

Privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

13. Juli 2023 (Fassung für die öffentliche Auflage)



Auftraggeberin

SBB AG

Immobilien Development
Anlageobjekte Entwicklung Urban
Vulkanplatz 11, Postfach
8048 Zürich

Gesamtprojektleitung: Andrea Hagn-Ziegert

Auftragnehmerin

Eckhaus AG

Städtebau Raumplanung

Claudio Grünenfelder
Timo Setz

Rousseaustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch

Titelbild: Drohnenflugbild vom 17. März 2020 (SBB AG)

230713_1070_GP_Dietikon_Bahnhofareal_Bericht_Art.47.indd

Inhalt

1	Anlass und Zielsetzung	4
1.1	Ausgangslage und Anlass	4
1.2	Handlungsbedarf und Entwicklungsabsichten	5
1.3	Planungsperimeter und Grundeigentum	6
1.4	Bahnhofareal Dietikon	7
1.5	Zielsetzungen	10
1.6	Entwicklung Bahnhofgebiet	10
2	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	12
2.1	Rahmenbedingungen auf Bundesebene	12
2.2	Kantonale Rahmenbedingungen	12
2.3	Regionale Rahmenbedingungen	16
2.4	Kommunale Rahmenbedingungen	17
2.5	Nutzungsplanung	24
3	Relevante Grundlagen	28
3.1	Städtebaulicher Studienauftrag	28
3.2	Vertiefungsstudien	29
3.3	Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon»	30
3.4	Velostation Bahnhof Dietikon / Gleisquerung	42
3.5	Städtebaulicher Vertrag / Mehrwertausgleich	45
3.6	Rahmenbedingungen SBB	46
3.7	Strassenprojekte	48
3.8	Projekt Limmattalbahn	49
4	Gestaltungsplanvorschriften	50
4.1	Allgemeine Bestimmungen (A)	50
4.2	Bau- und Nutzungsvorschriften (B)	52
4.3	Gestaltung (C)	59
4.4	Freiraum (D)	60
4.5	Erschliessung und Parkierung (E)	62
4.6	Umwelt (F)	65
4.7	Schlussbestimmungen (G)	67
5	Sachthemen und Auswirkungen	68
5.1	Heimatschutz und Denkmalpflege	68
5.2	Bauzonkapazität und -reserve	68
5.3	Mehrwertausgleich	70
5.4	Sozialräumliche Betrachtung	70
5.5	Freiraumversorgung	71
5.6	Mobilität	71
5.7	Natur- und Landschaftsschutz	74
5.8	Umwelt	74
5.9	Hochhaus & Schattenwurf	88
6	Interessensabwägung	90
7	Verfahren und Mitwirkung	97
8	Beilagen	99

1 Anlass und Zielsetzung

1.1 Ausgangslage und Anlass

Stadt Dietikon

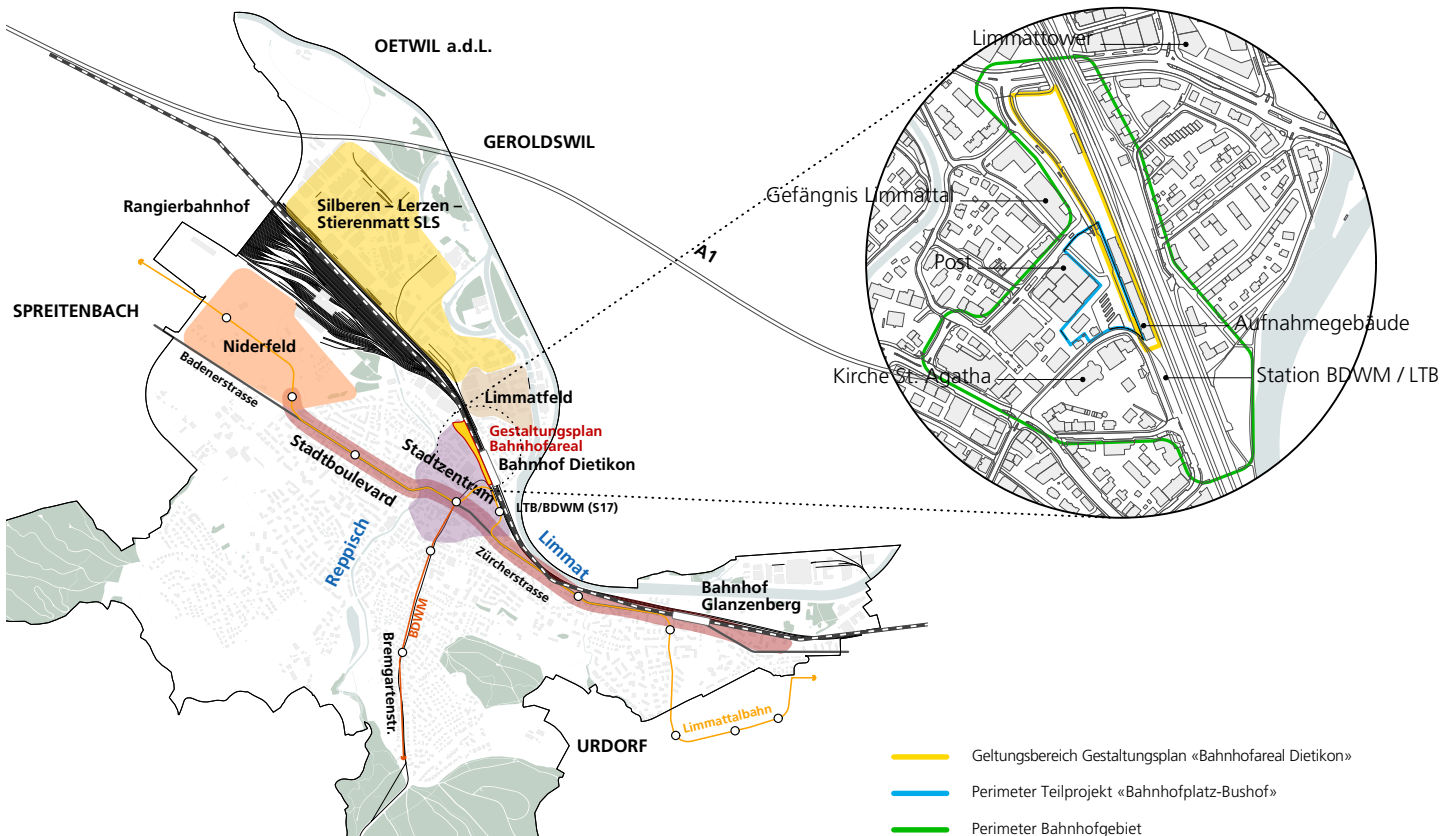
Die Stadt Dietikon ist Bezirkshauptort und Regionalzentrum im Westen des Kantons Zürich inmitten der dynamischen Stadtlandschaft des Limmattals. Nach dem Wandel des Bauerndorfs zum Industriestandort und damit zur Stadt (seit 1953 mehr als 10'000 Einwohner*innen) stagnierte die Bevölkerungszahl zwischen den 1980er Jahren und 2003. In den letzten 15 Jahren hat die Bevölkerung um mehr als 20% zugenommen. Die Stadt zählt heute rund 28'000 Einwohner*innen und bietet Arbeitsplätze für rund 19'000 Beschäftigte. Der regionale Richtplan Limmattal prognostiziert für die Stadt Dietikon ein Wachstum auf rund 31'000 Einwohner*innen und 20'000 Beschäftigte bis 2030.

Dietikon weist eine anhaltend hohe Entwicklungsdynamik auf. Mit dem Limmattfeld, dem Niederfeld und dem Gebiet Silbernen-Lerzen-Stierenmatt SLS liegen grossflächige Entwicklungsgebiete mit klar städtischen Strukturen und hohen baulichen Dichten vor. Die drei Gebiete liegen, wie auch das Stadtzentrum, innerhalb des Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung (Kantonaler Richtplan).

Anlass

Das Stadtzentrum Dietikon soll gemäss übergeordneten Planungen und Raumordnungskonzepten einer überdurchschnittlichen baulichen Dichte zugeführt werden, bei welcher auf eine hohe städtebauliche Qualität und eine gute Freiraumversorgung zu achten ist. Das Stadtzentrum soll als wirtschaftliches und kulturelles Regionalzentrum mit öffentlichen Einrichtungen und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs weiterentwickelt werden. Ein Schlüsselement dabei stellt die Entwicklung des Bahnhofgebiets dar.

Abb. 1: Entwicklungsgebiete der Stadt Dietikon (1:40'000) und Zoom Bahnhofareal (1:10'000)



1.2 Handlungsbedarf und Entwicklungsabsichten

Entwicklungsabsicht SBB AG – Bahnhofareal

Die SBB AG plant, ihre Parzellen westlich des Gleisfeldes mit Rechtskraft des Gestaltungsplans schrittweise zu einem qualitativ hochstehenden, lebendigen und nachhaltigen Teil des Zentrumquartiers 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.

Entwicklungsabsicht Stadt Dietikon – Bahnhofplatz - Bushof

Die Stadt Dietikon beabsichtigt, das Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte zu stärken und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs weiterzuentwickeln. Ein Fokus liegt auf der Optimierung des Bushofes (vgl. Städtisches Gesamtverkehrskonzept (GVK), Massnahme OE3 mit der Priorität A). 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.

Gemeinsame Entwicklungsabsicht Stadt Dietikon / SBB AG

Die Stadt Dietikon und die SBB AG haben im Jahr 2016 gemeinsam einen Prozess zur baulichen Entwicklung des Bahnhofgebiets gestartet (vgl. Kap. 1.6). Ziel war es, die Entwicklungsabsichten im Rahmen einer gemeinsamen, gesamtheitlichen Betrachtung über das gesamte Bahnhofgebiet möglichst optimal aufeinander abzustimmen.

Die Stadt und die SBB AG führten im Jahr 2019 gemeinsam einen städtebaulichen Studienauftrag über das Bahnhofgebiet durch. Mit Abschluss der nachfolgenden verkehrlichen Vertiefungsstudie wurde das städtebauliche Konzept des Planungsteams Hosoya Schäfer, Bryum, IBV Hüsler als gemeinsame Grundlage für die weiteren Planungsschritte ausgewählt.

Dieses Konzept dient der SBB AG als Grundlage für die Erarbeitung des Richtprojekts und des privaten Gestaltungsplans auf dem Bahnhofareal und der Stadt als Grundlage für die Projektierung der Neugestaltung des «Bahnhofplatz - Bushof». Diese Prozesse entwickeln die Parteien in unabhängigen Verfahren. Sie sorgen jedoch im Rahmen eines regelmässigen Austauschs für die notwendige Abstimmung der koordinierten baulichen Entwicklung.

1.3 Planungsperimeter und Grundeigentum

Planungsperimeter

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans umfasst das Bahnhofareal zwischen dem Gleisfeld im Osten sowie der Weingerstrasse und dem Bahnhofplatz im Westen. Das Bahnhofareal wurde im Jahre 2013 von der Reservezone in eine Zentrumszone Z5 umgezont (vgl. Kap. 2.5). Zusammen mit der Umzonung wurde auch eine Gestaltungsplanpflicht festgelegt.

