Stadt Dietikon

SBB CFF FFS

Zentrumsentwicklung Dietikon

Vertiefungsstudien «Bahnhofgebiet Dietikon»

Ergebnisbericht

03. November 2020

ECKHAUS

Auftraggeberinnen

SBB AG
Immobilien Development AOE
Andrea Hagn-Ziegert
Vulkanplatz 11, Postfach
8048 Zürich

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Severin Lüthy, Marlen Patt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon

Verfahrensbegleitung

Eckhaus AG
Städtebau Raumplanung
Rousseaustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch

Andrea Smith, Claudio Grünenfelder

Titelbild: Visualisierung Bahnhofplatz Dietikon. Team Hosoya Schaefer, Bryum, IBV Hüsler.

201103_1070_Dietikon_Bahnhofgebiet_Vertiefungsstudien_Ergebnisbericht.indd

Inhalt

1 Einleitung 5

2 Vertiefungsstudien 6

2.1 Ziele Vertiefungsstudien ... 6
2.2 Verfahren ... 6
2.3 Aufgabenstellung ... 8
2.4 Beteiligte ... 9

3 Erkenntnisse und Empfehlung 10

3.1 Beschrieb der Teambeiträge ... 10
3.2 Erkenntnisse und Empfehlungen zur Weiterbearbeitung ... 12
3.3 Weiterer Prozess ... 14

4 Team-Abgaben Workshop 2 16

4.1 Team Hosoya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler ... 16
4.2 Team Van de Wetering / Hager Partner / Basler & Hofmann ... 22

1 Einleitung

Ausgangslage

Die Stadt Dietikon ist Bezirkshauptort und Regionalzentrum im Westen des Kantons Zürich in Mitten der dynamischen Stadtlandschaft des Limmattals. Das Stadtzentrum ist wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Region. Das Bahnhofgebiet im Stadtzentrum soll als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und als attraktiver Standort für Wohnen und Arbeiten weiterentwickelt werden. Erheblicher Klärungsbedarf besteht insbesondere zu städtebaulichen, funktionalen und verkehrlichen Themen. Die zwei Grundeigentümer – die Stadt Dietikon und die SBB – verfolgen folgende Ziele:

Die Stadt Dietikon beabsichtigt, das Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte zu stärken und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs weiterzuentwickeln. Der Fokus liegt auf der Optimierung des Bushofes und des Verkehrs rund um den Bahnhof. Grund ist, dass am heutigen Bushof keine ausreichend langen Haltekanten für Gelenkbusse vorhanden sind, die Haltestellenanordnung die Betriebsabläufe erschwert, und die Gestaltung nicht behindertengerecht ist.

Die SBB planen, ihre Parzellen westlich des Gleisfeldes in unterschiedlichen Zeithorizonten zu einem qualitativ hochstehenden, lebendigen und nachhaltigen Teil des Bahnhofgebiets zu entwickeln und hochwertigen Nutzungen zuzuführen. In den oberen Geschossen sind Wohnungen vorgesehen und im Erdgeschoss wohnergänzende sowie publikumsorientierte Nutzungen, wie Gewerbe-, Retail- und Gastronomieflächen.

Städtebaulicher Studienauftrag / Vertiefungsstudien

Die SBB und die Stadt Dietikon haben gemeinsam 2019 einen städtebaulichen Studienauftrag über das Bahnhofgebiet Dietikon durchgeführt. Das Beurteilungsgremium würdigte die fundierte Auseinandersetzung der teilnehmenden vier Teams mit der künftigen Entwicklung der Stadt Dietikon und spezifisch dem Bahnhofgebiet (vgl. Bericht des Beurteilungsgremiums, 12. November 2019). Die Komplexität der Aufgabenstellung erforderte eine weitsichtige Betrachtung der Entwicklung sowie eine integrale Zusammenarbeit der Fachdisziplinen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung. Die Machbarkeit der vorgeschlagenen Bus- und Verkehrslösungen konnte jedoch nicht abschliessend geklärt werden.

Das Beurteilungsgremium kam zum Schluss, dass damit kein eindeutiger Variantenentscheid gefällt werden kann. Es empfahl daher einstimmig, den städtebaulichen Studienauftrag abzuschliessen und mit zwei Planungsteams Vertiefungsstudien mit dem Fokus Bushof / Verkehr durchzuführen.

- Team Hosoya Schaefer, Bryum, IVB Hüsler
- Team Van de Wetering, Hager Partner, Basler & Hofmann

Die Stadt Dietikon und die SBB führten die Vertiefungsstudien auf Basis ihrer gemeinsamen Entwicklungsabsicht als gleichberechtigte Auftraggeberinnen durch. Vorliegende Dokumentation fasst die Ziele, Inhalte und Erkenntnisse aus den Vertiefungsstudien zusammen.

2 Vertiefungsstudien

2.1 Ziele Vertiefungsstudien

Die Vertiefungsstudien haben zum Ziel, Klärung in folgenden Punkten zu schaffen und somit den Variantenentscheid zum Bushof/Verkehr zu ermöglichen.

— Klärung des künftigen Verkehrssystems im Bahnhofgebiet, mit den Zielen einer verträglichen Anordnung und eines adäquaten Bewegungsflusses für alle Verkehrsträger, insbesondere LV und ÖV.

— Klärung der Anordnung und Lage des Bushofs, mit den Zielen einer städtebaulich und freiräumlich guten Einfügung in den Stadtkörper und der Einhaltung der gesetzlichen und betrieblichen Anforderungen.

— Klärung des Busbetriebs (Fahrwege, Zuordnung Haltekanten, Ein-/Ausfahrt in Strassennetz), mit den Zielen der Gewährleistung des Personenflusses, einer behinderungsarmen Zu- und Wegfahrt, einer attraktiven Wartesituation und attraktiven und sicheren Umsteigewegen zwischen den Bussen, zur S-Bahn und zur LTB.

— Klärung der Schnittstellen zu den SBB-Arealen: Auswirkungen der Verkehrslösung auf den Städtebau / Freiraum der SBB-Areale Nord und Süd.

— Klärung der Etappierung: Klärung der Abhängigkeiten zwischen den SBB-Arealen und dem Stadtraum (insbesondere Bahnhofplatz und Bushof).

2.2 Verfahren

Die Stadt Dietikon und die SBB AG treten im Rahmen der Vertiefungsstudien als gleichberechtigte Auftraggeberinnen auf.

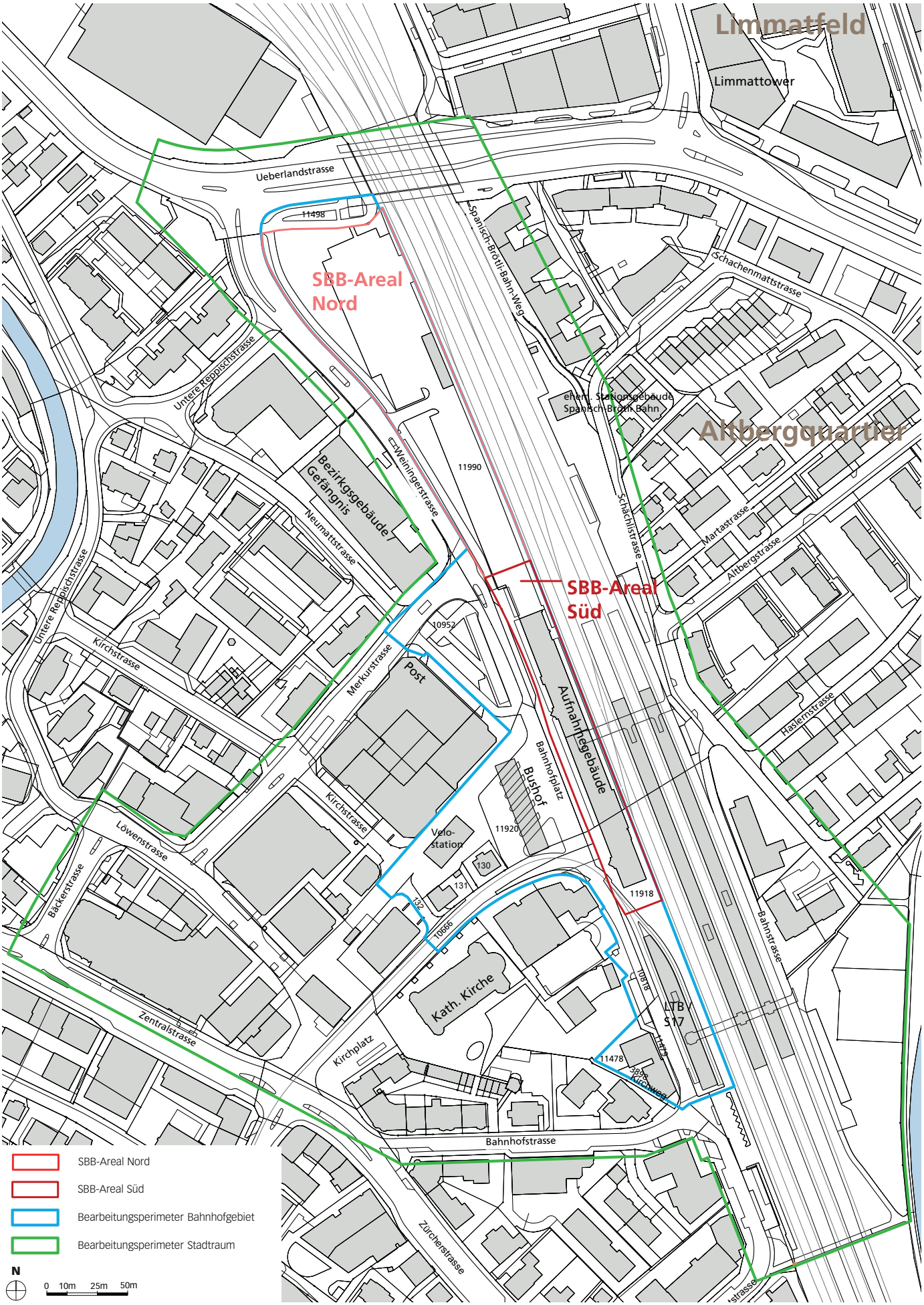
Die Vertiefungsstudien werden als offener, diskursiver Workshopprozess in zwei Bearbeitungsstufen durchgeführt. An den Worshops diskutieren die beiden Teams und die Begleitgruppe gemeinsam die erarbeiteten Inhalte und definieren die Erkenntisse für das weitere Vorgehen.

