

6 FREIRAUM

6.1 Freiraumkonzept

6.1.1 Bus- und Bahnhof - Areal Süd

Die Umgestaltung des Busbahnhofs birgt das grosse Potential die Ortsmitte Dietikons von der Zürcherstrasse resp. Marktplatz bis zum Aufnahmegebäude zu entwickeln und dort eine verkehrsfreie, fussgängerfreundliche Promenade zu gestalten. Im Kontrast zum oftmals städtischen Grau und weitläufigen, versiegelten Verkehrsflächen kann sich dieser Ort künftig zu einem schattigen, grünen Stadtwäldchen entwickeln. Ein üppiges Blätterdach, das Wartenden Schatten spendet, atmosphärischen Raum für Märkte, Aussengastronomie und Veranstaltungen bietet und dem Ankommen in Dietikon ein neues Gesicht verleiht. Die zwei neuen Bushalteinseln, die jeweils die nördlich und südlich ankommenden Buslinien bedienen, werden ebenfalls zu eigenen Waldinseln im Baumarchipel. Entlang des Aufnahmegebäudes verläuft parallel eine Fahrgasse für Anlieferung und Rettung ohne MIV, um die sichere Verbindung von Bahnhof ins Ortszentrum für Fussgänger zu gewährleisten. Aus dem Aufnahmegebäude kommend sind die Dächer der Businseln gut sichtbar, durch unterstützende Signaletik kann die richtige Richtung je nach gesuchter Buslinie noch im Bereich des Durchgangs angezeigt werden.

Die erste Baumreihe steht bereits auf städtischem Grund, hinter Trottoir und Verkehrsraum. Eine fixe Ausstattung erfolgt lediglich durch die SBB Ausstattung. Ein neuer Pocket Park mit chaussierter Fläche, langen Bänken und mindestens drei schirmförmigen Gehölzen entsteht südlich des Gebäudes am Übergang zur LTB. Dieser öffentliche Ort dient heute schon als Warteraum und kann in Zukunft ein atmosphärischer Treffpunkt werden, und ebenso als erweiterte Gastronomiefläche für Gastroeinheiten im EG des Bahnhofs genutzt werden. Die neue grüne Stadtlandschaft wird an dieser Stelle vom Gleis aus sichtbar.

Durch das Abrücken der Neubauten von den Gleisen in allen Arealteilen, wird ein durchgängiger, mind. 2m breiter Fussweg von der Brücke Überlandstrasse über das Perron und den Pocket Park bis hin zur südlichen Unterführung möglich.



Abb.: 54 Schotterrasen am Bahnhofplatz

6.1.2 Weiningerstrasse

Die Überlagerung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, kombiniert mit Flächenbedarf von Rettung und Entsorgung, führt zu grossen Verkehrsflächen und Versiegelung entlang der Weiningerstrasse. Umso wichtiger ist es aus ökologischer und atmosphärischer Sicht, wo immer möglich zu begrünen und eine Baumreihe (mit 4.5m Lichtraumprofil) im Strassenraum zu etablieren, als Lebensraum, Schattenspende und Massstabsbrecher. Dies ist als Empfehlung und Hinweis auf die Entwicklung des Strassenbauprojekts Weiningerstrasse zu sehen.

6.1.3 Sonderbaustein - Areal Nord

Zwischen Areal Nord und Areal Süd besteht mit dem Sonderbaustein ein weiteres Potential, das Thema Mobilität und Urbanität neu zu denken. Sharing Systeme erklären und anbieten, Co-Working ermöglichen, sozialen und fachlichen Austausch erleichtern. Diese Ideen liegen dem Volumen zugrunde. Die Umgebung rund um den Sonderbaustein ordnet sich an dieser schmalen Stelle des Perimeters den zahlreichen Anforderungen an Zufahrten, Durchfahrten und Stellplätzen 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 und Entsorgung. Mobile Pflanzgefässe könnten hier angeordnet werden, wenn die Anforderungen an Flächen für Parkierung reduziert werden. Zwischen Sonderbaustein und Areal Nord sind die Freiflächen ebenfalls versiegelt und freizuhalten, um die Zufahrt zur Tiefgarage und den Besucherstellplätzen zu gewährleisten. Dennoch soll der Zugang zum Gebäude mit blühenden Hochbeeten einladend gestaltet werden. In beiden Zwischenbereichen ist der Fokus auf eine sichere Kreuzung zwischen Fussgängern, Velofahrern und PKWs sowie Anlieferung zu richten. Gleisseitig führt der 2m breite Fussweg zwischen Areal Nord und Areal Süd entlang und erlaubt einen schmalen Kiesstreifen als Sicherheitsabstand und einen kleinen Anteil unversiegelter Fläche.

6.1.4 Wohnen Nord - Areal Nord

Im Kontrast zum verkehrsgeprägten Raum des Bahnhofs und des 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 aber auch 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 kompensiert grosse Baumsetzungen und schafft eine gärtnerische Atmosphäre.

Der Terrainsprung im Nordosten wird über eine terrassierte Strauchlandschaft überwunden. Dieser nicht unterbaute Bereich, mit wenig Störfaktoren für Flora und Fauna, kann als Biotoptrittstein zwischen Gleisfeld und Reppisch fungieren. Eine schmale Erweiterung des Lebensraums Gleisfeld stellt der beschriebene Gleisweg dar. Der hier chaussierte, mind. 2m breite Fussweg wird zum Gleis hin von einem schmalen Kiesstreifen mit extensiver Vegetation gesäumt und entlang der Fassade von einem 50-80cm breiten Pflanzstreifen, der es ermöglicht, die Fassade zu begrünen und Insekten und Vögeln einen neuen Lebensraum zu bieten.



Abb.: 55 Fassadenbegrünung, Sitzmauern und Staudenbeete im Hof

6.2 Anforderungen / Projektziele

6.2.1 Vertikales Grün, wo Baumpflanzung unmöglich

Das Areal Nord ist grösstenteils unterbaut, da aufgrund des hohen Grundwasserspiegels nur ein Untergeschoss realisiert werden kann. Ziel ist es - im Sinne eines verbesserten Mikroklimas – dennoch die Grünflächen und Blattmasse zu maximieren. Die gleisseitige Ostfassade des Areals Nord soll, wo möglich, berankt werden. Ob Direktbewuchs oder Ranksysteme - die richtige Pflanzenwahl gilt es mit der Entwicklung der Fassade abzustimmen. Wo im Hof Hochbeete entstehen und je nach Aufbau möglich sind, können kleinere Gehölze das vertikale Grün ergänzen.

6.2.2 Sitzkanten statt Stützmauern

Die Höhensituation in den Wohnhöfen des Areals Nord wird eine feine Modellierung des Geländes erfordern. Benötigte Abtreppungen sollen möglichst als Sitzkanten ausgebildet und allfällige Lüftungen des Untergeschosses integriert werden, sodass ein vielfältiges Angebot an Treffpunkten und Benutzungsmöglichkeiten entsteht. Mobiles Mobiliar kann die Sitzbänke ergänzen und für noch mehr Flexibilität sorgen.

6.2.3 Semipermeable Höfe

Die Wohnhöfe lassen Durchgänge in alle Richtungen zu, diese gilt es in der Höhenentwicklung barrierefrei anzuschliessen und in einem halböffentlichen Charakter auszugestalten. Die Belegung des Hofes durch Bewohner, Erdgeschoss-Nutzer und Passanten soll eine soziale Kontrolle fördern.