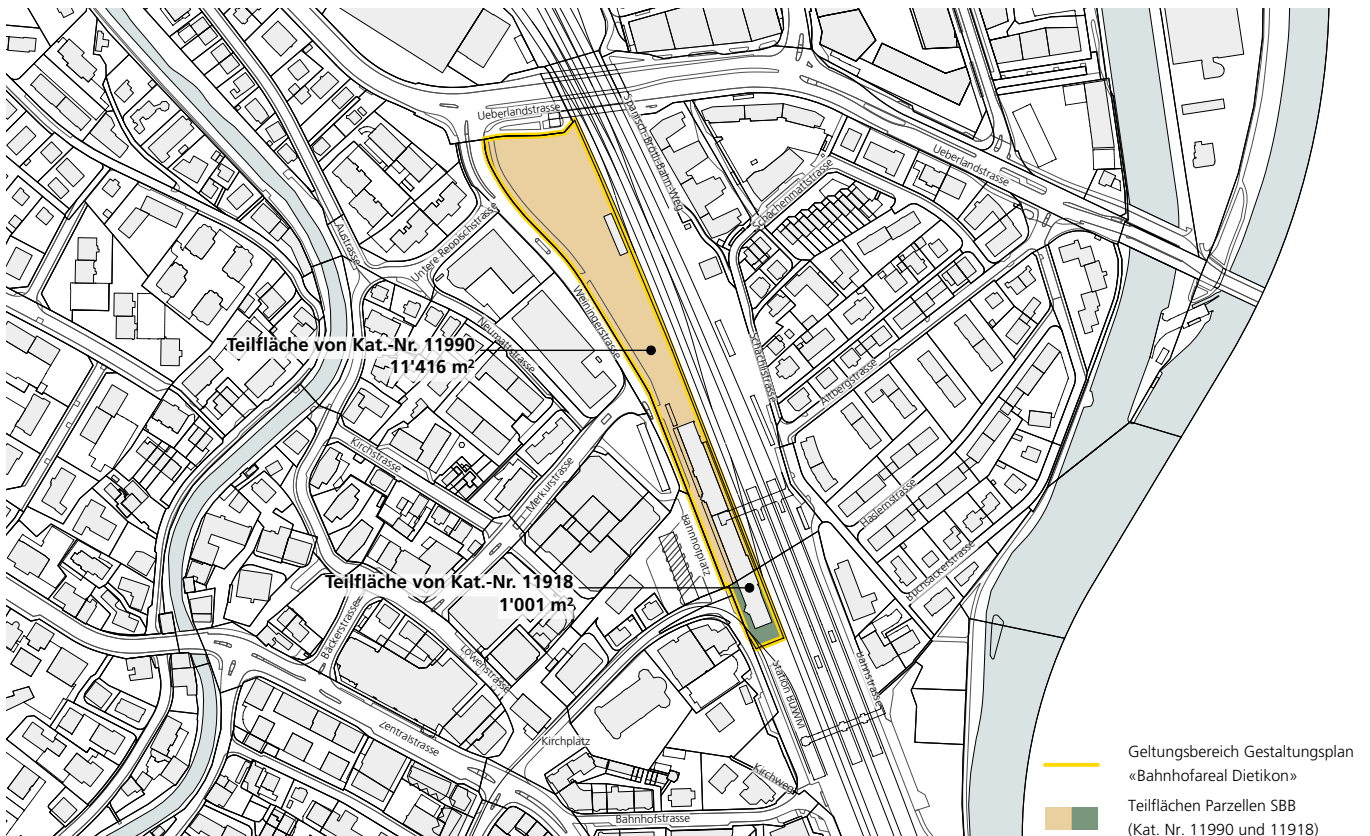
Grundeigentum

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst, auf zwei Teilflächen der Parzellen Kat.-Nrn. 11990 und 11918 aufgeteilt, eine Landfläche von insgesamt 12'417 m². Beide Parzellen sind im Grundeigentum der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB AG).

Der Geltungsbereich verteilt sich wie folgt auf die beiden Parzellen:

Grundeigentümerin	Landfläche [m ²]	Anteil [%]
Teilfläche SBB AG (Kat.-Nr. 11990)	11'416	91.9
Teilfläche SBB AG (Kat.-Nr. 11918)	1'001	8.1
	12'417	100

Abb. 2: Geltungsbereich und Grundeigentum (1:5'000)



1.4 Bahnhofareal Dietikon

Überblick Bahnhof Dietikon

Als Haltestelle der 1847 eröffneten ersten Eisenbahnstrecke der Schweiz – der "Spanischbrötlibahn" zwischen Zürich und Baden – war der Bahnhof Dietikon einer der ersten Bahnhöfe der Schweiz. Mit der Eröffnung der Bremgarten-Dietikon-Bahn (heute S17) im Jahr 1902 wurde er zu einem wichtigen Umsteigebahnhof.

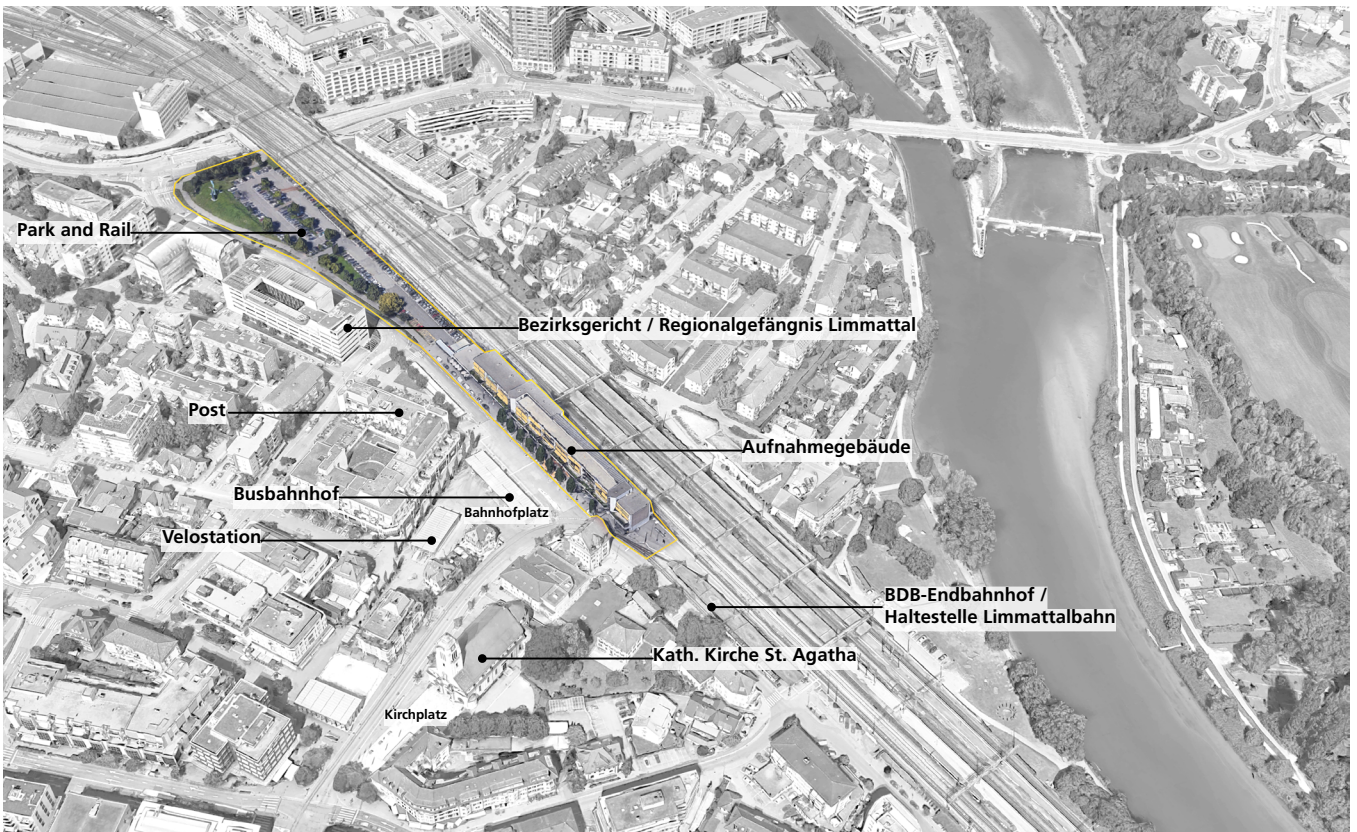
Die Erschliessungsqualität am Bahnhof ist heute sehr hoch. Es halten sowohl die Fernverkehrszüge Basel-Zürich HB-Zürich Flughafen, vier S-Bahnen sowie die Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Bahn S17 (AVA). Zudem verkehren über das Durchfahrtsgleis 2 alle Güterzüge von und zum Rangierbahnhof Limmattal (RBL). Mit dem Bau der Limmattalbahn (LTB) wird der Bahnhof auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ans Zürcher Stadtbahnnetz angeschlossen. Zur zentralen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zählen auch der Bushof mit 10 Buslinien und die öffentliche Velostation.

Der nördliche Teil des Areals wird heute als P+R Parkplatz genutzt. Auf dem südlichen Teil des Areals befindet sich das 1977 errichtete Aufnahmegebäude. Angrenzend an das Areal, aber ausserhalb des Geltungsbereichs, befindet sich die Endhaltestelle der S17 von Dietikon ZH nach Wohlen AG (AVA) mit einem zweigleisigen Kopfbahnhof und der angrenzend künftigen Haltestelle der Limmattalbahn.

Bahnhofumfeld

Im Bahnhofumfeld konzentrieren sich öffentliche Nutzungen wie das Postgebäude, das Bezirksgericht Dietikon, das Regionalgefängnis Limmattal, die katholische Kirche St. Agatha mit angrenzendem Kirchgemeindehaus, sowie diverse Gastronomieangebote und Dienstleistungsnutzungen.

Abb. 3: Übersicht Bahnhofareal Dietikon (google maps | Eckhaus)



Aufnahmegebäude

Entworfen wurde das Gebäude von Architekt W. Moser, in einem längeren Prozess (Baujahr 1977). Ursprünglich projektieren die SBB AG ein 7- bis 8-geschossiges Bahnhofgebäude; später ein reduziertes 5- bis 7-geschossiges Gebäude. Gebaut wurde letztlich das heute bestehende Gebäude mit 4 Vollgeschossen. Die Option einer späteren Aufstockung wurde jedoch bautechnisch berücksichtigt (Statik, Liftschacht etc.). 1993 wurde die Aufstockung mit einer neuen Gebäudehöhe von 21.5 m zum Vorentscheid eingegeben, jedoch ein weiteres Mal nicht realisiert. Die damals vorgeschlagene Gebäudehöhe orientiert sich an der maximal zulässigen Gebäudehöhe der heutigen Zentrumszone Z5. Das Aufnahmegebäude ist nicht im Inventar der Denkmalpflege enthalten.