Ablauf

Entschädigung

Für die vollständige und termingerechte Abgabe der Arbeit gemäss Leistungsbeschrieb werden die Teams pauschal mit je CHF 50'000.- inkl. Nebenkosten, exkl. MwSt. entschädigt.

Perimeter Vertiefungsstudien, mit Fokus Bushof / Verkehr, 1:2'500



2.3 Aufgabenstellung

Die beiden Planungsteams vertiefen ihre Konzepte aus dem Studienauftrag und konkretisieren die Machbarkeit der relevanten Aspekte. Die Inhalte und Schwerpunkte der Bearbeitung leiten sich für jedes Team spezifisch ab. Die im Programm zum Städtebaulichen Studienauftrag formulierten Rahmenbedingungen gelten ebenfalls für die Vertiefungsstudien.

Team Hosoya Schaefer: Technische Machbarkeit

— Detaillierte Prüfung der beiden Businseln bzgl. BehiG und Schleppkurven.
Nach Prüfung VBZ sind die benötigten geraden Anfahrtswege für die BehiG-Haltekanten bei folgenden Haltekanten nicht gegeben: Buslinien 301, 306, 309 und 325. Die Buslinien 303, 305 und 314 erfüllen die Anforderungen, es sind jedoch auch dort kleinere Anpassungen erforderlich.

— Abgrenzung Fahrmanöver Bushof vom Strassenraum (mit Veloverkehr, Limmattalbahn, Züge der AVA (BDB S17), MIV).

— Umgang mit Parzelle Kat.-Nr. 131 (Gebäudebestand, Parzellengrenze): Varianten aufzeigen (mit / ohne Disposition Gebäudebestand und Parzellenveränderung).

— Machbarkeit Businsel Zentrumsplatz (Konflikte LTB).

— Machbarkeit Baumdach (Werkleitungen, unterirdische Bauten und Anlagen, Lichtraumprofil).

— Berücksichtigung der Freihalteflächen im SBB Areal Nord.

— Aufzeigen der Etappierung.

Team Van de Wetering: Betriebliche Machbarkeit

— Linienführung Bus: heutiges System und Durchbinden (Aufwärtskompatibilität).

— Verkehrssystem Bahnhofgebiet prüfen (Wendemanöver Quartierstrassen, verschiedene Verkehrsmittel, Leistungsfähigkeit).

— Verkehrsablauf Bushof: Problematik Eigenbehinderung bei Zu-, Wegfahrt.

— Konzept der Zuordnung der Haltekanten zur Verbesserung / Optimierung der Orientierung.

— Gestaltungsprinzipien Merkur- / Weiningerstrasse vertiefen (Parkplätze Post, Zu- / Wegfahrt SBB-Areal Nord).

— Optimierung Bushof am Standort Merkurplatz: Erarbeitung der Varianten ohne und mit Erweiterung des Bushofs auf das SBB-Areal.

— Vermeiden von Hauszugängen auf dem Perron und der Weiterfahrt nach dem Velohaus über dem Perron.

— Aufzeigen der Etappierung.

2.4 Beteiligte

Die Begleitgruppe ist aus Vertreter*innen der beiden Auftraggeberinnen Stadt Dietikon und SBB und externen, unabhängigen Fachexpert*innen zusammengesetzt. Die beiden Teams sind aus Fachpersonen der Disziplinen Architektur/Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung zusammengesetzt.

BEGLEITGRUPPE

Steuerungsausschuss (SA)

Andreas Steiger	SBB Immobilien, Leiter Anlageobjekte Entwicklung
Markus Siemienik	SBB Immobilien, Leiter Anlageobjekte Ost
Roger Bachmann	Stadt Dietikon, Stadtpräsident
Anton Kiwic	Stadt Dietikon, Stadtrat Hochbau

Projektleitung (PL)

Andrea Hagn-Ziegert	SBB Immobilien, Anlageobjekte Entwicklung, Projektleitung
Severin Lüthy	Stadt Dietikon, Leiter Stadtplanungsamt
Marlen Patt	Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt, Projektleitung

Projektgruppe (PG)

Stefan Windmüller / Jürg Zimmermann (Stv.)	SBB Infrastruktur, Netzdesign, Anlagen und Technologie
Andreas Petermann	Stadt Dietikon, Leiter Tiefbau
Heinz Illi	Stadt Dietikon, Stadtrat Sicherheit und Gesundheit
Jasmin Wiederkehr	VBZ Verkehrsbetriebe Zürich, Gebietsmanagerin
Tomas Karel	Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Verkehrsplaner
Benjamin Tremp	Amt für Verkehr Kt. Zürich, Projektleiter Projektentwicklung

Prozessbegleitung

Andrea Smith	Eckhaus AG Städtebau Raumplanung, Projektleitung
Claudio Grünenfelder	Eckhaus AG Städtebau Raumplanung, Partner

TEAMS

Team Hosoya Schaefer

Markus Schaefer	Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
Mélanie Jeannet	Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
Michael Oser	Bryum GmbH, Basel
Theresa Friederich	Bryum GmbH, Basel
Luca Urbani	IBV Hüsler AG, Zürich

Team Van de Wetering

Han van de Wetering	Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
Laurence Beuchat	Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
Monika Schenk	Hager Partner AG, Zürich
Mirjam Scharnofske	Hager Partner AG, Zürich
Ulrike Huwer	Basler & Hofmann AG, Zürich
Vanessa Zurbrügg	Basler & Hofmann AG, Zürich

3 Erkenntnisse und Empfehlung

3.1 Beschrieb der Teambeiträge

Die Vorschläge der beiden Teams spannen den Bogen der möglichen Entwicklung im Bahnhofgebiet Dietikon. Deutlich wird dies insbesondere an den Vorschlägen der Bushof- und Verkehrslösung. Nachfolgend sind die Kernelemente der beiden Studien zusammengefasst.

Team Hosoya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler

Das Team macht einen überzeugenden Vorschlag zur Weiterentwicklung der Zentralität des Bahnhofgebietes in städtebaulicher, freiräumlicher und verkehrlicher Sicht. Die Endhaltestellen des Bushofs werden auf zwei Businseln verteilt: Businsel Nord auf dem Merkurplatz und Businsel Süd auf dem Bahnhofplatz. Die aus Richtung Norden kommenden Busse fahren die Businsel Nord an und die die aus Richtung Süd kommenden Busse die Businsel Süd. Die Orientierung für Ortskundige ist entsprechend intuitiv – für Ortsunkundige ist für die Auffindbarkeit der angestrebten Buslinie auf eine wohl platzierte Signaletik zu achten. Die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-Limmattalbahn sind gut gelöst. Durch die organische Form der beiden Businseln ist das Anfahren der Haltekanten anspruchsvoll. Die Form ermöglicht jedoch auch, dass um den Bushof gewendet werden kann, ohne benachbarte Strassen oder Plätze zu befahren. Das BehiG ist eingehalten, wobei die meisten Kanten nur mit einer Teilerhöhung versehen werden können.

Die systematische Trennung der Mobilitätsflüsse schafft ein robustes Gesamtsystem. Die durchgehende mittige Bussspur in der Weiningerstrasse trägt dazu bei Rückstaukolonnen zu vermeiden. Am Knoten Merkurplatz / Weiningerstrasse ist die Tiefgarageneinfahrt des SBB-Areals Nord angebunden. Die Tiefgarage umfasst zwei Geschosse und weist rund 172 PP auf. Die Haltebuchten für Kiss & Ride und Taxi sind oberirdisch angeordnet und zentral platziert. Die 14 Post-Parkplätze bleiben vor Ort erhalten, sind neu jedoch schräg angeordnet, um den Verkehr auf dem Merkurplatz flüssig zu gestalten. Die gleisquerenden Beziehungen für den Langsamverkehr werden aufgewertet, inklusive der Option einer Veloquerung auf Höhe Merkurplatz.

Die Aufteilung des Bushofs auf zwei Businseln befreit den Bereich vor dem Aufnahmegebäude vom Busverkehr und schafft einen unmittelbar an das Gebäude reichenden städtischen Platzraum von hoher Qualität. Das Team skizziert einen mit hochstämmigen Bäumen bepflanzten Stadtwald, dessen Blätterdach bis an das Aufnahmegebäude reicht. Die Businseln werden ebenfalls mit Bäumen bepflanzt und verdeutlichen die Vision einer klimafreundlichen Stadtbegrünung. Aufgrund der beschränkten Platzgrösse ist die räumliche Dichte und zusammenhängende Ausdehnung der Grünelemente für den qualitätsvollen Aufenthalt der Bewohner*innen und Gäste von entscheidender Bedeutung.

Das Aufnahmegebäude bleibt erhalten, der Bestand wird saniert und um zwei Geschosse aufgestockt. An der nördlichen Gebäudeseite erfolgt ein Anbau als wohlplatzierter städtebaulicher Merkpunkt. Südseitig wird ein Rückbau bis zum Erschliessungskern vorgeschlagen, welcher den heute engen Fussgängerbereich öffnet und somit einen besseren Personenfluss zwischen Bahn, Bus und Limmattalbahn ermöglicht. Städtebaulich fasst das erneuerte Aufnahmegebäude die beiden Bushöfe und bildet eine spezifische Adresse. Nördlich des Aufnahmegebäudes folgt ein Sonderbaustein. Mit gebührendem Abstand dazu (für den Installationsplatz der SBB) entwickelt sich in grösserer Bautiefe eine mit Wohnhöfen durchsetzte Gebäudekomposition mit einem präzis platzierten Hochhaus an der Überlandstrasse. Die Wohnoasen sind auf geschickte Art lärmabgewandt und weisen eine klare Adressbildung auf. Die volumetrische Gliederung, die Durchblicke auf das Gleisfeld und die vertikal begrünten, halbprivaten Innenhöfe, begrünten Dachterrassen und Loggien versprechen eine lebendige und für das Wohnen attraktive Stadterweiterung.

