

Kanton Zürich  
Gemeinde Hedingen



# Testplanung Zentrum Hedingen

Programm

Zürich, 8. Juli 2020

**suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft**  
Thurgauerstrasse 60 · 8050 Zürich · Telefon +41 (0)58 310 57 70  
[www.suisseplan.ch](http://www.suisseplan.ch) · [raum@suisseplan.ch](mailto:raum@suisseplan.ch)

suisse **plan**

AARAU · LUZERN · WOHLLEN · ZÜRICH

### **Impressum**

Verfasser: Gabriele Horvath

Auftraggeberin: Gemeinde Hedingen  
Zürcherstrasse 27  
8908 Hedingen  
[www.hedingen.ch](http://www.hedingen.ch)

Auftragnehmer: suisseplan Ingenieure AG  
raum + landschaft  
Thurgauerstrasse 60  
8050 Zürich  
[www.suisseplan.ch](http://www.suisseplan.ch)

Datei: N:\11 ZH\64 Hedingen\03 Testplanung Zentrum\05 Berichte\Programm  
Testplanung Hedingen\_genehmigt.docx

### **Änderungsverzeichnis**

Datum	Projektstand
16.06.2020	Bereinigung nach Prüfung SIA
08.07.2020	Genehmigung durch Beurteilungsgremium

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>1</b>
1.1	Verfahren	1
1.2	Teilnahme	1
1.3	Termine	1
1.4	Gegenstand	1
1.5	Perimeter Testplanung	2
1.5.1	Planungsperimeter	2
1.5.2	Betrachtungspereimeter (Planungsperimeter für Verkehrsfragen)	2
<b>2</b>	<b>Allgemeine Bestimmungen zum Verfahren</b>	<b>4</b>
2.1	Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung	4
2.2	Verfahren	4
2.3	Verbindlichkeitserklärung	5
<b>3</b>	<b>Testplanung</b>	<b>6</b>
3.1	Präqualifikation und Teilnahmebedingungen	6
3.2	Entschädigung der Präqualifikation	6
3.3	Zulassungs- und Eignungskriterien zur Auswahl der Teilnehmer für den Studienauftrag	6
3.4	Teilnahmeberechtigung	8
3.5	Entschädigung	8
3.6	Absichtserklärung Weiterbearbeitung	9
3.7	Urheberrecht	9
3.8	Streitfälle	9
3.9	Beurteilungsgremium	10
3.10	Terminplan	11
3.11	Ablauf	11
3.12	Abgegebene Unterlagen	12
3.13	Verlangte Arbeiten	13
3.14	Einbezug der Öffentlichkeit	13
<b>4</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>14</b>

4.1	Ausgangslage und Projektperimeter	14
4.1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
4.1.2	Fusswege	18
4.1.3	Bebauungs- und Parzellenstruktur	18
4.1.4	Versorgung, Dienstleistung und Gewerbe	19
4.1.5	Dorfbach	20
4.2	Zielsetzungen	21
4.2.1	Städtebau	21
4.2.2	Bauweise	22
4.2.3	Nutzungen	22
4.2.4	Öffentlicher Raum	23
4.2.5	Freiraum und Grünflächen	23
4.2.6	Öffentliche Gewässer – Dorfbach (Gemeinde)	23
4.2.7	Tiefbau und Infrastruktur	23
4.2.8	Öffentlicher Verkehr	24
4.2.9	Energie	25
4.2.10	Etappierung	25
4.3	Lösungsvarianten	26
4.4	Beurteilungskriterien	26
<b>5</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>27</b>
5.1	Baugesetz, Normen und Vorschriften	27
5.2	Kantonaler Richtplan	27
5.3	Regionaler Richtplan	28
5.4	Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Hedingen	29
5.5	Verkehrs- und Parkierungskonzept Hedingen	31
5.6	Energieplanung und Energiestadt	31
5.7	Bau- und Zonenordnung	32
5.7.1	Rechtsgültiger Stand	32
5.7.2	Stand Entwurf zur kantonalen Vorprüfung	32
5.7.3	Planungszone	33
5.8	Schutzobjekte	34
5.9	Gleisanlagen SBB	35
5.10	Lärm	35
5.11	Störfallvorsorge	36
5.12	Grundwasserschutz	37
5.13	Gewässerraum und Hochwasserschutz	38
5.14	Erdwärme	40

5.15	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)	41
<b>6</b>	<b>Prüfung und Genehmigung</b>	<b>42</b>

## **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

Abb. 1	Planungs- und Betrachtungsperimeter (Stand: 4. März 2020)	3
Abb. 2	Planungs- und Betrachtungsperimeter mit Grundeigentümerverh. (Stand: 31. März 2020)	15
Abb. 3	Zentrumsplanung Nutzungen	16
Abb. 4	Auszug Amtliche Vermessung Geoportal Kanton Zürich (Quelle: maps.zh.ch)	17
Abb. 5	Auszug Orthofoto ZH 2018 Geoportal Kanton Zürich (Quelle: maps.zh.ch)	20
Abb. 6	Dorfbach, Blick von der Zürcherstrasse Richtung Westen (Quelle: suisseplan, 2020)	20
Abb. 7	Auszug Kantonaler Richtplan Zürich (Stand: 22. Oktober 2018)	27
Abb. 8	Auszug Regionaler Richtplan – Siedlung und Landschaft (Stand: 15. November 2017)	28
Abb. 9	Auszug Regionaler Richtplan – Verkehr (Stand: 15. November 2017)	29
Abb. 10	Auszug REK Siedlung, Landschaft, Ver- und Entsorgung vom 24.02.2020	30
Abb. 11	Auszug Innenentwicklungsstrategie REK (Stand: 19. Dezember 2018)	30
Abb. 12	Auszug Zonenplan Hedingen (Stand: 21. Dezember 2011)	32
Abb. 13	Planungszone Zentrum (Stand: 15. Januar 2020)	33
Abb. 14	Schutzobjekt Alte Zwillikerstrasse 10 in Rot (Quelle: maps.zh.ch)	34
Abb. 15	Auszug Lärmübersicht Bauvorhaben Geoportal Kanton Zürich (Quelle: maps.zh.ch)	35
Abb. 16	Auszug Chemie-Risikokataster Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 18. November 2019)	36
Abb. 17	Auszug Grundwasserkarte Hochwasserst. Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 24. Feb. 2020)	37
Abb. 18	Auszug Gewässer-Ökomorphologie Dorfbach (Quelle: maps.zh.ch, 12. März 2020)	38
Abb. 19	Provisorischer Gewässerraum Dorfbach	39
Abb. 20	Auszug Wärmenutzungsatlas Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 24. Februar 2020)	40
Abb. 21	Auszug IVS Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 24. Februar 2020)	41
Tab. 1	Flächenverteilung nach Grundeigentümerschaften	15

## **Anhang Verzeichnis**

Anhang A	Berechnung Pauschalentschädigung
Anhang B	Skizze zu Art. 38 Leitungsverordnung (LeV)



# 1 Das Wichtigste in Kürze

## 1.1 Verfahren

Für die Zentrumsentwicklung von Hedingen ist im Rahmen einer Testplanung im freihändigen Verfahren mit Präqualifikation von drei Planerteams gemäss SIA-Ordnung 143/2009 (Studienauftrag - Ideenstudie) ein Überbauungs- und Nutzungskonzept wie auch ein Erschliessungs- und Freiraumkonzept zu erarbeiten. Bei der Testplanung handelt sich um eine Ideenstudie ohne Folgeauftrag. Das Verfahren ist einstufig und nicht anonym. Es finden eine Zwischenbesprechung und eine Schlusspräsentation statt.

## 1.2 Teilnahme

Teilnahmeberechtigt sind die von der Gemeinde und den Grundeigentümern aufgrund der vorab durchgeführten Präqualifikation eingeladenen Planerteams. Hinweis: Da ein qualifiziertes Planerteam seine Teilnahme kurzfristig abgesagt hat, wird die Testplanung mit drei statt der ursprünglich vorgesehenen vier Teams durchgeführt.

## 1.3 Termine

- Start Testplanung: 13. August 2020 um 8:00 Uhr mit Verteilung der Unterlagen und obligatorischer Begehung des Testplanungssperimeters.
- Fragestellung: schriftlich bis 26. August 2020 an [gaby.horvath@suisseplan.ch](mailto:gaby.horvath@suisseplan.ch); Beantwortung bis 7. September 2020
- Zwischenbesprechung mit Präsentation: 30. September 2020
- Abgabe Ergebnis: 13. November 2020
- Präsentation und Schlussbesprechung: 26. November 2020
- Ausstellung der Ergebnisse: 12./13. Februar 2021

## 1.4 Gegenstand

Das Dorfzentrum von Hedingen liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und wird durch die Kantonsstrasse vom historischen Ortskern getrennt. Aufgrund der guten Erschliessung und der Konzentration einiger Versorgungs- und Dienstleistungsbetriebe soll die innere Verdichtung hauptsächlich im Zentrum erfolgen. Abstandsvorschriften und ungünstige Grundstückszuschnitte verhindern heute die Ausnützung der zulässigen Bauvorschriften und damit die

Entwicklung des vorhandenen Potenzials. Mit der Zentrumsentwicklung soll der Standort gefördert und aufgewertet werden. Ziel ist ein Mix aus Wohn- und Gewerbenutzungen sowie die Schaffung eines attraktiven, belebten Begegnungsraums mit hoher Aufenthaltsqualität.

Mit einer Testplanung soll ein geeignetes städtebauliches Konzept gefunden werden, das die Überbauung mit den Freiräumen, die Nutzung sowie eine zweckmässige Erschliessung aufzeigt. Ziel ist nicht die Realisierung eines Siegerprojektes, sondern die grundeigentümergebundene Verankerung wichtiger Elemente aus den Erkenntnissen der Testplanung in der Nutzungsplanung (Gestaltungsplan, Quartierplan und/oder Zonenplan).

Für die Aufgabe werden vier interdisziplinäre Planerteams ausgewählt, wobei der Lead beim Fachbereich Architektur/Städtebau liegt. Darüber hinaus müssen Fachpersonen aus den Bereichen Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung in den Teams vertreten sein.

## **1.5 Perimeter Testplanung**

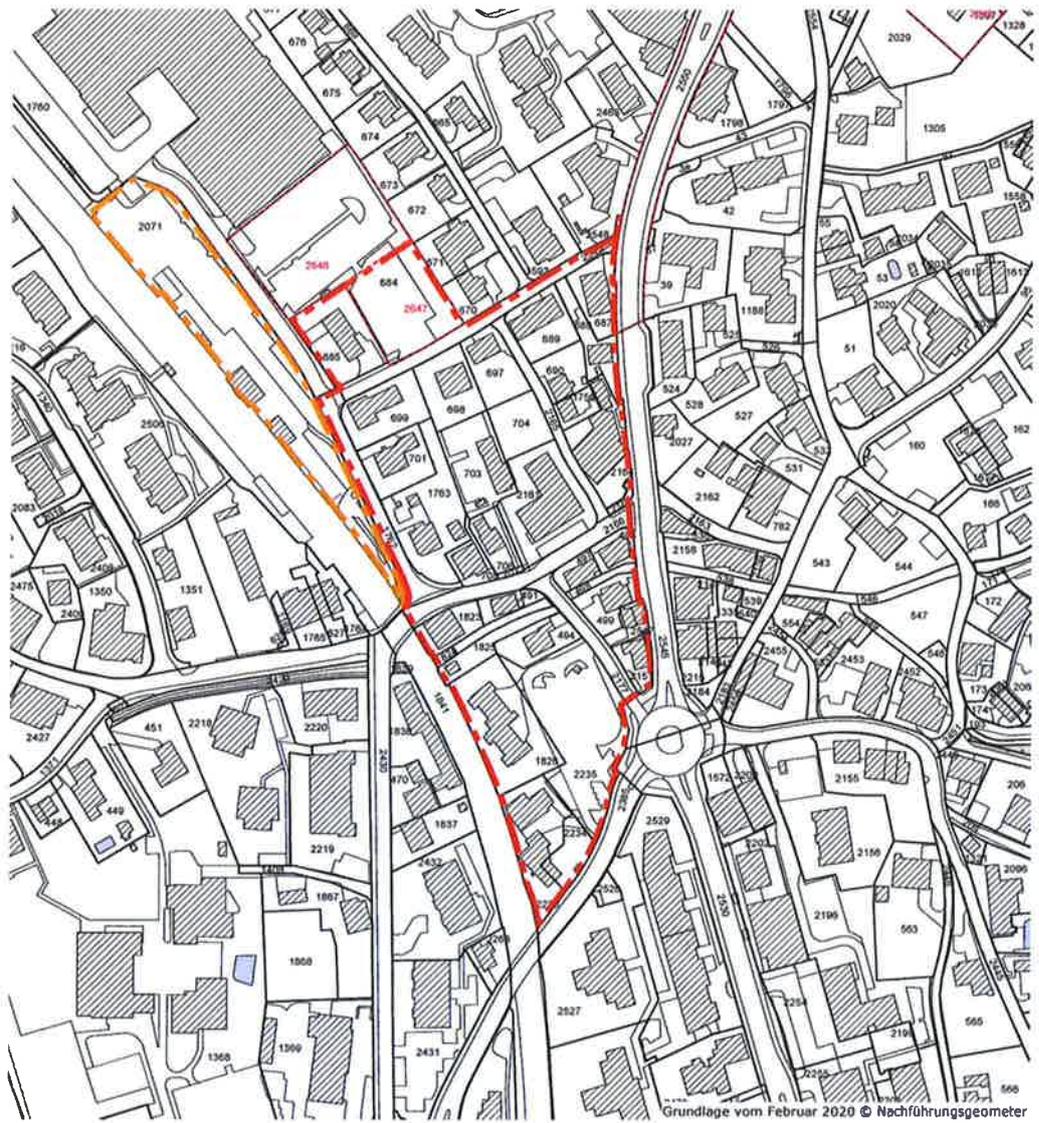
### **1.5.1 Planungssperimeter**

Der Testplanungssperimeter umfasst das Ortszentrum von Hedingen zwischen dem Bahnhof Hedingen und der Bahnlinie im Westen sowie der Zürcherstrasse im Osten, im Süden bildet die Alte Zwillikerstrasse die Begrenzung, im Norden die Hintere Bahnhofstrasse bzw. das Gelände der Ernst Schweizer AG. Der Testplanungssperimeter ist der Wohnzone mit mässig störendem Gewerbe WG 2.9 zugewiesen und umfasst etwa 22'240 m<sup>2</sup> Fläche. Für das Gebiet im Planungssperimeter ist eine Ideenstudie zu erarbeiten.

### **1.5.2 Betrachtungssperimeter (Planungssperimeter für Verkehrsfragen)**

In die Betrachtung einzubeziehen ist das Bahnhofsgelände der SBB mit dem Park-and-Ride-Parkplatz, dem Freiraum mit der Bepflanzung und den Velo-Parkieranlagen, aber ohne das Bahnhofsgebäude selbst.

Abb. 1 Planungs- und Betrachtungsperimeter (Stand: 4. März 2020)



-  Planungsperimeter
-  Betrachtungsperimeter

## 2 Allgemeine Bestimmungen zum Verfahren

### 2.1 Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung

Auftraggeber sind die Einwohnergemeinde Hedingen, vertreten durch drei Gemeinderäte, sowie die HEVO Immobilien AG, die Bäckerei-Conditorei Pfyl AG, die Gesellschaft Schweizer/Schweizer Zaugg sowie die Pensionskasse der Ernst Schweizer AG (Grundeigentümer im Perimeter).