Im Gebäude befinden sich unter anderem Bahntechnik (SBB AG / AVA AG), ein Bahnreisezentrum sowie Personalräume, welche von der SBB AG auch weiterhin benötigt werden. Im Rahmen des Ausbaus der Limmattalbahn wurde das Erdgeschoss an der südlichen Ecke geöffnet, um Platz für die Passantenströme zu schaffen. Übersicht Nutzungen:

Dach	GSM-R Antenne, Bahntechnikanlagen
4. Obergeschoss	Waschküche mit Trockenräumen und Gemeinschaftsterrasse
3. Obergeschoss	5 Wohnungen à 3.5 Zi., 4 Wohnungen à 4.5 Zi., 2 1-Zi-Wohnungen
1. & 2. Obergeschoss	Je 11 Wohnungen à 3.5 Zimmer
Erdgeschoss	Gastrobetrieb Bahnhofimbiss, Spar, Kiosk, Verkaufsfläche Brezelkönig, Caffé Spettacolo, SBB Clean, Bahnreisezentrum sowie Bahntechnik
Untergeschoss	Heizung, Keller, Schutzräume, Lager Gastro, Velokeller Wohnungsmieter; sowie Relaisraum und weitere Bahntechnikanlagen

Abb. 4: Aufnahmegebäude Bahnhof Dietikon (Eckhaus | 02.03.2017)



Mobilität

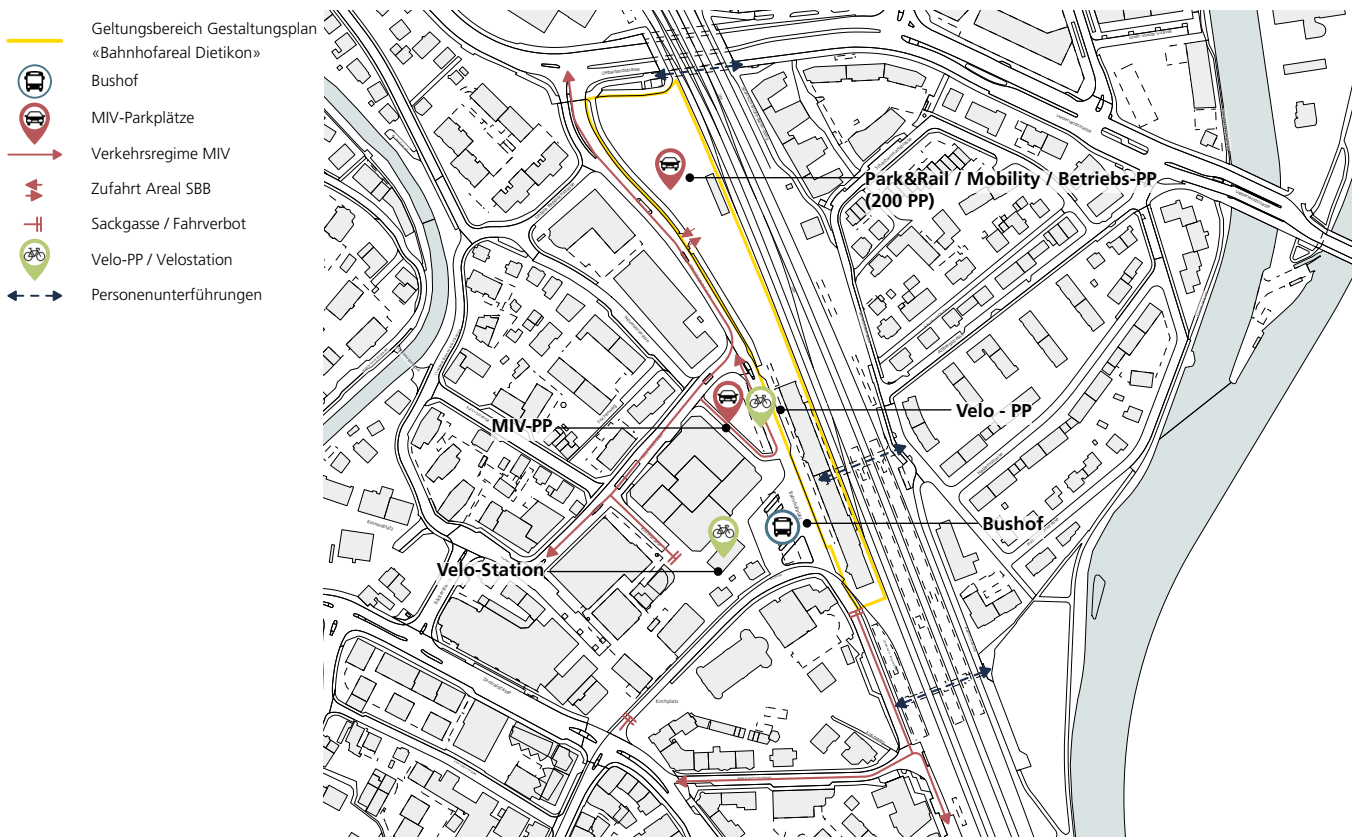
Das SBB-Areal am Bahnhof Dietikon ist heute sowohl für Fussgänger*innen, Velofahrer*innen sowie auch Benutzer*innen des öffentlichen Verkehrs sehr gut erreichbar und gut ins Netz integriert. Es bestehen drei Personenunterführungen welche das Bahnhofareal mit der östlich der Gleise gelegenen Stadtseite und dem Limmatraum verbinden. Zudem bestehen auf dem Bahnhofplatz und beim Merkurplatz gedeckte Veloparkplätze.

Für den motorisierten Individualverkehr ist der Bereich Bahnhof- und Kirchplatz vom Aufnahmegebäude bis zur Zentralstrasse für die Durchfahrt gesperrt. Auf dem Bahnhofareal nördlich des Aufnahmegebäudes besteht heute eine Park&Rail-Station mit rund 160 Parkplätzen. Die weiteren 40 Parkplätze sind teils fremdvermietet, teils Betriebsparkplätze der SBB AG sowie einige Mobility-Parkplätze.

Die Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Dietikon ist sehr hoch. Der Bahnhof wird durch vier S-Bahn-Linien und den Fernverkehrszügen Basel-Zürich HB-Zürich Flughafen bedient. Am Bushof bestehen Anschlussmöglichkeiten auf 10 Buslinien und die S17 (AVA). Mit der Eröffnung der Limmattalbahn (Ende 2022) werden drei Buslinien aufgehoben (302, 304, 311) und die Buslinie 303 verkehrt nur noch zwischen Bahnhof Dietikon und Spreitenbach (heute Schlieren – Bhf. Killwangen-Spreitenbach).

Defizite bestehen heute in der Nutzbarkeit des Bushofes (zu kurze Haltekannten, fehlende Behindertengerechtigkeit (nicht BehiG-konform), störende Faktoren im Betriebsablauf), der Nutzbarkeit des Bahnhofplatzes als Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität, den engen Platzverhältnissen der Zugänge zu den Gleisanlagen als auch in den eher dezentral gelegenen Veloparkplätzen.

Abb. 5: Schema Mobilität Bahnhofareal (1:5'000)



1.5 Zielsetzungen

Mit dem privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» werden die Voraussetzungen und die Qualitätsanforderungen für die erwünschte bauliche Weiterentwicklung des Bahnhofareals in Dietikon geschaffen. Der Gestaltungsplan setzt die in der Bau- und Zonenordnung (BZO) festgelegte Gestaltungsplanpflicht (Art. 26 g⁶) um.

Im Besonderen werden mit dem privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»:

- die Voraussetzungen zur Einhaltung der Grenzwerte bezüglich Lärmschutz und NIS sowie der Minimierung der Störfallexposition geschaffen;
- die Voraussetzung für eine städtebauliche und architektonisch hochwertige Überbauung des Bahnhofareals von Dietikon geschaffen;
- hochwertige Freiräume für die unterschiedlichen Nutzergruppen gewährleistet.

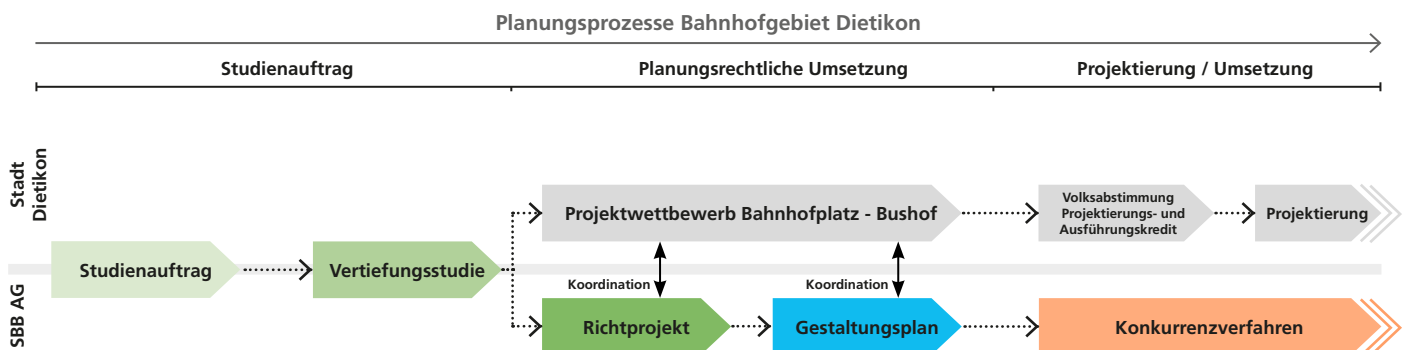
1.6 Entwicklung Bahnhofgebiet

Die Stadt Dietikon und die SBB AG haben im Jahr 2016 einen gemeinsamen Planungsprozess zur baulichen Entwicklung des Bahnhofgebiets gestartet.

In einem ersten Schritt führten die beiden Parteien im Jahr 2019 gemeinsam einen städtebaulichen Studienauftrag über das gesamte Bahnhofgebiet durch. Die vier interdisziplinären Teams (Fachdisziplinen Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) erarbeiteten Konzeptvorschläge für die Neuüberbauung des Bahnhofareals und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Abstimmung auf die Neuorganisation des Bushofs. Gemeinsam mit externen Fachpersonen wurden die Konzeptansätze diskutiert und beurteilt. Mit zwei der Teams wurde im Jahr 2020 eine verkehrliche Vertiefungsstudie mit dem Fokus auf den Bushof (betriebliche Machbarkeit) durchgeführt. Das Ergebnis der Vertiefungsstudien bildet die konzeptionelle Grundlage für die Weiterentwicklung der Teilprojekte «Bahnhofareal» und «Bahnhofplatz - Bushof».

Der SBB AG dient das Konzept als Grundlage für die Erarbeitung des Richtprojekts und des privaten Gestaltungsplans auf dem Bahnhofareal, während es der Stadt Dietikon als Grundlage für die Projektierung zur Neugestaltung des Bushofs und Bahnhofplatzes dient. Dazu werden zwei unabhängige Teilprojekte durchgeführt. Die Stadt und die SBB AG sorgen im Rahmen eines regelmässigen Austauschs für die notwendige Abstimmung der koordinierten baulichen Entwicklung.

Abb. 6: Übersicht Entwicklung Bahnhofgebiet sowie Abhängigkeiten / Koordination zu anderen Verfahren



Studienauftrag (siehe Kap. 3.1)

Für die gesamtheitliche Betrachtung der städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrstechnischen Anforderungen wurde ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt.

Ziel des Studienauftrags war es, einerseits für einen erweiterten Perimeter Stadtraum Aussagen für die künftige Hierarchisierung des Stadtraumes bezogen auf Aspekte des öffentlichen (Frei-)Raumes aber auch der Bebauung zu machen. Andererseits galt es, im eigentlichen Perimeter "Bahnhofgebiet", Antworten für die nachhaltige Verdichtung des Bahnhofgebietes mit der Definition von Nutzungsschwerpunkten, der Optimierung des Bushofs und der allgemeinen Mobilitätsabwicklung im Bahnhofgebiet zu finden.

Trotz dem Gewinn vieler zentraler Erkenntnisse konnte Ende 2019 kein eindeutiger Variantenentscheid gefällt werden, weshalb die zwei vielversprechendsten Ansätze mittels Vertiefungsstudie weiterbearbeitet wurden.

Vertiefungsstudie (siehe Kap. 3.2)

Ziele der Vertiefungsstudie waren primär die Klärungen des künftigen Verkehrssystems im Bahnhofgebiet, der Anordnung, Machbarkeit und Lage des Bushofs, des Busbetriebs, der Schnittstellen zum Bahnhofareal sowie der Etappierung.

Nach Abschluss des Verfahrens wurde das Konzept des Planungsteams Hosoya Schäfer / Bryum / IBV Hüsler zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die zentrale Erkenntnis bezüglich Bushof ist es, ihn auf zwei Businseln "Nord" und "Süd" aufzuteilen. Zudem soll der Bahnhofplatz zwischen den zwei Inseln als möglichst verkehrsfreier Stadtplatz gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Auf dem Bahnhofareal wurden für die bauliche Entwicklung drei Nutzungsschwerpunkte (Wohnen Nord, Sonderbaustein, Aufnahmegebäude) definiert.

Richtprojekt (siehe Kap. 3.3)

Den Erkenntnissen der Vertiefungsstudie folgend, wurden im Richtprojekt die verschiedenen Inhalte vertieft. Dies beinhaltet insbesondere den Umgang mit dem Eisenbahn- und Strassenlärm sowie dem Störfallrisiko, die Erschliessung des Areals sowie die Plausibilisierung diverser Themen in den einzelnen Nutzungsschwerpunkten.