Team Van de Wetering / Hager Partner / Basler & Hofmann

Das Team formuliert mit ihren klaren Impulsen eine städtebaulich, verkehrlich und freiräumlich starke Antwort auf die Aufgabenstellung. Das Bahnhofgebiet Dietikon wird als neuer Mobilitätsknoten mit hohem Potenzial für urbane Verkehrssysteme gesehen. So wird das Bussystem selbstbewusst auf die Zukunftsvision der Durchmesserlinien ausgerichtet. Bis dahin wird der Bushof mit sieben Haltekanten als Endhaltestellen bereitgestellt. Räumlich konzentriert er sich auf dem Merkurplatz. Zum Wenden müssen alle Buslinien über die Neumattstrasse oder Kirchstrasse geführt werden, was zu Belastungen in diesen Quartierstrassen führt. Das Wenden bewirkt bei gewissen Linien zudem eine zweimalige Durchfahrt über den Bahnhofplatz. Die Umsteige- und Reisezeiten verlängern sich. Die Busse fahren zudem in die "falsche" Richtung weg (z.B. Buslinien Richtung Norden fahren nach Süden weg), was die Orientierung für die Nutzenden erschwert. Die Auffindbarkeit des Bushofes ist mit einem Standort hingegen klar gegeben.

Die Merkurstrasse erfährt eine Reduktion der Abbiegebeziehungen, was sich positiv auf den Gesamtverkehrsfluss auswirkt. Die Einfahrt zur Tiefgarage ist auf Höhe der Unteren Reppischstrasse angeordnet. In Kombination mit der vorgeschlagenen Wohnüberbauung stellt die Lage der Tiefgarageneinfahrt einen interessanten Ansatz dar. Offen bleibt, ob die Qualität der Freiräume auch bei veränderter städtebaulichen Setzung erhalten bleiben. Die Haltebuchten für Kiss&Ride sind an der Weiningerstrasse auf Höhe des Gefängnisses angeordnet, die Taxis in unmittelbarer Nähe zur Bahnhofunterführung. Für die Umsetzung des Bushofes am Merkurplatz mit den sieben Haltekanten und unter Berücksichtigung des BehiG, werden die 14 Post-Parkplätze nordseitig an das Post-Gebäude verlegt und von der Merkurstrasse angefahren (Senkrechtparkplätze). Hier stellt sich die Frage der Umsetzbarkeit der Verlegung von privaten Parkplätzen. Eine Verlegung der Post-Parkplätze in die Merkurstrasse sowie das Fehlen einer durchgehenden mittleren Bussspur in der Weiningerstrasse wird auf den Blockumfahrungen zu zusätzlichen Behinderungen der Busse durch den MIV führen. Das feinmaschige Velonetz führt beidseits der Gleise zu Abstellanlagen, jedoch können die Gleise auf Höhe Merkurplatz nicht gequert werden.

Der parkartig mit hochstämmigen Bäumen bepflanzte Bahnhofplatz ergänzt die Stadtmitte mit einem vom Verkehr befreiten, starken Freiraum. Die Konzentration des Bushofes am Merkurplatz ermöglicht die Gestaltung und Aktivierung einer zusammenhängenden, von der Zürichstrasse bis an das Aufnahmegebäude reichenden Freiraumfigur mit grosser Ausstrahlung an zentraler Lage. Ihre volle Wirkung erreicht sie jedoch erst mit der Umsetzung der Durchmesserlinien, da die Freiraumfigur bis dahin durch die Wendemanöver der Busse in der Kirchstrasse zerschnitten werden.

Das Aufnahmegebäude bleibt erhalten, der Bestand wird saniert und durchgehend um zwei Geschosse aufgestockt. Das Erdgeschoss wird mit durchlässigen Raumkonfigurationen freigespielt. Der nördliche Gebäudeabschnitt wird zugunsten der räumlichen Durchlässigkeit sowie des Velohauses und Business Centers gekürzt. Im Süden bleibt der Zugang von den Haltestellen Limmattalbahn zum Bahnhofplatz als Engpass bestehen. Nördlich des Velohauses und Business Centers folgen zwei Gebäudekörper mit Gewerbe und Wohnnutzungen. Zur Überlandstrasse hin setzt ein Hochhaus mit anschliessendem Wohnhof einen wohl platzierten Akzent. Die Gliederung der sorgfältig dimensionierten Bausteine generiert eine freiräumlich gut proportionierte Abwicklung mit Sichtbezügen zu den Gleisen.

3.2 Erkenntnisse und Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Würdigung

Die beiden Teams haben ihre Konzepte aus dem Studienauftrag mit sehr grossem Engagement und hoher Sorgfalt weiterentwickelt. Die Offenheit der Teams für den konstruktiven Dialog und das überzeugte Eintreten für ihre jeweils gewählten Ansätze haben die Grundlage geschaffen für eine anspruchsvolle Auseinandersetzung mit den offenen Fragen aus dem Studienauftrag. Die Themenvielfalt der Aufgabe und die unterschiedlichen Ansätze im speziellen, zeigten die hohen Anforderungen und die Komplexität der Entwicklung von derart bedeutsamen Stadträumen bildhaft auf. Eine Abstimmung der verschiedenen Themen und Interessen bedarf der schrittweisen Annäherung und sorgfältigen Abwägung. Hierzu hat das diskursive Workshopverfahren einen wichtigen Beitrag geleistet. Allen Beteiligten gilt ein grosser Dank für das konstruktive Mitwirken.

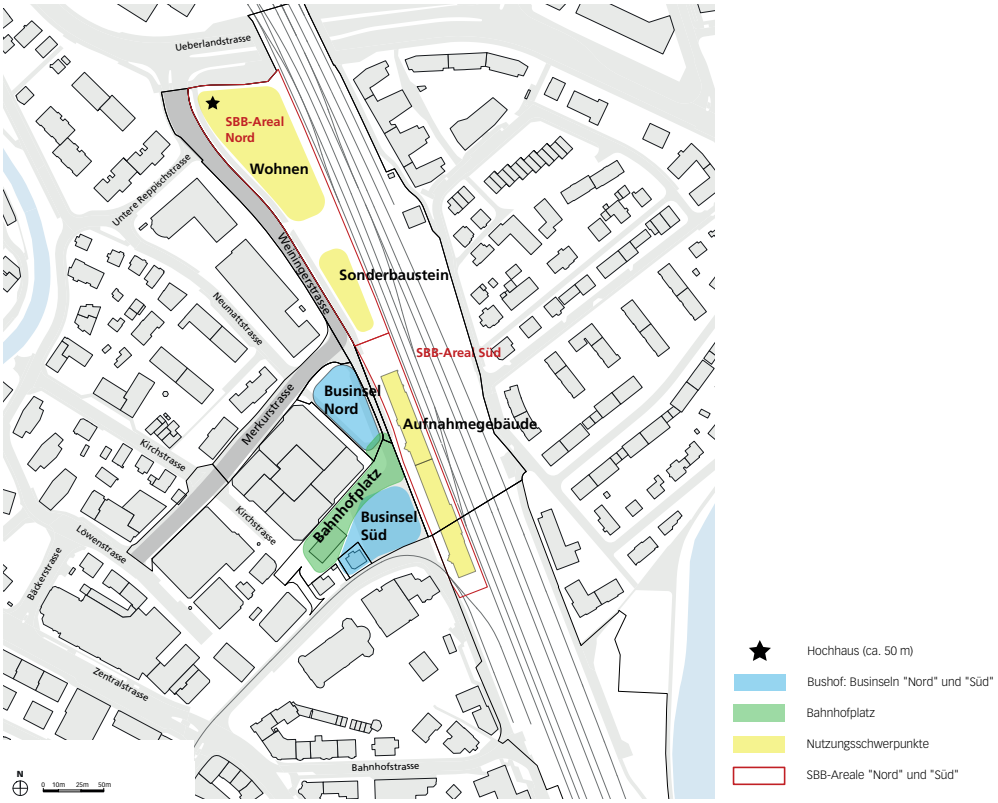
Variantenentscheid

Der Steuerungsausschuss hat an seiner Sitzung vom 9.9.2020 einstimmig entschieden, das Konzept des Teams Hososya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler zur Weiterbearbeitung zu empfehlen. Dies beinhaltet das Teilprojekt «Bushof / Bahnhofplatz» sowie das städtebauliche Konzept zum Teilprojekt «SBB-Areale».

Inhaltliche Hinweise zur Weiterbearbeitung

Für die Weiterbearbeitung werden folgende Themenschwerpunkte festgehalten:

Schematische Darstellung der Themenschwerpunkte



Bushof / Bahnhofplatz und Verkehrsregime Merkur- / Weiningerstrasse

— **Bushof**: Der Bushof Dietikon wird auf den zwei Businseln «Nord» und «Süd» verteilt.

— **Buskonzept**: Kurzfristig orientiert sich das Linienangebot an der VBZ-Teilstrategie Limmattal 2030. Mittel- bis langfristig sollen einzelne Durchmesserlinien die Stadtteile direkter miteinander verbinden. Bei der Projektierung des Bushofs muss diese Option im Sinne einer Aufwärtskompatibilität berücksichtigt werden.

— **Verkehrsregime**: Das Verkehrsregime Merkur- / Weiningerstrasse soll unter Berücksichtigung der angrenzenden Strassen optimiert werden (Temporegime, Einbahnverkehr, Abbiegebeziehungen). Insbesondere die Einschränkung der Verkehrsbeziehungen Neumatt-/ Merkurstrasse soll genauer untersucht werden.

— **Bahnhofplatz**: Der Bahnhofplatz soll, abgestimmt mit den Businseln, als möglichst verkehrsfreier Platz gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.

— **Bäume**: Der Erhalt der bestehenden Bäume soll geprüft werden.

SBB-Areale

— **Nutzungsschwerpunkte**: Die Nutzungen werden räumlich in drei Schwerpunkten konzentriert: «Aufnahmegebäude», «Sonderbaustein», «Wohnüberbauung».