6.2.4 Blütenreichtum statt Schnittrassen

Um die Biodiversität zu erhöhen und einen gärtnerischen Charakter zu erzeugen, sollen die gestalteten Grün- und Beetflächen mit blühreichen Ansaatmischungen und mehrjährigen Stauden besetzt werden. Der Hof kann durch die Höhenwirkung zониert werden und Sitznischen erhalten einen introvertierten, geschützten Charakter. Feuerwehrrstellflächen sollen als Schotterrasen ausgebildet werden, sodass im Regelfall eine Benutzung als Grünfläche für die Bewohner möglich ist.

6.3 Dächer

6.3.1 Begrünung

Flachdächer sollen extensiv begrünt werden, um die Biodiversität zu erhöhen und aufgeheizte Dachflächen zu verhindern. Alle nicht begehbaren Flächen sind in die Begrünung miteinzubeziehen.

6.3.2 Produktion

Nicht begehbare Dachflächen stehen der Energiegewinnung zur Verfügung. Wo möglich sollen Energieproduktion und Begrünung kombiniert werden. Angestrebt wird mindestens der DGNB Standard Gold.

6.3.3 Nutzung

Die Dachfläche des westlichen Bausteins steht der gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung und soll als Spiel- und Ruhefläche ausgebildet werden. Fehlende Möglichkeiten zur Gestaltung von Spielplätzen im Hof sollen auf dem Dach kompensiert werden. Durch Bepflanzung und Segel ist für ausreichend Schatten zu sorgen.

Die begrenzten Platzverhältnisse rund um das Aufnahmegebäude und die Erfordernisse als Verkehrsdrehscheibe erschweren es, privaten Aussenraum zu schaffen. Die «Laternen» neben der Aufstockung auf dem Dach sollen daher Aufenthaltsqualität im geschützten Bereich bieten und den Dialog unter den Bewohnern fördern.



Abb.: 56 Solardach, Dachgarten und Spielbereich

6.4 Entwässerung

Der Anteil unterbauter und versiegelter Flächen ist im gesamten Projektgebiet hoch. Dies liegt an den infrastrukturellen Ansprüchen des Bus- und Bahnhofs, sowie an den nötigen Untergeschossflächen für Parkierung und Technik. Fast das gesamte Meteorwasser muss deshalb über Entwässerungseinrichtungen gesammelt und abgeführt werden.

Im Bereich der nördlichen Wohnhöfe kann über Pflanzflächen, sowie grüne Fugen die Durchlässigkeit der Belagsflächen erhöht werden.

In Abstimmung mit dem Strassenbauprojekt Weiningerstrasse kann geprüft werden, ob die Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Veloweg zur Retention herbeigezogen werden können.

6.5 Nachweis Freiflächen

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 Hofffläche (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%



Abb.: 57 Diagramm Freiflächen

7 ERSCHLIESSUNG

7.1 Das SBB-Areal im Mobilitätsnetz

7.1.1 Fussverkehr

Das SBB-Areal am Bahnhof Dietikon ist im Fussgängernetz der Stadt bereits jetzt sehr gut integriert. Vom Bahnhofplatz und der Merkurstrasse ist das Stadtzentrum gut erreichbar. Über die bestehende Personenunterführung sind die Schächlistrasse und der Erholungsraum Nötzliwiese östlich des Gleiskörpers zugänglich. Mit der Überbauung wird die Weiningerstrasse aufgewertet und ein neuer Gleisüberweg durch das Areal angelegt, was die Verbindung in Richtung Norden massgeblich verbessert. Das SBB-Areal wird zum Trittstein zum Limmatfeld.

Mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes wird der Fussgängerverkehr vom motorisierten Verkehr entflechtet und ein attraktiver Korridor ins Stadtzentrum geschaffen.

7.1.2 Veloverkehr

Die Weiningerstrasse und der Bahnhofplatz sind als zusätzliche Freizeitverbindung, resp. Nebenverbindungen, im kantonalen Richtplan und als wichtige Veloverbindungen im kommunalen Richtplan eingetragen. An der Überlandstrasse verläuft die Veloschnellroute des Limmattals.

Im Bahnhofgebiet sind zahlreiche Abstellplätze vorhanden und/oder geplant. Die Gleisunterführung Lagerstrasse bietet eine effiziente Anbindung in Richtung Nord-Osten.

Im Areal wird eine neue Velostation realisiert, was die Zugänglichkeit des Bahnhofs für Velofahrende, gegenüber dem heutigen Zustand mit eher dezentralen Velostationen, stark verbessert.

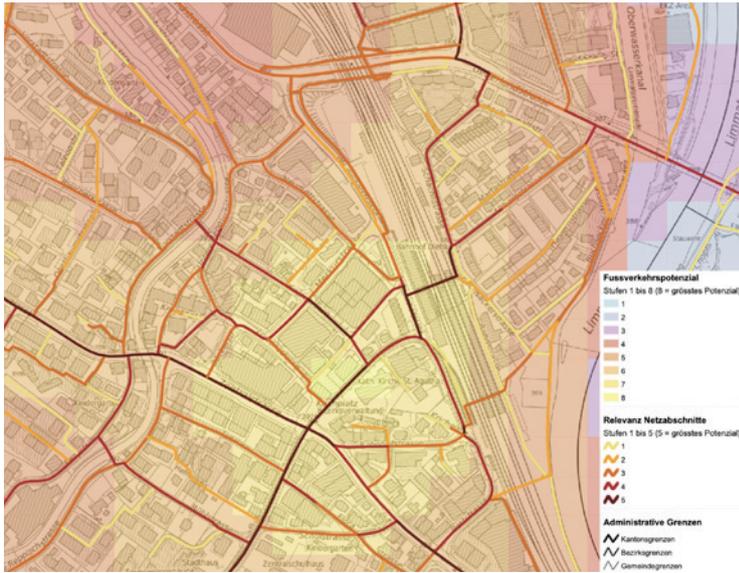


Abb.: 58 Fussgänger- Netz (Quelle: maps.zh.ch)

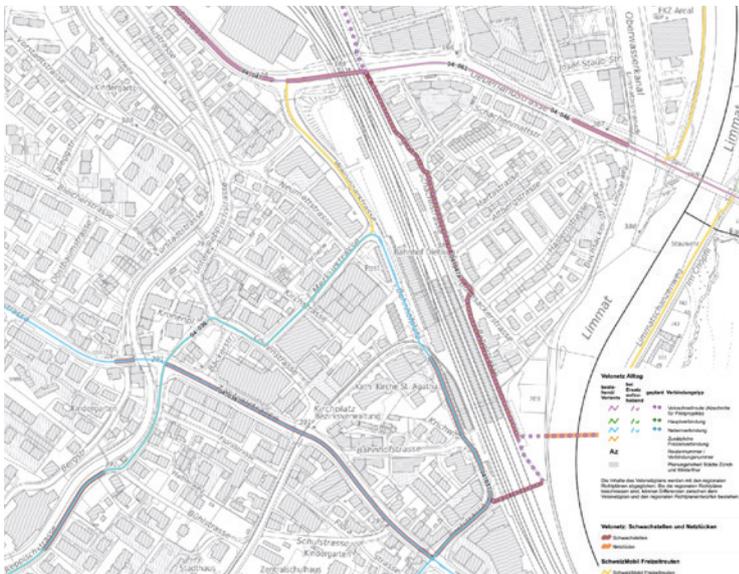


Abb.: 59 Projektareal im Velo- Netz (Quelle: maps.zh.ch)

7.1.3 öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das ÖV-Angebot am Bahnhof Dietikon ist gut und hochwertig. Der Bahnhof ist von fünf S-Bahn-Linien (S11, S12, S17/BD, Verstärkungslinien S12 und S49) sowie von verschiedenen Regionalzügen bedient. Das ÖV-Angebot ist heute mit 10 Buslinien, die auf dem Bahnhofplatz halten, komplettiert.