Projektwettbewerb Bahnhofplatz – Bushof

Parallel zur Erarbeitung und Genehmigung des Gestaltungsplans wird für das Teilprojekt Bahnhofplatz - Bushof ein Projektwettbewerb durchgeführt. Ziel ist es, das Konzept mit den zwei Businseln und dem baubestandenem Bahnhofplatz als Grundlage für die Projektierung und Ausführung weiterzuentwickeln.

Dabei werden die Schnittstellen zur Überbauung des Bahnhofareals, den umliegenden Strassen (sowie -projekten) und der Limmattalbahn sowie der Option von Durchmesserlinien für die Busse weiter vertieft.

2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Nachfolgend werden die für die Erarbeitung des Gestaltungsplans relevanten planungsrechtlichen Rahmenbedingungen aufgeführt. Die Aufzählung soll einen Überblick geben und ist nicht als abschliessende Auflistung aller geltenden gesetzlichen Vorgaben zu verstehen.

2.1 Rahmenbedingungen auf Bundesebene

Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)

Mit der 1. Etappe zur Revision des RPG von 2014 hat der Bund den Fokus auf eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gelegt. Ziel ist, dass Natur und Landschaft geschont werden und stattdessen im bestehenden Siedlungsgebiet entwickelt werden soll.

Sachpläne, Konzepte und Inventare des Bundes

Der Bund zeigt in den Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und unter Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt.

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans tangiert keine Sachpläne oder Konzepte (Art. 13 RPG) sowie keine Inventare des Bundes.

2.2 Kantonale Rahmenbedingungen

Planungs- und Baugesetz (PBG)

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) bildet die rechtliche Grundlage für die räumliche Entwicklung des Kantons Zürich. Es regelt die Zuständigkeiten der kantonalen und gemeindlichen Behörden und legt die Rahmenbedingungen und Anforderungen an kantonale und kommunale Planungsinstrumente fest. Neben den Vorgaben zur Richt- und Nutzungsplanung sowie der Sondernutzungsplanung (Gestaltungspläne, § 83 ff.) regelt das PBG auch die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes (§§ 203-2017 PBG).

Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB)

Mit der Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 14. September 2015 sind im Kanton Zürich die harmonisierten Baubegriffe der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) ins kantonale Recht überführt worden, wobei für die Umsetzung auf Stufe der Bau- und Zonenordnung eine Übergangsfrist von acht Jahren festgesetzt worden ist. Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Dietikon ist noch nicht an die seit dem 1. März 2017 in Kraft stehende PBG-Teilrevision angepasst.

Soweit bei Gestaltungsplänen von den Bestimmungen über die Regelbauweise abgewichen werden darf (vgl. § 83 Abs. 1 PBG), dürfen die neuen Baubegriffe verwendet werden. Bei den neuen Baubegriffen handelt es sich – soweit das kommunale Recht noch nicht harmonisiert ist – um solche Abweichungen (Kanton Zürich, Harmonisierung der Baubegriffe IVHB, FAQ).

In der vorliegenden Sondernutzungsplanung gelten im Sinne der Voranwendung die Baubegriffe gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV) sowie der Besonderen Bauverordnung II (BBV II) in den jeweiligen nachgeführten Fassungen ab 1. März 2017.

Raumordnungskonzept

Das Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans differenziert für die gewünschte räumliche Entwicklung fünf Handlungsräume. Die Stadt Dietikon liegt im Handlungsraum Stadtlandschaft, mit dem Fokus "Dynamik ermöglichen". Die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus. Für den Gestaltungsplan ist folgender Handlungsbedarf relevant:

- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren.
- Städtebauliche Qualität und Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmasstäblicher Bauten sicherstellen.

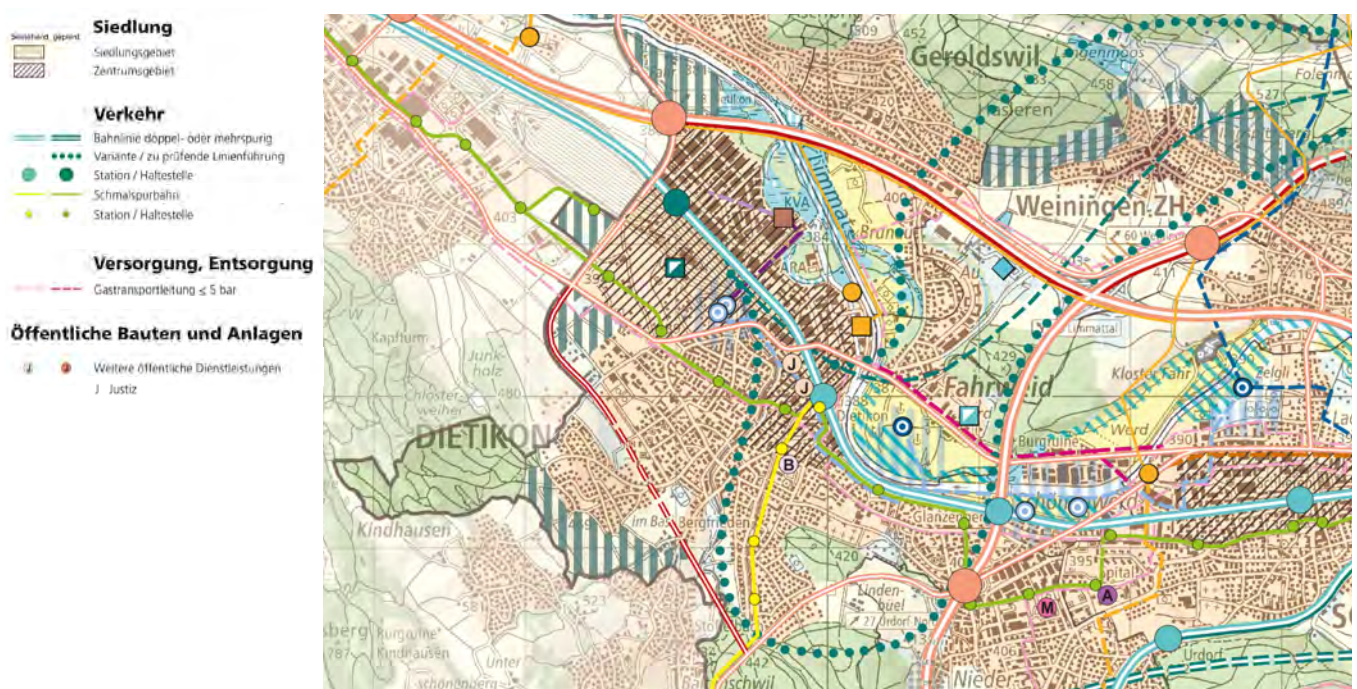
Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan regelt die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung und zeigt auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Er ist das zentrale Steuerungsinstrument für eine nachhaltige räumliche Entwicklung des Lebensraums. Richtpläne (kantonal, regional, kommunal) enthalten Festlegungen für die Behörden, sind aber weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden und lassen so für die Behörden einen gewissen Handlungs- und Ermessensspielraum offen. Die Richtplanung bildet die strategische Grundlage der Nutzungsplanung. Der rechtskräftige kantonale Richtplan wurde am 7. Juni 2021 vom Kantonsrat festgesetzt (siehe Abbildung unten).

Der gesamte Geltungsbereich des Gestaltungsplans liegt innerhalb des Zentrumsgebiets.

"In Zentrumsgebieten sowie in Bahnhofbereichen mit überörtlicher Bedeutung ist eine der besonderen Lagegunst angemessene, überdurchschnittlich dichte Nutzung anzustreben" (Kantonaler Richtplan, S. 33). Zudem sind in der Regel Mischnutzungen (gemäss Praxis des Kantons min. 20% Nicht-Wohnen) anzustreben. Weiter sollen die Zentrumsgebiete einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels und zur Förderung erneuerbarer Energien beitragen (vgl. Energieplanung).

Abb. 7: Ausschnitt Teilrevision Kantonaler Richtplan Zürich - Blatt Nord (Stand Festsetzung 07.06.2021 | 1:50'000)



Gesamtverkehrskonzept (GVK) Kanton Zürich

Mit dem Gesamtverkehrskonzept legt der Regierungsrat die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich fest (GVK 2006; RRB Nr. 1334/2006).

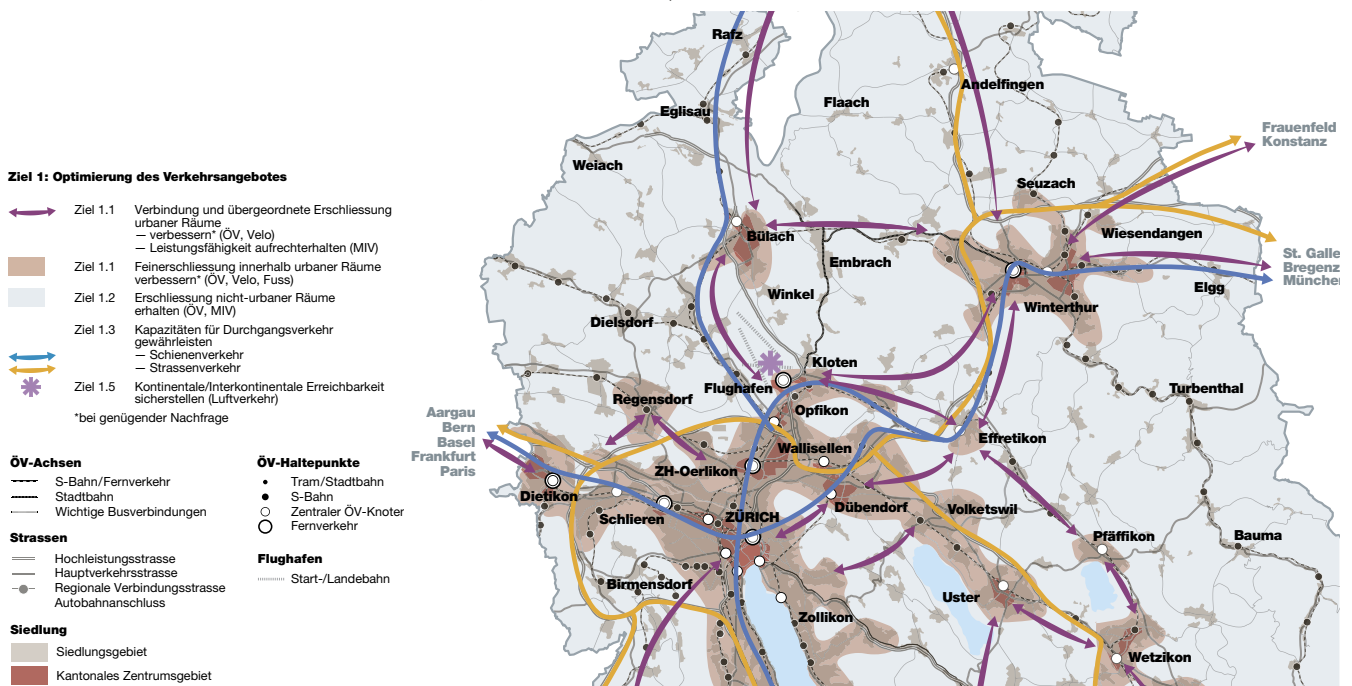
Der Kanton Zürich steht in den nächsten Jahrzehnten vor grossen Herausforderungen. Es ist weiterhin mit einem markanten Anstieg von Bevölkerung und Beschäftigten zu rechnen. 80% des Wachstums sollen gemäss Richtplan in den urbanen Gebieten stattfinden. Die Mobilitätsnachfrage wird bedeutend steigen, und die heute spürbaren Überlastsituationen in der S-Bahn und auf den Strassen akzentuieren sich bis 2030 weiter.