— **Aufnahmegebäude**: Das Aufnahmegebäude wird mehrheitlich erhalten und umfasst nebst seiner Funktion als Ankunftsort und Standort bahntechnischer Anlagen auch Wohnnutzungen in den oberen Geschossen. Es soll um zwei bis drei Geschosse aufgestockt werden. Eine Erweiterung (Anbau) in Richtung Norden ist denkbar. Der südliche Abschluss wird in der Weiterbearbeitung überprüft (Teilrückbau / Durchlässigkeit Erdgeschoss).

— **Sonderbaustein**: Beim Sonderbaustein soll eine möglichst grosse Flexibilität bezüglich Nutzung und Gebäudeform (Höhe / Breite) erhalten bleiben.

— **Wohnüberbauung**: Im Nutzungsschwerpunkt «Wohnüberbauung» wird ein hoher Anteil an Wohnnutzungen angestrebt. An der Ecke Weininger- / Ueberlandstrasse ist ein Hochhaus mit rund 50 m Höhe denkbar.

— **Erdgeschossnutzungen**: Das Verhältnis zwischen Funktions-/ Verkehrsflächen sowie publikumsorientierten Nutzflächen soll im weiteren Prozess vertieft werden.

— **Zu-, Wegfahrt**: Die Zu- und Wegfahrt der SBB-Areale für den motorisierten Verkehr erfolgt ab der Weiningerstrasse, zwischen den Knoten Merkurstrasse und Untere Reppischsstrasse. Die exakte Lage ist im Bezug zur Qualität der Freiräume und den Schnittstellen zum Bushof (Businsel Nord) weiter zu vertiefen.

— **Lärmschutz / Störfall**: Im Rahmen der weiteren Bearbeitung sind die Anforderungen an den Lärmschutz und die Störfallvorsorge zu vertiefen.

Schnittstellen Stadt Dietikon / SBB

— Die Teilprojekte «Bushof / Bahnhofplatz» und «SBB-Areale» können unabhängig voneinander weiterbearbeitet werden (vgl. Kap. 3.3). Für eine gesamtheitliche Betrachtung des Bahnhofgebietes sind die Schnittstellen gut miteinander zu koordinieren.

3.3 Weiterer Prozess

Die Stadt Dietikon und die SBB entwickeln die beiden Teilprojekte «Bushof / Bahnhofplatz» und «SBB-Areale» in separaten Planungsprozessen weiter. Die beiden Parteien stimmen das Vorgehen aufeinander ab und klären schrittweise die relevanten Schnittstellen.

Nachfolgend werden die anstehenden Prozessschritte aufgezeigt und auf der Zeitachse verortet. Dies soll einen groben Überblick über das weitere Vorgehen geben. Im Laufe der Prozesses können sich Änderungen im Ablauf und Zeitbedarf ergeben.

Bushof / Bahnhofplatz

Das Konzept des Teams Hososya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler dient als konzeptionelle und strategische Grundlage für die weiteren Planungsschritte des Teilprojektes «Bushof / Bahnhofplatz». Als Grundlage für die konkrete Projektentwicklung wird ein Projektwettbewerb durchgeführt.

Meilensteine im weiteren Prozess «Bushof / Bahnhofplatz»:

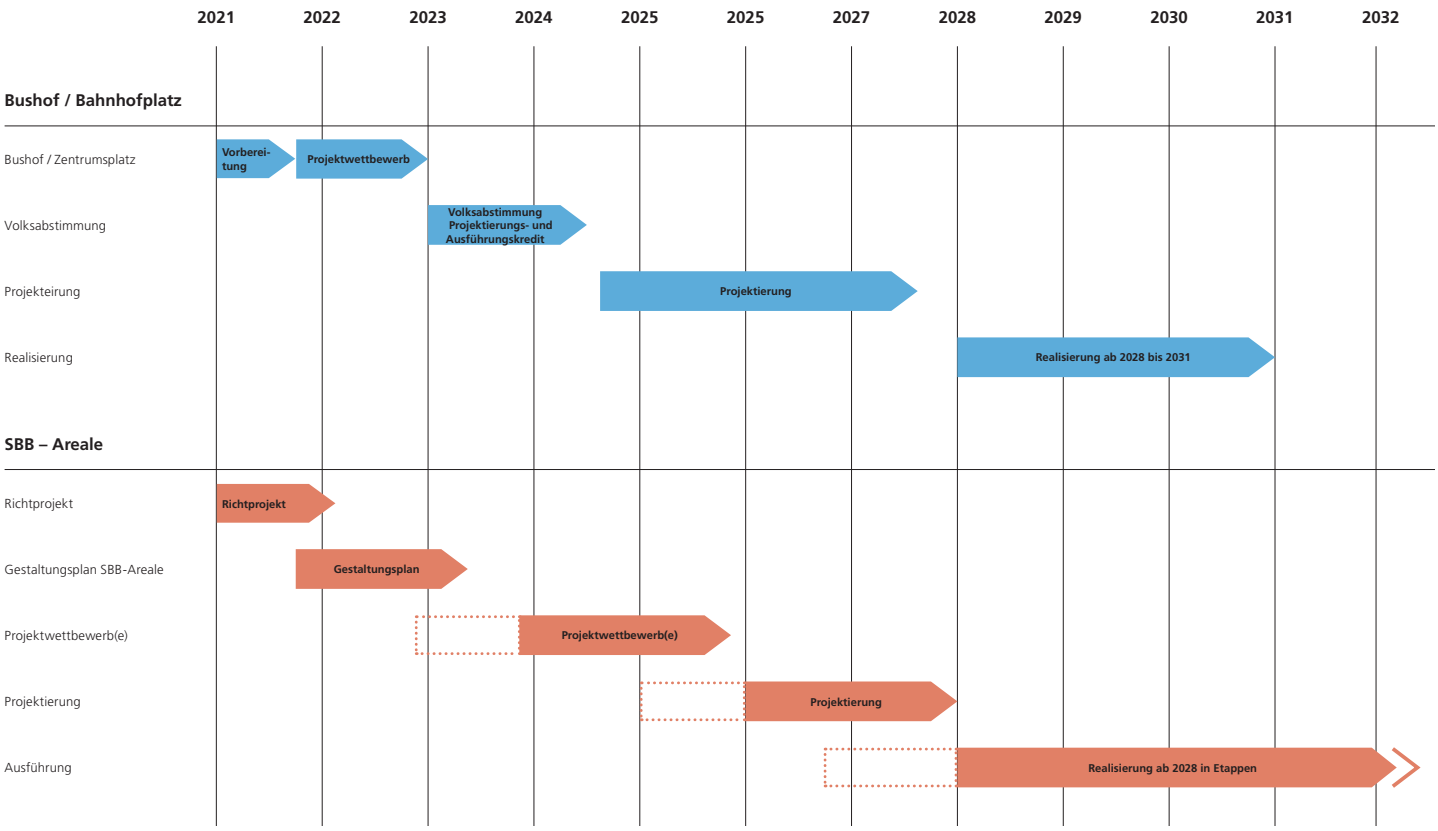
— Projektwettbewerb Bushof / Bahnhofplatz als Grundlage für die Projektierung

— Volksabstimmung für den Projektierungs- und Ausführungskredit

— Projektierung Bushof und Bahnhofplatz

— Realisierung Bushof und Bahnhofplatz zwischen 2028 und 2031 (Realisierungszeitraum des Agglomerationsprogramms 5).

Separate Planungsprozesse für die Teilprojekte «Bushof / Bahnhofplatz» und «SBB-Areale»



SBB–Areale

Die Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Dietikon enthält eine Gestaltungsplanpflicht für die SBB-Areale (Art. 26g BZO). Als Grundlage für den Gestaltungsplan wird das Team Hososya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler ihr Konzept zum Richtprojekt weiterbearbeiten. Dabei geht es um die Vertiefung und Konkretisierung einzelner Themen, welche als Grundlage für die planungsrechtlichen Festlegungen relevant sind, wie beispielsweise Lärmschutz, Störfallvorsorge, Nutzungen oder die Erschliessung / Parkierung.

Der private Gestaltungsplan nach § 85 Planungs- und Baugesetz (PBG) bedarf der Zustimmung des Gemeinderates und der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion.

Das genaue Vorgehen zur etappierten baulichen Realisierung der SBB-Areale wird in den nachfolgenden Prozessen erarbeitet und auf den Planungsprozess des Gestaltungsplans sowie die weiteren Projekte wie den Stellwerkersatz und das Teilprojekt «Bushof / Bahnhofplatz» abgestimmt.

Meilensteine im weiteren Prozess «SBB-Areale»:

— Richtprojekt SBB-Areale als Grundlage für den Gestaltungsplan

— Privater Gestaltungsplan nach § 85 PBG

— Projektwettbewerb(e) für die SBB-Areale «Nord» und «Süd»

— Realisierung der Bauvorhaben in mehreren Etappen

4 Team-Abgaben Workshop 2

4.1 Team Hosoya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler

Städtebau / Architektur
Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
Markus Schaefer, Mélanie Jeannet, Christian Calle, Iurii Goncharenko, Jonathan Perret

Landschaftsarchitektur
Bryum GmbH, Basel
Michael Oser, Theresa Friedrich

Verkehrsplanung
IBV Hüsler AG, Zürich
Luca Urbani, Daniel Stäubli, Fernando Torres

Modellfoto: Blick aus Richtung Westen auf den Bahnhofplatz Dietikon.

Modellfoto: Blick aus Richtung Osten auf den Bahnhofplatz Dietikon.

Modellfoto: Blick aus Richtung Norden auf den Bahnhofplatz Dietikon.