Ansprechperson für administrative Fragen ist der Leiter für Planung, Hoch- und Tiefbau der Gemeinde Hedingen:

Franz Wipfli  
Zürcherstrasse 27  
8908 Hedingen  
Telefon 044 762 25 64

[franz.wipfli@hedingen.ch](mailto:franz.wipfli@hedingen.ch)

Das Verfahren wird begleitet durch:

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft  
Gabriele Horvath, Raumplanerin FSU  
Thurgauerstrasse 60  
8050 Zürich  
Telefon 058 310 57 70

[www.suisseplan.ch](http://www.suisseplan.ch), [gaby.horvath@suisseplan.ch](mailto:gaby.horvath@suisseplan.ch)

### 2.2 Verfahren

Für die Zentrumsplanung von Hedingen ist im Rahmen einer Testplanung im freihändigen Verfahren gemäss SIA-Ordnung 143/2009 (Studienauftrag) ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten. Bei einer Testplanung handelt sich es um einen Studienauftrag als Ideenstudie ohne Folgeauftrag. Das Verfahren ist einstufig und nicht anonym. Es finden eine Zwischenbesprechung und eine Schlusspräsentation statt.

Das Verfahren ist dem öffentlichen Beschaffungswesen unterstellt, da die Gemeinde Hedingen es koordiniert und Grundeigentümerin einiger Grundstücke ist. Sie beteiligt sich mit einem Anteil an den Verfahrenskosten. Aufgrund der Nicht-Erreichung des Schwellenwertes untersteht das Verfahren nicht den Regeln des GATT/WTO-Übereinkommens (Staatsvertragsbereich) und es findet keine öffentliche Ausschreibung statt. Der Auftrag an die drei teilnehmenden Planungsbüros wird freihändig vergeben.

Um hochwertige interdisziplinäre Lösungsansätze zu erhalten, ist die geregelte Kommunikation notwendig. Während der Testplanung können Fragen geklärt werden und die Aufgabenstellung lässt sich allenfalls konkretisieren. Der Dialog erlaubt auch die Weiterentwicklung verschiedener Varianten.

Das Verfahren wird in deutscher Sprache geführt. Texte und Erläuterungen müssen in deutscher Sprache abgefasst und eingereicht werden.

## **2.3 Verbindlichkeitserklärung**

Die Testplanung untersteht dem öffentlichen Beschaffungswesen, aber aufgrund der Unterschreitung der Schwellenwerte nicht den Regeln des GATT/WTO-Übereinkommens. Die Vergabe erfolgt im freihändigen Verfahren. Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen:

- Vergaberichtlinien zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (SR 172.512)
- Binnenmarktgesetz (SR 943.02), in Kraft getreten am 1. Juli 1996
- Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen, IVöB (LS 720.1), in Kraft getreten für den Kanton Zürich am 1. Januar 2004
- Submissionsdekret des Kantons Zürich (LS 720.11), in Kraft getreten am 1. Januar 2004

Mit der Teilnahme an der Testplanung anerkennen die Teilnehmer die Bestimmungen gemäss Programm. Das Programm, die Fragenbeantwortung und das Protokoll der Zwischenbesprechung sind für die Teilnehmenden und das Beurteilungsgremium verbindlich.

## **3 Testplanung**

Die Entwicklung des Zentrums von Hedingen ist nachhaltig und in geordneten Bahnen voranzutreiben. Dazu ist im Rahmen einer Testplanung ein Überbauungs- und Nutzungskonzept als Grundlage für einen Gestaltungsplan, falls notwendig koordiniert mit einer BZO-Teilrevision, zu erarbeiten. Durch die drei teilnehmenden Bearbeitungsteams sind verschiedene Ideenstudien zur Lösung einer planerischen Fragestellung zu erarbeiten. Daher ist eine Zwischenbesprechung notwendig. Ziel ist die Verankerung wichtiger Elemente aus den Studien in der Nutzungsplanung und nicht die Realisierung eines Siegerprojektes.

### **3.1 Präqualifikation und Teilnahmebedingungen**

Die Testplanung erfolgt im freihändigen Verfahren. Für die Aufgabe wurden interdisziplinäre Bearbeitungsteams eingeladen, wobei der Lead beim Fachbereich Architektur/Städtebau liegt. Darüber hinaus müssen Fachpersonen aus den Bereichen Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung in den Teams vertreten sein. Es können weitere Fachplaner beigezogen werden, die Bildung von Planer-Teams ist möglich und auszuweisen. Bei federführenden Planern sowie Fachplanern mit einem eigenständigen konzeptionellen Beitrag zur Gesamtlösung (Architekten, Stadtplaner, Landschafts- und Verkehrsplaner) ist eine Mehrfachbeteiligung in Planungsteams unzulässig. Weitere Fachplaner können sich mit mehreren Teams bewerben.

Zur Präqualifikation wurden zehn Teams eingeladen, davon haben acht zugesagt. Es wurde ausdrücklich ein junges Team eingeladen, welches die notwendigen Referenzen gemäss Programm möglicherweise nicht oder nicht ausreichend erbringen konnte.

Mit der Einreichung eines Antrags zur Teilnahme am Studienauftrag verpflichteten sich die Bewerber im Fall ihrer Auswahl zur Teilnahme am Studienauftrag und zur fristgerechten Abgabe eines Lösungsvorschlags. Die an der Testplanung teilnehmenden Fachleute müssen unabhängig von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums sein (vgl. SIA-Wegleitung „Befangenheit und Ausstandsgründe“).

### **3.2 Entschädigung der Präqualifikation**

Die Präqualifikation wird nicht entschädigt.

### **3.3 Zulassungs- und Eignungskriterien zur Auswahl der Teilnehmer für den Studienauftrag**

Die eingereichten Bewerbungen wurden daraufhin geprüft, ob sie fristgerecht und vollständig eingegangen sind. Für die Teilnahme an der Testplanung wurden durch das Beurteilungsgremium vier Teams ausgewählt, die folgenden Eignungskriterien entsprachen:

- Eignung der Bewerber bezüglich Aufgabenstellung, nachzuweisen durch die berufliche Befähigung der Schlüsselpersonen;
- städtebauliche und architektonische Qualität sowie Gesamtkonzeption der Referenzprojekte (realisierte Projekte sowie nicht realisierte Projekte bzw. Teilnahme an vergleichbaren Testplanungen/Studienaufträgen, Dialogverfahren, Variantenstudien;
- Planung/Realisierung vergleichbarer Projekte/Projektstudien in der Region.

Da ein qualifiziertes Planerteam seine Teilnahme nach der Präqualifikation kurzfristig abgesagt hat, wird die Testplanung mit drei statt der ursprünglich vorgesehenen vier Teams durchgeführt.

### 3.4 Teilnahmeberechtigung

Aufgrund der Präqualifikation hat das das Beurteilungsgremium gemäss den Eignungskriterien folgende drei Planerteams ausgewählt, die ihre definitive Teilnahme bestätigt haben.

<b>Architektur (Lead)</b>	<b>Fachplaner</b>	
ARGE: raumfalter dipl. Architekten USI SIA, Zürich & HVDM Architects & Cityplanners, Luzern PL: Harry van der Meijs PL-Stv.: Adrien Noirjean	<i>Landschaftsarchitektur</i>	Johannes von Pechmann Stadtlandschaft GmbH PL: Johannes von Pechmann PL-Stv.: Steffen Hiller
	<i>Verkehrsplanung</i>	ewp AG Zürich PL: Chappuis Alice PL-Stv.: Suter Christoph
	<i>Weitere Fachbereiche</i>	<i>Städtebau, Nutzungs- &amp; Entwicklungskonzepte, Soziologie:</i> Archipel GmbH PL: Andreas Wirz PL-Stv.: Anja Peter
axess architekten ag PL: Markus Hotz PL-Stv.: Philipp Ulrich	<i>Landschaftsarchitektur</i>	Hager Partner AG PL: Monika Schenk PL-Stv.: Raphael Kugler
	<i>Verkehrsplanung</i>	TEAMverkehr.zug ag PL: Oscar Merlo PL-Stv.: Flurin Casanova
	<i>Weitere Fachbereiche</i>	Städtebau, Raumplanung: KEEAS AG Raumkonzepte PL: Marcel Muri PL-Stv.: Seraina Schwizer
ARGE Ruumfabrigg Architekten GmbH PL: Pascal Marx PL-Stv.: Nina Cattaneo	<i>Landschaftsarchitektur</i>	USUS Landschaftsarchitektur AG PL: Johannes Heine PL-Stv.: Ana Olalquiaga
	<i>Verkehrsplanung</i>	STW AG für Raumplanung PL: Martin Reich PL-Stv.: Christoph Zindel
	<i>Weitere Fachbereiche</i>	-

### 3.5 Entschädigung

Für die Mitarbeit an der Testplanung einschliesslich Präsentation an der Zwischenbesprechung und Schlusspräsentation sowie Abgabe einer vollständigen Arbeit gemäss nachfolgenden Anforderungen wird jedem Team eine gleichwertige pauschale Entschädigung von CHF 25'000 (exkl. MwSt.) pro Team ausbezahlt. Die Berechnung der Pauschalentschädigung ist dem Anhang A zu entnehmen. Aus der Testplanung geht kein Siegerprojekt hervor, daher wird kein Preisgeld ausgezahlt. Ein eingereichtes Projekt gilt dann als vollständig, wenn die

Abgabefristen für Pläne und Modell eingehalten wurden und alle geforderten Unterlagen vorliegen.

### **3.6 Absichtserklärung Weiterbearbeitung**

Ziel ist die Verankerung wichtiger Elemente aus den Ideenstudien in der Richt- oder Nutzungsplanung und nicht die Realisierung eines Gewinnerprojektes. Daher ist kein Folgeauftrag vorgesehen.

### **3.7 Urheberrecht**

Das Urheberrecht an den Testplanungsbeiträgen verbleibt bei den Projektverfassenden. Mit der Entschädigung erwerben die Auftraggeber jedoch das Verwertungsrecht (Nutzungs- und Änderungsrecht) im Sinne von Art. 26 Abs. 3 der Ordnung SIA 143/2009. Die eingereichten Pläne, Erläuterungsberichte und Modelle sowie die digitalen Datenträger gehen in das Eigentum der Auftraggeber über. Die Auftraggeber können im Rahmen der weiteren Bearbeitung die aus der Testplanung gewonnenen Ideen und Erkenntnisse weiterverwenden und dieses Recht auch Dritten gewähren. Die Auftraggeber behalten sich vor, die Projektdokumente weiterzubearbeiten, abzuändern, mit anderen Lösungsansätzen zu kombinieren und die eingereichten Lösungsvorschläge oder Teile davon nach diesen unveränderten oder veränderten Grundlagen zu realisieren. Das Recht auf Veröffentlichung der Studien besitzen Auftraggeber und Teilnehmende, wobei das allseitige Einverständnis vorausgesetzt ist. Auftraggeber und Projektverfasser sind dabei stets zu nennen.

### **3.8 Streitfälle**

Mit der Einreichung der Projekte anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im Programm festgelegten Bedingungen, Abläufe, Termine und Verfahren sowie den Entscheid des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen.

Im Streitfall sind Beschwerden schriftlich und mit Begründung an das zuständige Gericht einzureichen. Gerichtsstand ist Affoltern am Albis.

### 3.9 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus Vertretern der Auftraggeber und qualifizierten Fachpersonen wie folgt zusammen:

Name/Büro	Funktion	Stimmrecht	
		ja	nein
Claude Hafner, Gemeinderat, Hoch- und Tiefbau, Präsident Beurteilungsgremium	Vertretung Gemeinde	(x) nur Stichentscheid	
Ruedi Fornaro, Gemeindepräsident	Vertretung nicht anwesende Eigentümer	x	
Roland Schneider, Gemeinderat	Stv. nicht anwesende Eigentümer		
Nicole Doppler, Gemeinderätin, Finanzen und Liegenschaften	Vertretung Gemeindeliegenschaften	x	
Christine Erni, Gemeinderätin	Stv. Gemeindeliegenschaften		
Reinhard Wildhaber	Vertretung HEVO Immobilien	x	
Leonhard Grimmer	Stellvertretung HEVO Immobilien		
Michael Schweizer Anliker	Vertretung Ges. Schweizer/Schweizer Zaugg	x	
Dr. jur. Martin Künzli	Stellvertretung Ges. Schweizer/Schweizer Zaugg		
Leo Baschnagel	Vertretung Pensionskasse Ernst Schweizer AG	x	
Hans Ruedi Schweizer	Stv. PK Ernst Schweizer AG		
Andreas Pfyl	Vertretung Andreas und Regula Pfyl	x	
Seraina Pfyl	Stv. Andreas und Regula Pfyl		
Urs Oechslin, lilin architekten sia gmbh, Zürich	Fachexperte Architektur/Städtebau	x	
Alphons Wiederkehr, Wiederkehr Antosch Architekten AG, Zug	Fachexperte Architektur/Städtebau	x	
Manuel Peer, Planar AG, Zürich	Fachexperte Landschaftsarchitektur	x	
Christoph Lippuner, EBP Schweiz AG, Zürich	Fachexperte Verkehr	x	
Franz Wipfli	Leiter Planung, Hoch- und Tiefbau der Gemeinde Hedingen		x
Gabriele Horvath, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft, Zürich	Fachexpertin Raumplanung, Begleitung Testplanung		x

Nur bei Abwesenheiten der Vertretungen können die Stellvertretungen das Stimmrecht ausüben. Der Leiter Planung, Hoch- und Tiefbau der Gemeinde sowie die Fachexpertin Raumplanung haben beratende Funktion und kein Stimmrecht.

Bei einem Unentschieden hat der Präsident des Beurteilungsgremiums den Stichentscheid. Die Auftraggeber können weitere Fachexperten mit beratender Stimme beiziehen.

### 3.10 Terminplan

Start der Testplanung: Begehung, Erläuterung der Aufgabe mit Verteilung der Unterlagen.	<i>13. August 2020 8 Uhr</i>
Abholung Modell bei der Gemeindeverwaltung	<i>ab 13. August 2020</i>
Fragestellung: schriftlich an <a href="mailto:gaby.horvath@suisseplan.ch">gaby.horvath@suisseplan.ch</a>	<i>26. August 2020</i>
Beantwortung schriftlich per E-Mail an alle	<i>7. September 2020</i>
Zwischenbesprechung mit Kurzpräsentationen aller Teams (Einladung ca. 2 Wochen vorher)	<i>30. September 2020 ganztags</i>
Abgabe Beiträge Testplanung an: suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft Thurgauerstrasse 60, 8050 Zürich, Telefon 058 310 57 70	<i>13. November 2020 bis 17 Uhr</i>
Abgabe Modelle an: Gemeindeverwaltung Hedingen (Öffnungszeiten beachten) Zürcherstrasse 27 8909 Hedingen Telefon 044 762 25 64	<i>bis 20. November 2020</i>
Präsentation Beiträge - Schlussbesprechung (Einladung ca. 2 Wochen vorher)	<i>26. November 2020 ganztags</i>
Ausstellung und Publikation	<i>12./13. Februar 2021 Anwesenheit der Architekten: 13. Februar vormittags</i>

### 3.11 Ablauf

**Start Testplanung mit Begehung, Abgabe Unterlagen:** Für die teilnehmenden Teams findet am 13. August 2020 um 8 Uhr eine Begehung des Testplanungsperimeters statt. Gleichzeitig werden das Arbeitsprogramm und die detaillierten Grundlagen abgegeben. Die Einladung erfolgt separat per E-Mail.

