3 Relevante Grundlagen

3.1 Städtebaulicher Studienauftrag

Im Rahmen des städtebaulichen Studienauftrags Bahnhofgebiet Dietikon (März bis September 2020) haben vier interdisziplinäre Teams (Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) Konzepte für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets entworfen. Diese wurden gemeinsam mit der Begleitgruppe diskutiert und beurteilt. Die Begleitgruppe setzte sich aus externen Fachexpert*innen sowie Vertreter*innen der Stadt, der SBB Infrastruktur und SBB Immobilien, der VBZ und des Amtes für Verkehr zusammen.

Aus dem Verfahren wurden die Konzepte der Teams 2 (Hosoya Schaefer Architects, Bryum GmbH, IBV Hüsler AG) und 4 (Van de Wetering, Hager Partner AG, Basler & Hofmann AG) zur Weiterbearbeitung im Rahmen von Vertiefungsstudien empfohlen.

Abb. 19: Team 1: Futurafrosch – Architektur und Raumentwicklung, mavo Landschaften, Rombo GmbH , Fischer AG Immobilienmanagement

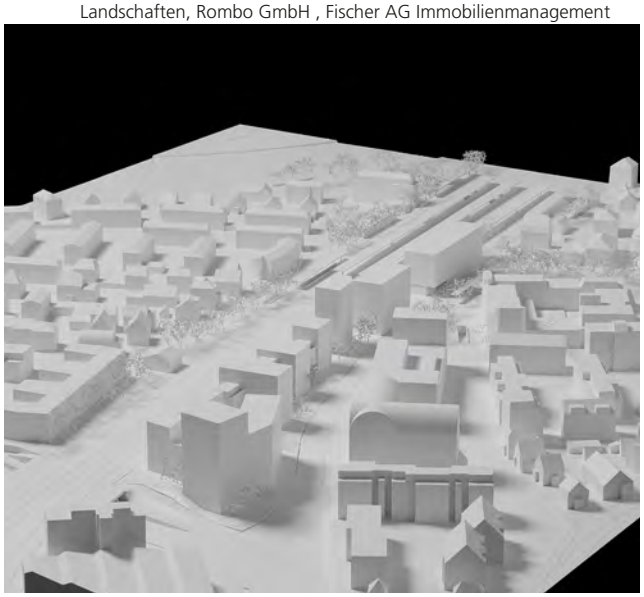


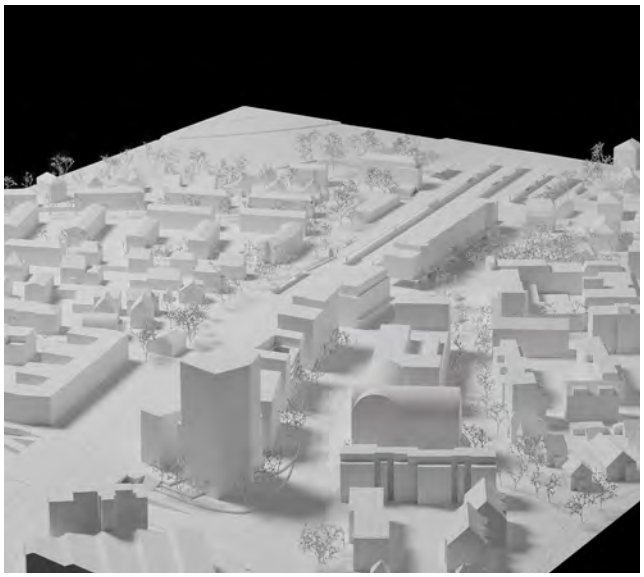
Abb. 20: Team 2: Hosoya Schaefer Architects, Bryum GmbH, IBV Hüsler AG



Abb. 21: Team 3: KCAP Architects and Planners, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Schneiter Verkehrsplanung



Abb. 22: Team 4: Van de Wetering, Hager Partner AG, Basler & Hofmann AG



3.2 Vertiefungsstudien

Im Rahmen der Vertiefungsstudien wurden die Konzepte der Teams 2 und 4 aus dem Studienauftrag weiterbearbeitet. Ziel war die Klärung des künftigen Verkehrssystems im Bahnhofgebiet, der Anordnung und Lage des Bushofs, der Schnittstellen zu den SBB-Arealen sowie der Etappierung.

Nach Abschluss der Vertiefungsstudien wurde das Konzept des Planungsteams Hosoya Schaefer, Bryum, IBV zur Weiterbearbeitung empfohlen. Zentrale Erkenntnisse der Vertiefungsstudien waren:

— Der Bushof wird auf zwei Businseln "Nord" und "Süd" aufgeteilt. Im Sinne der Aufwärtskompatabilität soll die Möglichkeit für künftig einzelne Durchmesserlinien bestehen.

— Der Bahnhofplatz zwischen den zwei Inseln soll als möglichst verkehrsfreier Stadtplatz im Sinne eines durchgrünten Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden.

— Die Nutzungen auf dem Bahnhofareal werden in drei Nutzungsschwerpunkten (Wohnen Nord, Sonderbaustein, Aufnahmegebäude) konzentriert.

— Das Aufnahmegebäude wird mehrheitlich erhalten. Es soll um zwei bis drei Geschosse aufgestockt werden. Eine Erweiterung (i.S. Anbau) in Richtung Norden ist denkbar.

— Beim Sonderbaustein soll eine grosse Flexibilität bezüglich Nutzungen erhalten bleiben.

— Im Nutzungsschwerpunkt «Wohnen Nord» wird ein hoher Anteil an Wohnnutzungen angestrebt.

— Die Teilprojekte «Bahnhofplatz – Bushof» und «SBB-Areale» können unabhängig voneinander weiterbearbeitet werden. Dabei sind die Schnittstellen gut zu koordinieren.

Abb. 24: Situationsplan Vertiefungsstudie Team Hosoya Schäfer (massstabslos)

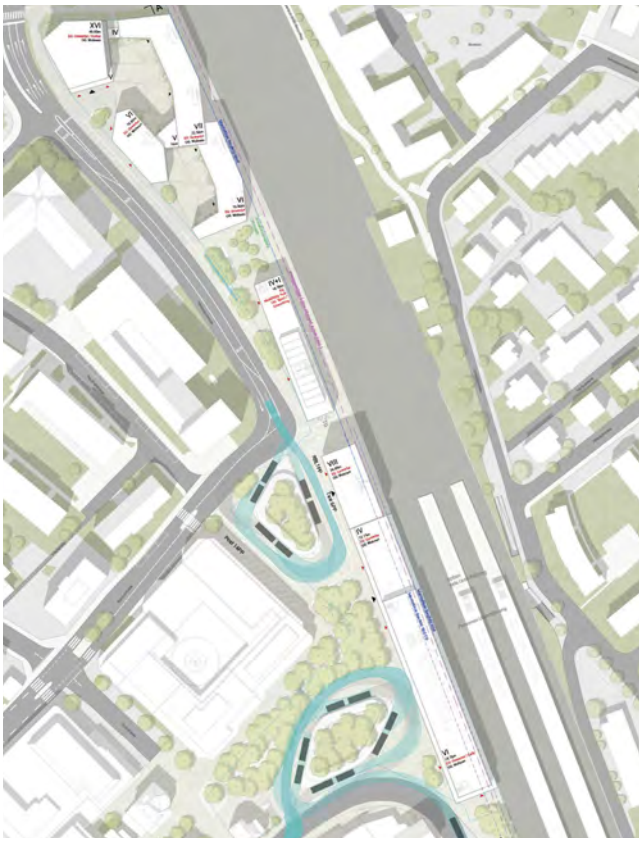
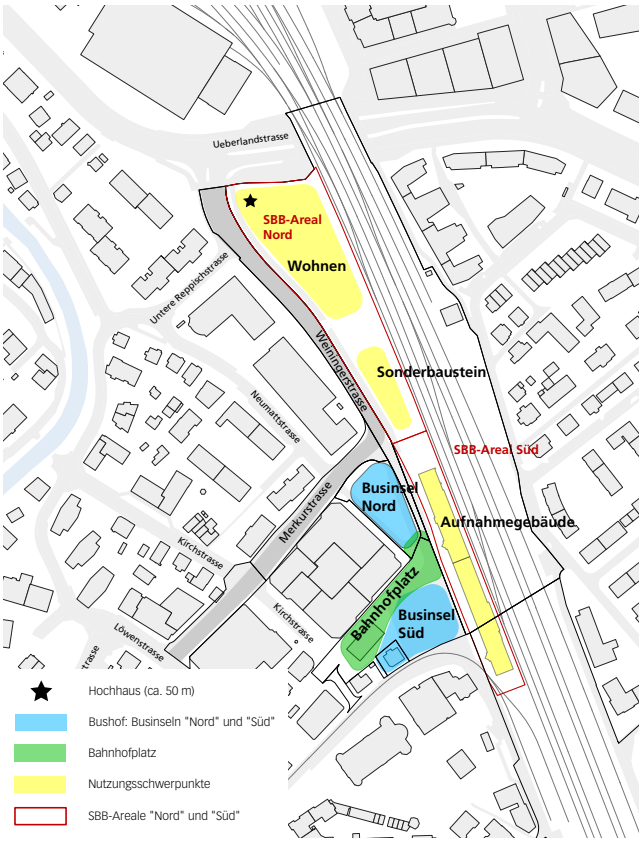


Abb. 23: Schematische Darstellung der Themenschwerpunkte (Eckhaus)



3.3 Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon»

Das Richtprojekt konkretisiert die Konzeptansätze des Planungsteams Hosoya Schaefer, Bryum, IBV aus dem Studienauftrag und den Vertiefungsstudien. Es macht vertiefte Aussagen zu den Themen bauliche Dichte, den Freiraumqualitäten, der Mobilität, sowie Lärmschutz und Störfallvorsorge. Das vorliegende Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon» vom 16. Februar 2022 dient als wegleitendes Projekt für den Gestaltungsplan und als Qualitätsmassstab für weitere Planungen. Basierend auf den Angaben aus dem Richtprojekt wurden das Lärmgutachten (vgl. S. 40 / 41 und Kap. 5.8), das Störfallgutachten (vgl. S. 38 / 39 und Kap. 5.8) sowie das zum Richtprojekt gehörende Mobilitätskonzept (vgl. S. 36 / 37 und Kap. 5.6) erstellt. Im Zusammenhang mit den Lärmschutzanforderungen und den kantonalen Anforderungen zur Umsetzung der Mischnutzung (vgl. Kap. 4.2) wurde der Nutzungsmix im Baubereich B "Hohes Haus Süd" nachgelagert angepasst (vgl. Beilage [1.2] Vertiefung Nutzungsverteilung). Ergänzend zum Erdgeschoss sind auch in den drei ersten Obergeschossen gewerbliche Nutzungen, anstatt Wohnnutzungen, vorgesehen (siehe Grafik unten). Zudem wurden im Zusammenhang mit den Lärmschutzanforderungen auch die Grundrisse im Hochhaus zur Ueberlandstrasse plausibilisiert (vgl. Beilage [1.3] Vertiefung Lärm Grundriss HH und Beilage [3].

