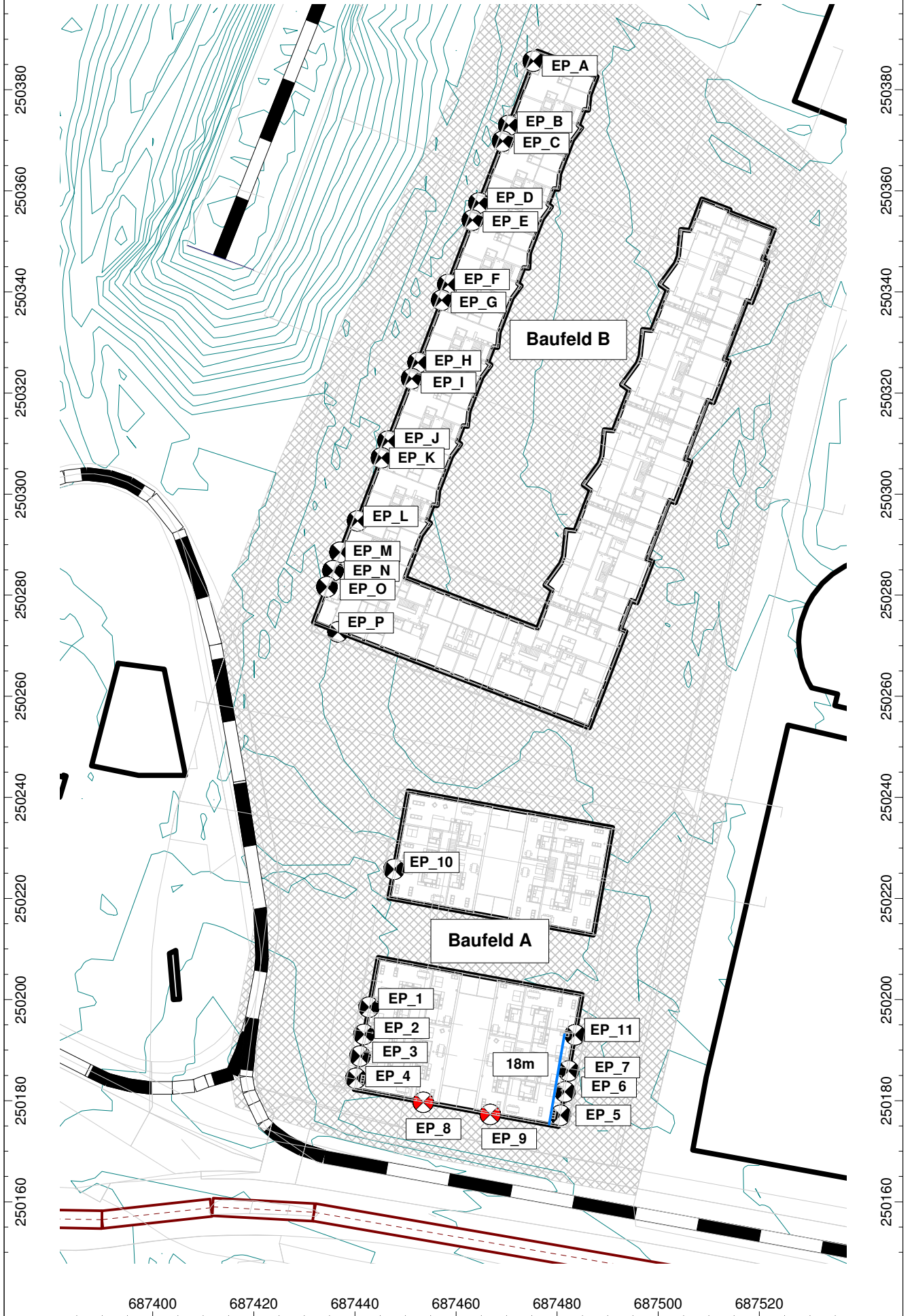
Baufeld B: EG und 1. OG



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 Lärmschutzmassnahme		Wirkung Loggia dB(A)	Pegel mit Lärmschutzmassnahme	
	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 dB(A)	Pegel mit Lärmschutz- massnahme	
		m. ü. M.	Tag [dB(A)]		Nacht [dB(A)]	Tag [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 Lärmschutzmassnahme		Wirkung Loggia dB(A)	Pegel mit Lärmschutzmassnahme	
	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 Lärmschutzmassnahme		Wirkung Loggia dB(A)	Pegel mit Lärmschutzmassnahme	
	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 Lärmschutzmassnahme		Wirkung Loggia dB(A)	Pegel mit Lärmschutzmassnahme	
	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 Lärmschutzmassnahme		Wirkung Loggia dB(A)	Pegel mit Lärmschutzmassnahme	
	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	
		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]		dB(A)	Tag [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 Lärmschutzmassnahme		Wirkung Loggia dB(A)	Pegel mit Lärmschutzmassnahme	
	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)]	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	
		m. ü. M.	Tag [dB(A)]		Nacht [dB(A)]	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

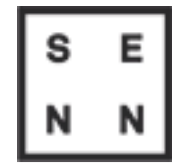
Anhang 5

Situationsplan Gestaltungsplan

Stand: 20.05.2015



Stadt
Dübendorf



Anlagestiftung **Turidomus**

PRIVATER GESTALTUNGSPLAN AREAL HOFFNIG, DÜBENDORF

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

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

20.05.2015, Stand: Öffentliche Mitwirkung

Vom Gemeinderat festgesetzt am: Dübendorf, den

Namens des Gemeinderates
Der Präsident: Die Sekretärin:

Von der Baudirektion

genehmigt am: BDV NR.