Mit der Eröffnung der Limmattalbahn wird das Bus-Angebot rationalisiert, wodurch schrittweise von den 10 bestehenden Buslinien auf 6 Buslinien und LTB (Limmattalbahn) reduziert wird.

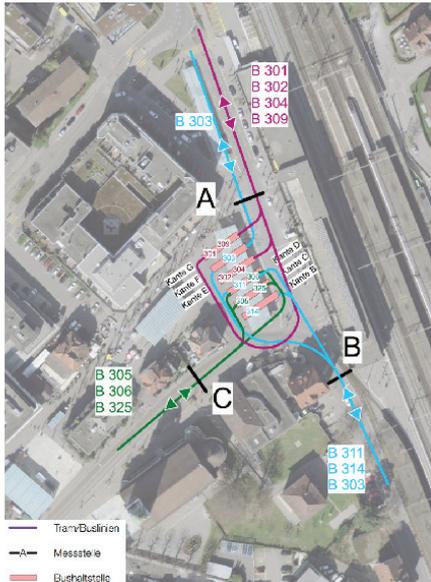


Abb.: 61 Busverkehr auf dem Bahnhofplatz im Ist-Zustand (2021)

Messstelle	Buslinie Nr.	Fahrten (DTV)		
		Tag (7-19 Uhr)	Nacht (19-7 Uhr)	Gesamt
A	301, 302, 303, 304 und 309	299	172	471
B	303, 314 und 311	141	79	220
C	305, 306 und 325	137	58	194

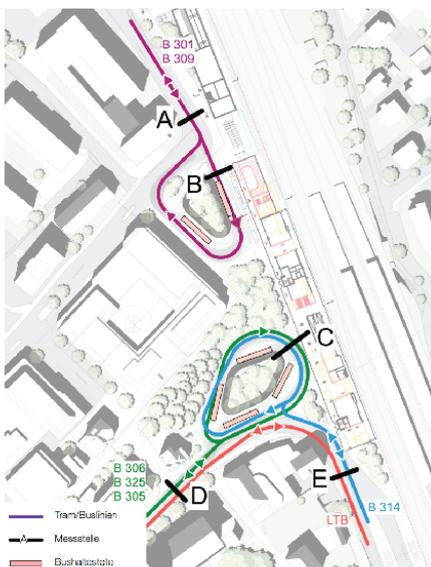


Abb.: 60 Busverkehr auf dem Bahnhofplatz im Projekt-Zustand (mit Limmattalbahn und neuem Bahnhofplatz)

Messstelle	Buslinie /Tram Nr.	Fahrten (DTV)		
		Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Gesamt
A	301 und 309	265	108	373
B	301 und 309	133	54	187
C	305, 306, 325 und 314	123	41	163
D	LTB	96	56	152
E	305, 306, 325	197	74	271
	LTB	96	56	152
	314	48	8	56

7.1.4 motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das SBB Areal ist im Strassennetz von Dietikon über die Weiningerstrasse (kommunale Strasse) am kantonalen Strassennetz (Überlandstrasse Hauptverkehrsstrasse HVS) angebunden.

Im Baubereich zwischen Weiningerstrasse und Gleisfeld bestehen heute 200 AP, die teilweise als P+R genutzt werden. Ein Mobility-Standort ist vorhanden.

Das Aufnahmegebäude verfügt heute über keine eigene Einstellhalle. Im Ist-Zustand werden den Bewohnenden 16 AP im Bereich der P+R Anlage zur Verfügung gestellt (4 Aussenparkplätze und 6 Garagenplätze für Wohnungsmietende, sowie 6 Aussenparkplätze für Mietende von Gewerbe/Retail). Sämtliche AP werden mit der Überbauung entfallen, künftig werden in den neuen Tiefgaragen und/oder extern im Bereich der Nötzliwiese Abstellplätze (bis zu 19 AP) angeboten.

Mit der Überbauung ist grundsätzlich eine Reduktion des Parkplatzbestandes vorgesehen, weshalb Engpässe mit der Leistungsfähigkeit der Knoten und des Strassenquerschnittes nicht zu erwarten sind.

Anzahl der heutigen Abstellplätze

	AP
Öffentliche PP (Kurzzeit)	4
P+R	160
Mobility	6
Wohnung Einzelgarage	6
Wohnung	4
Gewerbe/Retail	6
Sonstige Eingemietete	9
SBB-Mitarbeiter	3
SBB-IV	2
Gesamt	200

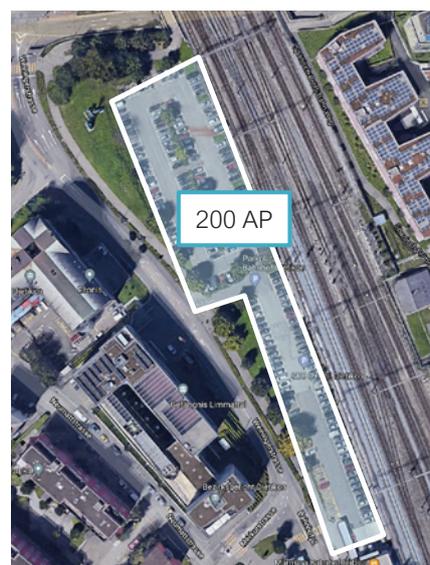


Abb.: 62 Situation Parkierung im Ist-Zustand (Quelle: Map data ©2021 Google)

7.2 Areal-Erschliessung

7.2.1 Fussverkehr

Die neue Entwicklung ist für die Fussgänger zentral über die Weiningerstrasse und den Bahnhofplatz zugänglich. Mit dem Gleisuferweg und den Durchwegungen im Innenhof wird das übergeordnete Fussgängernetz in Nord-Süd-Richtung erweitert.

7.2.2 Veloverkehr

Das Areal ist grundsätzlich über die Weiningerstrasse, auf der ein neuer separater Veloweg geplant ist, für den Veloverkehr erschlossen. Bewohnenden und Besuchenden stehen grosszügige Veloräume im EG und UG zur Verfügung, die Platz für ca. 606 Velos (inkl. ca. 105 Spezialvelos/Anhänger/E-Bikes) bieten. Für E-Bikes sind ausreichend Lademöglichkeiten verfügbar. Im Freiraum sind zusätzlich 116 Veloabstellplätze für die spontane Nutzung der Velos vorhanden.

7.2.3 MIV

Das Areal ist für den MIV primär über die Weiningerstrasse erschlossen, wo im Bereich der heutigen P+R Zufahrt die Zufahrt in zwei neue Einstellhallen angeordnet ist.

In der Einstellhalle Nord sind 92 AP geplant, in der kleineren Einstellhalle unterhalb des Sonderbausteins werden 22 AP realisiert. Insgesamt werden somit 114 unterirdische Abstellplätze für Personenkraftwagen geplant, was ungefähr einer Halbierung des heutigen Bestands von 200 AP entspricht. Eine Mehrbelastung der übergeordneten Strasseninfrastruktur ist deshalb nicht zu erwarten.

Die zwei Einstellhallen sind über die gleiche Zufahrt mit dem Strassennetz verbunden, können aber aus betrieblicher und baulicher Sicht unabhängig realisiert werden.