**Fragestellung:** Die Fragen sind bis 26. August 2020 schriftlich per E-Mail an die Projektbegleitung Gabriele Horvath, [gaby.horvath@suisseplan.ch](mailto:gaby.horvath@suisseplan.ch), suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft zu richten. Die Antworten werden allen Teilnehmenden bis 7. September 2020 per E-Mail schriftlich zugestellt und gelten als verbindliche Ergänzung zum Programm.

**Zwischenbesprechung:** Im Sinne der Qualitätssicherung und zur Entwicklung von Lösungsvarianten ist mit den teilnehmenden Teams und dem Beurteilungsgremium am 30. September 2020 eine Zwischenbesprechung vorgesehen. Ziel ist die Präsentation der Lösungsansätze und städtebaulichen Konzepte. Die Einladungen werden ca. 2 Wochen vorher per E-Mail verschickt. Ein Protokoll mit allgemeinen Erkenntnissen wird allen abgegeben.

**Abgabe Ergebnis:** Die Pläne müssen bis zum 13. November 2020 um 17 Uhr bei der Organisatorin eintreffen:

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft  
Thurgauerstrasse 60, 8050 Zürich  
Telefon 058 310 57 70

Die Modelle sind bis spätestens 20. November 2020 bei der Gemeindeverwaltung Hedingen abzugeben (Öffnungszeiten beachten):

Gemeindeverwaltung Hedingen  
Zürcherstrasse 27  
8050 Zürich  
Telefon 044 762 25 64

Auf Gesuche um Fristverlängerung wird nicht eingetreten.

**Vorprüfung:** Die Vorprüfung der abgegebenen Arbeiten erfolgt durch die Organisatorin in Zusammenarbeit mit den Fachexperten. Das Resultat der Vorprüfung wird den weiteren Mitgliedern des Beurteilungsgremiums zur Vorbereitung der Schlussbesprechung zugestellt.

**Schlussbesprechung/Präsentation:** Anlässlich der Beurteilung durch das Beurteilungsgremium findet am 26. November 2020 eine Präsentation der eingereichten Vorschläge durch die teilnehmenden Teams statt. Die Einladung erfolgt separat ca. 2 Wochen vorher.

**Ausstellung und Publikation:** Am 12. Februar 2021 findet ab 14 Uhr die freie Besichtigung statt. Am 13. Februar 2021 von 9 bis 15 Uhr wird die Ausstellung mit Anwesenheit der Architekten (inkl. Verpflegung) stattfinden.

### 3.12 Abgegebene Unterlagen

1. Programm zur Testplanung vom 16. Juni 2020
2. Kataster/Amtliche Vermessungsdaten, vom 17.07.2020 (DXF)
3. Perimeter Testplanung in Situationsplan, M 1:2'000 vom 27.03.2020
4. Höhenlinien
5. Modell digital
6. Zonenplan rechtsgültig vom 03.02.2005, Stand 21.12.2011
7. Bau- und Zonenordnung rechtsgültig vom 03.02.2005, Stand 11.12.2008
8. Plan Ortsbild von Hedingen (regionale Bedeutung) 1:2'500, Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung, Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich, Entwurf vom 08.06.2017 zur Anhörung
9. Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum, AKP Verkehrsingenieur AG Zürich/Luzern (Stand Entwurf Gemeinderat vom 15.03.2019)
10. ARE/BAFU/BPUK-Merkblatt «Gewässerraum im Siedlungsgebiet», vom 18. Januar 2013
11. CD mit Drohnenaufnahmen vom 10.08.2020
12. Teilnahmeformular Projektverfasser
13. Modellgrundlage, M 1:500, der Testplanungssperimeter ist herausnehmbar (ab Starttermin 13.08.2020 bis 14.08.2020 oder nach Vereinbarung im Gemeindehaus abholbereit.)

Hinweis: die digitalen Daten (DWG, DXF) werden im Landeskoordinatensystem LV95 abgegeben.

### 3.13 Verlangte Arbeiten

Folgende Unterlagen sind an der Zwischenbesprechung zu präsentieren:

- Übersichtsplan M 1:1'000 mit städtebaulichem Konzept (Varianten zulässig)
- Situationsplan M 1:500 mit relevanten Elementen der Bebauung inkl. der Freiraumgestaltung, der Lage und Dimensionierung der öffentlichen Räume sowie der Abgrenzung der öffentlichen und privaten Bereiche, dem Bachverlauf und der Erschliessung
- Modell als Arbeitsmodell (Modellgrundlage vor Ort vorhanden)

Folgende Unterlagen sind für die Schlussabgabe zu liefern:

- Schwarzplan 1:5'000
- Situationsplan 1:500: Darstellung der Bebauung als Dachaufsicht im ortsbaulichen Kontext mit Freiraumkonzept, Bachverlauf und -gestaltung, Bezeichnung der öffentlichen, halböffentlichen und privaten Aussenräume, Zugänge/Adressierung der Gebäude, Grundflächen sowie Aussagen zu möglicher Etappierung und Parzellierung
- Schnitte 1:500 über den Planungspereimeter mit Höhenkoten und Aussagen zu Gebäudehöhen, Geschossigkeit, Volumetrien, Dachformen und Lage im Terrain
- Grobe Abschätzung der Bauvolumen im Sinne der Baumassenziffer ( $m^3/m^2$ ) über das gesamte Gebiet
- Aussagen zur möglichen Nutzungsverteilung
- Erschliessungskonzept inkl. Parkierung MIV (motorisierter Individualverkehr) sowie Langsamverkehrsverbindungen
- Grobe Parkplatzberechnung (gemäss neuer VSS-Norm 40 281 (2019) → entspricht der VSS-Norm 640 281 (2013)) mit schematischer Darstellung der Machbarkeit einer gebietsbezogenen ober- und unterirdischen Parkierungslösung (keine grundstückweise Parkplatzberechnung erforderlich)
- Skizzen zu den öffentlichen Räumen und zur Strassenraumgestaltung
- Kurze Erläuterungstexte zu den konzeptionellen Ideen und Formulierung der wichtigen Wesensmerkmale (kein Bericht)
- Modell 1:500, weiss
- Datenträger mit digitalen Daten (Pläne in Originalmassstab und Verkleinerung A3, Tabellen und Texte)

Es sind drei bis vier Pläne im Format A0 (Querformat) abzugeben. Situations- und Umgebungsplan sind nach Norden zu orientieren oder analog dem Modell leicht abzdrehen.

Für die Beurteilung ist ein kompletter Plansatz gerollt abzugeben (Plot). Für den Schlussbericht sind die Pläne im A3-Format mit leserlicher Beschriftung abzugeben (PDF). Die Texte sind in einer separaten Datei (PDF) abzugeben.

### 3.14 Einbezug der Öffentlichkeit

Das Verfahren erfolgt unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Für die Grundeigentümerschaften im Testplanungspereimeter, die nicht im Beurteilungsgremium vertreten sind, wurde ein Echoraum eingerichtet. Sie werden vor Beginn und nach der Schlusspräsentation über das

Programm, den Verlauf des Verfahrens und das Ergebnis informiert. Diese Informationen sind nicht aus dem Echoraum an Dritte oder an die Öffentlichkeit weiterzugeben. Die Auftraggeber und die Teilnehmenden verzichten bis zur Freigabe auf das Recht zur Veröffentlichung der Ergebnisse. Nach Abschluss der Testplanung wird die Öffentlichkeit im Rahmen einer zweitägigen Ausstellung über den Ausgang des Verfahrens informiert. Der Schlussbericht wird anschliessend auf der Homepage der Gemeinde veröffentlicht. Zudem wird die Bevölkerung an der darauf folgenden Gemeindeversammlung informiert.

## **4 Aufgabenstellung**

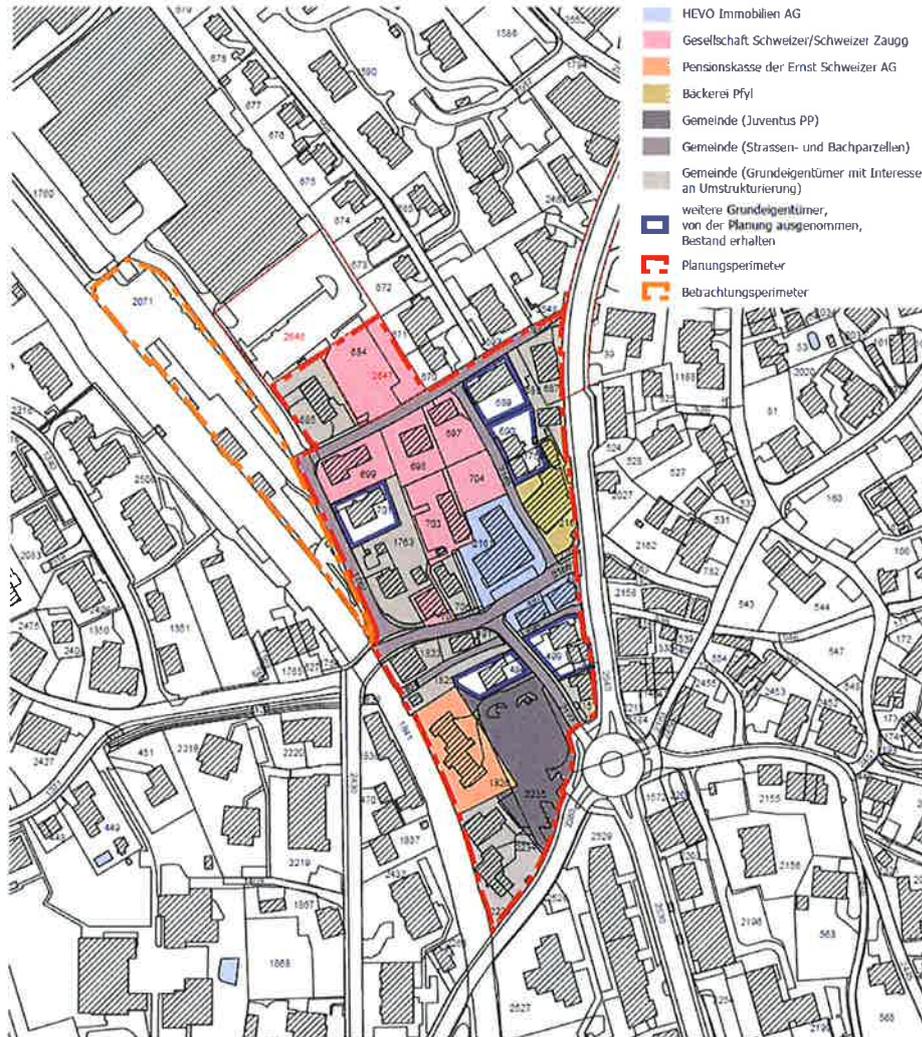
### **4.1 Ausgangslage und Projektperimeter**

Bereits im Vorfeld der laufenden Arbeiten zur Gesamtrevision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung (Stand kantonale Vorprüfung) kristallisierte sich heraus, dass auf die Entwicklung des Zentrums ein besonderes Augenmerk gelegt werden muss. Im Zentrum von Hedingen liegen verschiedene öffentliche Nutzungen, wie Läden und Dienstleistungsunternehmen, sowie der Bahnhof. Der historische Ortskern mit dem Ortsbild von regionaler Bedeutung befindet sich ausserhalb des Testplanungsperrimeters östlich der Zürcherstrasse und wird durch diese vom funktionalen Zentrum getrennt (vgl. Plan Ortsbild von Hedingen, Entwurf vom 08.06.2017 zur Anhörung). Trotz der Lage in einer Mischzone weist das Zentrum eine geringe Beschäftigtendichte auf, der Schwerpunkt liegt auf Wohnnutzungen. Die Anzahl alter Gebäude und insbesondere der Anteil an Einfamilienhäusern sind für ein Gebiet mit Zentrumsfunktion sehr hoch, die Einwohnerdichte liegt deutlich unter den Zielwerten. Die Parzellenstruktur und die Abstandsvorschriften gegenüber den Strassen, den Nachbargrundstücken und dem Dorfbach verhindern eine zweckmässige Verdichtung. Diverse Parzellen sind unüberbaubar.

Im Zentrum von Hedingen konzentrieren sich diverse raumplanerische Frage- und Problemstellungen, welche im Rahmen der Nutzungsplanung nicht zweckmässig gelöst werden können. Die Gemeinde hat das Zentrum in ihrem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) als wichtiges Entwicklungsgebiet definiert und sich im Rahmen der Nutzungsplanung für einen kooperativen Planungsprozess entschieden. Im Dezember 2019 hat die Gemeindeversammlung diesem Vorgehen zugestimmt und einen Kredit für eine Testplanung unter der Leitung der Gemeinde mit Beteiligung der Grundeigentümer gesprochen. Die wichtigsten Themen werden im Folgenden kurz erläutert.

Der Testplanungsperrimeter umfasst 22'240 m<sup>2</sup> Fläche im Ortszentrum von Hedingen zwischen dem Bahnhof Hedingen und der Bahnlinie im Westen sowie der Zürcherstrasse im Osten, im Süden bildet die Alte Zwillikerstrasse die Begrenzung, im Norden die Hintere Bahnhofstrasse bzw. das Gelände der Ernst Schweizer AG.