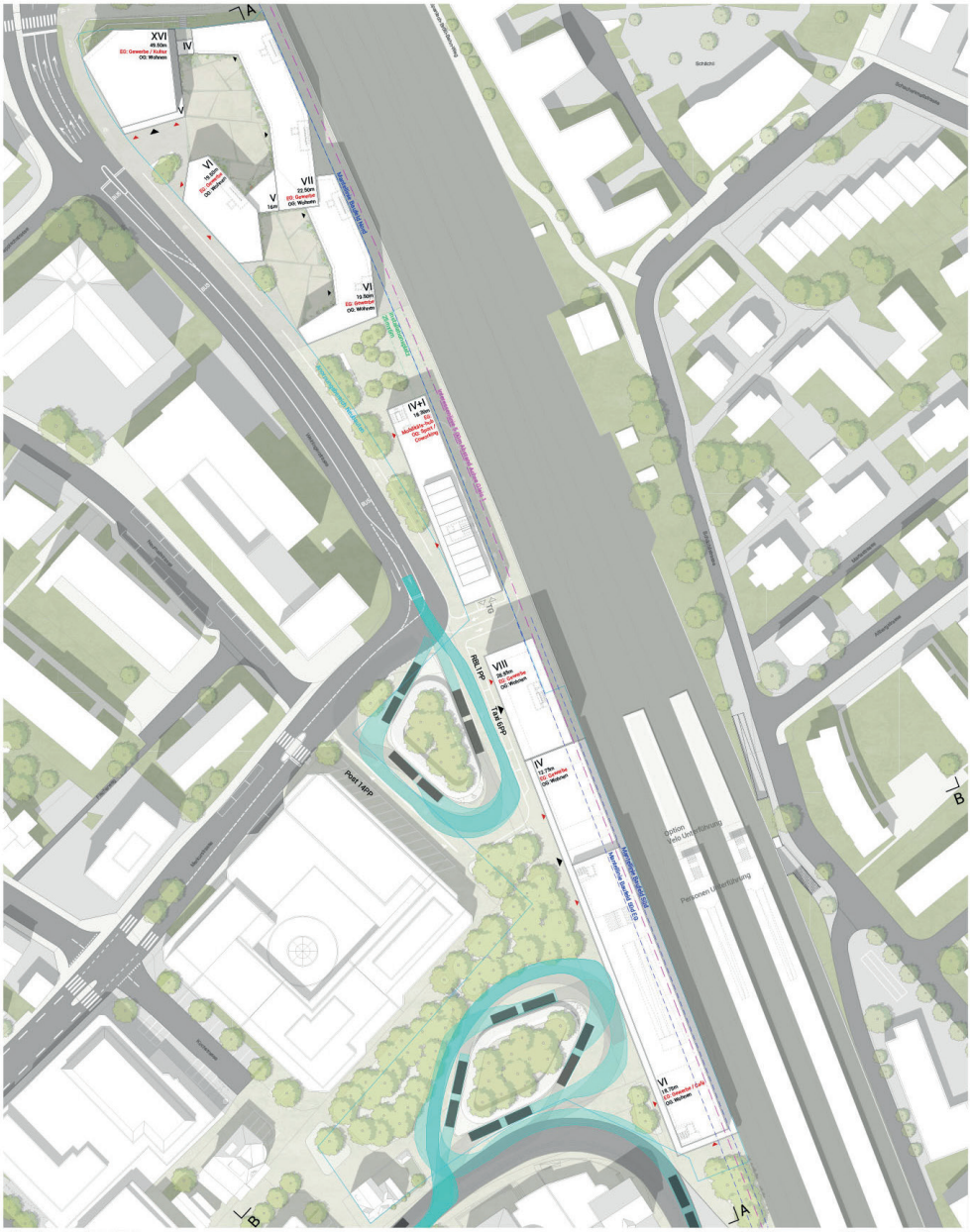
Team Hosoya Schaefer / Bryum / IVB Hüsler. Auszug aus Plakaten Workshop 2 (nicht massstabsgetreu).