Der heutige Strassenanschluss wird als «Vollknoten» betrieben (Ein- und Ausfahren aus/zu allen Richtungen möglich). Im Projektzustand wird in Abstimmung mit dem Strassenprojekt die Ausfahrt in Richtung Süden und eventuell noch die Zufahrt von Norden unterbunden. Die genaue Abstimmung mit dem Strassenprojekt wird in einer späteren Planungsphase erfolgen.

Auf dem Bahnhofplatz wird im Bereich der Businsel Nord eine Vorfahrt mit insgesamt 7 AP geplant: 2 Kiss+Rail, 4 Kurzzeit-AP und darüber hinaus einem AP für die SBB/RBL.

Für die SBB sind 8 AP für Betriebsfahrzeuge in der Tiefgarage Wohnen Nord vorgesehen.

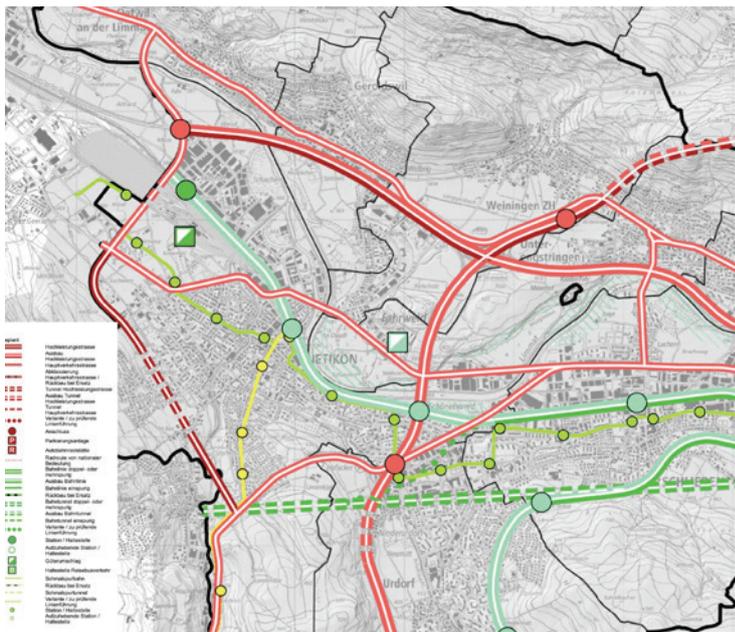


Abb.: 63 Übergeordnetes Strassennetz (Quelle: maps.zh.ch)



Abb.: 65 Knoten Weingerstr. / Zufahrt TG, Sichtweite PW



Abb.: 67 Knoten Weingerstr. / Zufahrt TG, Sichtweite Fussgänger

7.2.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Baubereichs Wohnen Nord und des Sonderbausteins wird auf gekennzeichneten Umschlagplätzen auf dem Trottoir entlang der Weiningerstrasse angeordnet. Die Umschlagplätze befinden sich auf der SBB Parzelle. Zwischen Gebäudefassade und den haltenden Fahrzeugen besteht eine Durchfahrtsbreite von 3.5m (Mindestbreite für kombinierte Fuss- und Velowege), weshalb kein kritischer Konflikt mit dem Velo- und Fussgängerverkehr entsteht.

Im Bereich des Bahnhofplatzes sind zwei weitere Umschlagplätze für die Ver- und Entsorgung des Baubereichs hohes Haus Süd und Aufnahmegebäude geplant, die vom Bus-Loop Nord oder Süd anfahrbar sind.

Zwischen Sonderbaustein und Bahnhofgebäude befindet sich der Installationsplatz der SBB.

7.2.5 Notfall

Der Innenhof des Baubereiches Wohnen Nord ist für Rettungsfahrzeuge befahrbar. Die Strassenfassade des Sonderbausteins, des hohen Hauses Süd und des Aufnahmegebäudes sind von der Strasse aus anfahrbar.