Abb. 2 Planungs- und Betrachtungsperimeter mit Grundeigentümerverhältnissen (Stand: 31. März 2020)



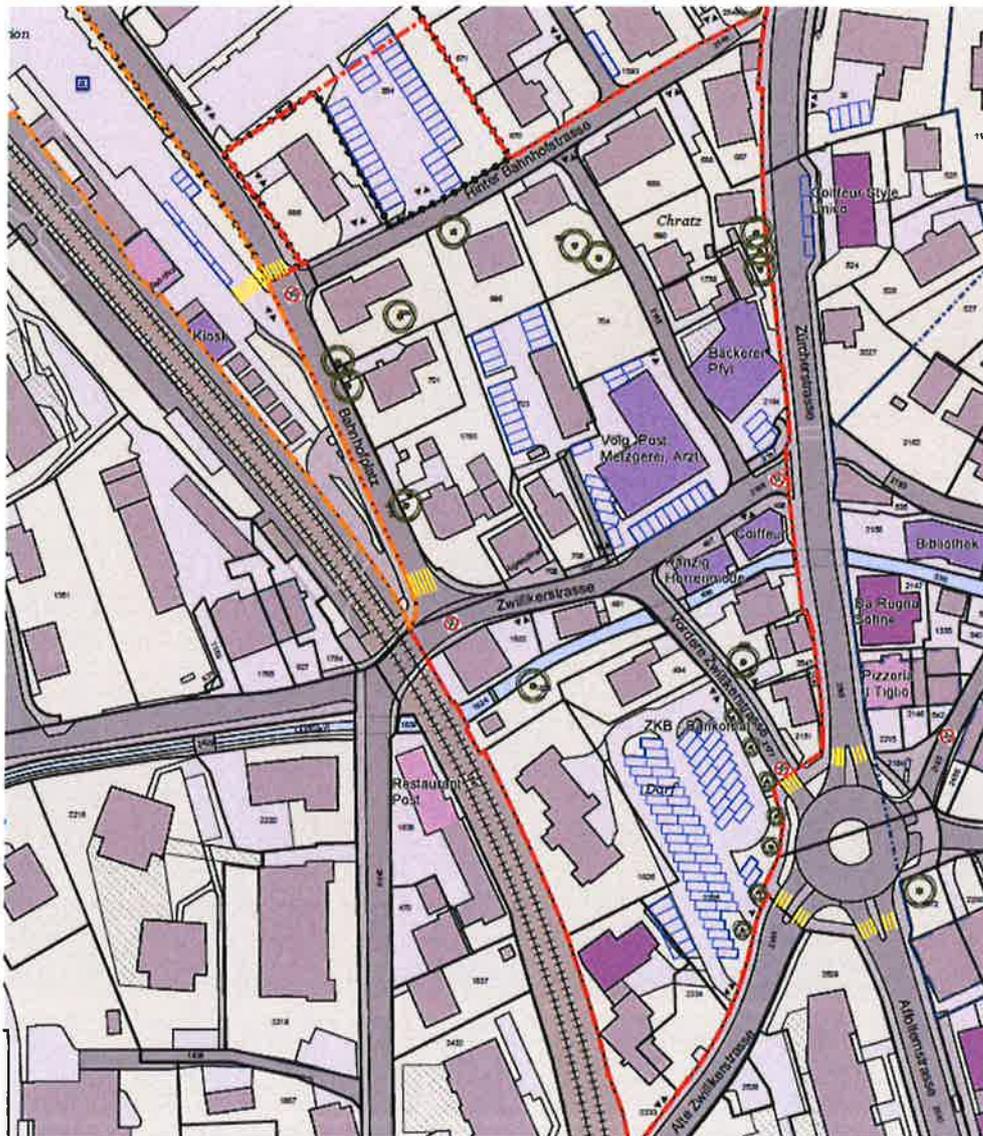
Tab. 1 Flächenverteilung nach Grundeigentümerschaften

HEVO Immobilien AG	1'672 m <sup>2</sup>
Gesellschaft Schweizer/Schweizer Zaugg	4'698 m <sup>2</sup>
Pensionskasse Ernst Schweizer AG	1'347 m <sup>2</sup>
Bäckerei Pfyl	817 m <sup>2</sup>
Politische Gemeinde (Juventus PP)	2'123 m <sup>2</sup>
Politische Gemeinde/Kanton (Strassen- und Bachparzellen)	3'304 m <sup>2</sup>
Grundeigentümer mit Interesse an Umstrukturierung	5'574 m <sup>2</sup>
Grundeigentümer von der Planung ausgenommen, Bestand erhalten	2'705 m <sup>2</sup>

Für das Gebiet im Planungsperimeter ist eine Ideenstudie zu erarbeiten, wobei die Übergänge zu den angrenzenden Bereichen wie auch die Wirkung auf die bauliche Umgebung zu berücksichtigen sind. In die Betrachtung einzubeziehen ist das Bahnhofsgelände der SBB mit dem Park-and-Ride-Parkplatz und den Velo-Parkieranlagen (Betrachtungsperimeter =

Planungsperimeter für Verkehrsfragen). Am Bahnhof sollen künftig möglichst nur noch Kurzzeitparkplätze vorhanden sein (Kiss and ride). Die Park-and-ride-Parkplätze am Bahnhof sollen in ein unterirdisches Parkhaus verlegt werden. Im Betrachtungsperimeter sind keine Hochbauten zu planen.

Abb. 3 Zentrumsplanung Nutzungen

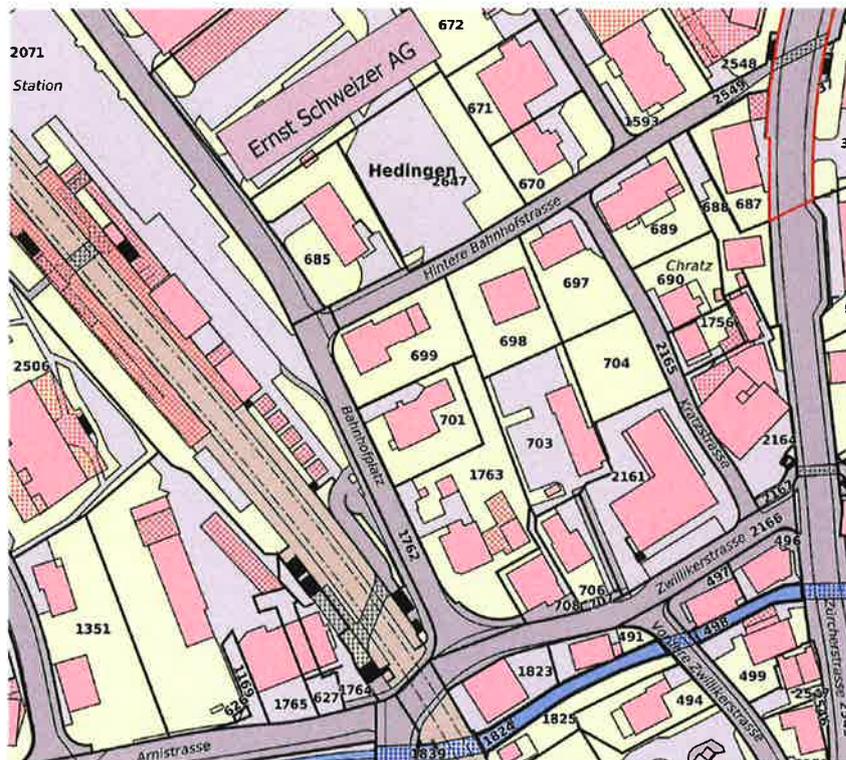


Die Velo-Abstellplätze sind zu modernisieren und aufzuwerten, eine Verlegung ist möglich. Es sind attraktive und moderne Velo-Abstellplätze mit sicherheitsoptimierten Lösungen (Diebstahlschutz, Schliessfächer usw.) zu realisieren. Ausserdem sind separate Parkierungsmöglichkeiten für Motorräder vorzusehen. Durch die Optimierung der Parkierungs- und Erschliessungsflächen kann der Freiraum mit der Bepflanzung aufgewertet werden.

#### 4.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ein zentrales Thema der Zentrumsentwicklung ist bei allen Interessensgruppen die suboptimale Verkehrssituation. Die Zwillikerstrasse und der Bahnhofplatz bilden die Erschliessung für die Ernst Schweizer AG und den Bahnhof Hedingen. Obwohl die Dimensionen der Zwillikerstrasse den geltenden Vorschriften knapp genügen, ist die Durchfahrt für LKW teilweise erschwert.

Abb. 4 Auszug Amtliche Vermessung Geoportal Kanton Zürich (Quelle: maps.zh.ch)



Bei Verkehrsmessungen wurde festgestellt, dass der Bahnhof Hedingen mehr Verkehr generiert als die Ernst Schweizer AG. Das Angebot an Parkieranlagen beim Bahnhof kann der Nachfrage meist nicht gerecht werden. Da es kein Parkleitsystem gibt, verursacht der Parkplatz-Suchverkehr zusätzlichen Verkehr. Der Strassenquerschnitt des Bahnhofplatzes ist sehr schmal, weshalb eine Begegnung zwischen Lastwagen und Personenwagen nur im Schritttempo möglich ist. Die Längsparkfelder auf der Fahrbahn verschärfen diese Konfliktstelle zusätzlich.

Bei geschlossenen Bahnschranken kann es während der Hauptverkehrszeiten zu einem größeren Rückstau auf beiden Seiten der Bahnlinie kommen, welcher den Verkehrsablauf im Zentrum beeinträchtigt und teilweise zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern führt.

Im Jahr 2017 wurde im Rahmen einer Studie bei den kantonalen Dienststellen abgeklärt, ob eine Erschliessung des Industriegebietes der Ernst Schweizer AG von Norden her möglich wäre. Da eine Nordzufahrt Wald, Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen wie auch ein kommunales Naturschutzgebiet tangieren würde, haben die kantonalen Dienststellen das Projekt

als nicht bewilligungsfähig beurteilt und dem Gemeinderat empfohlen, das Projekt nicht weiterzuverfolgen.

Eine verbesserte Verkehrsführung – insbesondere zur Industriezone – wird jedoch nur realisierbar sein, wenn die vorhandenen baulichen Strukturen hinterfragt werden dürfen. Der Gemeinderat hat im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung durch die AKP Verkehrsingenieur AG Zürich/Luzern ein „Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum“ erarbeiten lassen (Stand Entwurf Gemeinderat vom 15.03.2019 in der Beilage), das jedoch bisher nicht vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Neben der Beschreibung der Sicherheitsdefizite und Konfliktstellen enthält es diverse Bausteine sowie ein mögliches Zielbild fürs Zentrum. Dieses Konzept wird orientierend zur Verfügung gestellt, Elemente daraus dürfen verwendet werden, es hat aber keinen bindenden Charakter.

Auf dem Juventus-Parkplatz, der im Besitz der Politischen Gemeinde ist, werden sowohl Kurzzeit-, Langzeit- sowie private Parkfelder angeboten. Das führt teilweise zu einer unübersichtlichen Situation und ist für ortsunkundige Besucher nicht unbedingt nachvollziehbar.

#### **4.1.2 Fusswege**

Zahlreiche Fusswegverbindungen inkl. Schulwege und Wanderwege führen durchs Zentrum. Die Fussgängerführung im Zentrum von Hedingen ist zu optimieren, es gibt diverse Schwach- und Konfliktstellen. Im Bereich des Volg-Ladens (Zwillikerstrasse 4) verläuft der Fussweg auf Privatgrund, welcher von der Gemeinde für den öffentlichen Gebrauch gemietet wird. Dieser wird aber kaum benutzt, da er mit einem Umweg verbunden ist. Die Fussgänger benutzen daher häufig die Fahrbahn. Auch im Bereich des Jugendtreffs (Zwillikerstrasse 8) liegt der Fussweg auf Privatgrund und wird als nicht gesichert eingestuft. Auf der südlichen Strassenseite der Zwillikerstrasse sind keine öffentlichen Gehwege vorhanden. Das Trottoir entlang dem Bahnhofplatz liegt auf dem Grundstück der SBB und ist einzig über einen Unterhaltsvertrag mit der SBB gesichert. Auf diesem Strassenabschnitt mit über 1'000 Fahrbewegungen pro Tag besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial, auch bezüglich der Schulwegverbindungen. Bisherige Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Verbesserung der Fussgängerführung im Zentrum innerhalb der heutigen Bebauungs- und Parzellenstruktur nicht erreicht werden kann.

#### **4.1.3 Bebauungs- und Parzellenstruktur**

Das Zentrum von Hedingen weist entlang der Zwillikerstrasse, der Kratzstrasse und der Vorderen Zwillikerstrasse eine eher kleinteilige Bebauungsstruktur und ungünstige Parzellenformen auf. Der Anteil an Einfamilienhäusern ist mit 40 % sehr hoch.

Viele Grundstücke wären aufgrund der geltenden Abstandsvorschriften heute nicht mehr überbaubar. Die bestehenden Gebäudevolumina werden daher häufig erhalten, auch wenn der Erhalt der Bausubstanz nicht mehr sinnvoll ist. Für eine nachhaltige Entwicklung mit einer Erneuerung des Gebäudebestandes und einer verkehrstechnisch optimierten Erschliessung wäre eine Neuordnung der Grundstücke daher zweckmässig.

#### **4.1.4 Versorgung, Dienstleistung und Gewerbe**

Im Zentrum von Hedingen konzentrieren sich die Einkaufs- und Dienstleistungsangebote der Gemeinde. Die meisten Einkäufe für den täglichen Bedarf können im Zentrum erledigt werden. Dieses wertvolle Angebot ist für eine Gemeinde in der Grösse von Hedingen nicht selbstverständlich und muss erhalten, idealerweise auch erweitert werden.

Das Verkehrsaufkommen auf der Zwillikerstrasse und die knappen Parkplätze bei den Läden und Dienstleistern schwächen mögliche Kundenfrequenzen. Aufgrund des Gebäudebestandes gibt es keinen Spielraum für eine Optimierung. Die Geschäfte sind auf Kundenparkplätze sowie auf eine gute Erreichbarkeit durch die Laufkundschaft angewiesen. Die meisten Gebäude mit Ladenlokalen müssten erneuert werden, was aufgrund der geltenden Abstandsvorschriften meist nur innerhalb des bestehenden Bauvolumens möglich ist. Ersatzneubauten wären nicht bewilligungsfähig. Eine Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Einkaufs- und Dienstleistungsangebotes im Zentrum kann im Rahmen der vorhandenen Bebauungs- und Parzellenstrukturen nicht erreicht werden.

#### 4.1.5 Dorfbach

Der Dorfbach fliesst quer durch das Zentrum und ist stark verbaut. Das heute vorhandene Gerinne ist aus gewässerökologischer Sicht nicht von besonderem Wert. Die engen Platzverhältnisse zwischen den vorhandenen Bauten lassen eine Aufwertung oder Revitalisierung des Baches nicht zu.

Abb. 5 Auszug Orthofoto ZH 2018 Geoportail Kanton Zürich (Quelle: maps.zh.ch)



Abb. 6 Dorfbach, Blick von der Zürcherstrasse Richtung Westen (Quelle: suisseplan, 2020)



## 4.2 Zielsetzungen

Die Gemeinde strebt mit der Zentrumsplanung eine Aufwertung und Belebung des Ortskerns an. Sie hat das Zentrum im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) als wichtiges Entwicklungsgebiet definiert. Aufgrund der guten Erschliessung und der Konzentration einiger Versorgungs- und Dienstleistungsbetriebe soll die innere Verdichtung hauptsächlich im Zentrum erfolgen. Ziel ist die Stärkung der Zentrumsfunktion mit einem Mix aus Wohn- und Gewerbenutzungen sowie die Schaffung attraktiver, belebter Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Bevölkerung wünscht sich einen Dorfplatz. Abstandsvorschriften und ungünstige Grundstückszuschnitte verhindern heute die Ausnützung der zulässigen Bauvorschriften und damit die Entwicklung des vorhandenen Potenzials. Mit der Zentrumsentwicklung soll der Standort gefördert und aufgewertet werden.

Mit einer Testplanung soll ein geeignetes städtebauliches Konzept gefunden werden, das die Überbauung mit den Freiräumen, die Nutzung sowie eine zweckmässige Erschliessung aufzeigt. Ziel ist nicht die Realisierung eines Siegerprojektes, sondern die grundeigentümergebundene Verankerung wichtiger Elemente aus den Erkenntnissen der Testplanung in der Nutzungsplanung (Gestaltungsplan, Quartierplan und/oder Zonenplan).

### 4.2.1 Städtebau

Die Aufwertung des Dorfkerns mit einer moderaten Verdichtung und der Optimierung der Parzellenstruktur steht im Vordergrund. Dabei ist besonderer Wert auf die städtebauliche Qualität zu legen.

Die Überbauungen im Zentrum sollen zumindest eine zonenkonforme Baudichte erreichen (heute BMZ 2.9 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>). Eine über die Zonenvorschriften herausgehende Ausnützung ist möglich, muss sich aber gut in die bauliche Umgebung einpassen. Die für den Ort verträgliche Dichte ist auszuloten. Die Umsetzung des Überbauungskonzepts in einem Gestaltungsplan ist bei guten Projektvorschlägen grundsätzlich denkbar.

Die planerische Herausforderung besteht darin, eine gute Ausnützung des Areals zu erreichen, ohne dass ein allzu städtischer Eindruck entsteht: Verdichtung in die Höhe, weniger versiegelte Teerflächen, vorwiegend unterirdische Parkierung, angemessene Grünflächen und Fussgängerräume sowie rücksichtsvolle Übergänge zwischen unterschiedlichen Bauzonen tragen dazu bei.