Städtebauliches Konzept

Die Entwicklung des Bahnhofgebiets ermöglicht es, das Zentrum neu zu deuten. Die Bushaltekanten werden auf zwei Inseln aufgeteilt. Der Bahnhofplatz wird aufgeräumt und bildet den Auftakt für eine neue städtische Achse von der Zürcherstrasse bis direkt ans Aufnahmegebäude. Ein räumlich wirksames, grosszügiges Baumdach prägt künftig diesen Stadtraum. Die Entwicklung entlang der Gleise ermöglicht eine Belebung bis zur Ueberlandstrasse. Zusammen mit der Aufwertung des alten Dorfkerns wird ein neues Zentrumsgebiet mit hoher Nutzungs- und Erlebnisdichte aufgespannt. Das Bahnhofareal gliedert sich in vier Baubereiche mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten:

— Im Süden wird das bestehende Aufnahmegebäude aufgestockt und bildet somit den Abschluss des Bahnhofplatzes (Baubereich A).
— Ein neungeschossiger Bau "Hohes Haus Süd" ergänzt den Bestand und setzt einen Akzent im Bahnhofraum (Baubereich B).
— Die besondere Lage des "Sonderbausteins" gegenüber dem Gefängnis Limmattal widerspiegelt sich in der Nutzung als reiner Gewerbe- und Dienstleistungsbau (Baubereich C).
— Die Herausforderung des Wohnen Nord (Baubereich D) liegt in der begrenzten Parzellentiefe, welche lärmexponiert ist. Mittels Innenhöfen werden Wohnoasen geschaffen.

Abb. 25: Übersicht Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon mit Bezeichnungen und angepasster Nutzungsverteilung (Richtprojekt S. 10 - angepasst / Beilage 1.2)

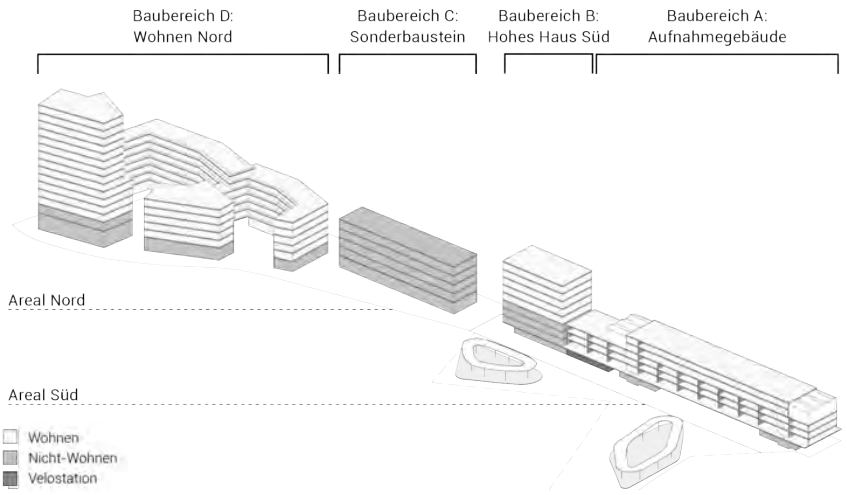


Abb. 26: Situationsplan Dachaufsicht Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon (1:1'500)



Themenschwerpunkte

Aufnahmegebäude (Baubereich A)
Im Sinne der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit - der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit - wird das Aufnahmegebäude mit dem Baujahr 1977 weitgehend erhalten, saniert und um zwei Geschosse aufgestockt. Weiterhin ist das Aufnahmegebäude Standort bahntechnischer Anlagen und übernimmt die Funktion als Mobilitätsdrehscheibe mit attraktivem Bahnzugang und Velostation im Erdgeschoss. Das Erdgeschoss ist mit publikumsorientierten Nutzungen besetzt, die Obergeschosse dienen weiterhin dem Wohnen.

Als Ort des Ankommens und Umsteigens, ist die klare Trennung und das bewusste Führen der Personenflüsse zentral. Die Durchlässigkeit des Erdgeschosses wird vergrössert, Verkaufsflächen werden reduziert zugunsten einer Optimierung der Personenströme vor allem auch entlang des näher rückenden Bushofs.

Hohes Haus Süd (Baubereich B)
Im Norden wird der bestehende Anbau des Aufnahmegebäudes zurückgebaut und durch das 30 Meter hohe "Hohe Haus Süd" ersetzt. Das neungeschossige Gebäude bildet den Abschluss des Bahnhofplatzes. Hinsichtlich lichter Höhe und Nutzung des Erdgeschosses orientiert sich der Bau am bestehenden Aufnahmegebäude. Das Erdgeschoss und die ersten drei Obergeschosse sind für gewerbliche Nutzungen und die darüberliegenden für Wohnnutzungen gedacht.

Sonderbaustein (Baubereich C)
Die besondere Lage, mit dem schmalen Baubereich am Gleisfeld und dem Gefängnis Limmattal als Gegenüber, widerspiegelt sich in der Nutzung des Sonderbausteins als reiner Gewerbe- und Dienstleistungsbau. Wohnnutzungen wurden aufgrund der Nachbarschaft zum Gefängnis (Einsehbarkeit) sowie der Anforderungen zur Störfallvorsorge und zum Lärmschutz ausgeschlossen.

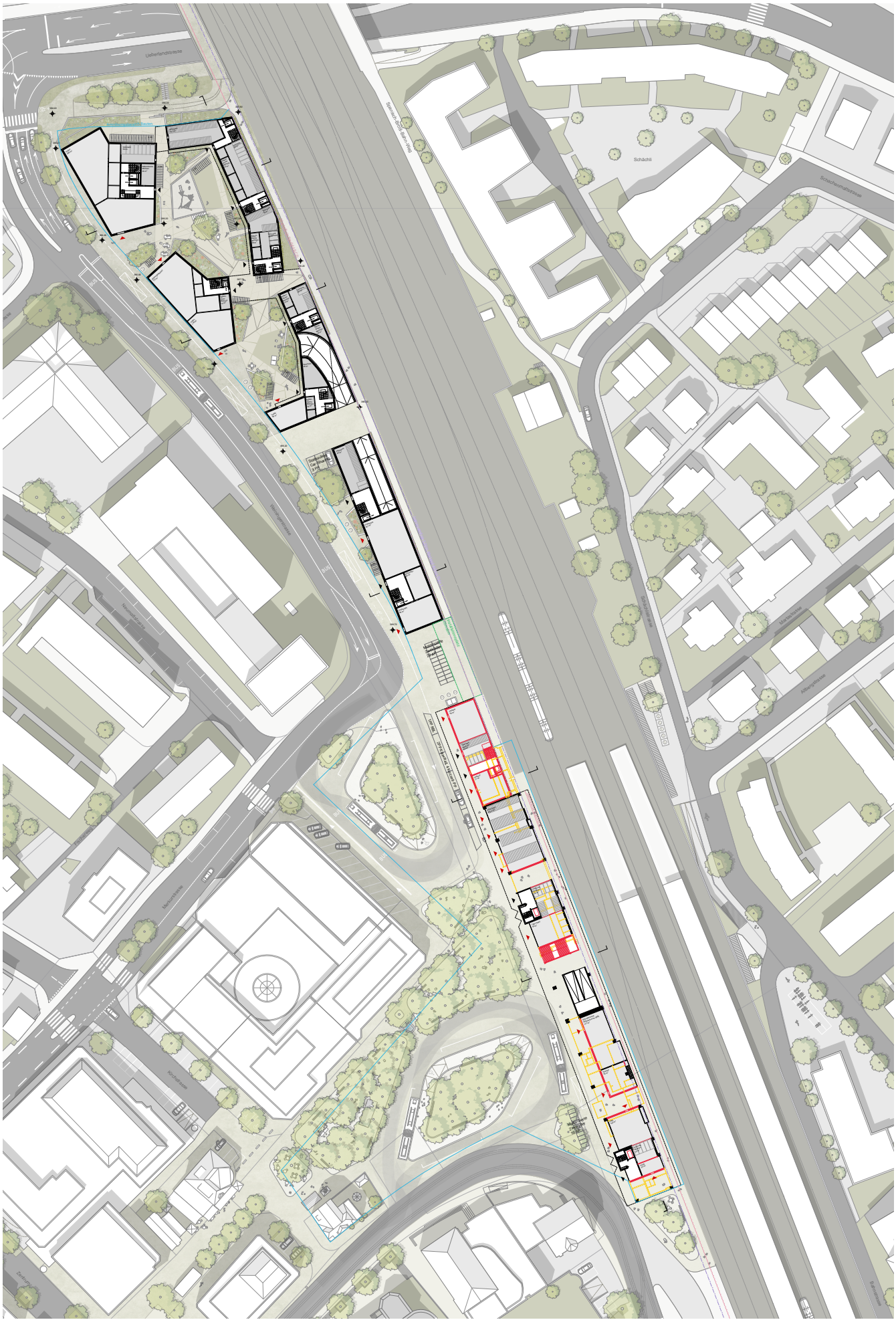
Die Umgebung passt sich an dieser schmalen Stelle des Perimeters den Anforderungen an Zufahrten, Durchfahrten und Stellplätzen an. Strassenseitig orientiert sich das Gebäude an den Traufhöhen der Nachbarsgebäude.

Wohnen Nord (Baubereich D)
Im Norden des Areals liegt der Fokus auf der Nutzung der Parzellentiefe für innenliegende Wohnqualitäten. Im Erdgeschoss entlang der Weiningerstrasse sind öffentlichen Nutzungen geplant.

Insbesondere die umweltrechtlichen Vorgaben seitens Lärmschutz und Störfallschutz spiegeln sich in den Kubaturen und den Grundrissen. Wohn- und Schlafräume werden konsequent gleisabgewandt angeordnet. Entlang der Gleise sind stattdessen Badezimmer, abgeschlossene Küchen und Reduits vorgesehen. Die Fassadenabwicklung und die begrenzte Ausdehnung des Untergeschosses aufgrund des hohen Grundwasserspiegels, führen zur Anordnung der Abstellräume in den Obergeschossen.