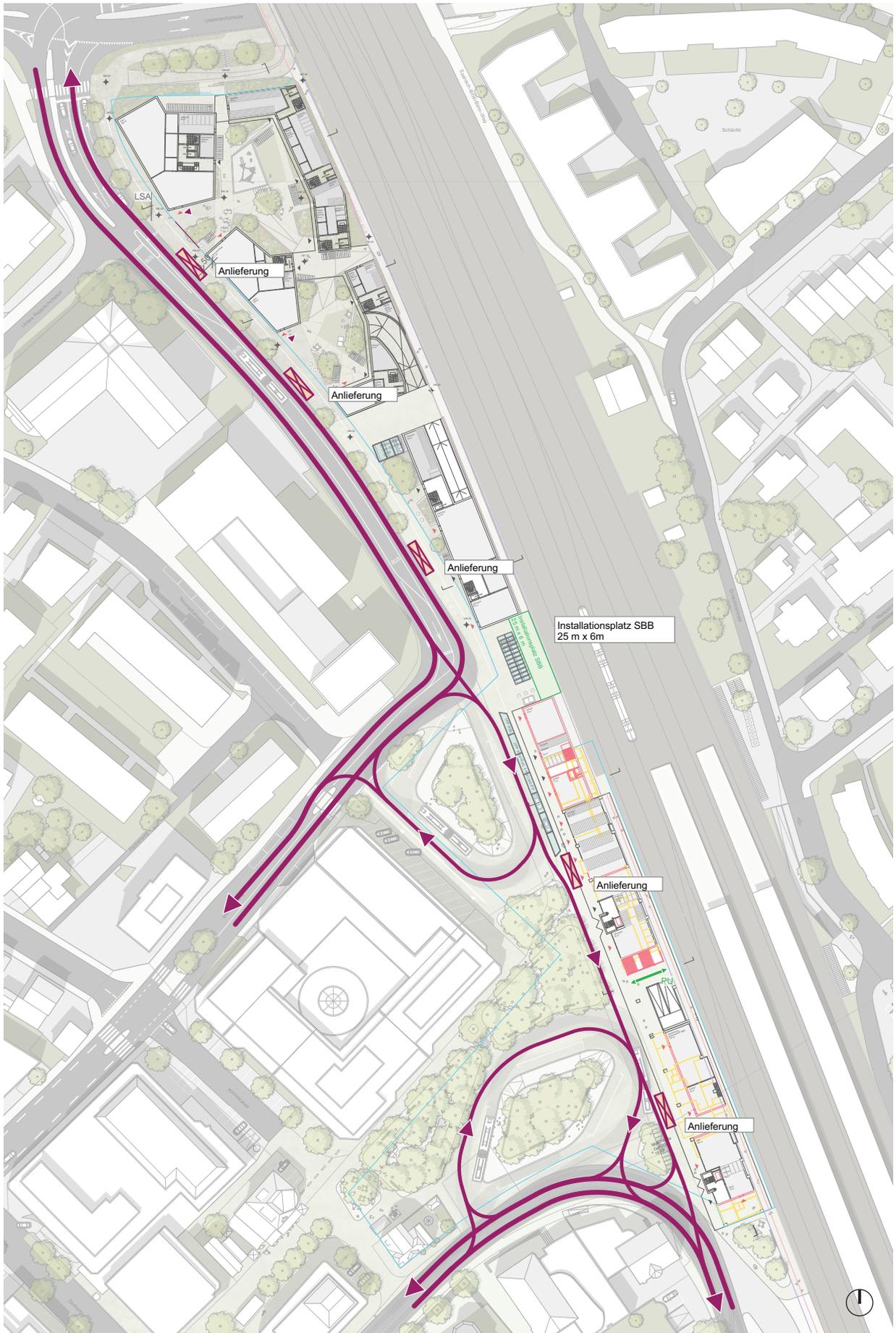


Abb.: 68 Schema Erschließung Anlieferung



Abb.: 69 Anlieferung Schleppkurven LKW 10m, Wohnen Nord und Sonderbaustein

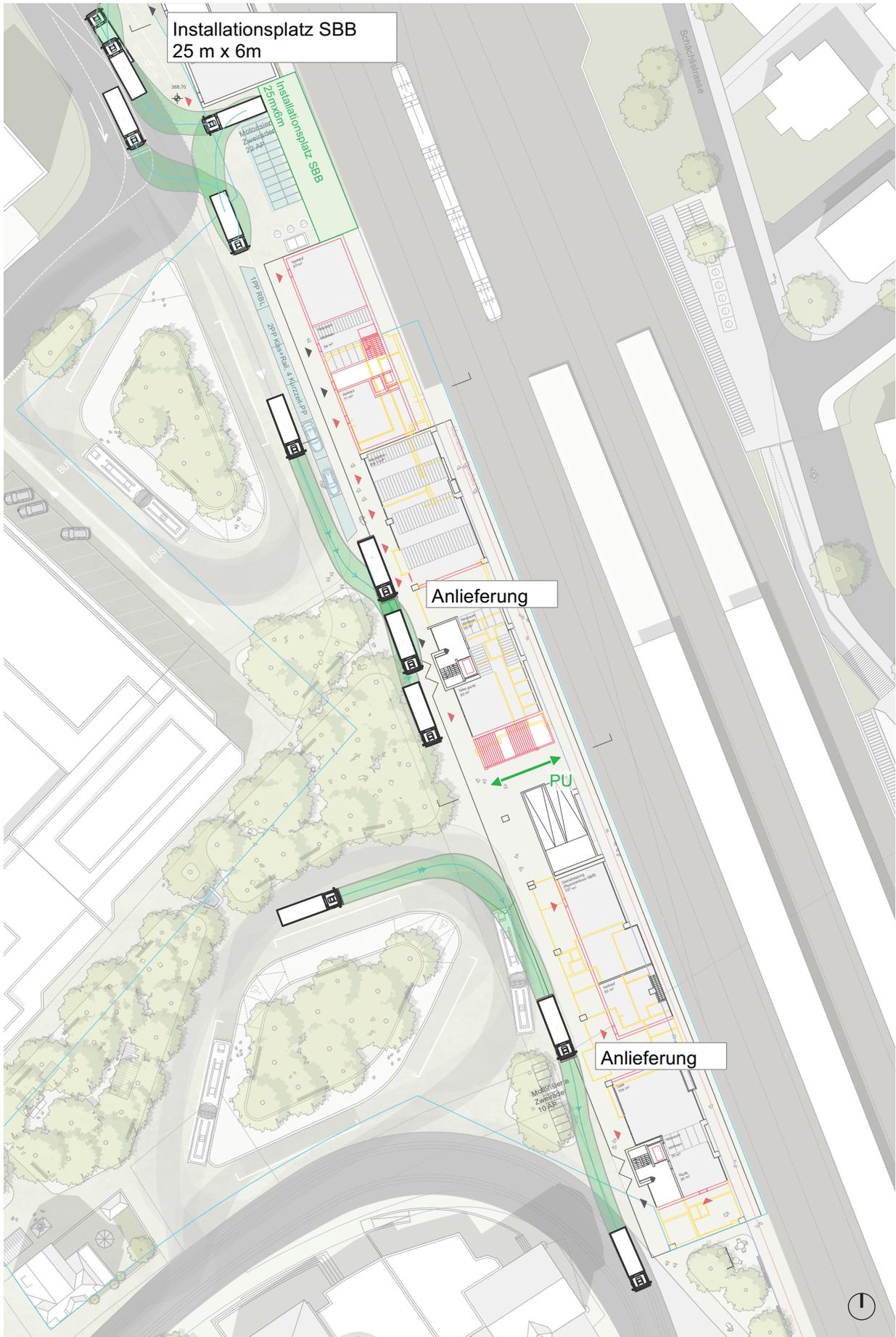


Abb.: 70 Anlieferung Schleppkurven LKW 10m, Aufnahmegebäude

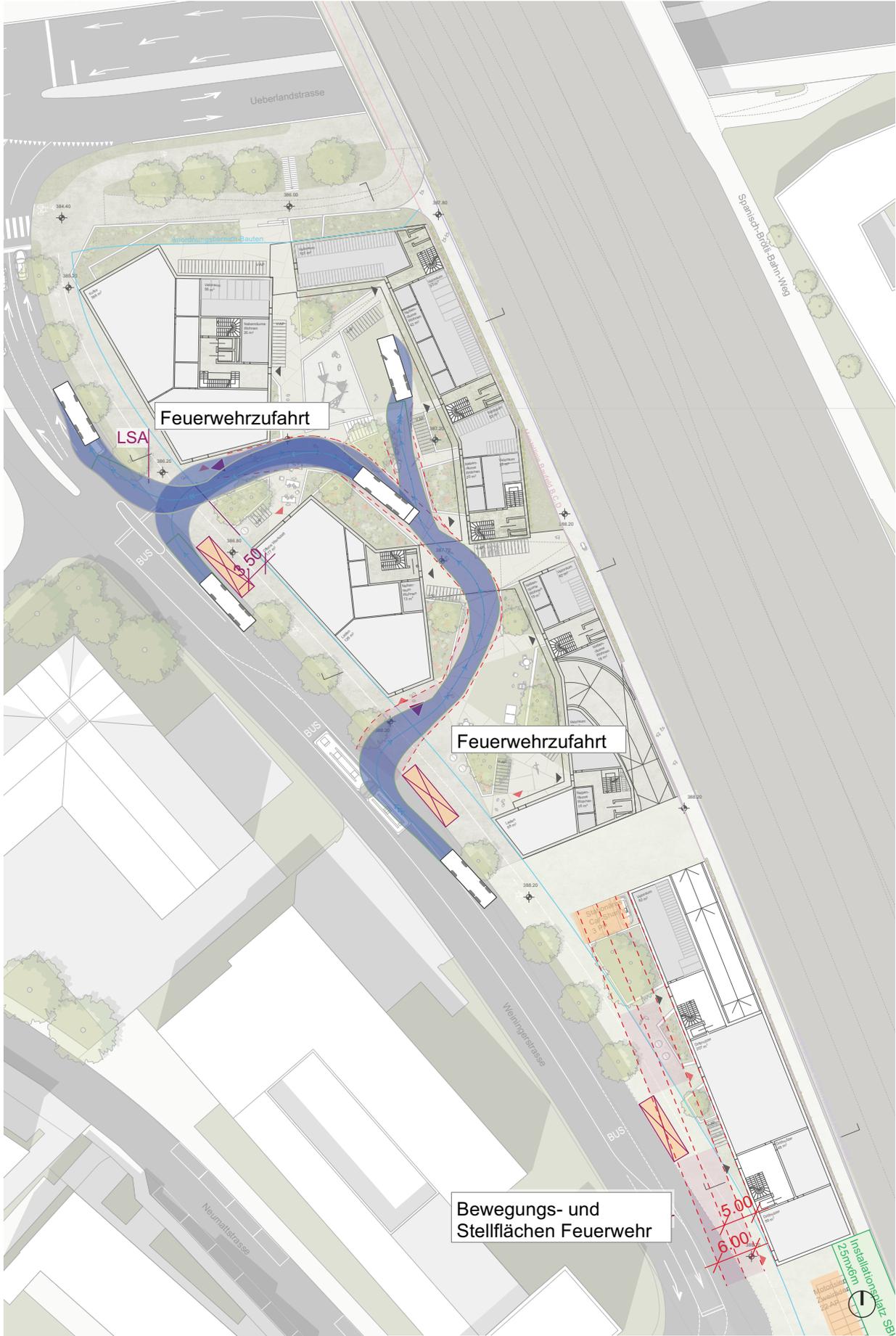


Abb.: 71 Feuerwehrezufahrten Wohnen Nord und Sonderbaustein

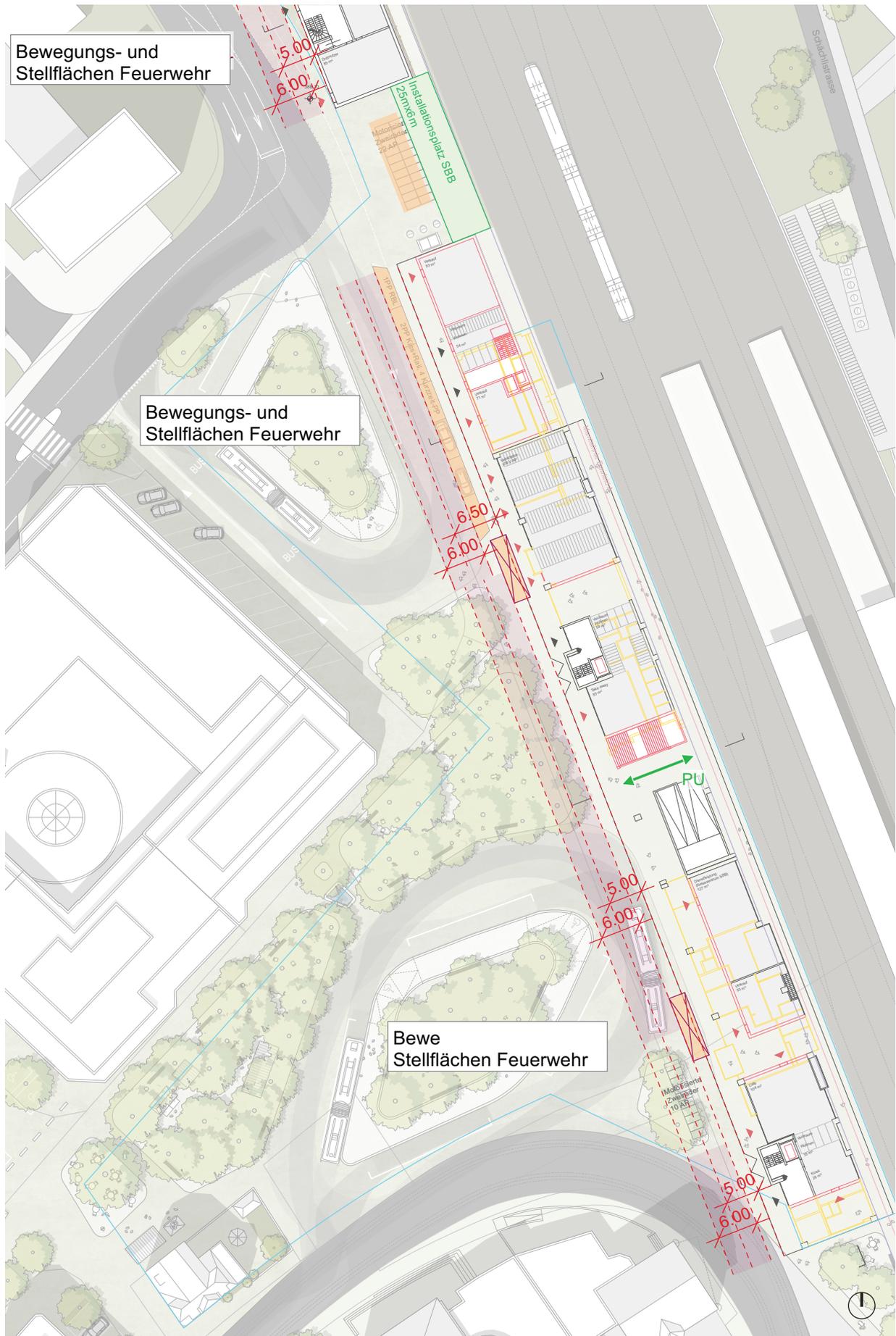


Abb.: 72 Feuerwehrzufahrten Aufnahmegebäude

8 MOBILITÄTSKONZEPT

8.1 Mengengerüst

8.1.1 Vorgehen

Die Möglichkeit einer autoarmen Nutzung ist in der Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung der Stadt Dietikon) im Art. 7 geregelt. Besucherparkplätze können nicht reduziert werden.

Der Parkplatzbedarf für Personenwagen wurde in einem ersten Schritt anhand der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (KW) ermittelt. In einem zweiten Schritt wurden die resultierenden Referenzwerte für die Kategorie PW-Bewohner und PW-Beschäftigte mit Rücksicht auf die vorgesehenen mobilitätsbezogenen Massnahmen reduziert (autoarmes Wohnen und Arbeiten).

Für die übrigen Nutzungen ist keine Reduktion gegenüber den Referenzwerten geplant.

Die angewendeten Projektkennwerte (Anzahl Wohnungen und mGF) sind aus dem Richtprojekt gemäss Angaben der Architekten hergeleitet worden.

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs für Velos wurde nach der VSS Norm 40 065 geführt.

8.1.2 Parkplatzberechnung nach kt. Wegleitung Vers. Juni 2018

Die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (KW) legt eine minimale und maximale Anzahl an Personenwagen-Abstellplätzen fest.