Im Planungssperimeter gibt es keine Vorschriften über die Dach- und Fassadengestaltung. Anzustreben ist eine gute Gesamtwirkung der Überbauung im Planungssperimeter.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels mit wärmeren Sommern und zunehmenden Starkregenereignissen ist das Thema Klimaresilienz bereits in den planerischen Konzepten zu berücksichtigen. Mit diversen Massnahmen, wie der Schaffung von ökologisch wertvollen Grün- und Wasserflächen, der Verringerung des Versiegelungsgrades, einer guten Durchlüftung oder Dach- und Fassadenbegrünungen, lassen sich positive Wirkungen auf das Stadtklima erzielen.

## 4.2.2 Bauweise

Es ist auf eine ökologische und kompakte Bauweise zu achten, die zur häuslichen Bodennutzung beiträgt.

### Vorgaben zu einzelnen Liegenschaften

- Als Ersatz für die Zwillikerstrasse 1 und 3 sind Laden-, Lager- und Büroflächen für Kaenzig Herrenmode sowie ein Ersatz für den Coiffeursalon vorzusehen.
- Es wird davon ausgegangen, dass die heute in der Liegenschaft Zwillikerstrasse 4 (Volg) eingemieteten Unternehmen ihr Geschäft weiterhin dort betreiben werden. Eine Optimierung der betrieblichen Abläufe durch massvolle Erweiterung der Lager Räume im Erdgeschoss wäre erwünscht, ist jedoch nur möglich mit einer Erweiterung des Gebäudes gegen Norden. Ein Abbruch des bestehenden Gebäudes Zwillikerstrasse 4 steht mittelfristig nicht zur Diskussion, ist aber langfristig möglich und daher in einer späteren Etappe vorzusehen. Für die dann wegfallenden Flächen muss mindestens gleichwertiger Ersatz geschaffen werden. Die Zufahrt mit Lastwagen an die Rampe auf der Verkaufsfläche muss gewährleistet bleiben.
- Die Liegenschaft der Bäckerei Pfyl, Zürcherstrasse 15, sollte wegen der über die letzten Jahre getätigten Investitionen in die Produktion mittelfristig im Kern bestehen bleiben. Ein Abbruch ist erst langfristig denkbar und daher in einer späteren Etappe vorzusehen. Es wird darauf hingewiesen, dass zurzeit ein Baugesuch für einen provisorischen Anbau der Bäckerei Pfyl bei der Gemeinde vorliegt. Dieser provisorische Anbau hat keinen Einfluss auf die Zentrumsplanung. Er wird im Rahmen der Umsetzung der Zentrumsplanung oder spätestens nach zehn Jahren wieder entfernt werden müssen.

## 4.2.3 Nutzungen

Es ist eine zentrumsübliche Nutzungsmischung anzustreben, wobei der Schwerpunkt auf dem Wohnen liegt. Innerhalb der Überbauungen sollen Wohnungen verschiedener Grössen und unterschiedlicher Ausbaustandards angeboten werden. Wohnungen sollen grundsätzlich über grosszügige Balkone und/oder Terrassen verfügen. Die notwendigen Parkplätze sind in Tiefgaragen unterzubringen, einzelne Besucherparkplätze können oberirdisch realisiert werden. Auch sind Veloabstellplätze vorzusehen.

An geeigneter Lage soll ein Gebäude mit Büro-, Sitzungs- und Archivräumen geplant werden, welches auch einer öffentlichen Nutzung (z. B. Gemeindeverwaltung) dienen könnte.

Publikumsorientierte Nutzungen sind in den Erdgeschossen zu platzieren. Im Zentrumsperimeter soll ein Restaurant/Café mit Aussenflächen erstellt werden.

Das heute vorhandene Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen soll erhalten oder ausgebaut werden. Die Aussenräume vor den Verkaufsflächen sollen zur Belebung des Zentrums in den Sommermonaten als Aussen-Verkaufsflächen nutzbar sein.

#### 4.2.4 Öffentlicher Raum

Menschen begegnen sich im öffentlichen Raum beim Einkaufen, beim Sport und beim Aufsuchen einladender Grünflächen. Diese Aktivitäten räumlich möglichst kompakt zusammenzuhalten, fördert das soziale Leben einer Gemeinde. Ein verkehrsberuhigtes Zentrum fördert die Begegnung im öffentlichen Raum enorm. Das Zentrum soll auch zum Verweilen einladend sein. Die Bevölkerung wünscht sich einen attraktiven, belebten Treffpunkt in Form eines Dorfplatzes.

#### 4.2.5 Freiraum und Grünflächen

Innerhalb des Zentrums sollen angemessene Aussenflächen erstellt werden, welche dem Aufenthalt von Bewohnern, Kunden und Besuchern des Zentrums dienen sollen. Die Freiraumflächen sollen gestalterisch mit pflanzlichen Elementen bestückt werden, wobei auf die Verwendung von Waldbäumen und andere hohe Baumpflanzungen zu verzichten ist.

Die Freiraumflächen sind verkehrsfrei zu gestalten. Sie sollen möglichst zusammenhängend und mit verbindenden Wegen ausgestaltet werden.

Die Gestaltung der Aussenflächen soll die altersdurchmischte Wohnnutzung unterstützen. Es sind genügend Spiel- und Erholungsflächen zu berücksichtigen.

Der Gewässerraum beim Dorfbach ist in das Freiraumkonzept mit einzubeziehen.

#### 4.2.6 Öffentliche Gewässer – Dorfbach (Gemeinde)

Der Dorfbach ist bezüglich ökologischer Vernetzung und Erlebbarkeit aufzuwerten. Der Hochwasserschutz ist nicht Gegenstand der Testplanung. Der Dorfbach soll nach Möglichkeit im Perimeter des Zentrums revitalisiert und der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Der Gewässerraum, wie er in Abs. 5.13 ausgewiesen ist, soll aktiv als Erholungsraum gestaltet sein.

#### 4.2.7 Tiefbau und Infrastruktur

##### Infrastruktur Verkehrswege

- Das neue Zentrum soll über normgerechte Erschliessungen zum Bahnhof, zur Ernst Schweizer AG und zu den öffentlichen Nutzungen verfügen. Eine gemeinsame Zufahrt zum Bahnhof und zur Ernst Schweizer AG ist aufgrund der Betriebsabläufe nicht möglich (die Zufahrt zur Ernst Schweizer AG liegt ausserhalb des TP-Perimeters).
- Das Zentrum ist autoarm und verkehrsberuhigt zu gestalten.
- Das Erschliessungs- und Verkehrskonzept des Zentrums ist zu überprüfen. Das Zentrum ist möglichst vom Schwerverkehr zu entlasten und nur auf den notwendigen Güter- bzw. Zulieferverkehr zu beschränken. Eine gute Zufahrt zu den Geschäften und Gewerbetreibenden für Kunden sowie LKW-Anlieferungen müssen gewährleistet bleiben. Der MIV ist auf möglichst direkten Wegen zur Kantonsstrasse zu führen.

- Die Verkehrsnutzer (Fussgänger, Fahrradfahrer, Motorfahrzeuge) sollen möglichst getrennte Verkehrswege nutzen können oder im Sinne einer Begegnungszone gleichberechtigt sein. Eine sichere Querung der Verkehrserschliessung Bahnhof und Industrie Schweizer sollte gewährleistet werden (idealerweise als Fussgängerunterführung), die Lage ist offen. Zwischen den Einkaufsmöglichkeiten und den öffentlichen Verkehrsmitteln sollen möglichst direkte Verbindungswege realisiert werden.
- Die Schulwegverbindungen sind sicherzustellen (vgl. Übersichtsplan Quellen und Ziele des Fussverkehrs vom 15.03.2020, AKP, in der Beilage).

Die Fragen der Verkehrsplanung beschränken sich auf den Testplanungssperimeter östlich der Bahnlinie. Die verkehrlichen Herausforderungen jenseits der Bahnlinie vor allem bei der zu Stosszeiten überlasteten Bahnschranke im Bereich der Kreuzung Arnistrasse und Zwillikerstrasse sind nicht Teil der Aufgabe. Allerdings dürfen planerische Massnahmen im Testplanungssperimeter nicht dazu führen, dass das Verkehrsaufkommen westlich der Bahnlinie unverhältnismässig zunimmt.

#### **Infrastruktur Parkierung**

- Die Parkierung der Motorfahrzeuge soll weitgehend unterirdisch erfolgen. Oberirdisch sollen nur Kurzzeitparkplätze (max. 30 Minuten) für Besucher und Kunden der Läden angeboten werden.
- Vor den Ladenflächen sollen genügend Kurzzeitparkplätze entstehen. Der schnelle Einkauf von Kleinigkeiten soll wie heute unkompliziert möglich sein.
- Die Park-and-ride-Anlage am Bahnhof soll in eine unterirdische Parkhausanlage verlegt werden (Vorgabe regionaler Richtplan 75 PP, vorwiegend unterirdisch). Auch eine Verlegung in die Nähe der Kantonsstrasse wäre wünschenswert und zu prüfen (max. Distanz für Park and ride 300 m). Am Bahnhof sollen nur noch Kiss-and-ride-Parkplätze vorhanden sein, die von vier auf sechs erhöht werden können. Aus Sicht SBB sollte die Zahl der Park-and-ride-Parkplätze langfristig bis auf 100 erhöht werden.
- Im Bahnhofsperimeter ist das Angebot an Mobility-Standorten zu erhalten (aktuell 2, Ziel 3).
- Am Bahnhof sind separierte Parkierungsmöglichkeiten für Motorräder zu erstellen.
- Für Fahrräder sollen beim Bahnhof, bei Läden und bei den neuen Wohnungen attraktive und moderne Abstellmöglichkeiten erstellt werden. Die Velo-Parkplätze bei den Wohnungen können teilweise innerhalb der Gebäude oder unterirdisch erstellt werden. Beim Bahnhof sind auch sicherheitsoptimierte Lösungen (Diebstahlschutz, Schliessfächer) zu prüfen.

#### **4.2.8 Öffentlicher Verkehr**

Im Zentrumsperimeter ist die Möglichkeit einer neuen Bushaltestelle zu berücksichtigen. Die Bushaltestelle muss im Bereich der Kantonsstrasse angeordnet sein (Standort Bahnersatz Höhe Pfyl). Auch wenn sie ausserhalb des Perimeters liegt, sind die zweckmässige Fussgängerführung sowie notwendige Veloabstellplätze zu berücksichtigen.

Eine Erschliessung des Bahnhofs mit einer Buslinie soll für die Zukunft nicht verunmöglicht werden.

#### **4.2.9 Energie**

Die Überbauungen im Zentrum sollen erhöhten energetischen Anforderungen entsprechen. Neubauten sollen den aktuellen Gebäudestandard der Energiestadt erfüllen und ausschliesslich mit erneuerbaren Energien beheizt werden. Dabei ist die Nutzung von Erd- und Solarwärme zu berücksichtigen. Für eine optimale Nutzung der Solarenergie sind die Ausrichtung der Bauten und deren Dachform zu berücksichtigen. Der Anschluss an die Fernwärmeversorgung ist vorhanden.

Die Entsorgung von Abfällen soll effizient sichergestellt werden. Es sind Standorte für öffentliche Unterflurcontainer zu planen.

#### **4.2.10 Etappierung**

Die Aufwertung eines Ortszentrums ist ein Prozess, der nicht auf einmal umgesetzt werden kann. Auf Grund der verschiedenen Nutzer und der gewerblichen Aktivitäten, die auch während der Realisierung einer Zentrumsüberbauung lückenlos fortgeführt werden müssen, ist eine zweckmässige und flexible Etappierung zur Transformation des Gebietes aufzuzeigen.

Ein möglicher Abbruch der Liegenschaft Zwillikerstrasse 4 (Volg) und der Bäckerei Pfyl ist in einer späten Bauetappe vorzusehen.

## 4.3 Lösungsvarianten

Ziel ist das Erarbeiten einer Überbauungsstudie mit Freiraum- und Erschliessungskonzept und Aufzeigen der Strassenraumgestaltung zur Aufwertung des Ortszentrums. Es ist auszuloten, inwiefern eine bauliche Verdichtung gemäss BZO oder sogar über das vorgesehene Mass hinaus und unter Berücksichtigung der bestehenden eher kleinteiligen Gebäudestruktur verträglich ist.

## 4.4 Beurteilungskriterien

Da kein Siegerprojekt bestimmt wird, dienen die Beurteilungskriterien lediglich zur Prüfung der Aufgabenerfüllung. Die Reihenfolge der folgenden Beurteilungskriterien enthält keine Wertung.

- Gesamtbeurteilung: Logik und Nachvollziehbarkeit des städtebaulichen Gesamtkonzeptes, Umsetzung der Zielvorgaben, Umsetzung der Inputs aus der Zwischenbesprechung;
- Städtebauliches Gesamtkonzept: Einordnung in die bestehende bauliche Umgebung, bauliche Dichte, Massstäblichkeit;
- Architektonische Qualität: kubische Gestaltung, Proportionen, räumliche Wirkung;
- Freiraumqualität: Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume, Gliederung und Gestaltung der Freiräume, Einfügen in die bauliche Umgebung, Aufwertung des Dorfbachs, Einbezug des Strassenraums;
- Verteilung zentrumstypischer Nutzungen;
- Erschliessungskonzept: Verkehrsführung MIV, Aufwertung Strassenraum, Parkierung, Langsamverkehrsverbindungen, Funktionalität;
- Entwicklungsmöglichkeiten: Varianten, Etappierbarkeit, Flexibilität, Flächeneffizienz.

## 5 Rahmenbedingungen

### 5.1 Baugesetz, Normen und Vorschriften

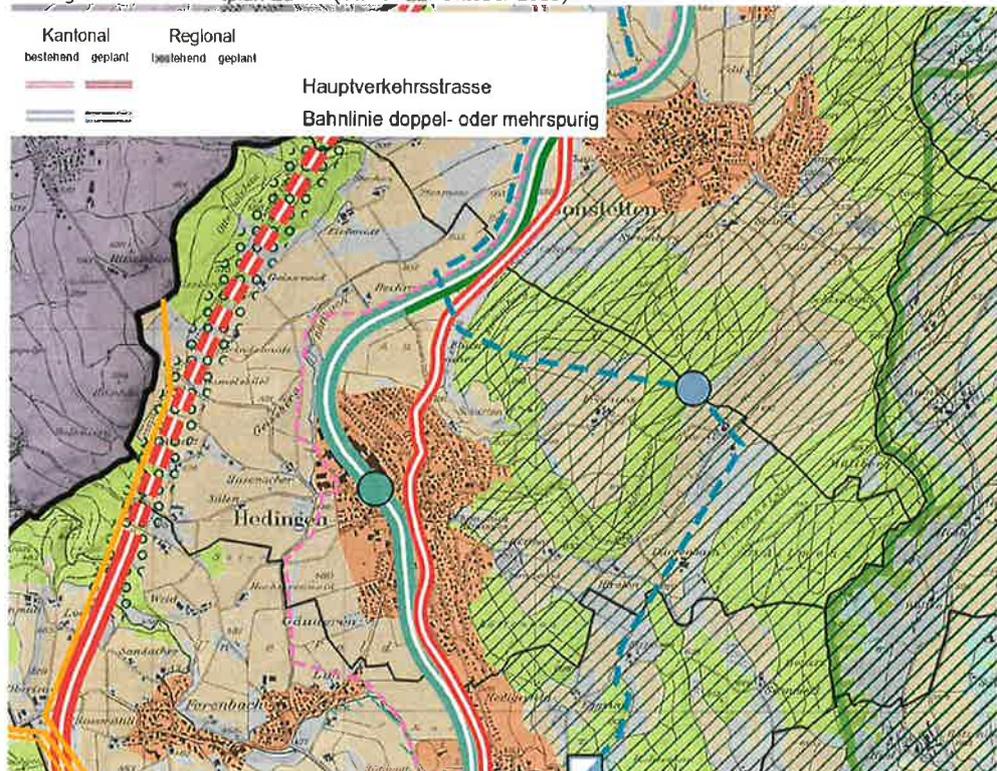
Die Vorschriften des Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 07.09.1975 (Stand 01.01.2020) und die allgemeinen Bauvorschriften (ABV) vom 22.06.1977 (Stand 01.07.2019) des Kantons Zürich sind bindend.