Im Kontrast zum verkehrsgeprägten Raum des Bahnhofs und Sonderbausteins entsteht im Areal Nord ein Wohnhof für eine neue Nachbarschaft. Ein zu allen Seiten durchlässiger Freiraum bildet einen halböffentlichen Charakter aus, spielt mit wechselnden Niveaus, schafft geschützte Wohneingänge, Raum für Kultur und Öffentlichkeit. Als verkehrsfreier Raum bietet sich der Hof gleichzeitig für freies Spiel an und kreiert Treffpunkte für die Hausgemeinschaft. Vertikales Grün an den Fassaden, sowie möglichst unversiegelte Flächen kompensieren grosse Baumsetzungen und schaffen eine gärtnerische Atmosphäre.

Abb. 27: Situationsplan Erdgeschoss Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon (1:1'500)



Freiraumkonzept

Die Freiräume werden entsprechend der Nutzung und den Anforderungen der Themenschwerpunkte programmiert und gestaltet. Von der Schaffung von innenliegenden Wohnqualitäten mittels begrünten und gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen im Wohnareal Nord über eine einladende halböffentliche Vorzone beim Sonderbaustein zum öffentlichen Bahnhofplatz - Bushof beim Aufnahmegebäude. Durch die Distanz der Neubauten zu den Gleisen in allen Arealteilen, wird ein durchgängiger, mindestens 2 Meter breiter Fussweg von der Brücke Ueberlandstrasse bis zum Perron und von diesem über den Pocket Park bis hin zur neuen südlichen Personenunterführung möglich. Entlang der Weiningerstrasse soll eine Baumreihe den stark versiegelten Strassenraum durchbrechen.

In den Baubereichen stehen folgende Ziele im Fokus:

— Im Areal Süd (Baubereiche A und B) ist der Freiraum stark von den Anforderungen der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse geprägt. Der Personenfluss zwischen Bahn und Bus sowie entlang des Aufnahmegebäudes steht im Vordergrund. Zudem verläuft entlang des Aufnahmgebäudes parallell eine Fahrgasse für Anlieferung und Rettung ohne MIV, um die sichere Verbindung von Bahnhof ins Ortszentrum für Fussgänger*innen zu gewährleisten. Um den Bewohner*innen genügend Spiel- und Ruheflächen zu bieten werden die Dachflächen aktiviert sowie sogenannte "Laternen" als gemeinschaftliche Freiräume erstellt.

— Beim Sonderbaustein (Baubereich C) ordnet sich die Umgebung den Anforderungen an Zu- und Wegfahrt zu den Tiefgaragen unter. Zusätzlich bedingt durch die Interessenslinie der SBB und die benötigte Installationsfläche, bleibt der Freiraum zwischen Aufnahmegebäude und Sonderbaustein frei von Bepflanzung und dient der Parkierung, Anlieferung und Entsorgung.

— Die Innenhöfe im Wohnen Nord (Baubereich D) sollen nutzbar und attraktiv gestaltet werden. Die notwendige Geländemodellierung wird für Sitzkanten und der Schaffung von Nischen genutzt. Dabei sollen die Höfe in alle Richtung barrierefrei zugänglich und durchwegbar bleiben.

Etappierung

Das Vorgehen zur Realisierung der Neubauten hängt von verschiedenen Faktoren ab. Sowohl das «Wohnensemble Nord» (Baubereich D), der «Sonderbaustein» (Baubereich C), als auch die Baubereiche A und B können grundsätzlich ohne bauliche Abhängigkeiten zueinander umgesetzt werden.

Die Erstellung des «hohen Haus Süd» (Baubereich B) und die Sanierung und Aufstockung des Aufnahmegebäudes (Baubereich A) stehen jedoch in Abhängigkeit mit der Entwicklung des Bahnhofplatzes und der Bushöfe, zudem besteht eine Abhängigkeit zur der geplanten Auslagerung der Bahntechnik.

Abb. 28: Flächendiagramm Freiraum Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon (Richtprojekt S. 68 / 69)



Nachweis Freiflächen

	Wohnen Nord	Sonderbaustein	Hohes Haus Süd	Aufnahmegebäude
Grünfläche: Wiese, Rabatte, Pflanzfläche (m^2)	1'060	200	120	60
halbdurchlässige Fläche: Kiesfläche, Chaussierung, o.Ä. (m^2)	305	135	0	100
versiegelte Fläche: Asphalt (m^2)	2'050	895	665	2'150
Dachfläche, begrünt (m^2)	715	635	0	991
Dachfläche, begehbar (m^2)	415	0	261	258
Dachfläche, produzierend (m^2)	406	0	0	0
gemeinschaftliche Hoffläche (m^2)	1'173	0	0	0
bearbeitete Umgebungsfläche BUF (m^2)	3'486	1'456	965	2'772
Anteil Grünfläche	30%	13%	12%	2%
Anteil nicht unterbaute Fläche	37%	71%	35%	32%

Nachweis Spiel- und Ruhefläche

	Wohnen Nord	Areal Süd	gesamt
Nutzfläche Wohnen (m^2)	10'227	7'495	17'722
anrechenbare Spiel- und Ruhefläche (m^2)	1'743	912	2'655
Anteil Spiel- und Ruhefläche	17%	12%	15%

Mobilität

Erschliessung

Das Areal wird über die Weiningerstrasse (kommunale Sammelstrasse) ans kantonale Strassennetz (Ueberlandstrasse) angebunden. Die Zu- und Wegfahrt wird in Abstimmung mit dem künftigen Strassenprojekt Weiningerstrasse (vgl. Kap. 3.6) entweder als Vollknoten oder als "rechts rein, rechts raus"- Verkehrsregime betrieben. Über diesen Anschluss werden die beiden Tiefgaragen mit Bewohner*innen-, Besucher*innen-, Kundenparkplätzen sowie drei Car-Sharing Parkplätzen erschlossen.

Die Anlieferung , Notzufahrt sowie Entsorgung erfolgt über die Weiningerstrasse sowie die Businselschlaufen. Für diese Anforderungen werden Stellflächen markiert und dauernd freigehalten.

Für den Langsamverkehr wird die Zugänglichkeit und Durchwegung gegenüber dem heutigen Zustand verbessert, in dem durchgängige Wohnhöfe im Norden und eine neue Fussverbindung entlang der Gleise geschaffen werden sowie der Personenfluss im Bereich des Aufnahmgebäudes durch Öffnungen im Erdgeschoss erhöht wird. Damit wird insbesondere das übergeordnete Fusswegnetz in Nord-Süd-Richtung erweitert. Entlang der Weiningerstrasse wird der kombinierte Fuss- und Veloweg neugestaltet. Bewohner*innen und Besucher*innen stehen grosszügige Veloräume im Erd- und Untergeschoss zur Verfügung, die Platz für ca. 600 Velos/Motorfahrräder (inkl. ca. 32 Spezialvelos/Anhänger) bieten. Für E-Bikes sind ausreichend Lademöglichkeiten verfügbar. Im Freiraum sind zusätzlich ca. 125 Veloabstellplätze für die spontane Nutzung der Velos vorhanden.

Zudem ist als Ersatz des bestehenden Velohauses eine öffentliche Velostation im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes vorgesehen. Diese weist rund 300 Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung auf.

Mobilitätskonzept

Im Richtprojekt wird anhand der geplanten Nutzungen eine Abschätzung des Minimalbedarfs an Fahrzeugabstellplätzen vorgenommen. Der Minimalbedarf für die geplanten Nutzungen beträgt rund 121 Abstellplätze. Dazu kommen 8 Betriebsparkplätze der SBB AG. Insgesamt sind damit 129 Abstellplätze erforderlich.

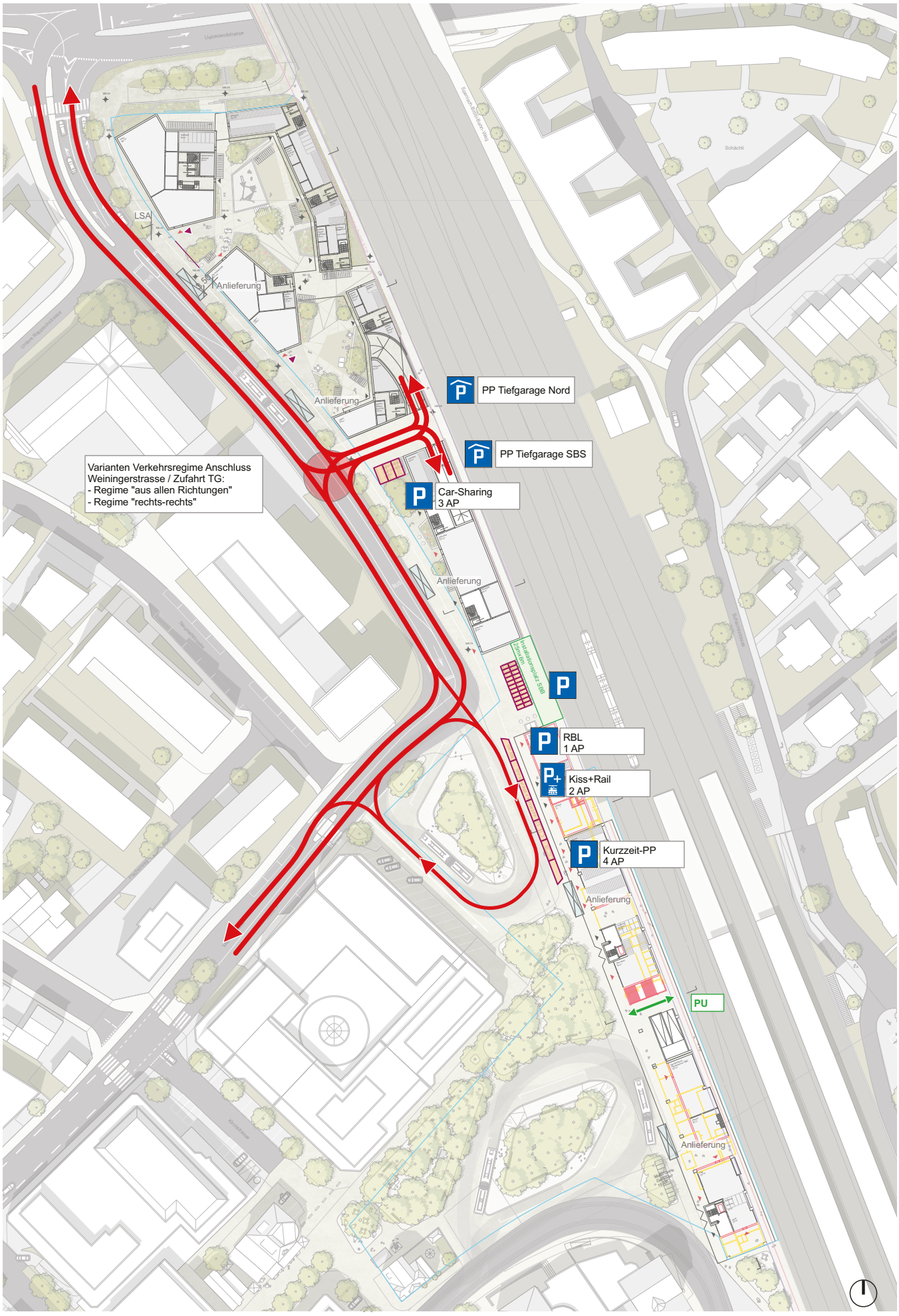
Im Areal Süd (Baubereiche A und B) können keine Abstellplätze realisiert werden. Für die bestehenden Wohnungen stehen auf der Ostseite der Gleise bei der Nötzliwiese 19 Abstellplätze (ausserhalb des Perimeters) zur Verfügung. Die übrigen Abstellplätze für das Areal Süd wurden im Richtprojekt in den Tiefgaragen des Areals Nord (Baubereiche C und D) untergebracht.