¹ Die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen aus dem Jahr 1997 zeigt auf, wie die Vorgaben der kantonalen Richtplanung und die gesetzlichen Anforderungen von § 242 bis 247 des Planungs- und Baugesetzes erfüllt werden können. Die Baudirektion hat die revidierte Wegleitung 2018 in die Vernehmlassung gegeben. Es ist derzeit offen, ob der Regierungsrat eine Neufassung der Wegleitung verabschieden wird. Es steht den Gemeinden indes frei, von der in die Vernehmlassung gegebenen Fassung (Entwurf) Gebrauch zu machen.

Das SBB-Areal befindet sich gemäss Regelwerk der kantonalen Wegleitung in der ÖV-Güteklasse A und Gemeinde Typ 3. Der Grenzbedarf wird in Abhängigkeit von der Ausnutzung und Nutzweise des Grundstücks berechnet und nach der Qualität der ÖV-Erschliessung reduziert (massgeblicher Bedarf/AP min).

Mit Berücksichtigung der ÖV-Güteklasse A wären gemäss kantonomer Wegleitung insgesamt 121 AP notwendig.

Nutzerkategorie ÖV-Güteklasse	Bewohnerinnen und Besucher		Beschäftigte		Besucherinnen und Besucher/Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Klasse A	40	55	15	25	20	40
Klasse B	55	75	20	40	20	55
Klasse C	65	95	20	60	20	75
Klasse D	85	100	20	85	25	95
Klasse E	100	100	25	100	30	100
Klasse F und übriges Gebiet	100	100	25	100	30	100

Abb.: 73 Massgeblicher Bedarf gemäss Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs des Kt. Zürich - 2018

8.1.3 Angebot PW-Abstellplätze

Im Projektperimeter sind zwei unabhängige Einstellhallen vorgesehen. Die Zufahrt zu den Einstellhallen erfolgt über einen gemeinsamen Anschluss an der Weingerstrasse.