### 5.2 Kantonaler Richtplan

Das kantonale Raumordnungskonzept wurde als Grundlage für den kantonalen Richtplan vom 22. Oktober 2018 erarbeitet. In diesem wurden fünf Handlungsräume für das Kantonsgebiet definiert. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Hedingen befindet sich im Handlungsräume urbane Wohnlandschaft und soll massvoll entwickelt werden. In diesem Gebiet sollen rund 80 % des künftigen Bevölkerungswachstums des Kantons Zürich aufgenommen werden.

Aus dem kantonalen Richtplan ist der Leitsatz 1 zur Sicherstellung und Verbesserung der Siedlungsstruktur durch die Siedlungsentwicklung nach innen bei Erhalt und Steigerung der Wohnqualität für die Testplanung im Zentrum Hedingen relevant.

Abb. 7 Auszug Kantonaler Richtplan Zürich (Stand: 22. Oktober 2018)



Im kantonalen Richtplan ist der vollständigen Ausbau auf Doppelspur der S-Bahnlinie zwischen Altstetten und Zug geplant. Dabei handelt es sich um eine langfristige Planung, weshalb vorerst das Trasse gesichert werden muss. Auf dem Gemeindegebiet Hedingen betrifft dies einen Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Hedingen und Bonstetten, welcher heute einspurig ist und künftig als Doppelspur ausgebaut werden soll. Für die Testplanung ist der Ausbau nicht relevant.

### 5.3 Regionaler Richtplan

Gemäss Regionalem Richtplan Knonaueramt vom 15. November 2017 ist die Gemeinde Hedingen dem Siedlungscharakter Wohnen und Arbeiten an S-Bahnstationen zugewiesen. Dieser Siedlungscharakter ist durch Wohn- und Arbeitsschwerpunkte geprägt, welche sich um die S-Bahnstationen gebildet haben.

Der Regionale Richtplan gibt Zieldichten für das Siedlungsgebiet vor. Für das Zentrum, welches im Bahnhofumfeld Hedingens liegt, soll eine Dichte von 100 bis 150 Personen pro Hektar angestrebt werden. Heute liegt die Nutzungsdichte bei 80 Pers./ha, bei einer Einwohnerdichte von 60 E/ha und einer Beschäftigtendichte von 20 B/ha.

Durch das Gemeindegebiet von Hedingen verläuft entlang der Eisenbahnlinie inkl. nahem Umfeld ein Vernetzungskorridor. Hier liegt der Fokus insbesondere auf dem Erhalt, der Aufwertung und der Ergänzung vorhandener naturnaher Lebensräume.

Abb. 8 Auszug Regionaler Richtplan – Siedlung und Landschaft (Stand: 15. November 2017)

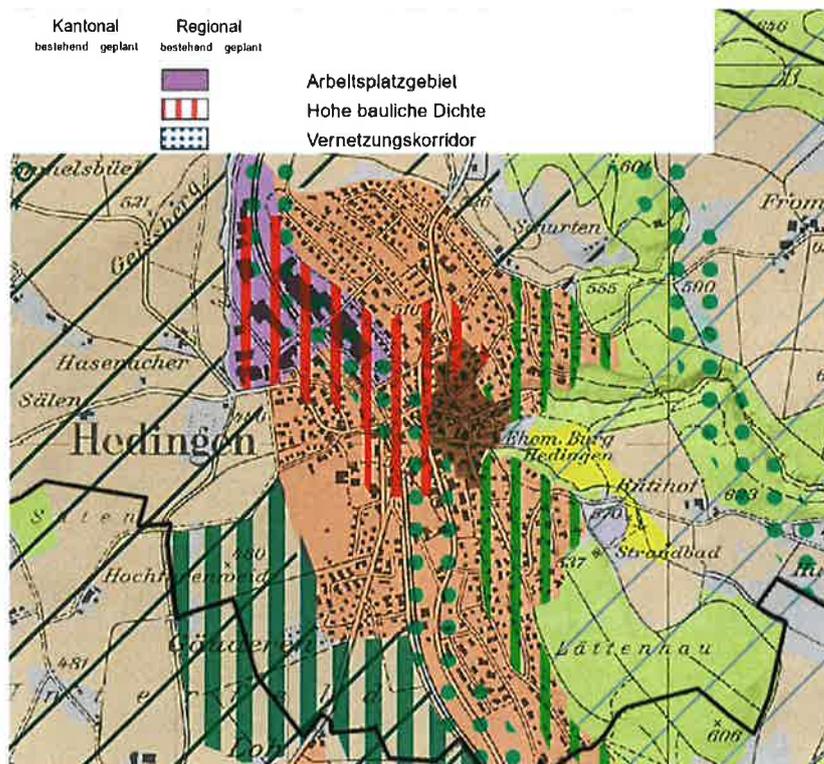
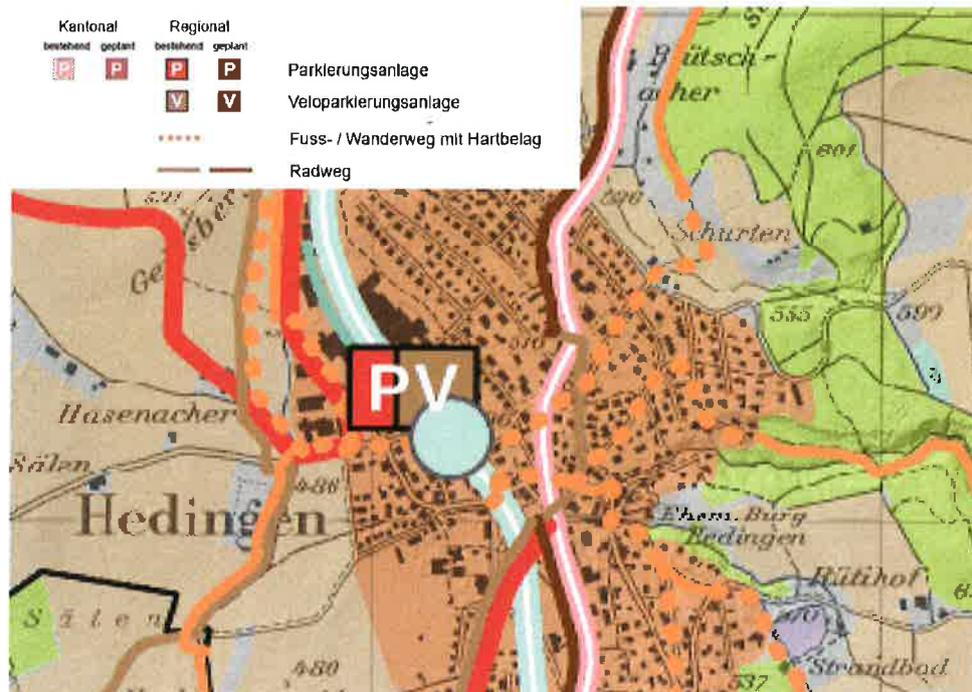


Abb. 9 Auszug Regionaler Richtplan – Verkehr (Stand: 15. November 2017)



Im regionalen Richtplan ist am Bahnhof Hedingen die bestehende Park-and-Ride-Anlage mit 75 Abstellplätzen festgelegt. Aus dem Richtplan gehen keine Massnahmen für diese Parkierungsanlage hervor. Die Gemeinde strebt ebenfalls keinen Ausbau des Parkplatzangebotes der Park-and-Ride-Anlage an, aber eine zumindest teilweise Verlegung in eine unterirdische Parkgarage. Die SBB würde die Anzahl langfristig gern auf 100 erhöhen.

Die regionale Radwegverbindung führt entlang der Kantonsstrasse sowie der Grindlenstrasse/Immimattstrasse und der Alten Zwillikerstrasse. Nebst dem Radwegnetz ist die Veloparkierungsanlage beim Bahnhof Hedingen eingetragen. Aus dem Richtplantext geht hervor, dass die Bike-and-Ride-Anlage mit 80 bestehenden Plätzen um 20 gesicherte und E-Bike taugliche Abstellplätze erweitert werden soll.

## 5.4 Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Hedingen

Im Rahmen des REK wurden Leitsätze und Massnahmen für die Themen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Ver- und Entsorgung für die Gemeinde Hedingen definiert. Für das Entwicklungsgebiet Zentrum wurde der Strategieansatz „Umstrukturieren“ definiert. Für das Umstrukturierungsgebiet im Zentrum bedeutet dies, dass aufgrund der guten Erschliessung und Konzentration von öffentlichen Dienstleistungen die innere Siedlungsentwicklung und qualitative Erweiterung hauptsächlich im Zentrum erfolgen soll. Zudem soll der Standort gefördert werden und es soll ein Mix aus Wohn- und Gewerbenutzungen entstehen. Mit der Zentrumsentwicklung soll das Zentrum aufgewertet werden und ein attraktiver, belebter Treffpunkt in Form eines Dorfplatzes entstehen.

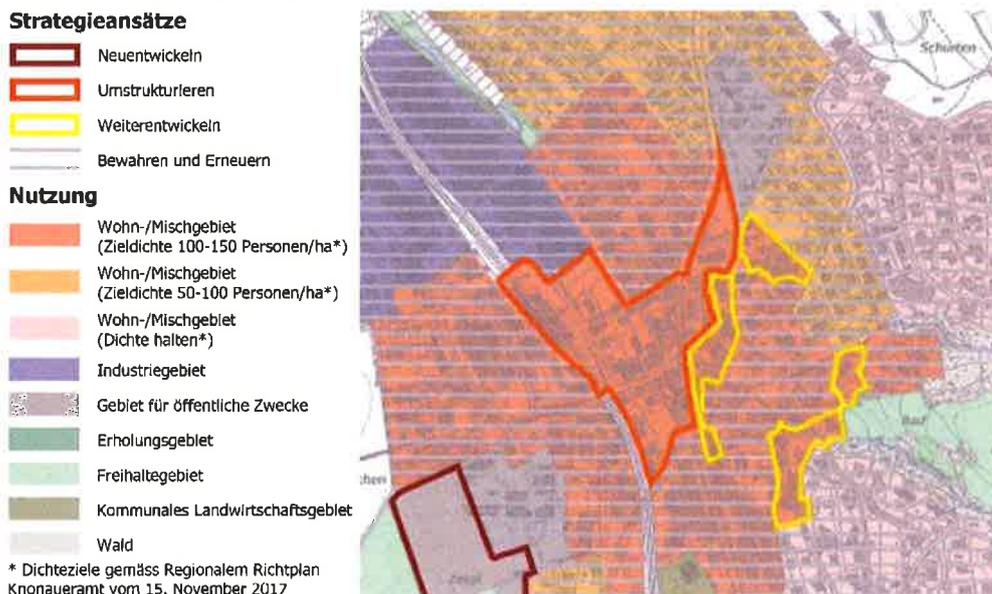
Für das Entwicklungsziel wurde folgendes festgelegt:

Aufwertung mit einer deutlichen Verdichtung und Optimierung der Parzellenstruktur; bauliche Dichte von 100 bis 150 Personen pro Hektar (gegenüber 80 Pers./ha heute), mindestens 3 Vollgeschosse; BMZ 2.9; im Zentrum sind höhere Bauten denkbar (keine Hochhäuser); Schaffung eines attraktiven, belebten Treffpunktes in Form eines Dorfplatzes.

Abb. 10 Auszug REK Siedlung, Landschaft, Ver- und Entsorgung vom 24.02.2020



Abb. 11 Auszug Innenentwicklungsstrategie REK (Stand: 19. Dezember 2018)



## **5.5 Verkehrs- und Parkierungskonzept Hedingen**

Das Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum der AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich/Luzern, vom 15. März 2019 wurde vom Gemeinderat Hedingen nicht beschlossen und ist daher für die die Testplanung nicht bindend. Die Grundlagenanalysen sowie enthaltende Lösungsansätze können jedoch herangezogen und weiterentwickelt werden.

## **5.6 Energieplanung und Energiestadt**

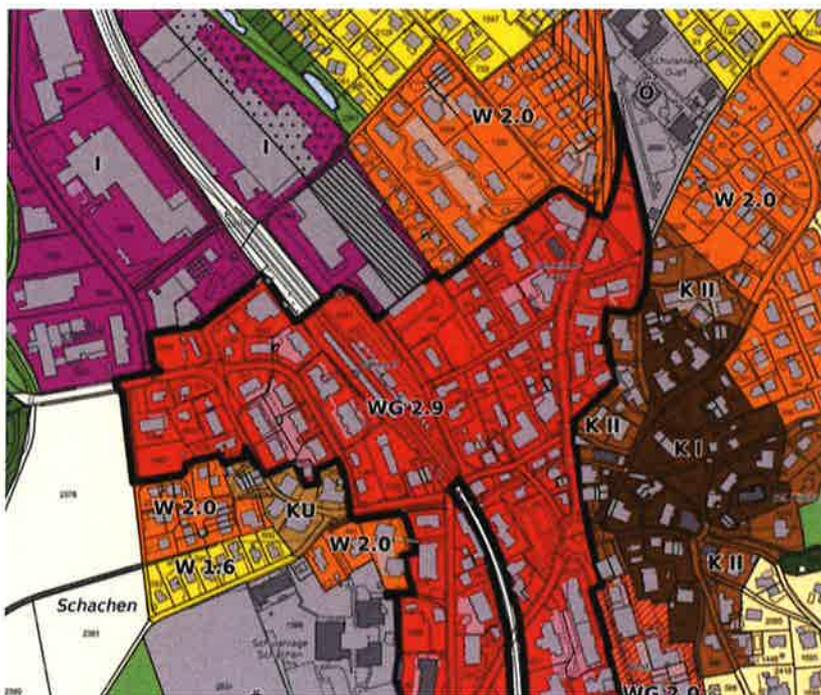
Am 25. November 2008 wurde Hedingen erstmals mit dem Label Energiestadt ausgezeichnet. Am 29. November 2016 wurde die Gemeinde zum zweiten Mal rezertifiziert. Im Re-Audit Bericht sind Schritte und Massnahmen bis 2020 festgelegt. Für die Testplanung ergeben sich daraus keine Vorgaben.

## 5.7 Bau- und Zonenordnung

### 5.7.1 Rechtsgültiger Stand

Im rechtsgültigen Zonenplan liegt der Testplanungssperimeter in der Wohnzone mit mässig störendem Gewerbe WG 2.9. Die maximal zulässige Baumassenziffer beträgt  $2.9 \text{ m}^3/\text{m}^2$ , die maximale Gebäudehöhe 10.5 m und die maximale Gebäudelänge 40 m.