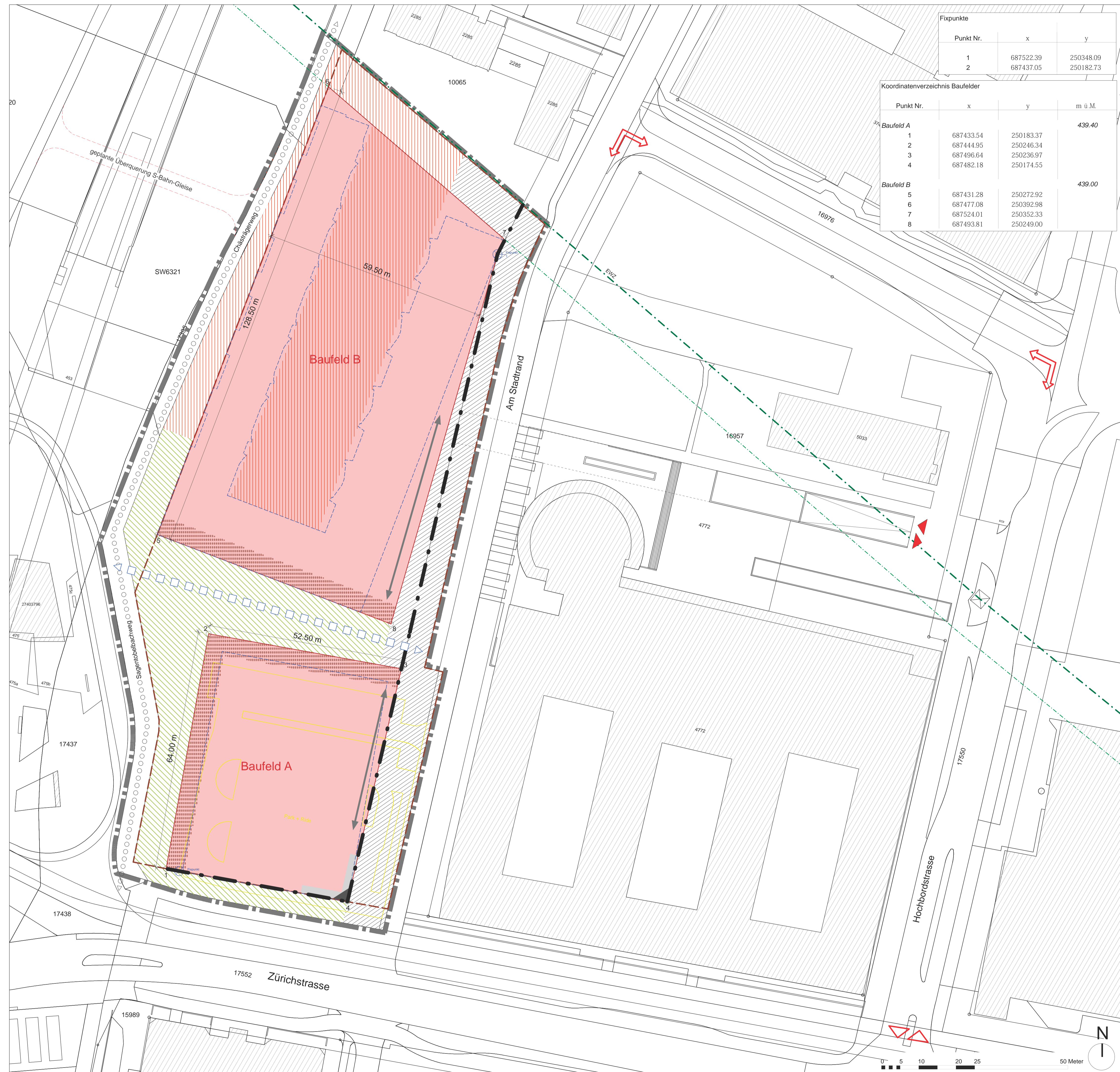
Für die Baudirektion:

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
- Mischverkehrsfläche 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



Fixpunkte		
Punkt Nr.	x	y
1	687522.39	250348.09
2	687437.05	250182.73

Koordinatenverzeichnis Baufelder			
Punkt Nr.	x	y	m ü.M.
Baufeld A			
1	687433.54	250183.37	439.40
2	687444.95	250246.34	
3	687496.64	250236.97	
4	687482.18	250174.55	
Baufeld B			
5	687431.28	250272.92	439.00
6	687477.08	250392.98	
7	687524.01	250352.33	
8	687493.81	250249.00	