Im Wohnen Nord ist eine Einstellhalle mit 92 AP (inkl. 8 AP für den SBB-Betrieb) und beim Sonderbaustein eine Einstellhalle mit 22 AP geplant. Für das Areal Süd können 19 weitere Abstellplätze extern im Bereich der Nötzliwiese gemietet werden. Insgesamt werden 133 AP zur Verfügung stehen.

Sämtliche Abstellplätze in den Einstellhallen können bei Bedarf mit Ladestationen für E-Autos ausgerüstet werden. Entsprechende Vorkehrungen werden im Bauprojekt implementiert (Leerrohre).

In den folgenden Tabellen wird der Parkplatzbedarf nach kantonomer Wegleitung mit dem geplanten Parkplatzangebot pro Baufeld verglichen und die Reduktion auf Grund vom Mobilitätskonzept angegeben. Aus den Tabellen resultiert, dass der Parkplatzbedarf der Baubereiche Wohnen Nord und Sonderbaustein in den jeweiligen Einstellhallen gut abgedeckt werden kann. Gegenüber dem berechneten Minimalbedarf resultiert eine Reserve von 17 AP im Wohnen Nord und 10 AP im Sonderbaustein. Im Areal Süd, wo die Realisierung einer neuen Einstellhalle nicht möglich ist, wird der Mindestbedarf für Bewohnende (37 AP) um 24 AP stark unterschritten.

Areal Nord	Bedarf Min.	Bedarf Max.	Prj.	Ist-Min.	Red. MK
Bewohnende	56.0	77.0	73	17	0%
Besuchende	5.6	7.7	6	0	0%
Mitarbeitende	1.9	3.2	2	0	0%
Kundschaft	3.0	6.1	3	0	0%
SBB Betrieb	8.0	8.0	8	0	0%
Gesamt	74.5	102.0	92	+17	

Sonderbaustein	Bedarf Min.	Bedarf Max.	Prj.	Ist-Min.	Red. MK
Bewohnende	0.0	0.0	0	0	0%
Besuchende	0.0	0.0	0	0	0%
Mitarbeitende	5.6	9.3	10	4	0%
Kundschaft	6.0	11.9	12	6	0%
SBB Betrieb	0.0	0.0	0	0	0%
Gesamt	11.6	21.3	22	+10	

Hohes Haus Süd	Bedarf Min.	Bedarf Max.	Prj.	Ist-Min.	Red. MK
Bewohnende	12.8	17.6	4	-9	-69%
Besuchende	1.3	1.8	2	1	0%
Mitarbeitende	0.2	0.3	0	0	0%
Kundschaft	1.1	2.2	1	0	0%
SBB Betrieb	0.0	0.0	0	0	0%
Gesamt	15.4	21.9	7	-8	

Aufnahmegebäude	Bedarf Min.	Bedarf Max.	Prj.	Ist-Min.	Red. MK
Bewohnende	23.6	32.5	7	-17	-70%
Besuchende	2.4	3.2	2	0	0%
Mitarbeitende	0.7	1.1	1	0	0%
Kundschaft	1.3	2.7	2	1	0%
SBB Betrieb	0.0	0.0	0	0	0%
Gesamt	28.0	39.5	12	-16	

Personenwagen-Abstellplätze (AP) nach kantonalen Wegleitung und ÖV Güteklasse A:

1 - Wohnen Nord

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Wohnung		Schlüssel	Grenzb.	% Min	% Max	AP Min	AP Max
1.1 Wohnen				154			62	85
	11'762 (140 WE)	Bewohnende	1 AP/Wohnung	140	40%	55%	56	77
		Besuchende	10% der AP für Whg.	14	40%	55%	6	8
1.2 Dienstleistung und Gewerbe				21			4	7
(Publikumsorien- tierte)	919	Beschäftigte	1 AP/80 m ² mGF	12	15%	25%	2	3
		Besuchende/ Kundschaft	1 AP/100 m ² mGF	9	20%	40%	2	4
1.3 Verkauf				7			1	3
	181	Beschäftigte	1 AP/150 m ² mGF	1	15%	25%	0.2	0.3
		Kundschaft	1 AP/30 m ² mGF	6	20%	40%	1	2
Gesamt	12'862			182			67	94

Personenwagen-Abstellplätze (AP) nach kantonalen Wegleitung und ÖV-Güteklasse A:

2 - Sonderbaustein

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Wohnung		Schlüssel	Grenzb.	% Min	% Max	AP Min	AP Max
2.1 Dienstleistung und Gewerbe								
(Publikumsorien- tierte)	2'984	Beschäftigte	1 AP/80 m ² mGF	37	15%	25%	6	9
		Besuchende/ Kundschaft	1 AP/100 m ² mGF	30	20%	40%	6	12
Gesamt	2'984			67			12	21

Personenwagen-Abstellplätze (AP) nach kantonalen Wegleitung und ÖV-Güteklasse A:

4 – Hohes Haus Süd

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Wohnung		Schlüssel	Grenzb.	% Min	% Max	AP Min	AP Max
4.1 Wohnen				35			14	19
	2'498 (32 WE)	Bewohnende	1 AP/Wohnung	32	40%	55%	13	18
		Besuchende	10% der AP für Whg.	3	40%	55%	1	2
4.3 Verkauf				7			1	3
	166	Beschäftigte	1 AP/150 m ² mGF	1	15%	25%	0.2	0.3
		Kundschaft	1 AP/30 m ² mGF	6	20%	40%	1	2
Gesamt	9'309			42			15	22

Personenwagen-Abstellplätze (AP) nach kantonalen Wegleitung und ÖV-Güteklasse A:

3 – Aufnahmegebäude

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Wohnung		Schlüssel	Grenzb.	% Min	% Max	AP Min	AP Max
3.1 Wohnen				65			26	35
	4'965 (59 WE)	Bewohnende	1 AP/Wohnung	59	40%	55%	24	32
		Besuchende	10% der AP für Whg.	6	40%	55%	2	3
3.2 Dienstleistung und Gewerbe				7			2	2
(Publikumsorien- tierte)	313	Beschäftigte	1 AP/80 m ² mGF	4	15%	25%	1	1
		Besuchende/ Kundschaft	1 AP/100 m ² mGF	3	20%	40%	1	1
3.3 Gastrobetriebe*				4			1	2
	104	Beschäftigte	1 AP/40 Sitzplätze	1	15%	25%	0.1	0.1
		Kundschaft	1 AP/6 Sitzplätze	3	20%	40%	0.7	1.4
Gesamt	5'382			76			28	39

* Annahme: 1 Sitzplatz / 5 m²

Personenwagen-Abstellplätze (AP) nach kantonalen Wegleitung und ÖV-Güteklasse A:

Gesamtareal (Wohnen Nord, Sonderbaustein, hohes Haus Süd, Aufnahmegebäude)								
Nutzung	mGF m ² / Anzahl Wohnung		Schlüssel	Grenzb.	% Min	% Max	AP Min	AP Max
Wohnen				254			101	140
	19'225 (231 WE)	Bewohnende	1 AP/Wohnung	231	40%	55%	92	127
		Besuchende	10% der AP für Whg.	23	40%	55%	9	13
Dienstleistung und Gewerbe				95			17	30
(Publikumsorien- tierte)	4'216	Beschäftigte	1 AP/80 m ² mGF	53	15%	25%	8	13
		Besuchende/ Kundschaft	1 AP/100 m ² mGF	42	20%	40%	9	17
Verkauf				14			2	5
	347	Beschäftigte	1 AP/150 m ² mGF	2	15%	25%	0.2	0.3
		Kundschaft	1 AP/30 m ² mGF	12	20%	40%	2.4	5
Gastrobetriebe				4			1	1
	104	Beschäftigte	1 AP/40 Sitzplätze	1	15%	25%	0.1	0.1
		Kundschaft	1 AP/6 Sitzplätze	3	20%	40%	1	1
Gesamt	23'892			367			121	176

8.1.4 Berechnung und Angebot Motorrad-Abstellplätze

Nach Stadt Dietikon sind für Motorräder mindestens ein Zehntel des Angebotes der min. Abstellplätze für Personenwagen vorzusehen. Insgesamt sind deshalb 8 AP für Bewohner/innen, 1 AP für Beschäftigte sowie je 2 AP für Besucher/innen und Kunden anzubieten. Im Projekt sind insgesamt 11 gedeckte Motorrad Abstellplätze vorgesehen.