BAHNHOFGEBIET DIETIKON

VERTIEFUNGSSTUDIE

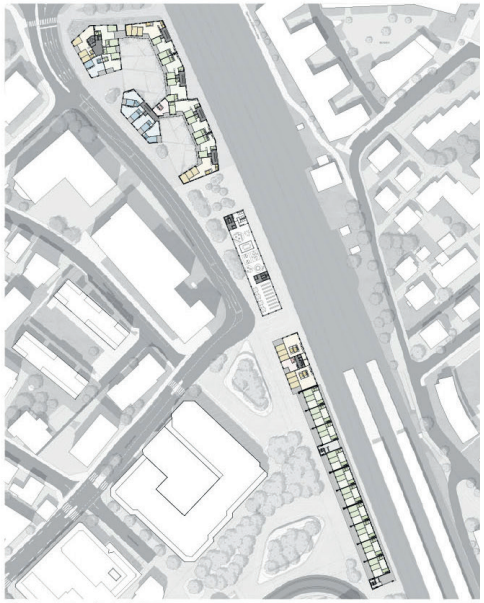
Diagramm Freiraumkonzept

0 m 50 m 100 m 200 m



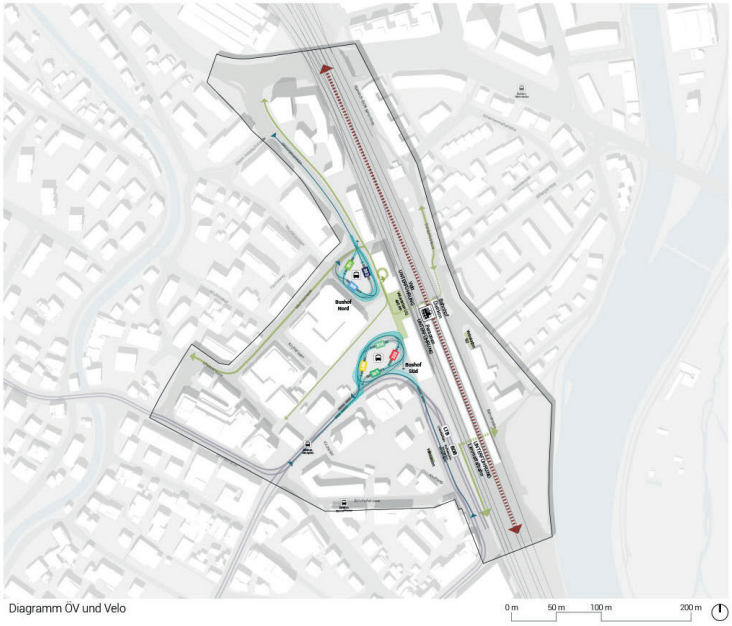
Situationsplan Mstb.1:500

0 m 5 m 25 m 50 m

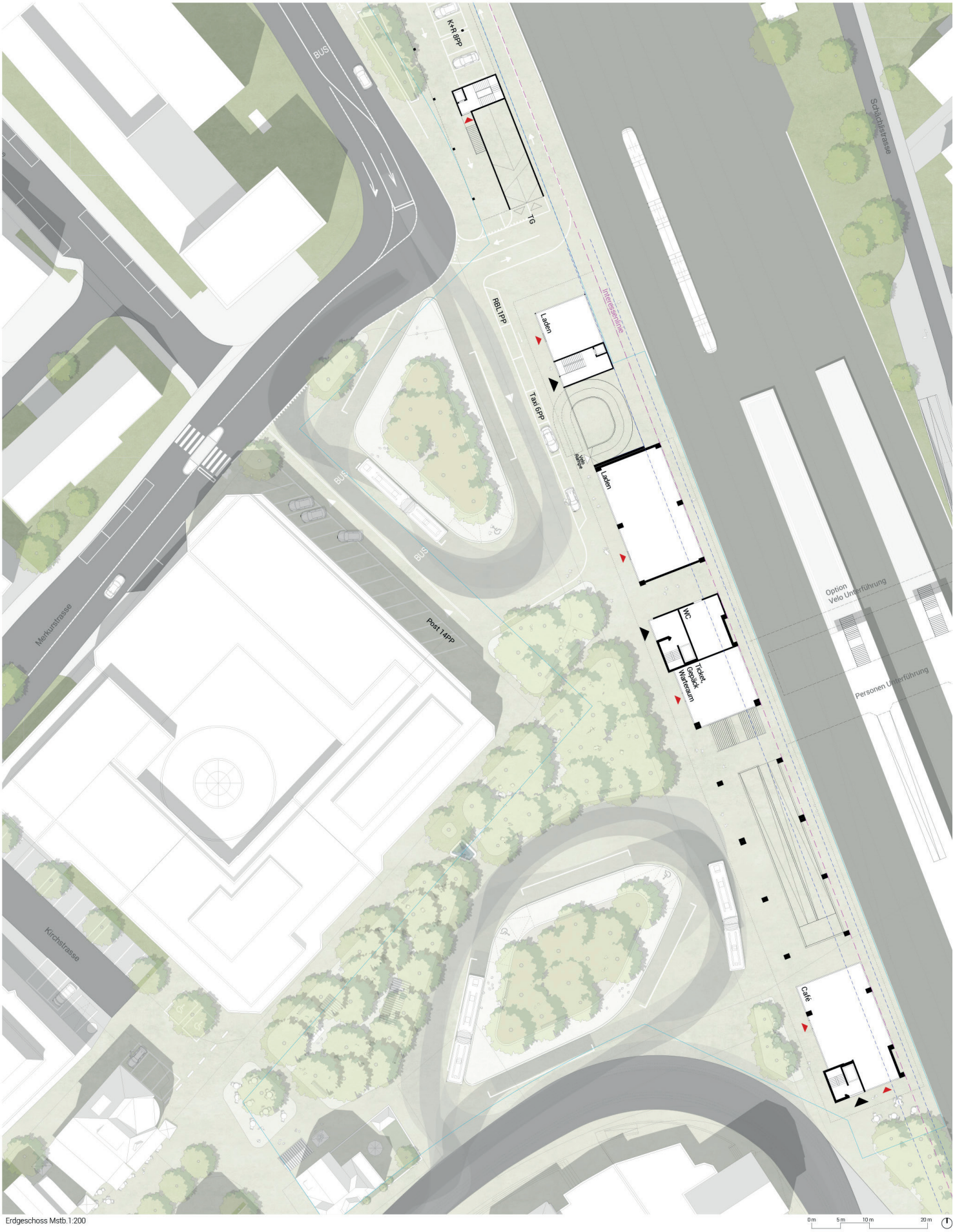


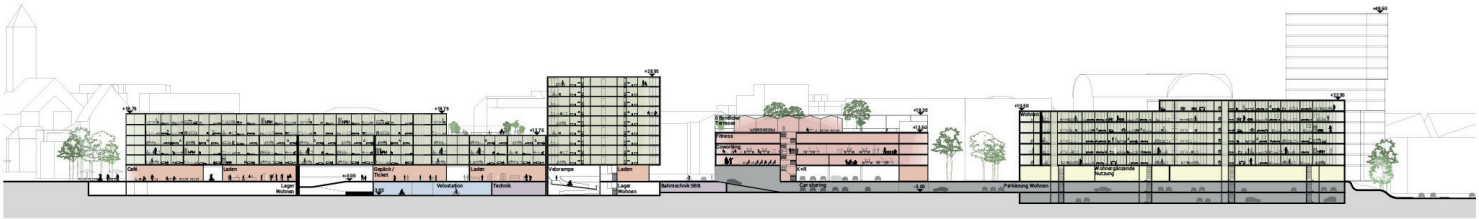
Regelgrundrisse Mstb. 1:1'000

1. und 2. Untergeschoss mit Parkiergarage Mstb. 1:1'000

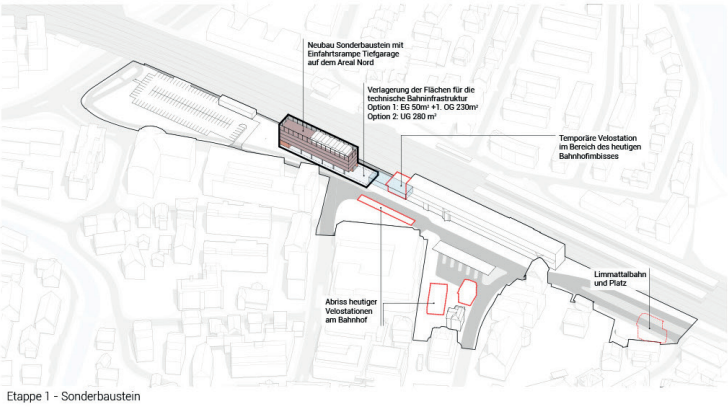

Bahnhof Nord
Bahnhof Süd
Bahnhofplatz
Bahnhofstrasse
Kreuzstrasse
Kreuzplatz
Kreuzstrasse
Bahnhofstrasse
Bahnhofplatz
Bahnhofstrasse
Bahnhofplatz
Bahnhofstrasse
Bahnhofplatz

Team Hosoya Schaefer / Bryum / IVB Hüsler. Auszug aus Plakaten Workshop 2 (nicht massstabsgetreu).

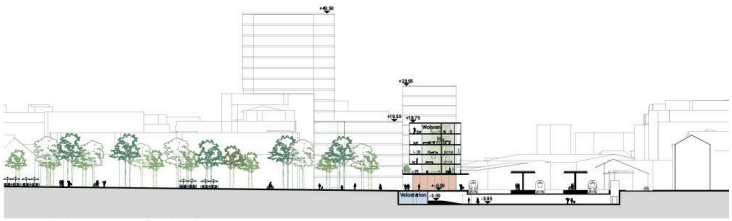




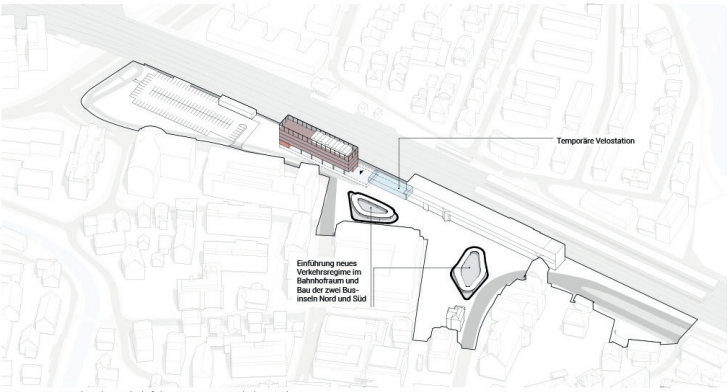
Querschnitt A-A SBB Areal Süd Mstb. 1:500



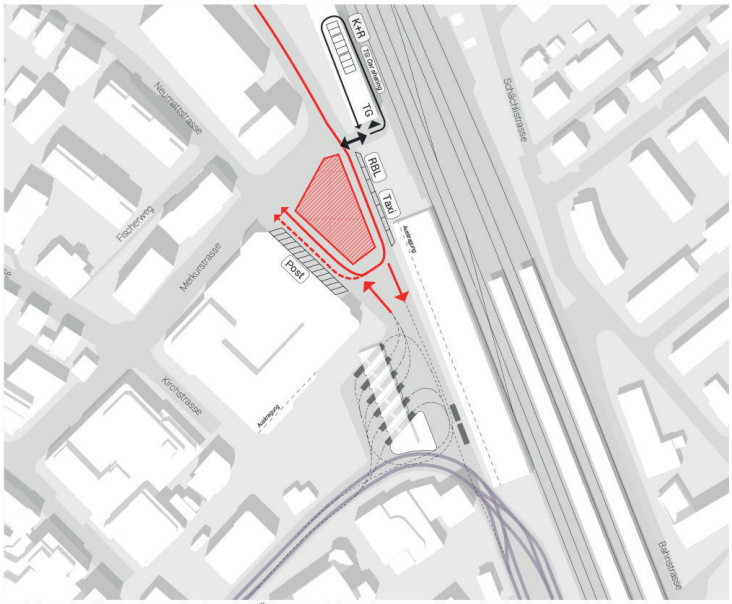
Etappe 1 - Sonderbaustein



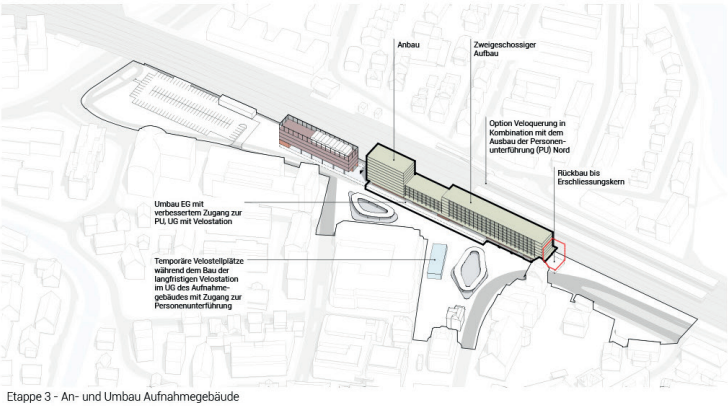
Längsschnitt B-B SBB Areal Süd Mstb. 1:500



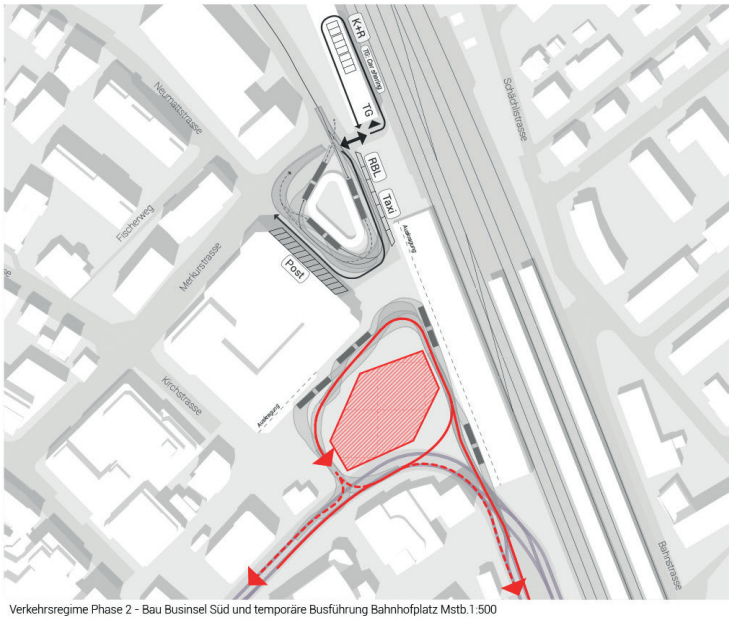
Etappe 2 - Businseln und Einführung neues Verkehrsregime



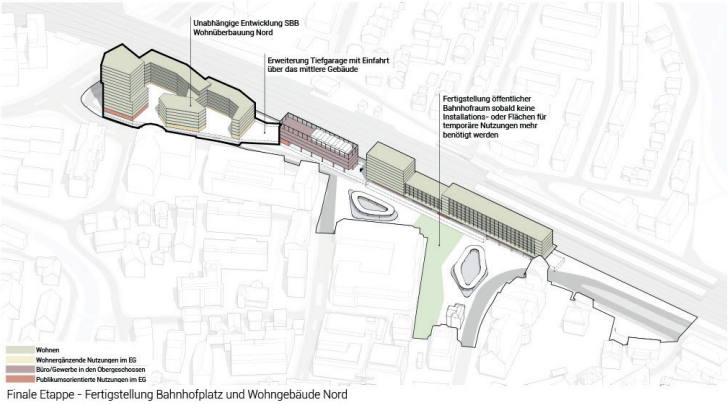
Verkehrsregime Phase 1 - Bau Businsel Nord und Änderung Verkehrsregime Zu-/Ausfahrt Nord Mstb.1:500



Etappe 3 - An- und Umbau Aufnahmegebäude



Verkehrsregime Phase 2 - Bau Businsel Süd und temporäre Busführung Bahnhofplatz Mstb.1:500