Damit kann der Minimalbedarf der Abstellplätze, über den gesamten Perimeter gesehen, erreicht werden. Wieweit diese gesamtheitliche Betrachtung bei der Projektierung möglich ist, hängt stark von der Reihenfolge der baulichen Umsetzung ab.

Kann der Minimalbedarf im Rahmen einer Bauetappe nicht nachgewiesen werden oder wird die Anzahl gesamthaft reduziert, muss ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Das im Richtprojekt enthaltene Mobilitätskonzept skizziert mögliche Massnahmen für ein allenfalls erforderliches Mobilitätskonzept auf Stufe Bauprojekt/-gesuch. Es enthält unter anderem folgende Massnahmen:

— Reduktion des Fahrzeugabstellbedarf durch Autoverzichtserklärung, Car-Sharing, Parkplatz-Pooling, Paketstation, etc.
— Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs durch ausreichende Abstellplätze für Sondervelos (Cargovelo, Anhänger), guter Zugänglichkeit sowie sichere und attraktive Abstellplätze.

Abb. 29: Schema Erschliessung MIV (Richtprojekt S. 76)



Störfall

Auf der Bahnstrecke durchs Limmattal wird Gefahrengut transportiert. Daher gilt sie als risikorelevante Bahnanlage im Sinne der Störfallverordnung. Bei Planungs- und Bauvorhaben im Umfeld von 100 m zur Bahnstrecke ist deshalb die Störfallvorsorge zu berücksichtigen (vgl. 5.8 Umwelt). Entscheidend für die Massnahmen der Störfallvorsorge ist die Distanz zwischen Gebäudefassade und Gleisen, auf welchen die Gefahrengüter transportiert werden (vgl. Abb. 30).

Im Richtprojekt wird mit verschiedenen Massnahmen auf die Störfallexposition reagiert:

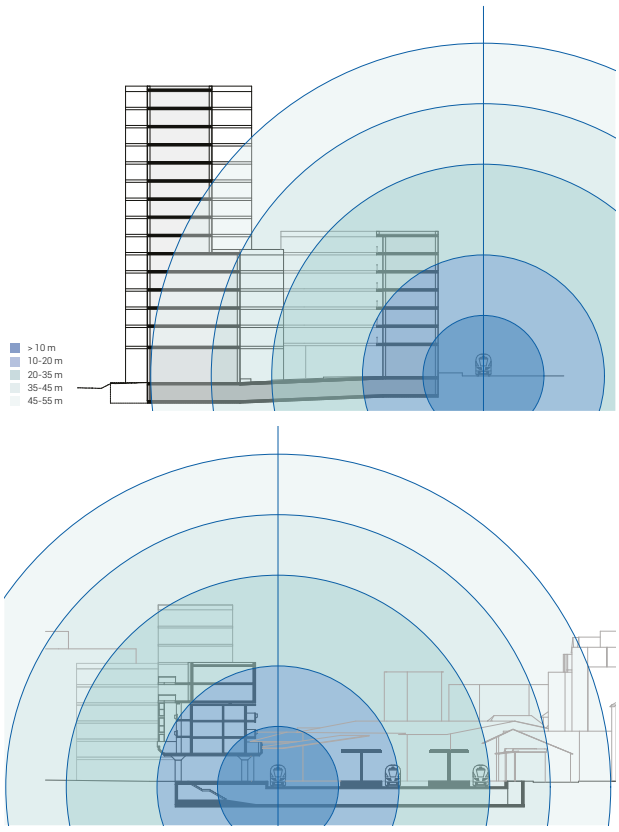
— In der Grundrisskonzeption der Neubauten werden Wohn- und Schlafräume gleisabgewandt angeordnet. Zum Gleisfeld sind nur Abstellräume, Badezimmer, Arbeitsküchen und Korridore vorgesehen.

— Die Fassaden weisen zum Gleisfeld einen relativ geringen Grad an Fassadenöffnungen und einen hohen Brandwiderstand auf. In der weiteren Projektierung werden innovative und kreative Lösungen für den gestalterischen Umgang mit der Gleisfassade gefragt sein.

— Die Hauszugänge und Fluchtwege der Neubauten sind bahnabgewandt angeordnet.

— Für die bestehenden Wohnungen im Aufnahmegebäude gilt die Besitzstandsgarantie. Die Aufstockung hingegen muss, hinsichtlich Nutzungsanordnung und Erschliessung, die Anforderungen für Neubauten einhalten. Daher wird bei der Aufstockung die Logik der Raumordnung und Erschliessung gegenüber dem Bestand umgedreht (gleisabgewandt).

Abb. 30: Schnitte Hochhaus und Aufnahmegebäude mit Abstand zur Störfallquelle (Richtprojekt S. 107 / 108 | massstabslos)



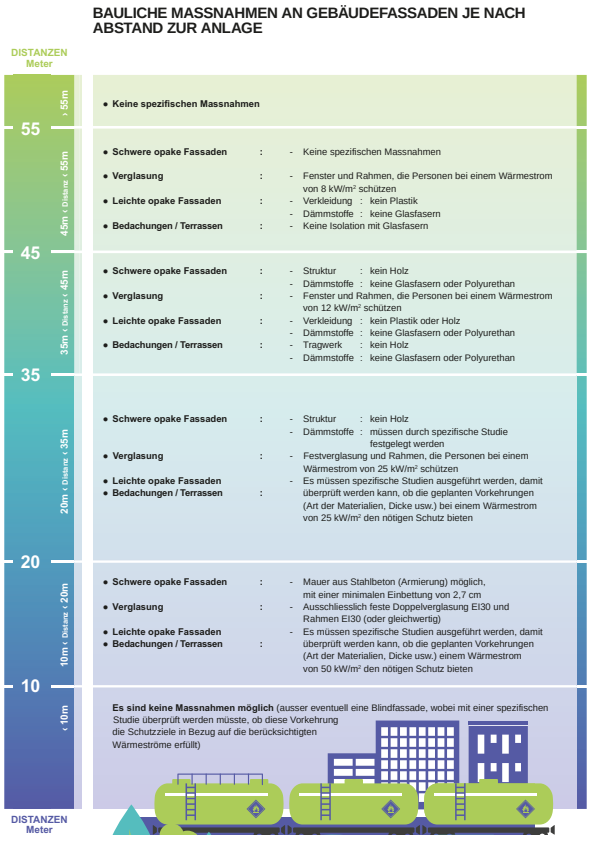
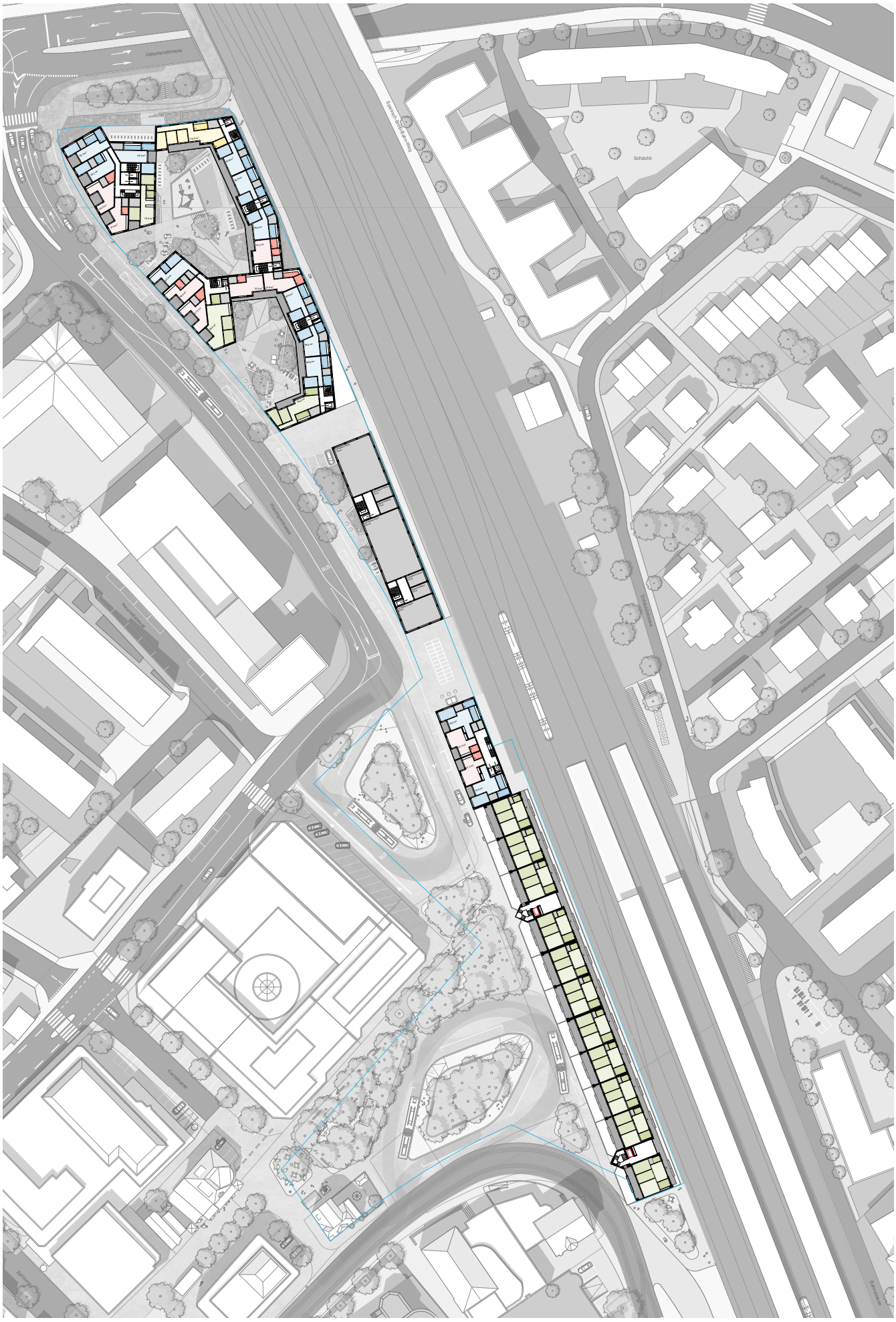


Abb. 31: Situationsplan Regelgeschoss Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon (1:1'500)



Lärm

Das Bahnhofareal ist stark durch Eisenbahn- und Strassenverkehrslärm belastet.