Das Verkehrssystem im Kanton Zürich soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn die Angebote für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr sowie den Luftverkehr aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden. Die Grundsätze für diese Aufgaben legt das Gesamtverkehrskonzept (GVK) fest. Es zeigt auf, wo der Kanton beim Verkehrsangebot Schwerpunkte setzt und wo er die Mobilität im Rahmen seiner Kompetenzen beeinflusst.

Das GVK zeigt die Leitsätze, Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte für die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes im Kanton Zürich auf.

Entsprechend dem kantonalen Richtplan gilt auch für das GVK 2018 der Planungs- und Prognosehorizont 2030. Gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans wird das GVK für Räume mit hohem Abstimmungsbedarf zwischen den Verkehrsarten oder zwischen dem Verkehr und der angestrebten Raumentwicklung konkretisiert. Zu diesem Zweck werden in den Schwerpunkträumen des Kantons Agglomerationsprogramme umgesetzt. Ausserhalb dieser Perimeter – oder wo Detailplanungen angezeigt sind – werden regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeitet.

Abb. 8: Ausschnitt GVK Ziel 1: "Optimieren des Verkehrsangebotes" (Kanton Zürich | massstabslos)



Agglomerationsprogramm 4. Generation Limmattal

Die Agglomerationsprogramme der 4. Generation entwickeln die vorangegangenen Programme weiter und setzen neue Akzente. Agglomerationsprogramme helfen, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Zudem ermöglichen sie eine Mitfinanzierung durch den Bund.

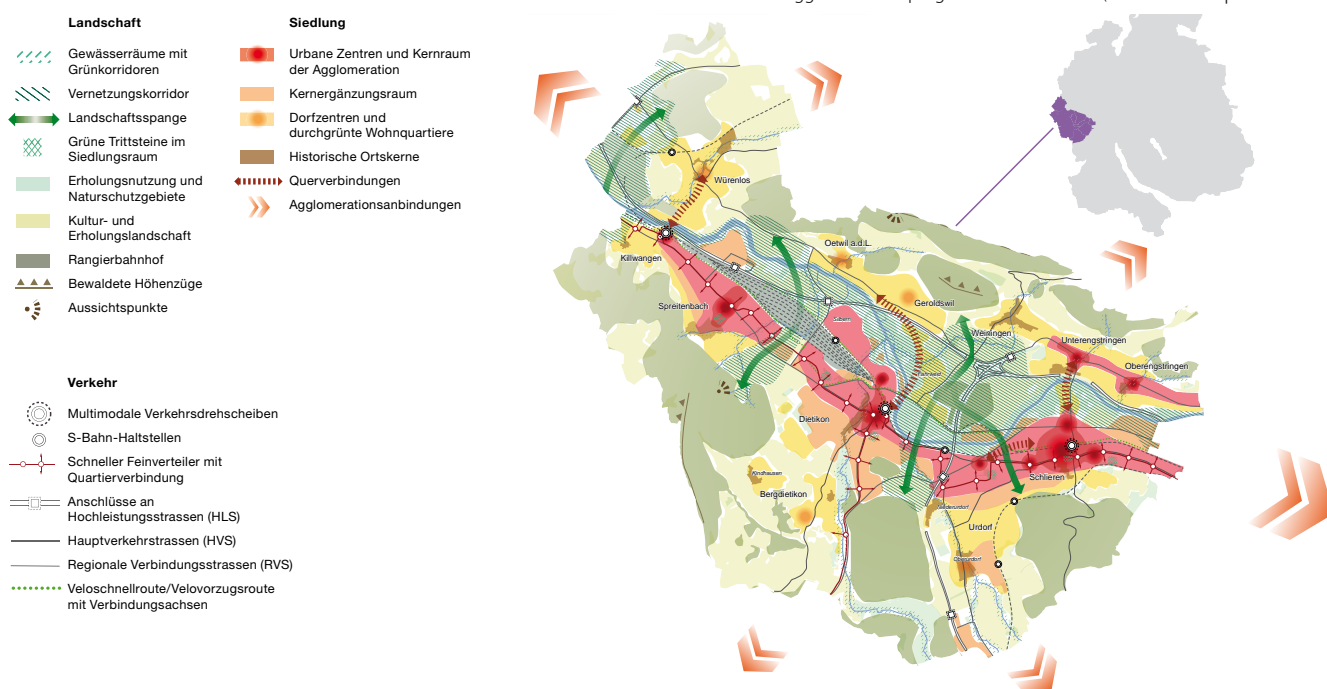
Das Limmattal ist eine äusserst dynamische Region an der Schnittstelle zwischen Zürich und dem Raum Baden. Auf der linken Limmattseite verschmelzen die Siedlungsgebiete zunehmend miteinander. Die Entwicklungsdynamik wird voraussichtlich anhalten und die in weiten Teilen des Limmattals überdurchschnittliche Nutzungsdichte wird steigen.

Das erwartete Wachstum führt zu mehr Verkehr. Damit dieser bewältigbar bleibt, muss die Siedlungsentwicklung noch konsequenter auf den ÖV ausgerichtet werden, vor allem auf die neue Limmattalbahn. Das gelingt z.B. durch das Konzentrieren der Siedlungsentwicklung auf die linke Talseite. Als urbanes Verkehrsmittel ermöglicht die Limmattalbahn, das Verkehrswachstum effizient und umweltverträglich aufzunehmen. Die Massnahmen der 4. Generation sollen deshalb noch mehr Personen zum Umsteigen auf die Bahn motivieren, etwa durch attraktive Haltestellen, die optimal zu Fuss und mit dem Velo erreichbar sind. Auch sollen die Haltestellen identitätsstiftend in den Siedlungsraum eingebettet sein.

Folgender Handlungsbedarf wurde im Bereich des Perimeters festgelegt:

- Siedlungsentwicklung nach Innen: Übereinstimmend mit dem Raumkonzept des Kantons Zürich ist das Siedlungswachstum im Limmattal auf den Kernraum der Agglomeration zu lenken sowie auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszurichten.
- Verkehr gezielt lenken: Die Entwicklungsdynamik und das Ziel, den Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu heben, bestimmen die verkehrlichen Teilstrategien. Fuss- und Veloverkehr müssen gestärkt und auf die Haltestellen des ÖV ausgerichtet werden. Die multimodalen Verkehrsdrehscheiben werden daher ausgebaut.

Abb. 9: Zielbild Agglomerationsprogramm "Limmattal" (Kanton Zürich | massstabslos)



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

Im kantonalen Inventar werden Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung aufgeführt. Es wird unterschieden in Objekte von regionaler und kantonomer Bedeutung. Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind keine Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung aufgeführt.

Archäologie

Das Gestaltungsplangebiet liegt in der archäologischen Zone 5. Dies bedeutet, dass in diesem Gebiet archäologische Strukturen oder Funde zu erwarten sind. Bauvorhaben in archäologischen Zonen sind bewilligungspflichtig. Zum Schutz möglicher archäologischer Strukturen und Funde muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Beurteilung der Kantonsarchäologie eingeholt und die entsprechenden Auflagen in den Beschluss integriert werden (vgl. Kap. 5.8 Umwelt).

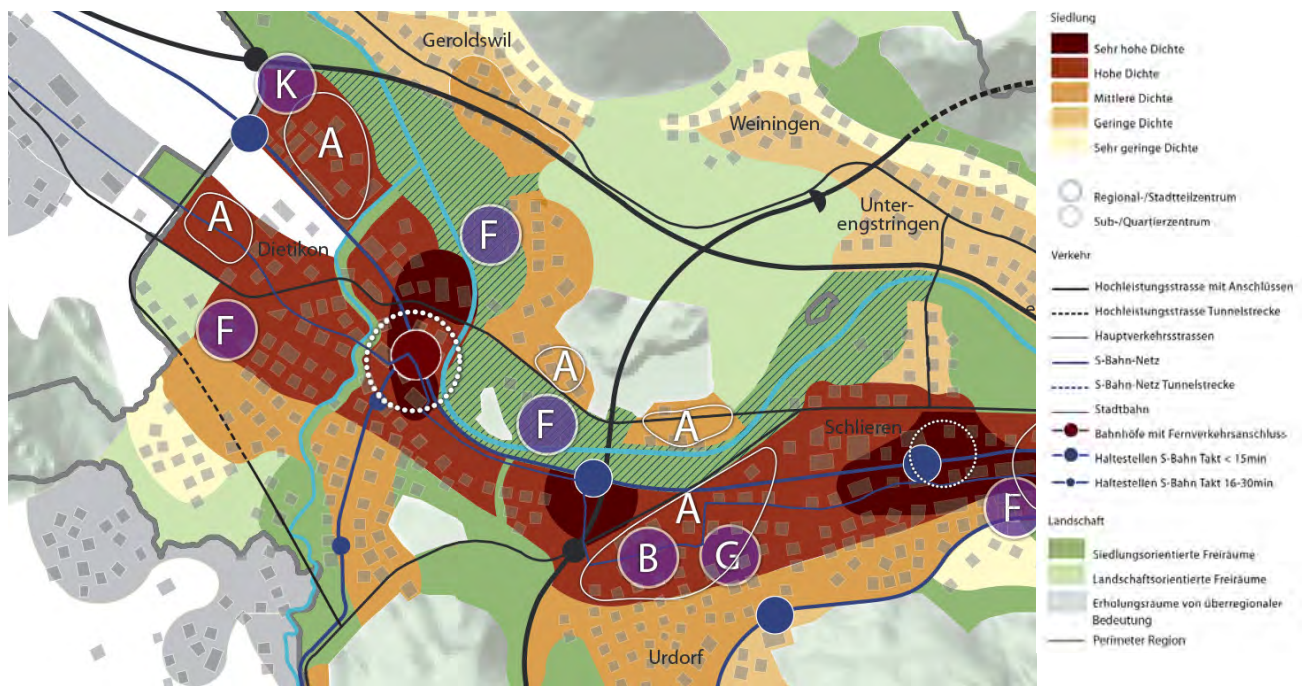
2.3 Regionale Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)

Das Regio-ROK entwirft ein Bild der angestrebten künftigen Raumordnung auf regionaler Ebene. Das Regio-ROK dient als strategischer Rahmen für die raumwirksamen Tätigkeiten der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL). Im Regio-ROK enthalten sind Massnahmen zu einer gesteuerten Siedlungsentwicklung und zu Infrastrukturausbauten sowie das Bekenntnis zur überregionalen Planung. Es bildet die Grundlage für das Agglomerationsprogramm Limmattal und die Revision des regionalen Richtplans.

Im Regio-ROK ist das Gestaltungsplangebiet dem Siedlungsgebiet mit "sehr hoher Dichte" (>300 EB/ha) zugeordnet. Zudem bildet das Bahnhofgebiet ein Regional- sowie Stadtteilzentrum mit Fernverkehrsanschluss.

Abb. 10: Raumordnungskonzept Region Limmattal - Zielbild (ZPL | massstabslos)



Regionaler Richtplan Zürcher Unterland

Der regionale Richtplan (RRP) ist das strategische Führungsinstrument der ZPL. Mit dem RRP wird die langfristige räumliche Entwicklung auf 20 bis 25 Jahre hinaus koordiniert und gesteuert. Der RRP verfeinert die Vorgaben des kantonalen Richtplans. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 4. Oktober 2017 (RRB Nr. 925 / 2017) den regionalen Richtplan festgesetzt.

Der regionale Richtplan sieht für Zentrumsgebiete einen Mindestwohnanteil von 50 Prozent sowie einen Gewerbeanteil von mindestens 25 Prozent vor. Die Zielvorgaben des Richtplans gelten nicht für einzelne Bauprojekte oder Areale, sondern für grössere Gebiete (bspw. Strassengevierte).

2.4 Kommunale Rahmenbedingungen

Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan wurde mit Verfügung vom 20. Oktober 2022 vom Kanton genehmigt. Mit dem Beschluss vom 3. Februar 2023 hat der Gemeinderat den Richtplan festgesetzt.