Finale Etappe - Fertigstellung Bahnhofplatz und Wohngebäude Nord

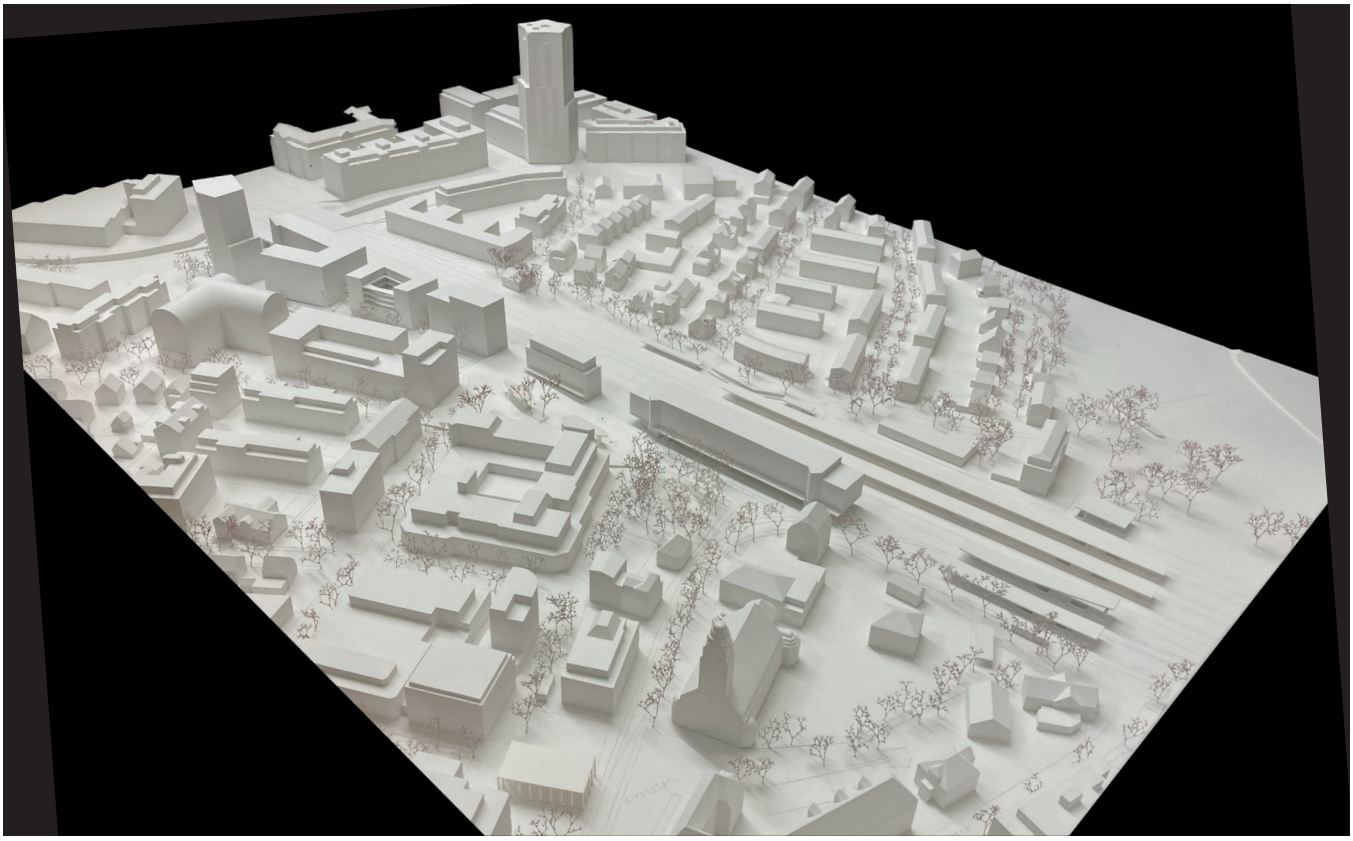
4.2 Team Van de Wetering / Hager Partner / Basler & Hofmann

Städtebau / Architektur
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
Han van de Wetering, Laurence Beuchat

Landschaftsarchitektur
Hager Partner AG, Zürich
Monika Schenk, Mirjam Scharnofske

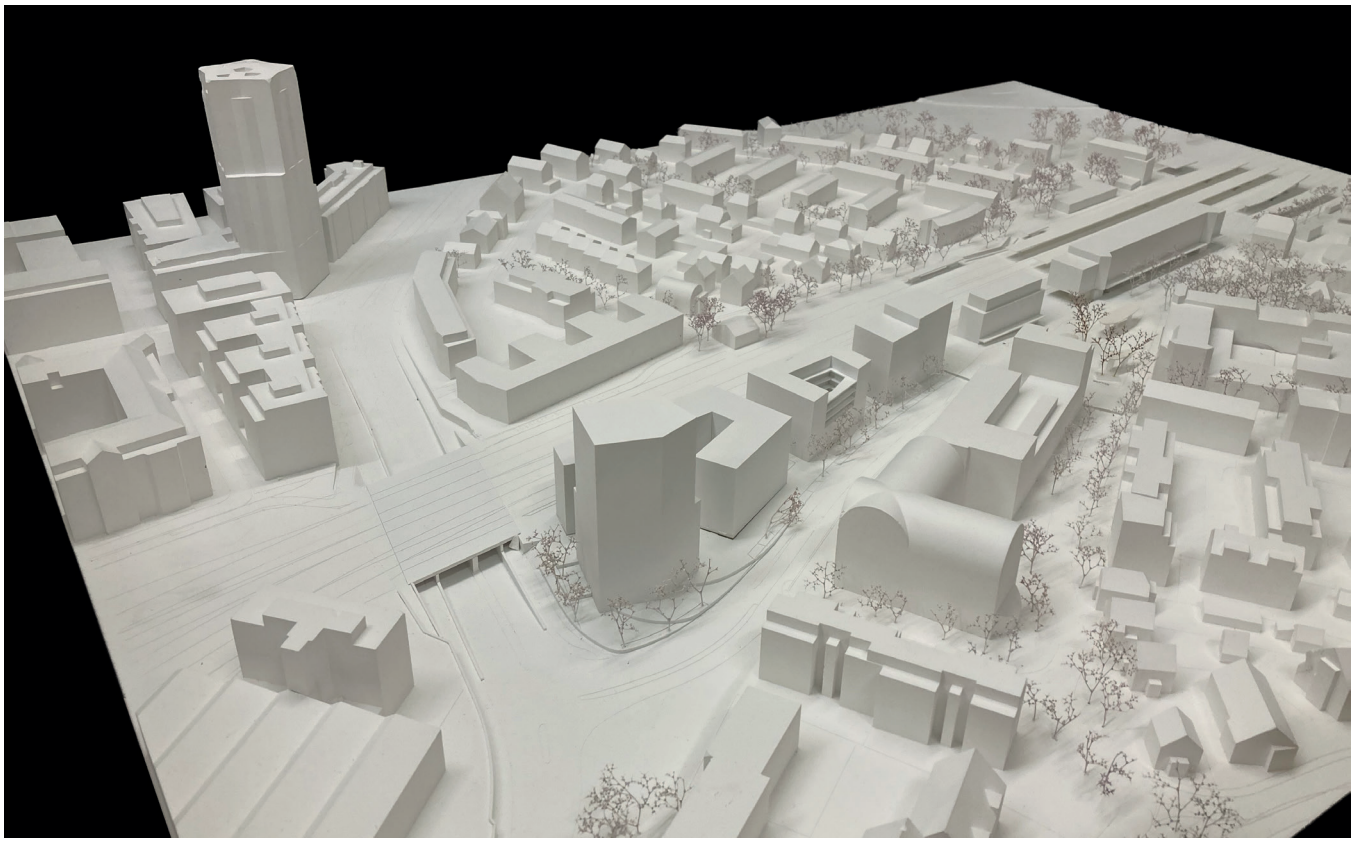
Verkehrsplanung
Basler & Hofmann AG, Zürich
Ulrike Huwer, Vanessa Zurbrügg

Modellfoto: Blick aus Richtung Westen auf den Bahnhofplatz Dietikon.



Modellfoto: Blick aus Richtung Osten auf den Bahnhofplatz Dietikon.

Modellfoto: Blick aus Richtung Norden auf den Bahnhofplatz Dietikon.



Team Van de Wetering / Hager Partner / Basler & Hofmann. Auszug aus Plakaten Workshop 2 (nicht massstabsgetreu).

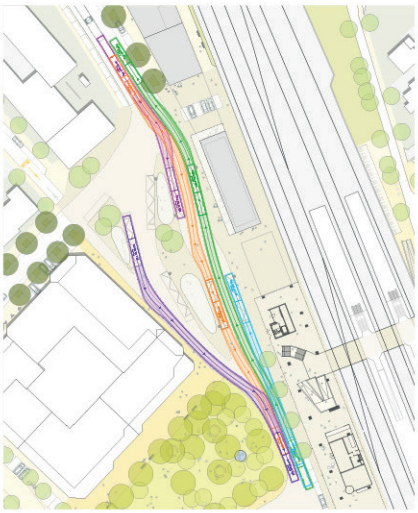
Bebauungs-, Freiraum- und Erschliessungskonzept, 1:500
(optimiert gemäss Vertiefungsstudie)

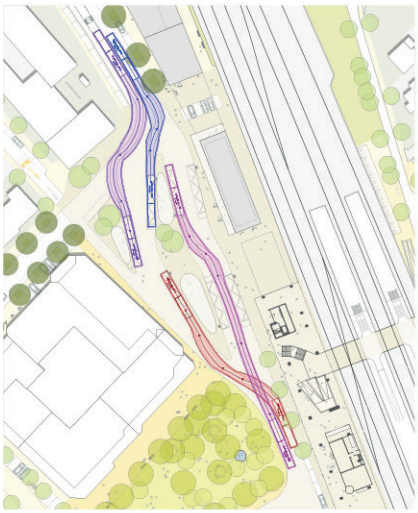
Vertiefungen Bushof, Gesamtverkehrskonzept, Etappierung und Schnittstellen Städtebau/Freiraum

Bushof: Betrieb und Gestaltung

Wendemöglichkeit

Nachweise der Schleppkurven





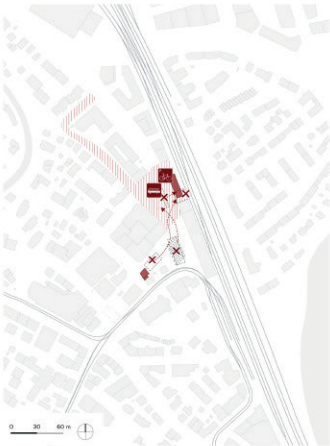
Etappierung

Etappe 0

Realisierung Limmattal- und BDWM-bahn mit neuem Hub / optimiertem Bahnzugang.