Die Erarbeitung des Richtprojektes wurde durch eine Lärmexpertin begleitet, welche die Grundrisse auf die Einhaltung der Lärmschutzanforderungen überprüft hat (vgl. auch Kap. 5.8 Umwelt - Lärm und Beilage [3] Lärmgutachten). Aufgrund der Rückmeldungen der kantonalen Vorprüfung wurde das Lärmgutachten aktualisiert und der Grundriss im 2. Obergeschoss im Hochhaus des Baubereichs D gegenüber dem Richtprojekt vom 16. Februar 2022 plausibilisiert respektive angepasst (vgl. Abb. rechts unten).

Das Lärmgutachten enthält neben der Beurteilung des Bahn- und Strassenverkehrslärm auch Aussagen zum Parkierungslärm sowie zu den Lärmemissionen des Ist- als auch des geplanten Zustands des Bushofs. Das Gutachten zeigt auf, dass das Richtprojekt die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllt.

Das Areal liegt in der Zentrumszone Z5 mit Empfindlichkeitsstufe III (ES III). Da es jedoch erst nach der Inkraftsetzung des Umweltschutzgesetzes am 1.1.1985 eingezont wurde, ist im Rahmen des Gestaltungsplans nachzuweisen, dass die Planungswerte (PW) eingehalten werden können.

Die Planungswerte (PW) sind um fünf Dezibel strenger als die für konkrete Bauvorhaben massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) und gewährleisten einen sehr guten Lärmschutz. Durch die Anwendung der Planungswerte soll im Sinne der Lärmvorsorge erreicht werden, dass auch bei einer künftigen Zunahme der Lärmbelastung wenigstens die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Im Rahmen des Richtprojekts wurde das städtebauliche Konzept aus dem Studienauftrag (vgl. Kap. 3.1) und die darin formulierten Anforderungen an den Lärmschutz konkretisiert. Aufgabe des Richtprojekts war es, ausgehend von den hohen Anforderungen an den Lärmschutz und die Störfallvorsorge, ortsspezifische Gebäudetypologien und lärmoptimierte Grundrisse zu entwickeln.

Das Richtprojekt hat folgende Massnahmen zur Lärmschutzoptimierung berücksichtigt:

— Möglichst durchgehende Gebäuderiegel zum Gleisfeld zur Abschirmung der rückwärtigen Bereiche und Reduktion an gegenüberliegenden Bauten

— Schmale Gebäudekörper mit durchgesteckten Wohnungen und mindestens zweiseitiger Orientierung schaffen den Bezug zu möglichst ruhigen Aussenbereichen (Freiraum, Loggia).

— Durch die spezielle Gebäudetypologie im "Wohnen Nord" mit den zwei Innenhöfen erhöht sich der Anteil an lärmgeschützten Bereichen.

— Neue lärmempfindliche Nutzungen (Wohn-, Ess- und Schlafräume) sind zur bahnabgewandten Seite und lärmunempfindliche Nutzungen (Erschliessung, Bad/WC, Arbeitsküchen, Réduits) zur Bahnseite angeordnet.

— Jeder lärmempfindliche Raum des Richtprojektes weist eine Lüftungsmöglichkeit über ein lärmabgewandtes Fenster auf.

— Mit schalltechnisch optimierten Loggien (Mindesttiefe von 2 m und Mindestfläche von 6 m^2) werden an den Fassaden entlang der Weiningerstrasse deutliche Lärmreduktionen erzielt.

Abb. 32: Eisenbahnlärm Situation Tag (Lärmgutachten S. 29)

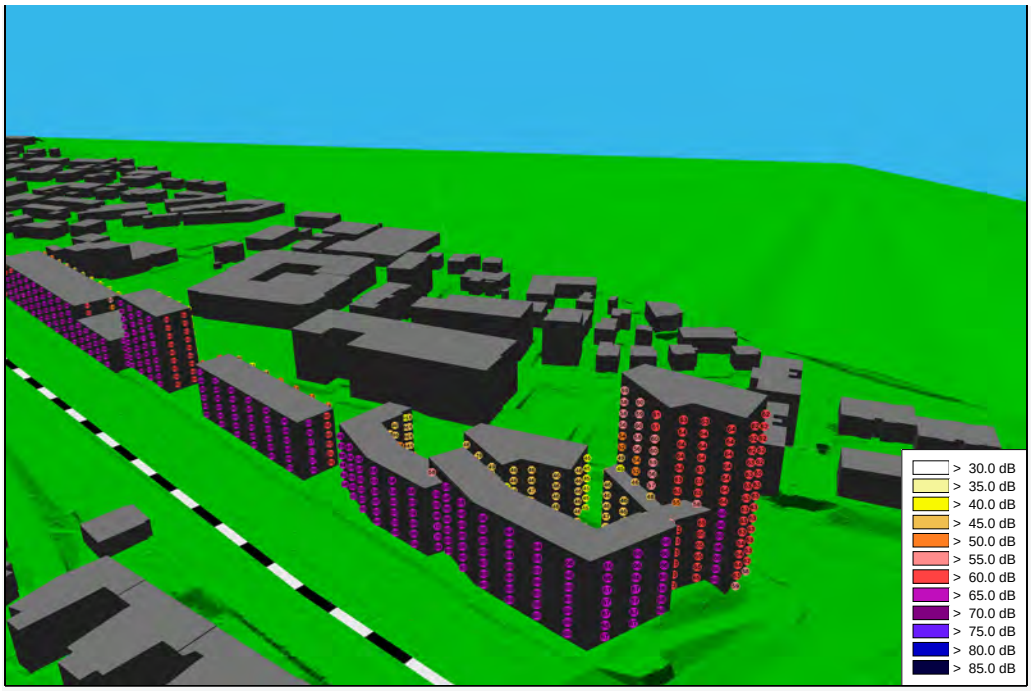


Abb. 33: Strassenlärm Situation Tag (Lärmgutachten S. 39)



Abb. 34: Plausibilisierung Grundrisse Hochhaus (Beilage [1.3])

Lediglich der nordwestliche Bereich des Hochhauses weicht im 2. Obergeschoss vom Regelgeschoss ab. Folgende Massnahmen werden zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte getroffen:

- **Vergrösserung der nordwestlichsten Loggia auf über 4.5m Tiefe**
- **Alle Lüftungsfenster orientieren sich zur Loggia**
- **Aus einer kleinen 2.5 Zimmer Wohnung wird eine grosszügige 1.5 Zimmer Wohnung**
- **Fassadenraster und Grundstruktur bleiben gleich**

Überlagerung der Grundrisse 2. OG u. Regelgeschoss



3.4 Velostation Bahnhof Dietikon / Gleisquerung

Im Zusammenhang mit der geplanten Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs sowie der Entwicklung des Bahnhofareals soll das bestehende Velohaus aufgehoben und durch eine neue Velostation auf dem Bahnhofareal ersetzt werden. Im Rahmen des bisherigen Planungsprozesses (vgl. Kap. 1.6) wurden dazu unterschiedliche Lösungsansätze untersucht. Ebenfalls in verschiedenen Konzeptansätzen untersucht wurde zusätzlich zur bestehenden Personenunterführung die Option einer Veloquerung zur Vernetzung der Quartiere, mit Anbindung an die Velostation.

Variantenstudium

Die stadträumliche Beziehung über das Gleisfeld wurde bereits im städtebaulichen Studienauftrag thematisiert. Als Erkenntnis aus dem Studienauftrag hielt das Beurteilungsgremium die Prüfung einer möglichen Aktivierung des bestehenden Kabeldurchlasses fest. Nach der genaueren Untersuchung in den anschliessend Vertiefungsstudien wurde diese Aktivierung aufgrund der bestehenden Gasleitung, des zu kleinen Querschnitts und der zu geringen Überdeckung verworfen. In Kombination mit der zunächst unterirdisch konzipierten Velostation wurden auch die Optionen einer neuen Veloquerung, parallel zur bestehenden Personenunterführung, sowie die Verbreiterung der Personenunterführung aufgezeigt. Die weiterführenden Abklärungen zur Machbarkeit haben ergeben, dass eine Kombination der Veloverbindung mit der Personenunterführung sowie insbesondere der direkte Zugang aus der Velostation nicht bewilligungsfähig sind.

Als Alternative zur unterirdischen Velostation wurden auch Varianten zur Anordnung im Erdgeschoss geprüft. Einerseits im Neubau «Hohes Haus Süd» und anderseits im bestehenden Aufnahmegebäude. Die Velostation soll möglichst nahe am Abgang zur Personenunterführung liegen.