Der kommunale Richtplan soll die gewünschte Entwicklung Dietikons sichern, indem er die dafür notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen schafft. Als strategisches Führungsinstrument des Stadtrates wird der kommunale Richtplan während der nächsten 15 bis 25 Jahre bei allen raumplanerischen Belangen als Basis dienen.

Der Richtplan besteht aus dem Richtplandtext und den Teilkarten "Siedlung, Freiraum, Natur und Landschaft", "MIV", "Veloverkehr", "Fussverkehr" und "Öffentlicher Verkehr".

Abb. 11: Kommunaler Richtplan, Ausschnitt Karte Siedlung, Freiraum, Natur Landschaft (Stand Festsetzung 03.02.2023 | 1:50'000)



Abb. 12: Ausschnitte Karten motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr und Veloverkehr (Stand Festsetzung 03.02.2023 | 1:10'000)

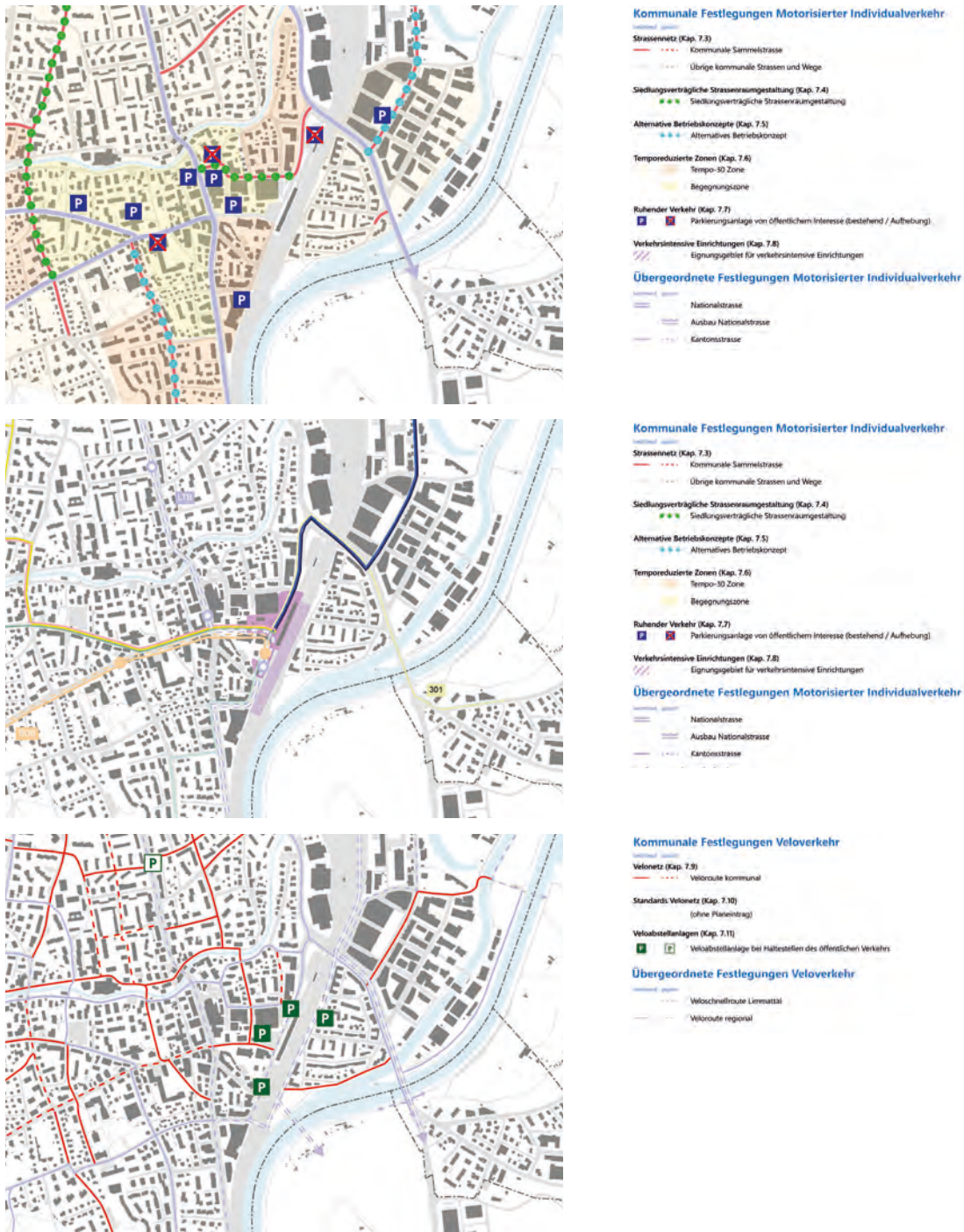


Abb. 13: schematische Darstellung Entwicklung Bahnhofgebiet, Kap. 7.13, Richtplanteil (Stand Festsetzung 03.02.2023 | massstabslos)



Folgende Inhalte betreffen das Bahnhofareal oder die direkt angrenzenden Bereiche, welche im Zusammenhang mit der geplanten Neuüberbauung des Bahnhofareals stehen:

- Die Zentrumsgebiete weisen eine hohe Dichte auf und dienen nebst dem Wohnen primär der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. Es sind nicht oder nur mässig störende Betriebe und Nutzungen gestattet (Kap. 4.3, Richtplantext).
- Im Rahmen einer Sondernutzungsplanung und der Sicherstellung der qualitativen Anforderungen kann in den bezeichneten Siedlungstypen das Nutzungsmass gegenüber der Grundordnung in der Regel wie folgt erhöht werden: Zentrumsquartiere $\leq 20\%$ (Kap. 4.5 Richtplantext).
- Im Rahmen der Sondernutzungsplanung ist ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten, welches ein Variantenstudium beinhaltet. Bei grösseren Arealen ($\geq 5'000\text{ m}^2$) ist ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. Die Stadt hat dabei das Anrecht auf eine angemessene Vertretung im Beurteilungsgremium (Kap. 4.5, Richtplantext).
- Hochhäuser (ab 10 Vollgeschossen) und Hohe Häuser (6 bis 9 Vollgeschosse) können nur im Rahmen einer Sondernutzungsplanung realisiert werden und haben eine besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufzuweisen (Kap. 4.6 - kRP).
- Das Bahnhofareal ist für strassenorientierte Hohe Häuser mit 6 bis 9 Vollgeschossen geeignet (Kap. 4.6, Richtplantext).
- Im Stadtzentrum sind die Erdgeschosse publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten und stellen die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sicher (Kap. 4.7, Richtplantext).
- Im Stadtzentrum sind die Erdgeschosse überhoch auszubilden (Kap. 4.7, Richtplantext).
- Die Park&Rail-Anlage beim Bahnhof Dietikon wird mit der Entwicklung des Areals durch die SBB AG ersatzlos aufgehoben. Auf dem Areal werden nur noch die für die ansässigen Nutzungen notwendigen Pflichtabstellplätze (für Beschäftigte, Bewohner*innen, Kunden, Besucher*innen etc.) sowie einige wenige Kiss&Ride-Parkplätze (K&R) für den Bahnhof realisiert (Kap. 4.7, Richtplantext).
- Bahnhof Dietikon, Veloabstellanlage (Ist: 105 / Soll: 300): Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofareals und der Neuorganisation des Bahnhofplatzes soll eine neue Veloabstellanlage in unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung erstellt werden. Die Anlage hat mindestens 250 gedeckte Veloabstellplätze aufzuweisen. Ein direkter Zugang zur Personenunterführung ist wünschenswert (Kap. 7.11, Richtplantext).
- Veloabstellanlage Velohaus / Zentrum (Ist: 360 / Soll: 100): Das Velohaus steht im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofareals und der Neuorganisation des Bahnhofplatzes grundsätzlich zur Disposition, sofern in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ein adäquater Ersatz angeboten werden kann (vgl. Anlage Bahnhof Dietikon). Als Ersatz für das Velohaus sind im Bereich Kirchplatz / Markthalle aber weiterhin rund 100 Veloabstellplätze anzubieten, wobei mindestens 1/3 überdacht sein soll (Kap. 7.11, Richtplantext).
- Im Bereich des Aufnahmegebäudes ist eine Velostation mit mindestens 250 Veloabstellplätzen zu erstellen (Kap. 7.13, Richtplantext).
- Es ist eine Velo- und Fussgängerunterführung mit Anbindung an die neue Velostation anzustreben (Kap. 7.13, Richtplantext).




Stadtentwicklungsstrategie Dietikon 2025

Mit der Stadtentwicklungsstrategie 2025 hat die Stadt Dietikon ihre Entwicklungsziele für die künftige Entwicklung definiert. Das Konzept wurde am 1. Februar 2016 vom Stadtrat verabschiedet.




Ein lebendiges Stadtzentrum wird als eines von vier übergeordneten Ziele genannt. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung soll ein attraktives und belebtes Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte geschaffen werden. Im Zentrum sollen urban gestaltete fussgängerorientierte Begegnungs- / Aufenthaltsorte geschaffen und die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden.

Abb. 14: Stadtentwicklungsstrategie 2025: Pläne zum räumlichen Konzept (Stadt Dietikon | massstabslos)



Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung

-  **Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung**
Erhöhung der Siedlungsqualität in den Bereichen Städtebau, Freiraumgestaltung und Wohnraumberbote
-  **Zentrumsentwicklung**
Erhalt und Schaffung eines attraktiven und belebten Stadtzentrums mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte
-  **Stadtboulevard**
Repräsentativer Boulevard mit städtischem Charakter, grosszügig gestaltetem Strassenraum und besonders hoher städtebaulicher Qualität

Arealentwicklungen und Transformationsprozesse

-  **Industrie**
Gebiete, welche vorrangig für Industriebetriebe und das produzierende Gewerbe reserviert sind
-  **Gewerbe**
Gebiete, welche vorrangig für Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe reserviert sind
-  **Wohnen**
Gebiete, welche vorrangig für Wohnnutzungen reserviert sind




Freiräume

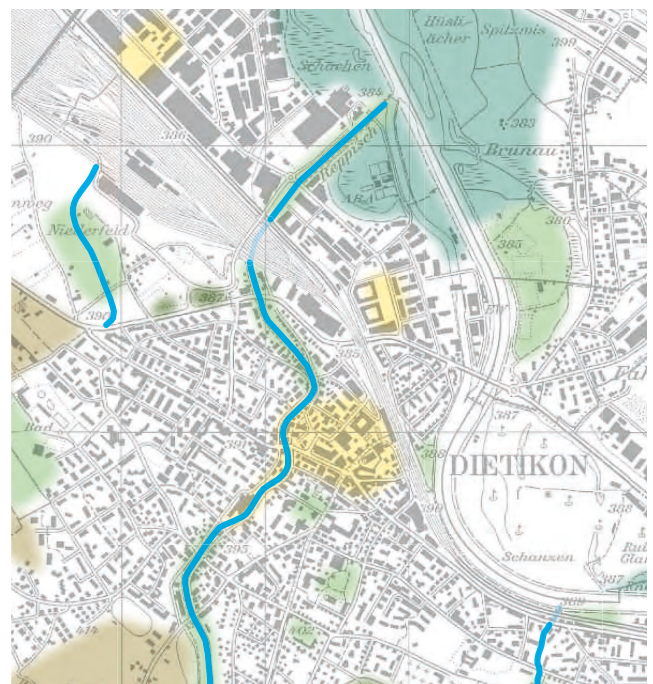
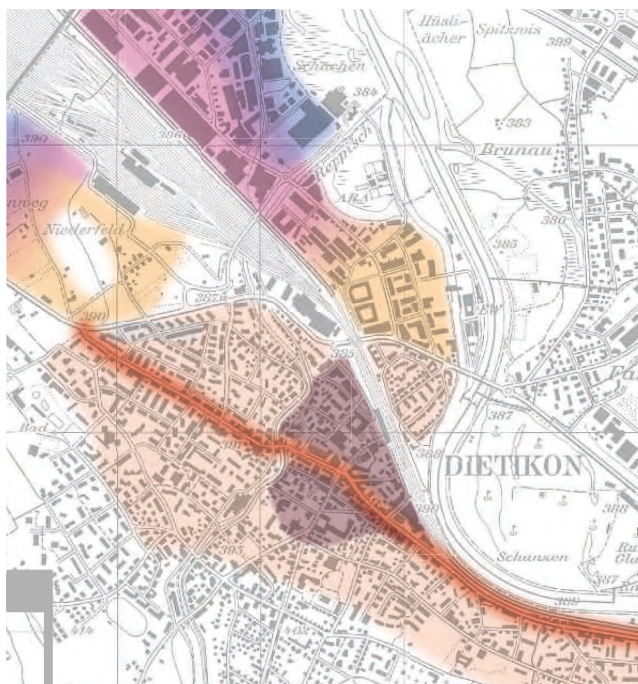
-  Urban gestalteter Begegnungs- und Aufenthaltsort
-  Parkartig und/oder naturnah gestalteter Frei- und Erholungsraum