Abb. 12 Auszug Zonenplan Hedingen (Stand: 21. Dezember 2011)



Für das Areal der Ernst Schweizer AG besteht der rechtskräftige Private Gestaltungsplan „Areal Ernst Schweizer AG, Metallbau“ vom 15. Juni 2017. Die Parzelle mit Kat.-Nr. 2647 liegt zwar innerhalb des Perimeters. Die Festlegungen des Gestaltungsplans sind jedoch nicht zu berücksichtigen, da bei einer guten planerischen Lösung die Möglichkeit besteht, den Gestaltungsplan anzupassen bzw. die Parzelle aus dem Perimeter herauszulösen.

### 5.7.2 Stand Entwurf zur kantonalen Vorprüfung

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 24. Februar 2020 wurde die revidierte Nutzungsplanung dem Kanton Zürich zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Die Bauvorschriften wurden auf die Baubegriffe gemäss Interkantonaler Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) abgestimmt. Für den Testplanungssperimeter sind gemäss revidierter Bau- und Zonenordnung (BZO) folgende Bauvorschriften für die WG 2.9 vorgesehen:

- BMZ  $2.9 \text{ m}^3/\text{m}^2$
- Neu Fassadenhöhe traufseitig anstelle Gebäudehöhe maximal 10.5 m
- Gesamthöhe für Satteldächer maximal 17.5 m
- Gesamthöhe für Flachdachbauten maximal 14.0 m

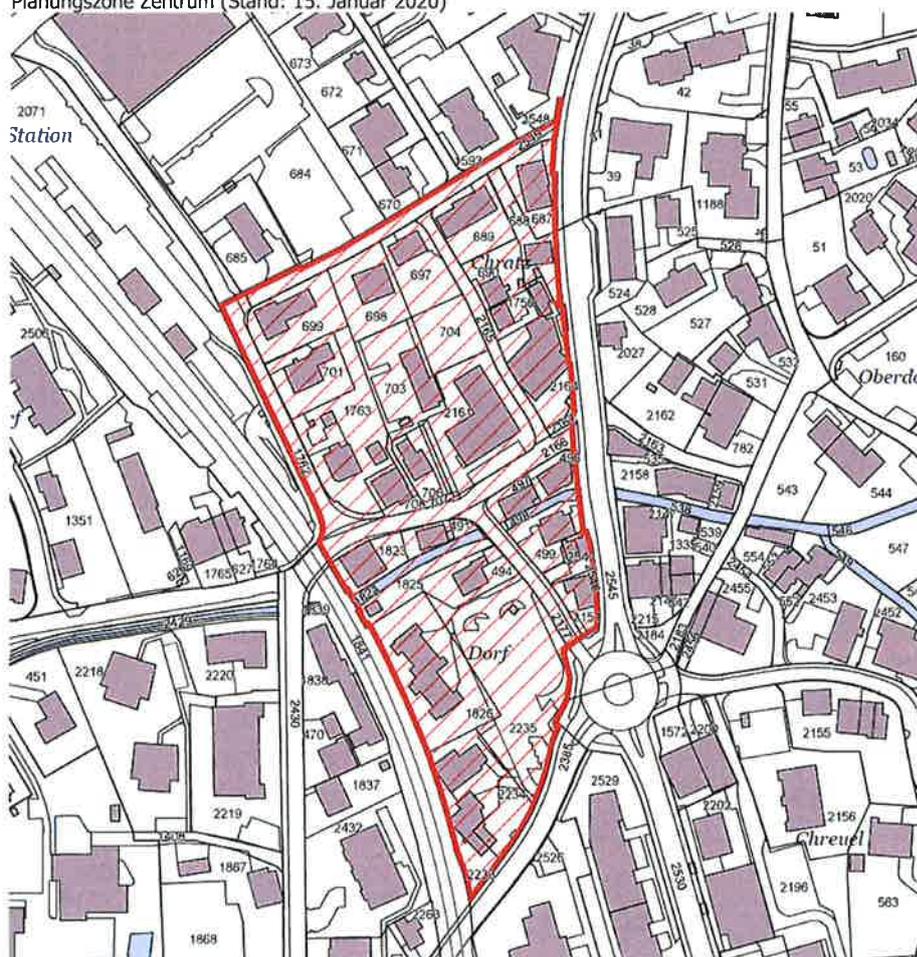
- Grenzabstand mindestens 6 m
- Mehrlängenzuschlag bei Gebäuden über 20 m: 1/5 der Mehrlänge
- Zusätzlicher Bonus auf die Baumassenziffer (+10 %) für Bauvorhaben, die den aktuellen Gebäudestandard Energiestadt einhalten
- Bei Arealüberbauungen: zusätzliche Baumassenziffer von +10 % auf Grundziffer; Gebäudelänge max. 50 m; der Mehrlängenzuschlag entfällt.

Wie in Abs. 4.2.1 ausgeführt, ist eine über die Zonenvorschriften herausgehende Ausnützung möglich, die Bebauung muss sich aber gut in die bauliche Umgebung einpassen. Die für den Ort verträgliche Dichte ist auszuloten.

### 5.7.3 Planungszone

Um Entwicklungen im Zentrum von Hedingen zu verhindern, die die Ziele der Testplanung präjudizieren, wurde im Rahmen der Nutzungsplanung für die Zentrumsplanung am 14. Januar 2020 eine Planungszone gemäss § 346 PBG beim Kanton Zürich beantragt. In der Planungszone sind keine baulichen Veränderungen zulässig, die der im Gang befindlichen Planungen widersprechen. Die Planungszone gilt für drei Jahre und kann um weitere zwei Jahre verlängert werden.

Abb. 13 Planungszone Zentrum (Stand: 15. Januar 2020)



## 5.8 Schutzobjekte

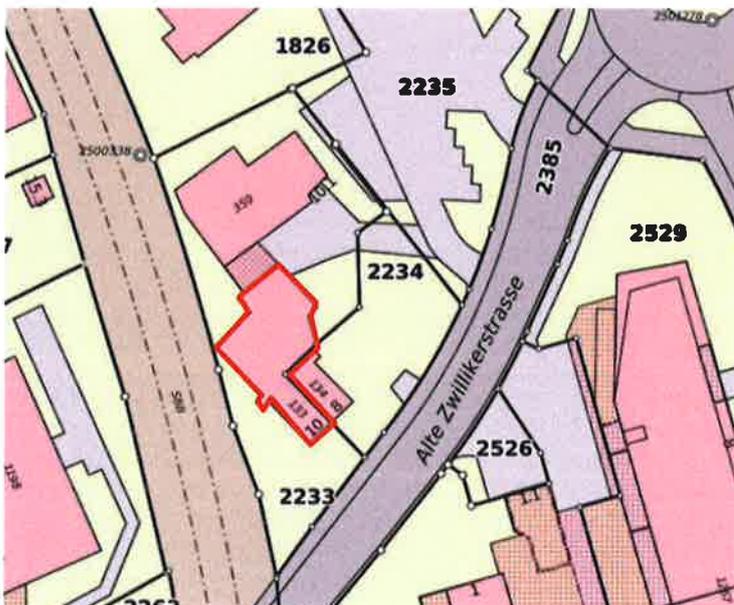
Im Testplanungsperimeter befindet sich ein kommunales Kulturobjekt, das inventarisiert ist und 2010 unter Schutz gestellt wurde.

Objekt	Adresse	Bemerkungen	Inv. Nr.
	Alte Zwillikerstrasse 10 Kat.-Nr. 2233	Gutachten AD & AD 2007  Bedeutend als gut erhaltener Bohlenständerbau  2010 Unterschutzstellung	VIII 150

Die Unterschutzstellung betrifft nur den vorderen Gebäudeteil, die Scheune ist nicht geschützt. Bei guten Lösungen könnte das Gebäude zurückgebaut oder ersetzt werden. Eine Entlassung aus dem Inventar und dem kommunalen Schutz wäre dann zu prüfen.

Das Bahnhofsgebäude Bahnhofplatz 15 (Bahnhof SBB) wurde in das Verzeichnis der kantonalen Denkmalpflege als von regionaler Bedeutung aufgenommen. Es liegt im Betrachtungsperimeter, ist aber nicht in die Planung einzubeziehen.

Abb. 14 Schutzobjekt Alte Zwillikerstrasse 10 in Rot (Quelle: maps.zh.ch)



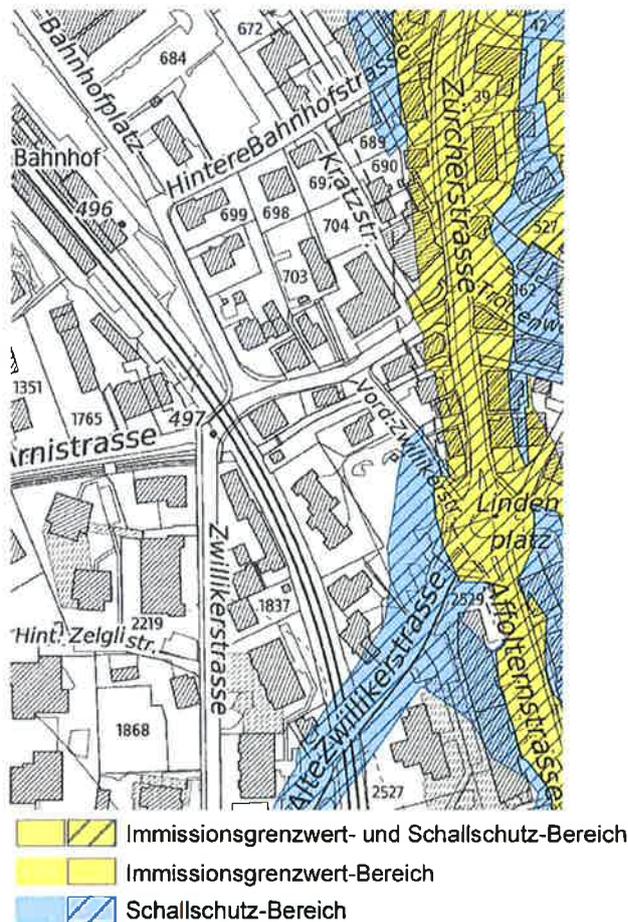
## 5.9 Gleisanlagen SBB

Gemäss Art. 38 Leitungsverordnung (LeV) muss der Horizontalabstand von Hochspannungsleitern und ihren Tragwerken zu Gebäuden mindestens 5 m betragen. Übertragt das Gebäude den untersten Leiter, so muss der Horizontalabstand entsprechend der Übertragung bis max. 20 m vergrössert werden (vgl. Skizze im Anhang). Dies ist bei Bauvorhaben entsprechend zu berücksichtigen.

## 5.10 Lärm

In der Wohnzone mit mässig störendem Gewerbe WG 2.9 gilt die Empfindlichkeitsstufe III. Da die Bauzonen im Testplanungserimeter vor dem 1. Januar 1985 erschlossen wurden, ist bei Neubauten oder Änderungen von Gebäuden in lärmbelasteten Gebieten nach Art. 31 LSV der Immissionsgrenzwert einzuhalten. Dem Strassenlärm ist durch eine situationsgerechte Lärmschutzarchitektur Rechnung zu tragen.

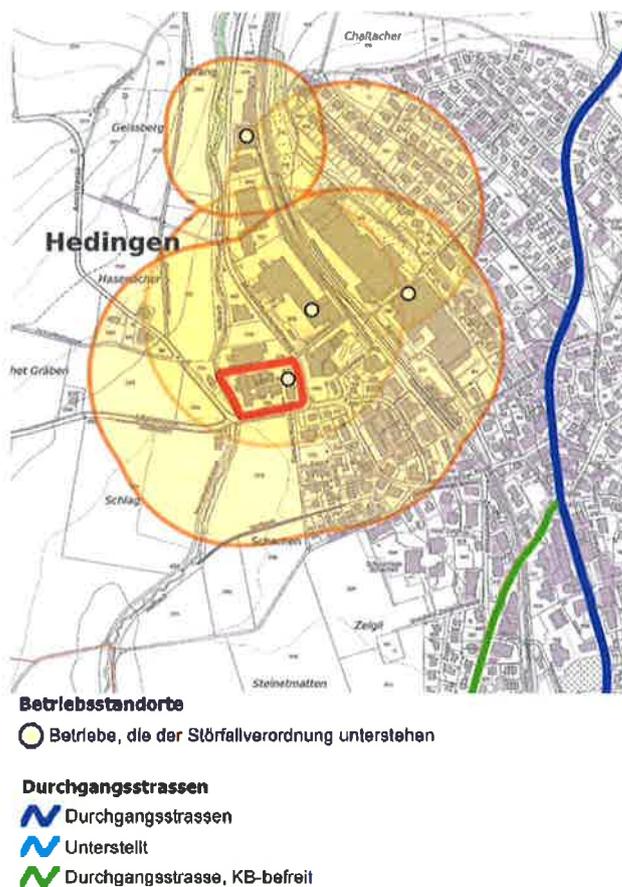
Abb. 15 Auszug Lärmübersicht Bauvorhaben Geoportal Kanton Zürich (Quelle: maps.zh.ch)



## 5.11 Störfallvorsorge

Gemäss Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV) sind die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von Störfällen zu schützen. Dabei sind Raumplanung und Störfallvorsorge zu koordinieren. In Hedingen sind diverse Störfallbetriebe ansässig, die teilweise Gefahrgüter am Bahnhof Hedingen lagern und verladen. Der Störfallperimeter tangiert das Bahnhofsumfeld und die Parzellen mit Kat.-Nrn. 685, 699, 2646 und 2647. Aufgrund einer ersten Beurteilung durch die Dr. W. Kolb AG sind aus dem Blickwinkel der Störfallvorsorge keine Einschränkungen der künftigen Nutzungen zu erwarten und daher im Rahmen der Testplanung keine Massnahmen zu berücksichtigen.

Abb. 16 Auszug Chemie-Risikokataster Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 18. November 2019)

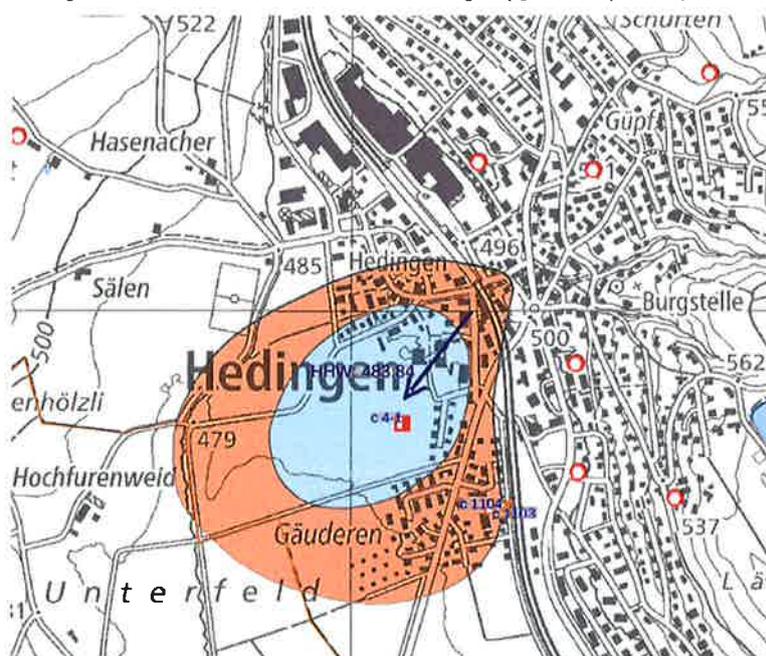


## 5.12 Grundwasserschutz

Der Testplanungsperimeter liegt im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub>. Der Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. Gemäss GSchV dürfen in diesem Bereich keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserhöchstspiegel liegen. Dieser ist nicht bekannt.