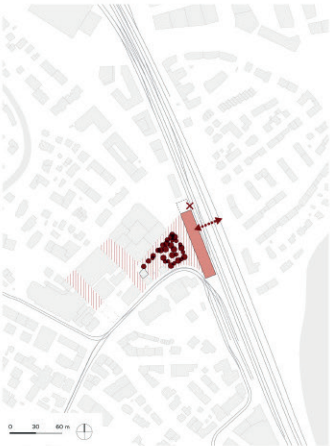
Etappe 1

Realisierung Bahnhofsüberbauung in Kombination mit Neugestaltung Bäcker-, Merkur- und Weinigerstrasse sowie Gestaltung Kreuzungsbereich mit Überlandstrasse; Aufhebung P&R-Anlage, Tiefgarage (inkl. Mobility-PP), Verschiebung der öffentlichen PP vor der Post zur Weiniger- und Merkurstrasse, Verschiebung der Post-PP zur Merkurstrasse; Verschiebung eines Teils der Nutzungen (Spar, Zahnarzt) zur neuen Bahnhofsüberbauung, Aufwertung und Öffnung EG bestehendes Aufnahmegebäude.



Etappe 2

Umgestaltung „Merkurplatz" mit neuem Bushof, Aufhebung des bestehenden Bushofs; Ersatz der bestehenden Veloabstellplätzen (Gebäude Bahnhofplatz, Abstellplätze Merkurplatz) mit neuer Velostation (in Kombination mit Abbruch Vorbau Aufnahmegebäude); Neumattstrasse als Einbahnstrasse; Neubau Kirchstrasse zur Raumbildung und Belebung des Bahnhofsplatzes



Etappe 3

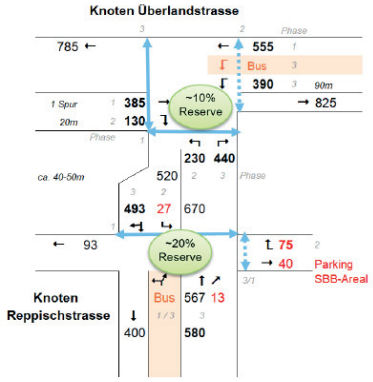
Umgestaltung Bahnhofplatz zum attraktiven, durchgrünten Stadtplatz als „langsame" Zone des Bahnhofs; Aufwertung und Aufstockung bestehendes Bahnhofsgebäude / Bahnhofszugang; Neugestaltung Kirch- und Löwenstrasse

Langfristige Entwicklung

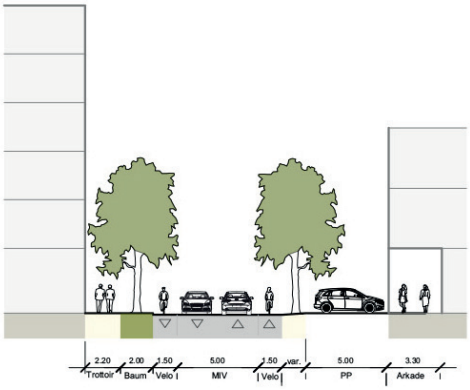
Das Konzept ist flexibel, anpassungsfähig und aufwärtskompatibel, z.B. mit der Durchbindung der öV-Linien.

Vertiefung Gesamtverkehrskonzept

Betriebskonzept Weinigerstrasse: Knotensteuerung und Kapazität



Betrieb und Gestaltung Merkurstrasse (Schnitt D-D')

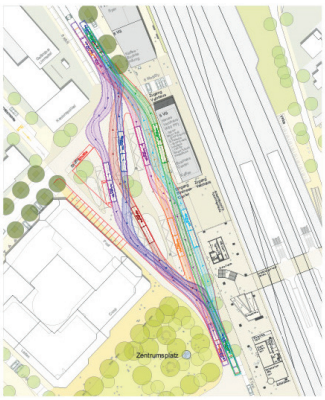


Team Van de Wetering / Hager Partner / Basler & Hofmann. Auszug aus Plakaten Workshop 2 (nicht massstabsgetreu).

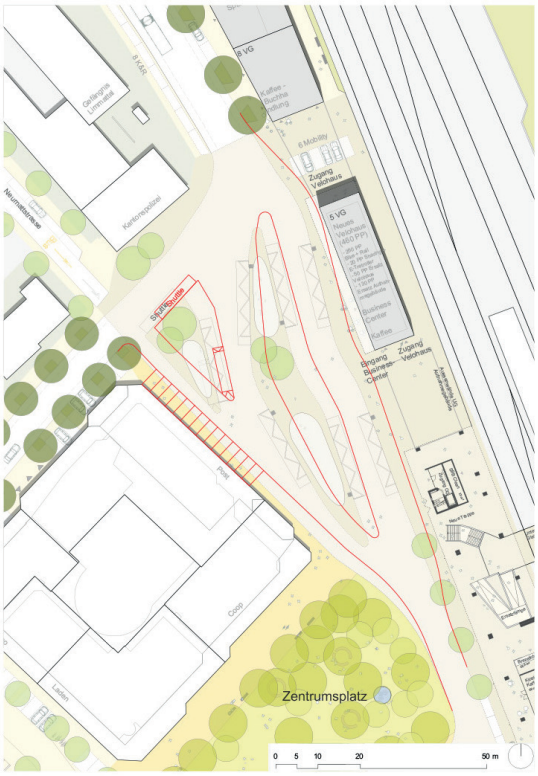
Vertiefungen Bushof, Gesamtverkehrskonzept, Etappierung und Schnittstellen Städtebau/Freiraum

Bushof: Variante mit Erhalt Post-Parkplätze

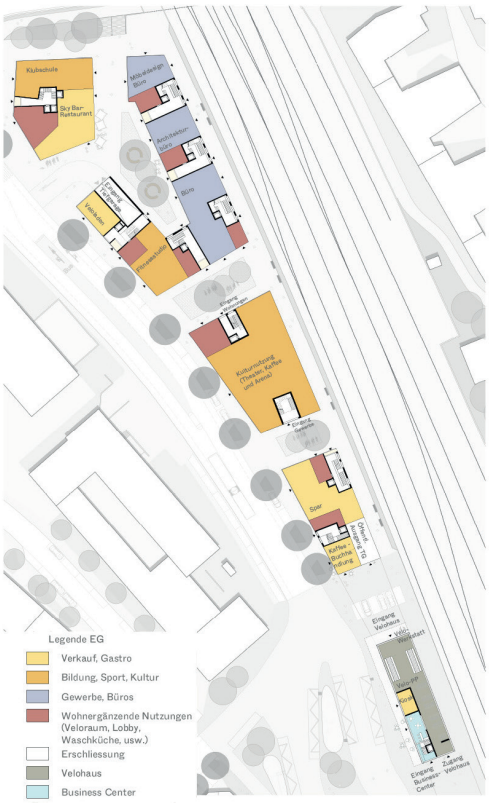
Nachweise der Schleppkurven



Situationsplan, 1:500

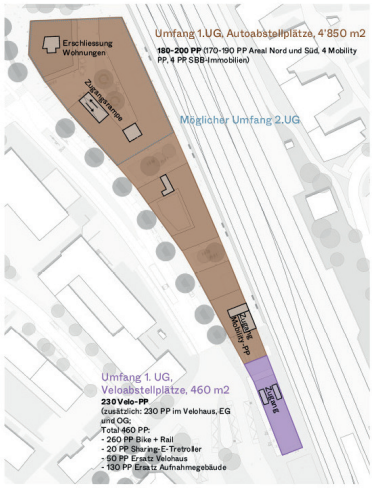


Erdgeschosse SBB-Areal Nord, 1:500



Regelgeschosse SBB-Areal Nord, 1:500

Konzept Einstellhalle

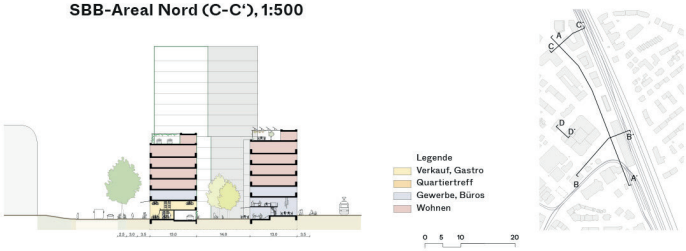


Schnitte und Themenpläne

Stadtsilhouette SBB-Areale (A-A'), 1:500

Zentrumsplatz und Bahnhof (B-B'), 1:500

SBB-Areal Nord (C-C'), 1:500



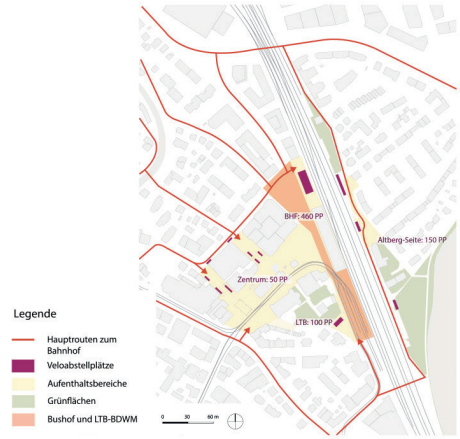
Themenpläne

Fussverkehr

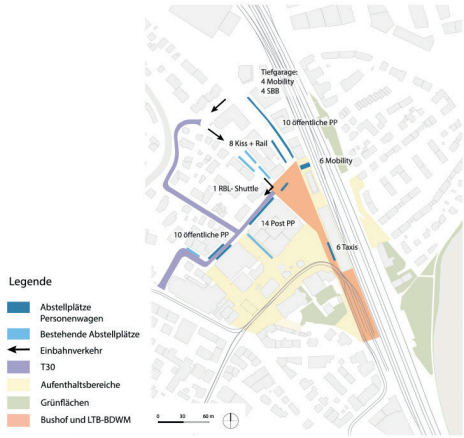
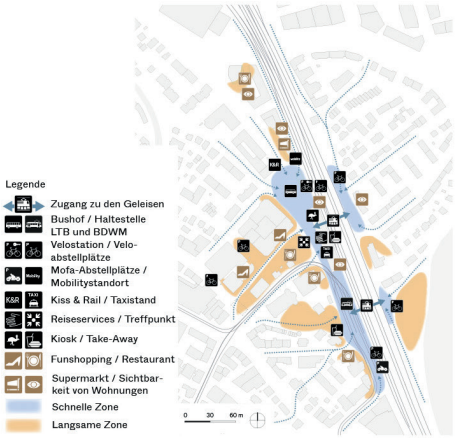
öV

Freiraum

Veloverkehr



MIV



Bahnhofsfunktionen