Gewässer

-  Ökologische Aufwertung des Gerinnes und Sicherstellung der Hochwassersicherheit

Natur und Landschaft

-  Landwirtschaftlich geprägter Raum mit hoher Landschaftsqualität und Biodiversität
-  Landschaftlich und ökologisch äusserst wertvolle Flussaue mit sanfter Freizeinutzung
-  Wald



Leitbild Stadtboulevard

Im Rahmen des Leitbilds wurde eine Aufwertungs- und Entwicklungsstrategie mit dem Ziel der qualitativ hochstehenden Verdichtung der Stadt Dietikon erarbeitet. Die Grundsätze des Leitbildes wurden in einem nächsten Schritt in den kommunalen Richtplan überführt.

Im Stadtzentrum – zwischen Bahnhof und Hauptstrasse – liegt der Fokus auf der Klärung der Freiraumstruktur durch die klarere städtebauliche Auszeichnung der Plätze und der Strassenräume sowie durch eine bessere Vernetzung der verschiedenen Freiräume.

In den Quartieren Gjuch, Vorstadt und Altenberg wird im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gebiete Niderfeld und Limmatfeld ein Stadtwerdungsprozess angestrebt. Dabei soll neben der Erhöhung der baulichen Dichte auch die Aneignbarkeit der Freiflächen und dem räumlichen Bezug der Bauten zur Strasse Beachtung geschenkt werden. Das Quartier Altenberg liegt angrenzend an den Planungsperimeter des Gestaltungsplan auf der Ostseite des Bahnhofs — zwischen dem Zentrum und dem Limmatfeld.

Hochhauskonzept Stadt Dietikon

Das Hochhauskonzept der Stadt Dietikon (4. Juli 2016) bildet die Basis für den Bau eines Hochhauses oder eines hohen Hauses, indem darin die übergeordneten städtebaulichen Rahmenbedingungen geklärt wurden.

Die Inhalte des Hochhauskonzepts sind zentrale Grundlage für die nachfolgenden Planungen. Der Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» stützt sich auf die im nachfolgend erläuterten Konzept und sichert diese eigentümerverbindlich.

Abb. 15: Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie: Synthesepan (Stadt Dietikon | massstabslos)



1A: Stadtwerdung der Quartiere Gjuch, Vorstadt und Altenberg

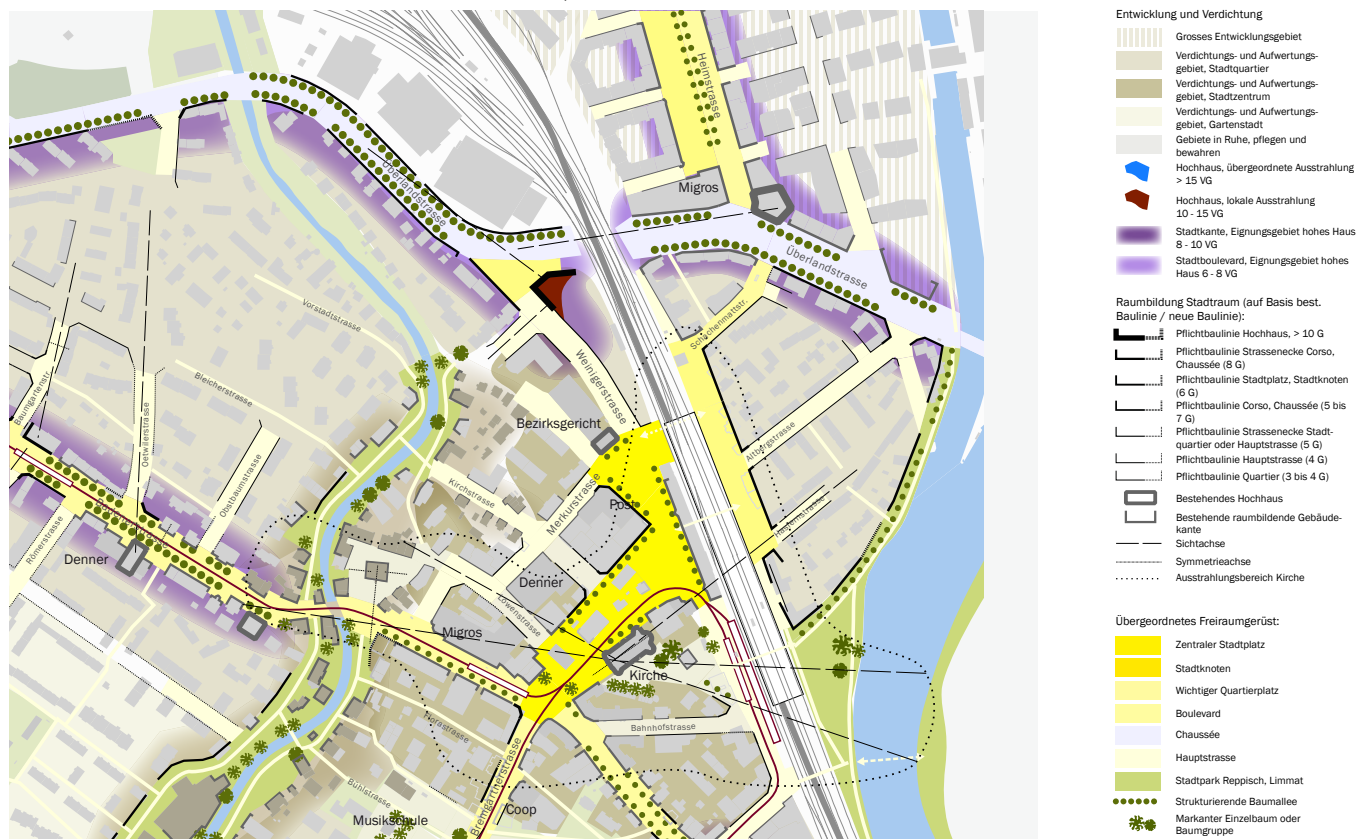
1B: Langfristige Transformation des Gebiets Glanzenberg

2: Qualitative Weiterentwicklung des Zentrums, Erhalt des bestehenden Massstabs, Schaffung eines grosszügigen, zusammenhängenden Zentrumsplatzes, Stärkung des Bezugs zum Verwaltungszentrum im Bereich des Knotens Oberdorfstrasse - Bremgartnerstrasse

Nebst den Eignungsstandorten werden im Hochhauskonzept als Leitidee der Typologien vier unterschiedliche Hochhaustypen unterschieden: Hochhäuser mit übergeordneter Ausstrahlung (15 bis 25 Geschosse) oder mit lokaler Ausstrahlung (10 bis 15 Geschosse) und zwei Typen von hohen Häusern 8 bis 10 / 6 bis 8 Geschosse).

An der Ecke Ueberland-/Weiningerstrasse sieht das Konzept ein Hochhaus mit "lokaler Ausstrahlung" (10 bis 15 Geschosse) vor. Diese Standorte liegen an wichtigen Verkehrsachsen und markieren einen Knoten mit einer lokalen Hauptstrasse. Die Hochhäuser sind Teil der Quartiere in Stadträumen mit einem kleinräumigeren Massstab als die beiden Stadtknoten. Hochhäuser an diesen Standorten haben eine Funktion als lokale Orientierungspunkte. In der Sichtachse der Ueberlandstrasse soll die bestehende Situation geklärt und der Eingang zum Zentrum aus nördlicher Richtung akzentuiert werden. Dieser Ort bildet den Eingang zum Zentrum aus nördlicher Richtung. Mit einem Hochhaus wird die besondere und strategische Lage am Knoten Ueberlandstrasse – Weiningerstrasse, in der Sichtachse der Ueberlandstrasse, betont. Mit diesem baulichen Akzent wird auch auf die Massstäblichkeit des Verkehrsraumes reagiert.

Abb. 16: Ausschnitt Hochhauskonzept Stadt Dietikon (Stadt Dietikon | 1:7'500)



Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

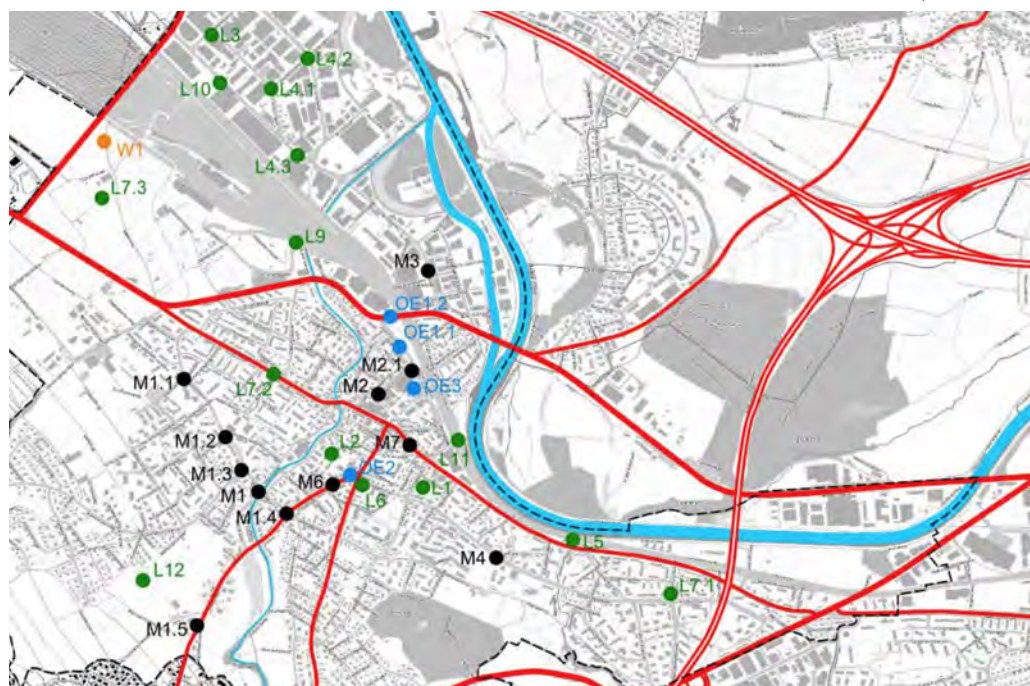
Das Verkehrssystem der Stadt Dietikon wird sich - ausgelöst durch den Neubau und Ausbau von mehreren Verkehrsinfrastrukturanlagen (Limmattalbahnhof, Doppelspurausbau S17 (AVA), Ausbau der Ueberlandstrasse) - in den nächsten Jahren stark verändern. Die Stadt Dietikon verfügt mit dem Gebiet Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS) und dem Niderfeld zudem über zwei grosse Entwicklungsschwerpunkte (ESP). Um diesen anstehenden Veränderungen und verkehrlichen Herausforderungen Rechnung zu tragen, wurde ein städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) erarbeitet. Ziel dieses sGVK ist es, ein strategisches Instrument zu haben, auf dessen Basis die Verkehrsplanung für die nächsten 15 bis 20 Jahre erfolgen kann.