Variantenentscheid

Die unterirdische Anordnung der Velostation beansprucht beträchtliche Flächen im Erdgeschoss für die Rampenbauwerke. Zudem führt die Anordnung im Untergeschoss des Aufnahmegebäudes zu Konflikten mit den bestehenden Nutzungen und der Tragstruktur des Gebäudes. Da ein direkter

Abb. 35: Umnutzung bestehender Kabelkanal
(städtebaulicher Studienauftrag, Planungsteam Hosoya Schaefer)

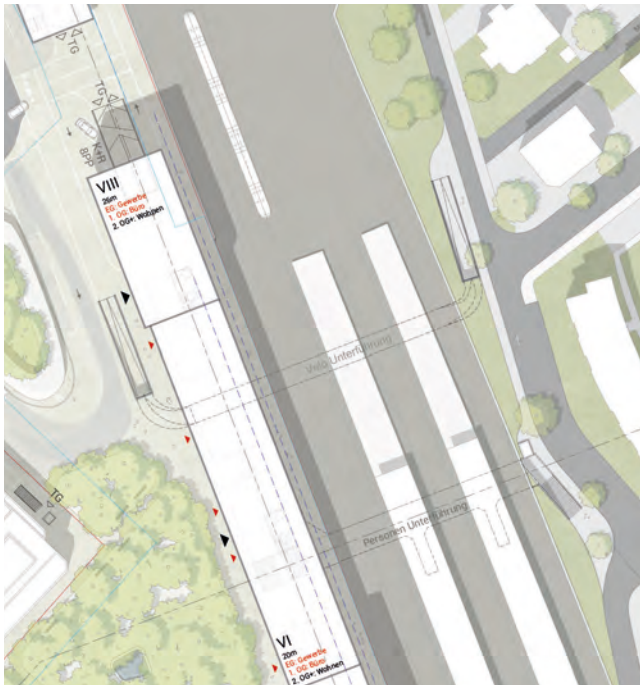
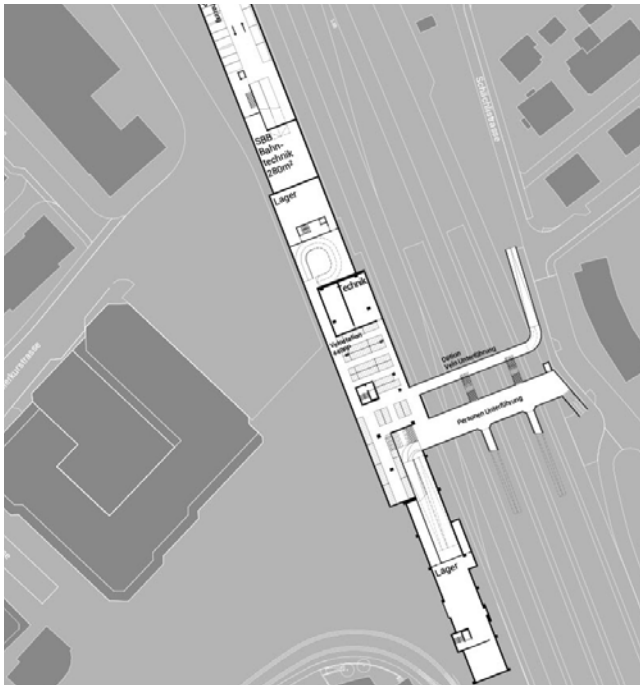


Abb. 36: Option Velounterführung
(städtebaulicher Studienauftrag, Planungsteam Hosoya Schaefer)



unterirdischer Zugang zur Personenunterführung nicht möglich ist, erweist sich auch die Zugänglichkeit als problematisch. An der Sitzung vom 18. November 2021 hat der Steuerungsausschuss (Stadt Dietikon / SBB) daher entschieden, die Variante 4a (Abb. 40) mit der Velostation im EG des Aufnahmegebäudes und ohne Option Veloverbindung, weiterzuverfolgen.

Der Gemeinderat hat im Rahmen der Festsetzung des kommunalen Richtplans die Massnahme aufgenommen, dass eine Velo- und Fussgängerunterführung mit Anbindung an die neue Velosta-

Abb. 37: Velostation unterirdisch, Variante 1a
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)

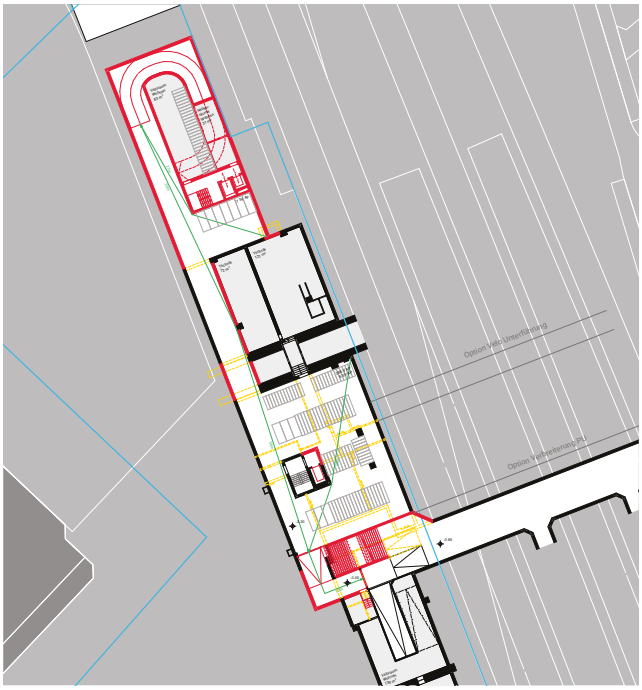


Abb. 38: Velostation unterirdisch, Variante 2
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)

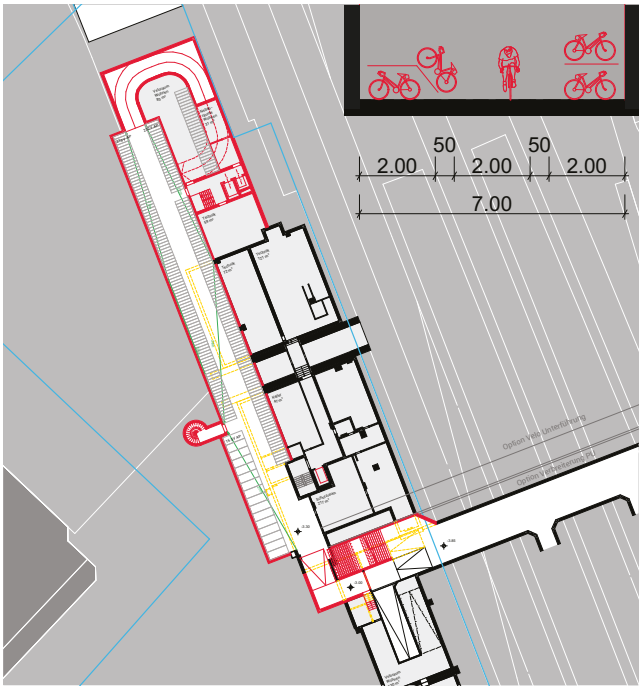


Abb. 39: Velostation oberirdisch im hohen Haus Süd, Variante 3
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)

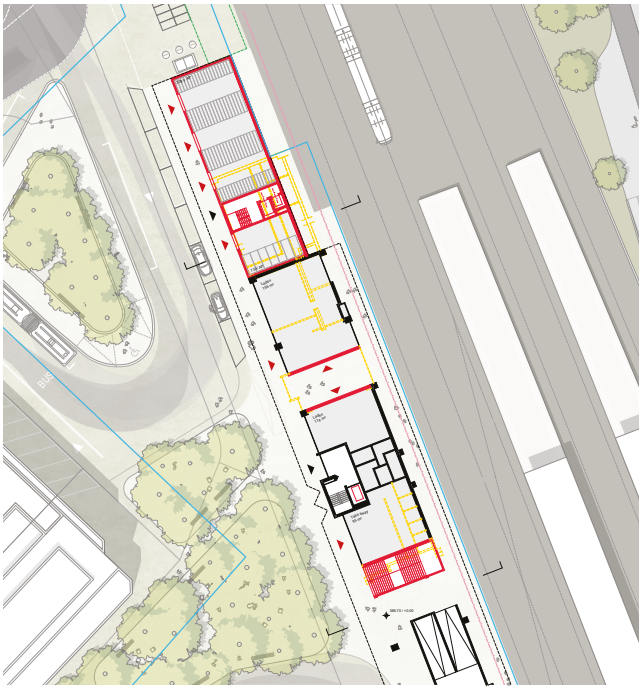
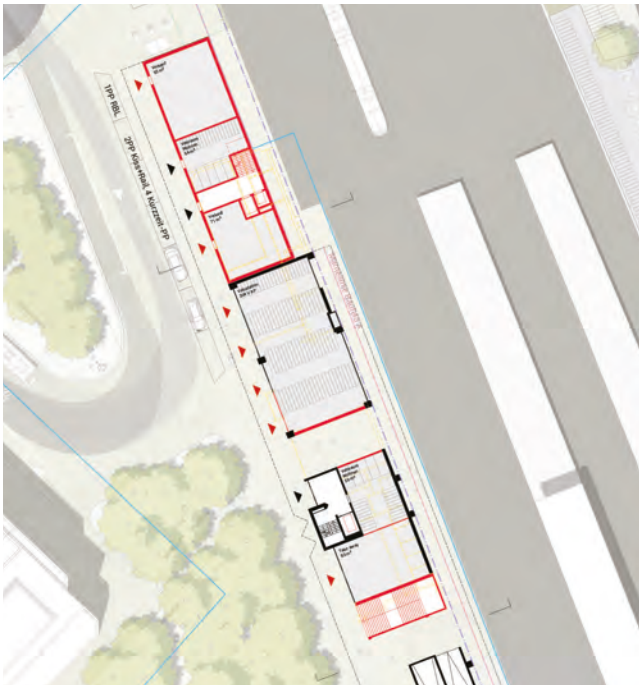


Abb. 40: Velostation oberirdisch im Aufnahmegebäude, Variante 4a
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)



tion anzustreben sei (vgl. Kap. 2.4). Dabei ist er von der Annahme ausgegangen, dass die Velostation unterirdisch angeordnet wird. Der Anschluss an die Velostation ist durch die geplante oberirdische Anordnung hinfällig. Eine neue unterirdische Gleisquerung, unabhängig von der Velostation, würde im Bereich des Aufnahmegebäude und des «Hohen Haus Süd» zu ähnlichen Konflikten führen wie die unterirdische Velostation. Zwischen dem «Hohen Haus Süd» und dem «Sonderbaustein» steht das Rampenbauwerk im Konflikt mit dem Installationsplatz sowie mit den geplanten Untergeschossen. Der Installationsplatz hat als bahntechnischer relevanter Zugang zum Gleisfeld hohe Bedeutung für den Bahnbetrieb. In den Untergeschossen sind die Platzverhältnisse ohnehin schon beengt, da im südlichen Teil des Bahnhofareals keine Abstellplätze möglich sind und ein zweites Untergeschoss wegen des Grundwasserschutzes ausgeschlossen ist.

Aufgrund dieser Überlegungen wurde die Option einer separaten Gleisquerung nicht mehr weiterverfolgt. In diese Betrachtung nicht eingeflossen sind die sehr hohen Erstellungskosten einer solchen Unterführung sowie detaillierte Abklärungen zur technischen Machbarkeit der Gleisquerung.