Gemäss Grundwasserkarte (Mittelwasserstand) des Kantons Zürich liegt der Testplanungsperimeter im Randgebiet der Grundwassermächtigkeit mit weniger als 2 m. Deshalb gilt für den Einbau von Tiefgaragen keine Tiefenbeschränkung (Auskunft AWEL vom 12.03.2020).

Abb. 17 Auszug Grundwasserkarte Hochwasserstand Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 24. Februar 2020)

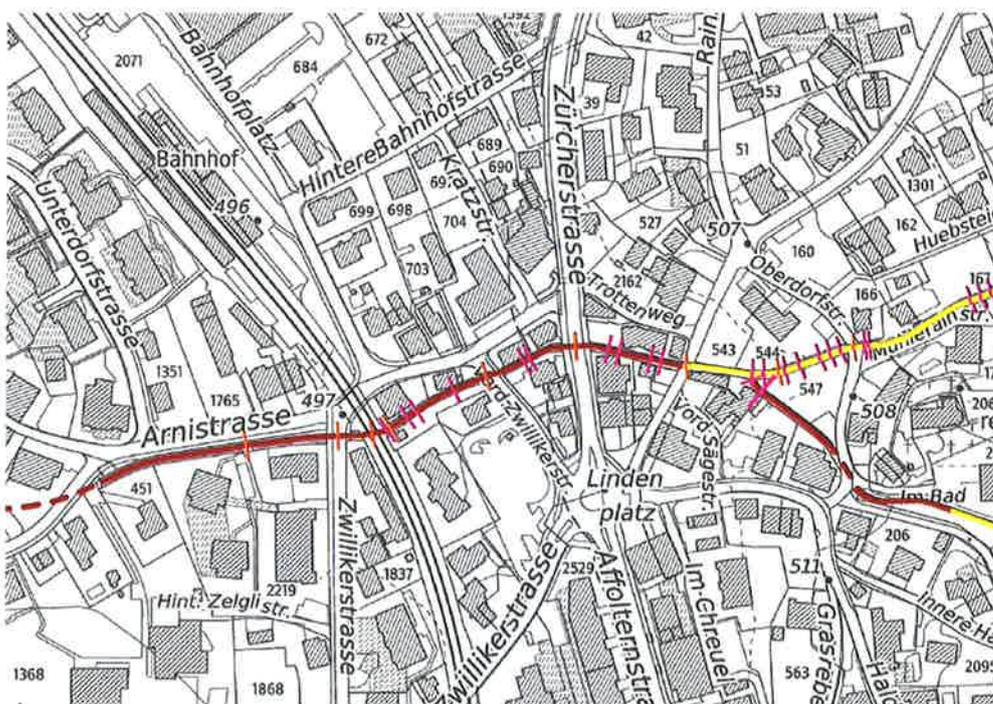


## 5.13 Gewässerraum und Hochwasserschutz

Im Rahmen der Massnahmenplanung Naturgefahren wurde von der Gemeinde Hedingen ein Antrag beim AWEL zur Anpassung der Naturgefahrenkarte eingereicht. Für den Dorfbach sind Revitalisierungen zu planen. Ansonsten sind keine Hochwasserschutz-Massnahmen für den Dorfbach erforderlich und im Rahmen der Testplanung zu berücksichtigen.

Der Gewässerraum für den Dorfbach wurde noch nicht definitiv festgelegt. Der stark verbaute Dorfbach weist im relevanten Abschnitt eine durchschnittliche Gerinnesohlenbreite von rund 2.50 m auf bei einer fehlenden Breitenvariabilität (vgl. maps.zh.ch). Gemäss Art. 41a Abs. 2 GeschV beträgt der rechnerische Gewässerraum damit 19.5 m (9.75 m beidseitig der Gewässermittelachse).

Abb. 18 Auszug Gewässer-Ökomorphologie Dorfbach (Quelle: maps.zh.ch, 12. März 2020)



Im Rahmen der Testplanung für das Zentrumsgebiet von Hedingen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Gewässerraum reduziert werden kann, indem eine Interessenabwägung mit dem städtebaulichen Konzept für die Überbauung erfolgt.

Als Kriteriengrundlagen für die Interessenabwägung verweisen wir auf die Einzelfallbeurteilungen gemäss ARE/BAFU/BPUK-Merkblatt «Gewässerraum im Siedlungsgebiet», vom 18. Januar 2013 (→ Beilage) sowie den Schritt 4 gemäss Informationsplattform Gewässerraum ([www.gewaesserraum.ch](http://www.gewaesserraum.ch)) für dicht überbautes Gebiet.

Als minimales Mass für den Gewässerraum gilt beidseitig 5 m ab Gewässermittelachse, was auf dem baulichen Minimum basiert, welches sich über den minimalen Hochwasserquerschnitt und die Zugänglichkeit für den baulichen Unterhalt definiert.

Für die bestehenden Gebäude im Gewässerraum gilt ein Bestandesschutz.

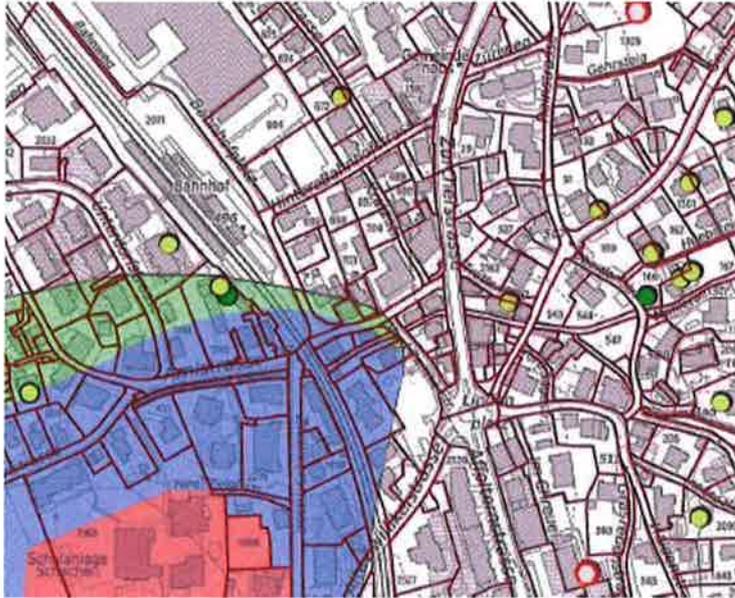
Abb. 19 Provisorischer und minimaler Gewässerraum Dorfbach



## 5.14 Erdwärme

Gemäss Wärmenutzungsatlas des Kantons Zürich sind in den blau und rot markierten Bereichen keine Erdwärmesonden zulässig, in allen übrigen Bereichen wären sie zulässig.

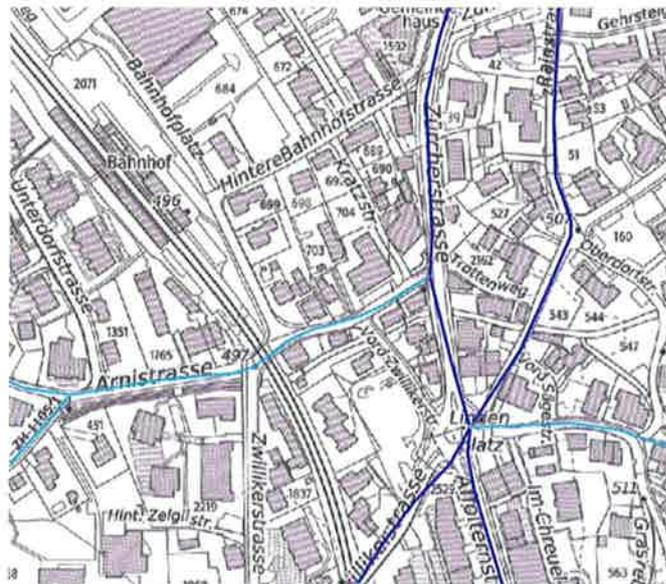
Abb. 20 Auszug Wärmenutzungsatlas Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 24. Februar 2020)



## 5.15 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Der Abschnitt der Zwillikerstrasse innerhalb des Testplanungsperimeters ist als historischer Verkehrsweg von lokaler Bedeutung ausgewiesen und liegt im Streckenabschnitt zwischen Hedingen und Arni (IVS-Objekt ZH 1106). Die Verbindung ist ca. 6 m breit und geteert und weist keine historische Substanz mehr auf. Er hat daher keine Bedeutung für die Testplanung.

Abb. 21 Auszug IVS Hedingen (Quelle: maps.zh.ch, 24. Februar 2020)



## 6 Prüfung und Genehmigung

Das Programm zur Testplanung ist vom Beurteilungsgremium am 16. Juni 2020 zur Präqualifikation und am 8. Juli 2020 in der definitiven Fassung genehmigt worden.

<b>Name</b>
Claude Hafner
Ruedi Fornaro
Nicole Doppler
Reinhard Wildhaber
Michael Schweizer Anliker
Leo Baschnagel <i>Haus Ruedi</i>
Andreas Pfyf
Urs Oechslin
Alphons Wiederkehr
Manuel Peer
Christoph Lippuner

Die SIA-Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 143, Ausgabe 2009.

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Gabriele Horvath



## **Anhang A**

Berechnung Pauschalentschädigung

# Entschädigung Testplanung Hedingen

04.05.2020

Grundlage KBOB Verträge mit Architekten und Ingenieuren 2014  
Mittelansatz Arbeitsstunde für Planungsgruppen: 160 CHF/Std.

Planerteam	Architektur / Städtebau	✓
	Landschaftsarchitektur	✓
	Verkehrsplanung	✓
	Immobilienökonomie	
	Umwelt / Nachhaltigkeit	
	Weitere	

Anforderung - 1/500, 1/1000

Aufwand	Selektives Verfahren	Std.	160	0
	Startkolloquium/Begehung	7 Std.	160	1'120
	Beitrag erarbeiten	64 Std.	160	10'240
	1. Zwischenbesprechung	8 Std.	160	1'280
	Beitrag überarbeiten	72 Std.	160	11'520
	Schlusspräsentation	8 Std.	160	1'280

<b>Total</b>	<b>159 Std.</b>	<b>25'440</b>
--------------	-----------------	---------------

Schwierigkeitsgrad n, SIA 102, Art.7.2.1	1
--	---

<b>Entschädigung ohne Folgeauftrag (exkl. MWST.)</b>	<b>100%</b>	<b>25'000</b>
--	-------------	---------------

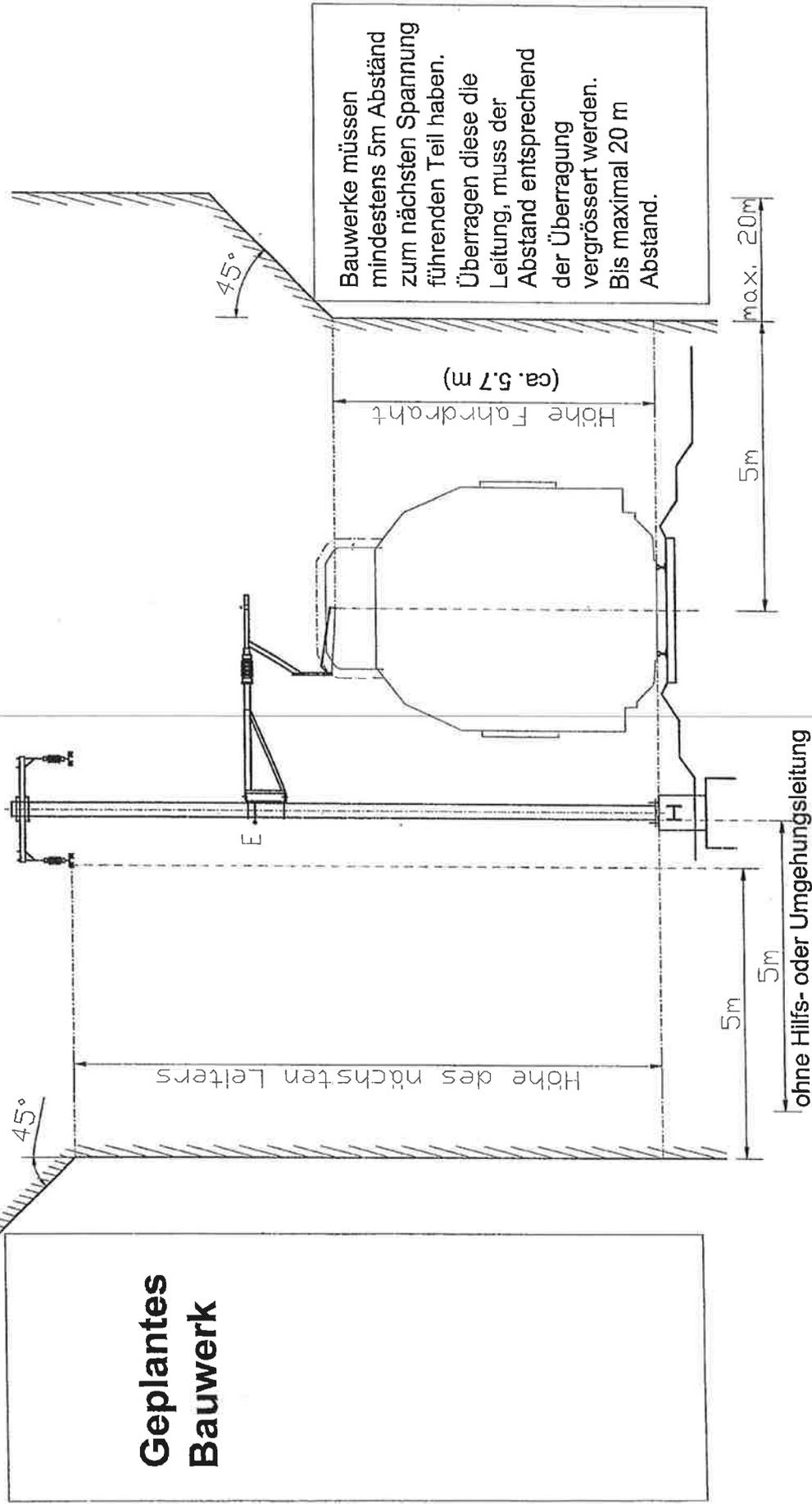
Entschädigung gemäss Programm (exkl. MWST.)	25'000
---	--------

## **Anhang B**

Skizze zu Art. 38 Leitungsverordnung (LeV)

# Minimale Abstände von Bauwerken zu Hochspannungsanlagen gemäss Leitungsverordnung Art. 38

Ausserhalb des schraffierten Bereiches kann ohne Einschränkungen gebaut werden.  
Innerhalb des schraffierten Bereiches sind weitere Massnahmen nötig -> Rücksprache mit PM-FK



Bauwerke müssen mindestens 5m Abstand zum nächsten Spannungsführenden Teil haben. Überragen diese die Leitung, muss der Abstand entsprechend der Überragung vergrössert werden. Bis maximal 20 m Abstand.

1

1

	Bauherr / Maître d'œuvre SBB AG Ingenieurbüro / Bureau d'études I-PM-ZUE-FK	Format A4	Leitungsverordnung Artikel 38	KM 000.001	Arch. / Modif. 01 21.12.2006 Rf	04 02	Massstab/Échelle 1:100	Gezeichnet / Dessiné 22.11.06 Rf Gepr. / Contrôle: Ges. / Vu No dessin	Nr. / No CAO Zeichn.-Nr. No dessin	LeY38.dwg
	1									