Das Bahnhofgebiet Dietikon soll als ÖV-Drehscheibe (Zentrumshub) gestärkt werden. Das städtische Gesamtverkehrskonzept legt die strategischen Eckwerte für den Gesamtverkehr fest. Ein wesentlicher Bestandteil ist die Mobilitätsstrategie, welche unter anderem vorsieht, dass das Verkehrsaufkommen an zentralen Lagen reduziert wird, die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auch zukünftig aufrechterhalten wird und die Attraktivität des Langsamverkehrsnetz gesteigert wird. Für einzelne Teilräume bzw. Strassenabschnitte wurden insgesamt über 40 Massnahmen entworfen.

Im Umfeld des Geltungsbereichs des Gestaltungsplan und daher relevant werden im sGVK folgende Massnahmen aufgeführt (vgl. auch Kap. 3.6):

- M2: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse
- M2.1: Erschliessung Post
- OE1: Busführung Ueberlandstrasse/ Weingerstrasse
- OE1.1: Busspur Mittellage Weingerstrasse
- OE1.2: Verkehrsführung LSA Ueberlandstrasse/ Weingerstrasse
- OE3: Variantenstudie Bus Bahnhof Dietikon

Abb. 17: Städtisches Gesamtverkehrskonzept - Übersicht Massnahmen (Stadt Dietikon | massstabslos)



2.5 Nutzungsplanung

Bau- und Zonenordnung

Der Zonenplan legt die Nutzung der einzelnen Grundstücke parzellenscharf und eigentümergebunden fest. Er unterscheidet vorab in Bau-, Freihalte-, und Erholungszonen, Reservezonen und kommunale Landwirtschaftszonen. Im rechtskräftigen Zonenplan der Stadt Dietikon (vom 21. August 1996 inkl. Teilrevisionen bis 11. Dezember 2008) liegen sämtliche Grundstücke des Geltungsbereichs in der Reservezone; sie wurden jedoch mit Genehmigung der Baudirektion vom 20. Dezember 2013 in die Zentrumszone 5 (Z5) mit Gestaltungsplanpflicht eingezont. Gemäss Bauordnung (Stand 30. Januar 2014) gelten die folgenden Grundmasse und ergänzenden Anforderungen:

Grundmasse Z5 (Art. 16 BO)

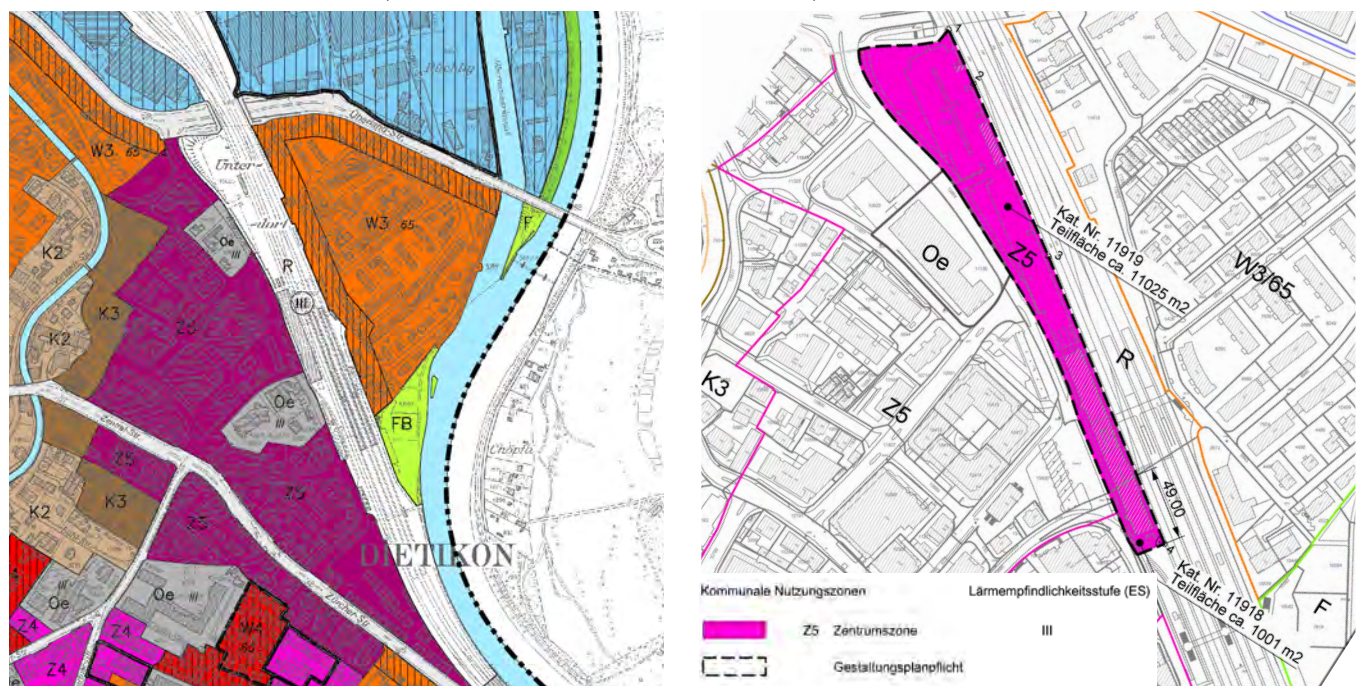
Vollgeschosse:	5
Dachgeschosse:	2
Untergeschosse:	1
Ausnutzungsziffer:	140%
Wohnanteil, min.:	20 %
Gebäudehöhe, max.	21.5 m

Es gelten die kantonalrechtlichen Mindestabstände. Die geschlossene Bebauung ist bis auf eine Tiefe von 20 m erlaubt.

Gemäss **Art. 17 BO** gilt: Sofern folgende Nutzungsverpflichtungen eingegangen werden, ist die maximale Ausnutzungsziffer wie folgt erhöht:

- a. "Falls das Erdgeschoss dauernd mit Läden, Gaststätten oder anderen Betrieben mit Publi-

Abb. 18: Ausschnitt Zonenplan (Stadt Dietikon | 1:10'000) / Einzungung Bahnhofareal (Stadt Dietikon | 1:5'000)



- kumsverkehr ausgestattet ist, beträgt die max. Ausnützungsziffer für die Zone Z5 160% [...]."*
- b. *"Falls der Wohnanteil mind. 35% in der Zone Z5 [...] beträgt, ist die max. Ausnützungsziffer 150% [...]."*
- c. *"Falls die Nutzungen sowohl gemäss lit. a) als auch gemäss lit. b) eingehalten werden, beträgt die max. Ausnützungsziffer 170 % in der Zone Z5 [...]."*
- "Die eingegangenen Nutzungsverpflichtungen sind im Grundbuch anzumerken. Nutzungsverlagerungen sind innerhalb desselben Strassengeviertes gestattet."*

Arealüberbauung (Art. 26⁵ BO)

Arealüberbauungen sind Überbauungen von Grundstücken mit einer bestimmten in der Bauordnung festgesetzten Mindestfläche nach einer einheitlichen Baueingabe. Arealüberbauungen dürfen je nach den Bestimmungen in der Bauordnung insbesondere bezüglich der zulässigen Ausnützung von der Regelbauweise abweichen (vgl. § 72 Abs. 1 PBG). Die grösseren Gestaltungsfreiheit bedingt jedoch die Erfüllung von erhöhten Anforderungen. Neben der Einhaltung der Mindestfläche gelten nach § 71 PBG zusätzliche Anforderungen an die Gestaltung, Ausstattung und Ausrüstung der Bauten und Freiräume. Die Bauten müssen besonders gut gestaltet sein, damit werden gegenüber der befriedigenden Gesamtwirkung (§ 238 PBG) erhöhte Qualitätsansprüche gestellt. Grundlage für die Beurteilung bilden die Merkmale von § 71 Abs. 2 PBG.

In der Zentrumszone Z5 gilt, eine Mindestfläche von 3'000 m² für Arealüberbauungen. Damit erhöht sich die Ausnützungsziffer um 10 %. Für arealinterne Grenz- und Gebäudeabstände gelten die kantonalrechtlichen Mindestvorschriften. Die zonengemässe Beschränkung der Gebäudelänge gilt nicht, die Bautiefe ist frei und das Zusammenbauen mehrerer Häuser gestattet. Zudem sind zwei zusätzliche Vollgeschosse (in Z5 somit 7 Vollgeschosse) zulässig.

Gestaltungsplanpflicht Bahnhofareal (Art. 26⁶ BO)

Im speziell gekennzeichneten Gebiet Bahnhofareal gilt eine Gestaltungsplanpflicht. Der Gestaltungsplan Bahnhofareal bezweckt:

- die Sicherung der P+R Parkplätze, des öffentlichen Rad- und Gehwegs sowie der öffentlichen Veloabstellplätze beim Bahnhof Dietikon;
- die Sicherstellung einer hochwertigen Bebauung und Aussenraumgestaltung;
- den Nachweis zur Einhaltung der Grenzwerte der Lärmschutzverordnung;
- den Nachweis zur Einhaltung der Anlagegrenzwerte der NIS-Verordnung;
- die Minimierung der Störfallrisikoexposition;
- die Sicherstellung des Hochwasserschutzes.

Baulinien

Die Baulinien begrenzen die Bebauung und dienen der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen sowie der baulichen Gestaltung (§ 96 ff. PBG). Verkehrsbaulinien können die geschlossene Bauweise oder die Gestaltung von Verkehrsräumen und Plätzen vorschreiben (§ 97 PBG). Gemäss Vorschlag aus dem kommunalen Richtplan sollen angrenzend an den Geltungsbereich des Gestaltungsplan gewisse Baulinien auf dem Bahnhof- und Merkurplatz aufgehoben werden. Dies hat keinen direkten Einfluss auf die vorliegende Planung.

Im Bereich des Geltungsbereichs bestehen rechtskräftige Verkehrsbaulinien aus dem Jahr 1938 (RRB Nr. 1225 / 1938).

Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Zweiräder

Die Anforderungen an die Anzahl und Gestaltung der Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Zweiräder (Velos, Mofas) und Kinderwagen sind in der Bauordnung geregelt (Art. 31 und 32 BO).

Zurzeit werden die Anforderungen überarbeitet und im Rahmen einer Parkplatzverordnung neu definiert. Diese Verordnung ist Bestandteil der Bau- und Zonenordnung und gilt für das ganze Stadtgebiet Dietikon. Diese Verordnung legt – vorbehältlich allfälliger Sonderbauvorschriften und Regelungen in Gestaltungsplänen – fest, wie viele Abstellplätze für Personenwagen, Motorräder und Velos auf privatem Grund erforderlich und zulässig sind.

In den Reduktionsgebieten A, B und C kann von der Parkplatzpflicht für Autos abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Mobilitätskonzepts nachgewiesen wird, dass ein reduzierter oder kein Bedarf an den Abstellplätzen vorhanden ist.

An ein Mobilitätskonzept werden in der Regel mindestens folgende Anforderungen gestellt:

- a) Ziel des Konzepts inkl. Angaben zum Modal Split
- b) Angaben zum bestehenden und angestrebten Verkehrsaufkommen
- c) Zusammenspiel von Parkplatz-Angebot, erwarteter Parkplatz-Nachfrage und Parkplatzbewirtschaftung
- d) Massnahmen zur Einhaltung der Ziele betreffend Verkehrsaufkommen und Modal Split
- e) Konzept der Information, Schaffung von Anreizen zur Benützung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, Ausstattung der Parkplatzanlagen (für Auto, Velo, Mofa usw.), Nutzung von Sharing-Angeboten usw.
- f) Monitoring und Zuständigkeit für den Vollzug
- g) Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden

Im Rahmen von Gestaltungsplänen kommt die kantonale «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» zur Anwendung.