Abb. 41: Velostation oberirdisch im hohen Haus Süd, Variante 3
(Richtprojekt, Hosoya Schaefer)

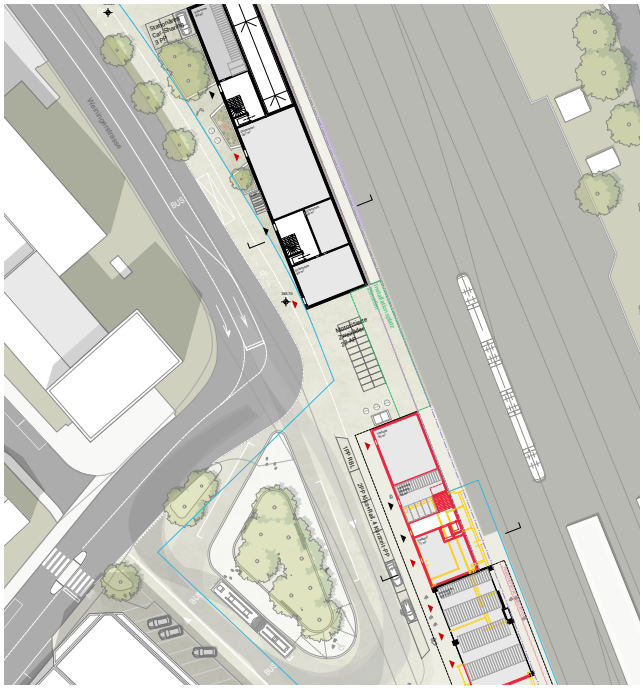
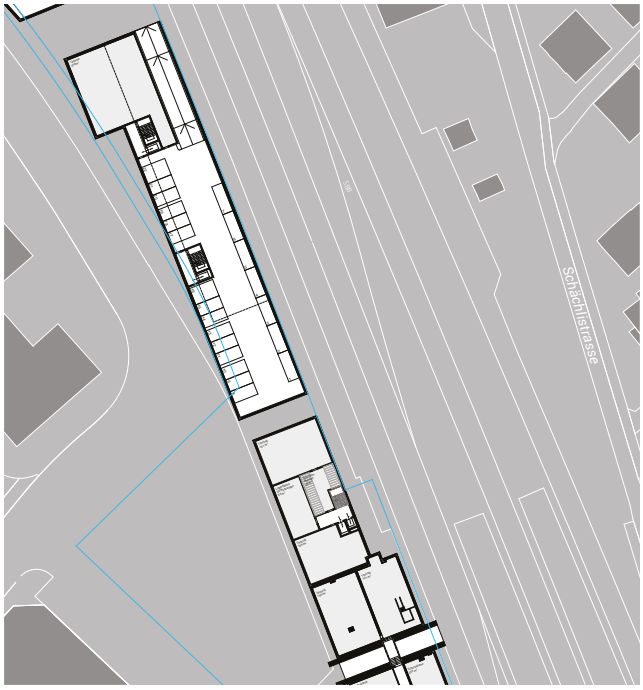


Abb. 42: Untergeschoss Sonderbaustein, Hohes Haus Süd
(Richtprojekt, Hosoya Schaefer)



3.5 Städtebaulicher Vertrag / Mehrwertausgleich

Gemäss Artikel 5 des Raumplanungsgesetzes haben die Kantone und Gemeinden einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen entstehen zu regeln. Der Kanton Zürich kommt diesem Auftrag im Rahmen des Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) vom 28. Oktober 2019 nach. Das Mehrwertausgleichsgesetz und die Mehrwertausgleichsverordnung vom 30. September 2020 wurde am 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt. Die Mehrausnützung, welche durch die vorliegende Sondernutzungsplanung gegenüber der Grundordnung ermöglicht wird, muss im Sinne des Mehrwertausgleichs ausgeglichen werden.

Ergänzend zum Gestaltungsplan wird zwischen der Stadt Dietikon und der SBB ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen (vgl. auch Beilage [5]). Dieser liegt im Entwurf vor. Die Festsetzung des Gestaltungsplans sowie die vertragliche Einigung bedingen sich gegenseitig.

Der Zweck des städtebaulichen Vertrags ist:

— Ausgleich des planungsbedingten Mehrwertes.

— Eckwerte für die Regelung der Schnittstellen mit Projekten im unmittelbaren Umfeld des Gestaltungsplanperimeters wie insbesondere dem Teilprojekt «Bahnhofplatz - Bushof» sowie der Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse.

— Regelung der Zusammenarbeit der Vertragsparteien über die Festsetzung des Gestaltungsplans hinaus.

Der städtebauliche Vertrag regelt bezüglich Ausgleich des Mehrwertes konkret folgende Themen:

— Berechnungsmethodik des planungsbedingten Mehrwerts und Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistung.

— Verwendung und Massnahmen der Ausgleichsleistung.

— Fälligkeit und Umsetzung.

Die geplanten Massnahmen als Ausgleichleistungen sind:

— Das Nutzungsrecht, die Errichtung und der Betrieb und Unterhalt der öffentlichen Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes.

— Beteiligung am Ausbau der Veloabstellanlagen Altberg im Sinne eines Anteils an Errichtungskosten.

3.6 Rahmenbedingungen SBB

Im Folgenden werden die wichtigsten (technischen) Rahmenbedingungen der SBB für die Überbauung des Bahnhofareals erläutert, welche für das Richtprojekt und den Gestaltungsplan relevant sind.

Generelle Anforderungen

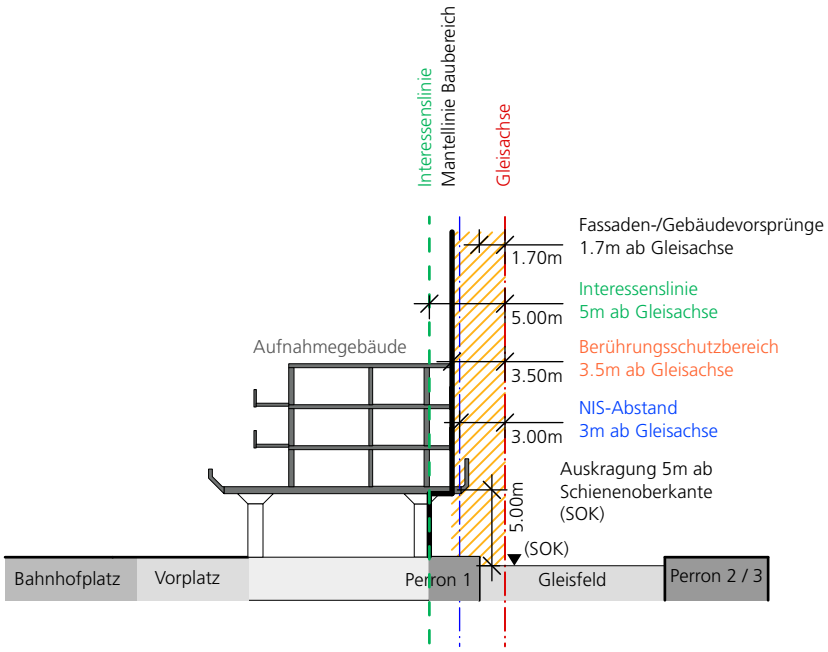
Grundsätzlich sind alle Bauwerke, insbesondere Leitungsquerungen, Schüttungen, Stützbauwerke, Baugruben sowie Tragwerke unmittelbar neben, über oder unter der Bahn nach den Regeln der Baukunde und den massgebenden Normen zu projektieren und auszuführen. Der sichere Bahnbetrieb darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt oder gefährdet werden. Die Grundlagen für die Bemessung von Bauwerken im Bereich von Bahnanlagen sind die gültigen Schweizer Normen und Richtlinien, insbesondere die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), die relevanten Regelwerke Technik Eisenbahn (RTE) des VöV und die Normen SIA 260 ff.

Hinweis Bahnbetrieb: Die Gleisanlage am Bahnhof Dietikon besteht aus sechs Gleisen. Gleis 2 ist ein Durchfahrtsgleis, das primär von den Güterzügen des Rangierbahnhofs genutzt wird. Entlang des Aufnahmegebäudes am Gleis 1 befindet sich das Hausperron und zwischen den Gleisen 3 und 4 sowie 5 und 6 befinden sich jeweils Mittelperrons.

Allgemein gilt:

— Ein sicherer und ungehinderter Zugang zur Bahn ist dauernd zu gewährleisten und die Umsteigefunktionen sind reibungslos aufrecht zu erhalten.
— Die Nutzung und der Betrieb der kundenrelevanten Anlagen ist sicherzustellen.
— Das Perron am Gleis 1 muss in seiner vollen Länge benutzbar bleiben. Es dient ausschliesslich als Aufenthalts- und Wartebereich für die Bahnkunden für den Fahrgastwechsel.
— Freihaltung einer Fläche von 25 Meter Länge und 6 Metern Breite zwischen Areal Nord und Areal Süd für Installationsplatz.

Abb. 43: Abstandsvorgaben Areal Süd in Bezug zur Gleisanlage (Eckhaus | 1:500)



Anforderungen Areal Süd (Baubereiche A und B)

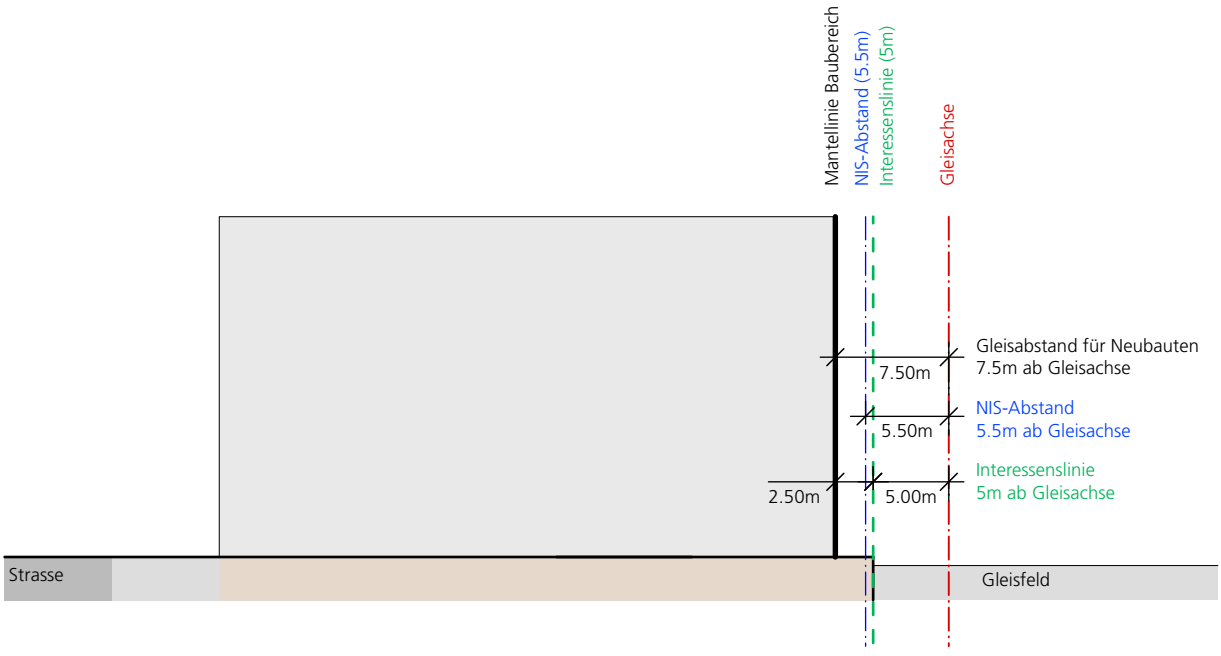
Im Bahnhofgebäude befinden sich wichtige bahntechnische Anlagen (Stellwerk- und Niederspannungsanlagen, GSM-R etc.), welche dauernd in Betrieb sein müssen und deren Funktion nicht gestört werden darf. Das Gebäude selbst grenzt unmittelbar an die Betriebs- und Publikumsanlagen des Bahnhofs Dietikon bzw. ist Teil davon. Bauarbeiten (erschütterungsarme Baumethoden) müssen bei laufendem Bahnbetrieb und unter Aufrechterhaltung der Passagierströme erfolgen.

— Eine Überdachung des Perrons im Bereich des heutigen Gebäudes ist zwingend erforderlich, so dass ein zweckmässiger Witterungsschutz für die Bahnkunden gewährleistet wird.
— Bei Überdachung mittels Auskragung der Obergeschosse beträgt die Mindesthöhe 5.0 m über Schienenoberkante – bei einem Mindestabstand von 1.70 m zur Achse von Gleis 1.
— Es sind keine Stützen im Perron- oder Gleisbereich erlaubt.
— Ragt das Gebäude mit einer Auskragung in den Berührungsschutzbereich für spannungsführende Teile hinein (3.5 m zur Achse Gleis 1), muss es eine geschlossene Fassade aufweisen (Fenster nicht öffenbar; Terrasse auf dem Dachgeschoss mit geschlossener Brüstung).
— Der NIS-Abstand beträgt 3 Meter ab Achse von Gleis 1.
— Die Interessenlinie des Bahnbetriebsgebietes beträgt 5 Meter zur Achse von Gleis 1.

Anforderungen Areal Nord (Baubereiche C und D)

— Die Interessenlinie des Bahnbetriebsgebietes verläuft mit einem Abstand von 5.0 m zur Achse von Gleis 1.
— Sämtliche Bauinstallationen und Schutzvorrichtungen müssen ausserhalb des Bahnbetriebsgebiets angeordnet werden können.
— Der Gebäudeabstand zur Achse von Gleis 1 beträgt mindestens 7.5 m. Dies gilt auch für gleisseitige Auskragungen.

Abb. 44: Abstandsvorgaben Areal Nord in Bezug zur Gleisanlage (Eckhaus | 1:500)



3.7 Strassenprojekte

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Dietikon (2016) sieht, basierend auf Netzentwicklungsstrategien und singulären Problemstellen, über 40 Massnahmen vor. Die Massnahmen OE1 und M2 tangieren das direkt angrenzende Strassennetz des Bahnhofareals.

Busführung Ueberland-/Weiningerstrasse (OE1)

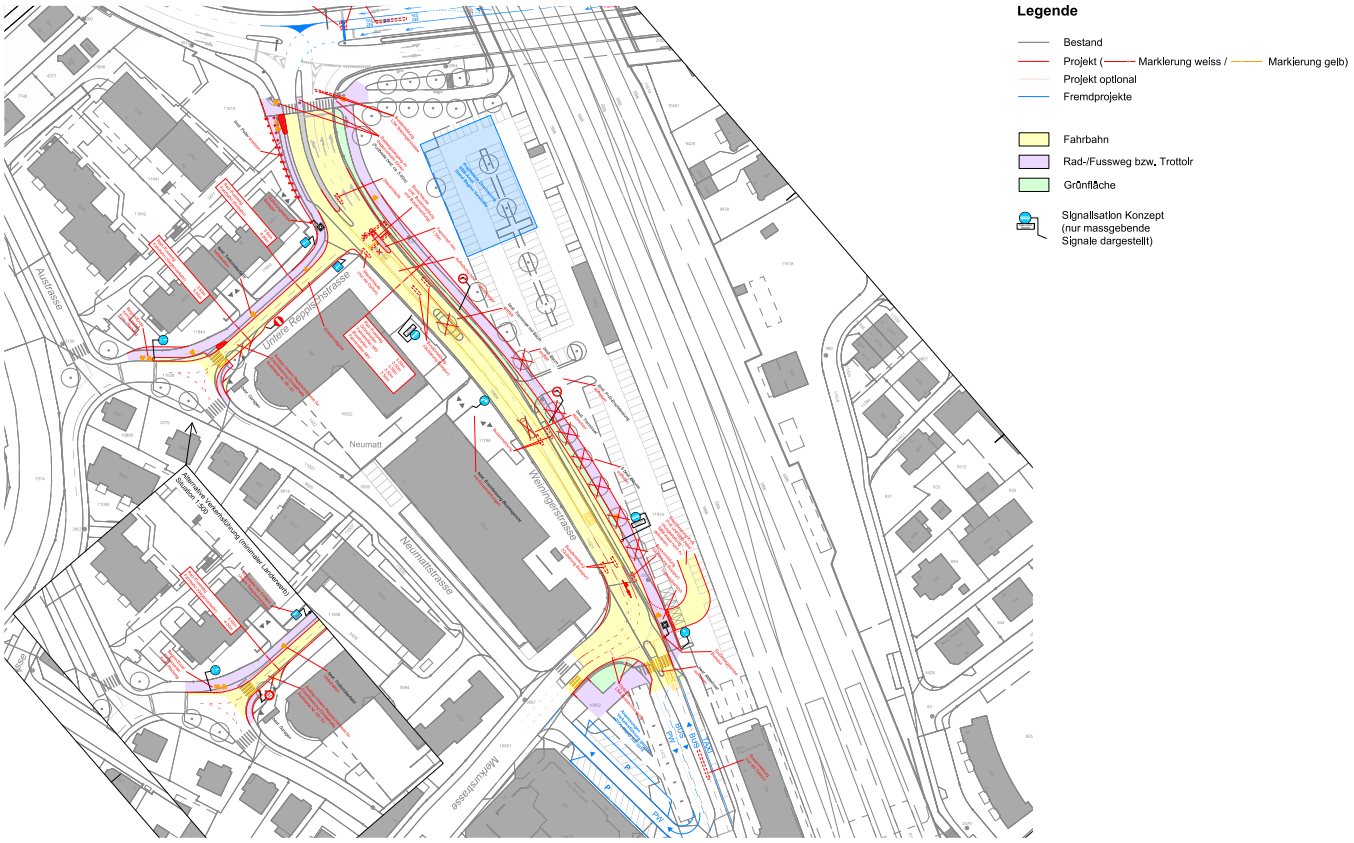
Das Busführungskonzept im Bereich Ueberlandstrasse/ Weiningerstrasse setzt sich aus zwei Einzelmasnahmen zusammen. Die Massnahme OE1.1 umfasst eine Busspur in Mittellage auf der Weiningerstrasse, die in beiden Fahrtrichtungen befahrbar ist. Am Knoten Ueberland-/Weiningerstrasse ist eine modifizierte Verkehrsführung vorgesehen, damit der Bus vom übrigen Verkehr getrennt auf die Weiningerstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof einbiegen kann (OE1.2).

Für die Machbarkeit der Busspur wurde seitens Kanton 2016 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Die Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse (Stand 31.08.2016) ist aktuell sistiert. Es liegen keine Angaben zur geplanten Umsetzung respektive ein Strassenprojekt vor. Im Sinne der Aufwärtskompatibilität und der Raumsicherung des potenziellen künftigen Strassenausbau wird die Studie bei der Entwicklung des Bahnhofareals berücksichtigt (vgl. Art. 3 Abs 4).

Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkusstrasse (M2)

Zwischen den beiden kantonalen Hauptverkehrsachsen Ueberlandstrasse und Badener-/Zentral-/Zürcherstrasse nimmt die Achse Bäcker-/Merkurstrasse eine zentrale Funktion als Verbindung ein. Für diesen Abschnitt wird eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung weiterverfolgt. Neben der Einrichtung einer Tempo-30 oder Tempo-20 Zone ist die Parkplatzerschliessung bei der Post zentral.

Abb. 45: Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse (Kanton Zürich, 31.08.2016 | 1:2'500)



3.8 Projekt Limmattalbahn

Die Limmattalbahn (LTB) wird auf einer Strecke von über 13 Kilometern, zwischen Zürich Altstetten und dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach, als Stadtbahn 27 Haltestellen bedienen und als Mittelverteiler die Ortschaften und Entwicklungsgebiete des Limmattals verbinden. In Dietikon wird die Limmattalbahn von der Zürcherstrasse zum Bahnhof Dietikon und weiter via Kirchplatz und Zentralstrasse in die Badenerstrasse geführt. Die Haltestelle Bahnhof Dietikon ist direkt neben der Haltestelle der Bremgarten-Dietikon-Bahn S17 (AVA) geplant. Seit Mitte 2019 ist auf dem ersten Abschnitt zwischen Altstetten und Schlieren der Betrieb gestartet. Die 2. Etappe befindet sich aktuell im Bau. Ab Dezember 2022 soll die Limmattalbahn auf der gesamten Strecke fahren.

Für die S17 (AVA) von Dietikon nach Wohlen ist ein Doppelspurausbau geplant. Dieser wird gleichzeitig mit der Limmattalbahn gebaut und ist Teil der Plangenehmigung der LTB.

Für den Bereich Busbahnhof/Einfahrt Bahnhof bzw. südliche Ecke des Aufnahmegebäudes gelten folgende Rahmenbedingungen zum Lichtraumprofil: Das dem Aufnahmegebäude näher liegende Gleis wird durch die S17 (AVA) befahren, es gilt das Lichtraumprofil EBV A (inkl. Kurvenerweiterung). Für die LTB gilt C3 der VBZ. Der Durchgang auf Niveau Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes wird mit dem Bau der LTB erstellt. Diese Gehwegfläche für die Bahnkunden ist zu erhalten, so dass die Verbindung Busbahnhof – Perron S17 (AVA) bzw. Personenunterführung gewährleistet ist.

Abb. 46: Auschnitt Plan Projekt LTB / S17 (ZVV / Limmattalbahn | 1:2'500)