8.1.5 Berechnung und Angebot Velo-Abstellplätze

Nach Angaben der Stadt Dietikon richten sich die Veloabstellplätze primär nach den VSS-Normen. Gemäss VSS 40 065 sind 692 Velo-Abstellplätze für Bewohner/innen, Beschäftigte, Besucher/innen und Kunden notwendig. Im Projekt sind 733 Velo-Abstellplätze (davon 609 gedeckt, 36 für Velo mit Anhänger oder Cargo-Velos) vorgesehen. Mit dem geplanten Angebot wird der Mindestbedarf um 41 V-AP (6%) leicht überschritten.

Mit der Bike + Rail Station im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes werden weitere 304 öffentliche V-AP angeboten. 32 AP für motorisierte Zweiräder befinden sich angrenzend im Freiraum. Ergänzt wird das Bike + Rail Angebot mit einer Erweiterung der bestehenden öffentlichen Veloparkierung auf der Ostseite des Bahnhofs (Altberg). An diesem Standort sind 232 V-AP geplant.

Die detaillierten Berechnungen, sowie die Parkplatzbilanz, sind in den folgenden Tabellen zusammengefasst.

Angebot der Velo-Abstellplätze (V-AP) im Projekt: Lage und Anzahl V-AP

Geplante Abstellplätze	Areal Nord	Sonderbaustein	Areal Süd	Gesamt	davon gedeckt
V-AP (Bewohner/innen, Beschäftigte, Besucher/innen)	335	50	243	628	512
Spezialfahrräder-AP (Bewohner/innen, Beschäftigte, Besucher/innen)	19	2	15	36	32
Motorfahrräder-AP (Bewohner/innen, Beschäftigte, Besucher/innen)	39	5	25	69	65
Gesamt	393	57	283	733	609 (83%)
Bedarf V-AP nach VSS	369	75	248	692	-
Differenz Projekt-Bedarf	+24	-18	+35	+41	
Bike+Rail: Velo Abstellplätze	0	0	536	536	536
Bike+Rail: motorisierte Zweiräder Abstellplätze	0	0	32	32	0
Gesamt V-AP	393	57	851	1'301	1'145 (88%)

Velo-Abstellplätze (V-AP) nach VSS 40 065:

1 - Wohnen Nord

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Zimmer		Schlüssel	Grenzb.
1.1 Wohnen				342
	11'762 (342 Zim.)	Bewohner/innen	1 V-AP/Zimmer	342
		Besuchende	im Richtwert für die Bewohner enthalten.	
1.2 Dienstleistung und Gewerbe				23
(Publikumsorientierte)	919	Beschäftigte	1 V-AP/100 m ² mGF	9
		Besuchende	1.5 V-AP/100 m ² mGF	14
1.3 Verkauf				4
	181	Beschäftigte	1 V-AP/100 m ² mGF	2
		Besuchende	1 V-AP/100 m ² mGF	2
Gesamt	12'862			369

Velo-Abstellplätze (V-AP) nach VSS 40 065:

2 - Sonderbaustein

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Zimmer		Schlüssel	Grenzb.
2.1 Dienstleistung und Gewerbe				
(Publikumsorientierte)	2'984	Beschäftigte	1 V-AP/100 m ² mGF	30
		Besuchende	1.5 V-AP/100 m ² mGF	45
Gesamt	2'984			75

Velo-Abstellplätze (V-AP) nach VSS 40 065:

3 - Hohes Haus Süd

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Zimmer		Schlüssel	Grenzb.
3.1 Wohnen				64
	2'498 (64 Zim.)	Bewohner/innen	1 V-AP/Zimmer	64
		Besucher/innen	im Richtwert für die Bewohner enthalten	
3.3 Verkauf				4
	166	Beschäftigte	1 V-AP/100 m ² mGF	2
		Besucher/innen	1 V-AP/100 m ² mGF	2
Gesamt	2'664			68

Velo-Abstellplätze (V-AP) nach VSS 40 065:

4 - Aufnahmegebäude

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Zimmer		Schlüssel	Grenzb.
4.1 Wohnen				169
	4'965 (169 Zim.)	Bewohner/innen	1 V-AP/Zimmer	169
		Besucher/innen	im Richtwert für die Bewohner enthalten	
4.2 Dienstleistung und Gewerbe				8
(Publikumsorientierte)	313	Beschäftigte	1 V-AP/100 m ² mGF	3
		Besucher/innen	1.5 V-AP/100 m ² mGF	5
4.3 Gastrobetriebe				3
	104	Beschäftigte	1 V-AP/100 m ² mGF	1
		Besucher/innen	1.5 V-AP/100 m ² mGF	2
Gesamt	5'382			180

Velo-Abstellplätze (V-AP) nach VSS 40 065: Gesamtareal

Nutzung	mGF m ² / Anzahl Zimmer		Schlüssel	Grenzb.
Wohnen				575
	19'225 (575 Zim.)	Bewohner/innen	1 V-AP/Zimmer	575
		Besucher/innen	im Richtwert für die Bewohner enthalten	
Dienstleistung und Gewerbe				105
(Publikumsorientierte)	4'216	Beschäftigte	1 AP/100 m ² mGF	42
		Besucher/innen	1.5 AP/100 m ² mGF	63
Verkauf				8
	347	Beschäftigte	1 AP/100 m ² mGF	4
		Besucher/innen	1 AP/100 m ² mGF	4
Gastrobetriebe				3
	104	Beschäftigte	1 AP/100 m ² mGF	1
		Besucher/innen	1.5 AP/100 m ² mGF	2
Gesamt	23'892			691

- Bike + Rail (öffentlich)
- motorisierte Zweiräder (öffentlich)
- V-AP, ungedeckt (halböffentlich)
- V-AP, gedeckt (privat)

Abb.: 74 Diagramme Verortung Velo-Abstellplätze Untergeschoss (oben) und Erdgeschoss (unten)

8.2 Massnahmenkonzept

Mit den folgenden projektspezifischen Massnahmen sind Angebote, Vorkehrungen und Infrastrukturen (physisch sichtbare Mehrwerte) gemeint, welche die Bauherrschaft auf Projekt- oder Rückfallebene umsetzen kann, um das autoarme Wohnen und Arbeiten im Areal Süd zu unterstützen. Mit einer standort- und zielgruppengerechten Auswahl an Massnahmen wird die Grundlage für ein modernes Mobilitätsverhalten gesetzt. Am Kapitelschluss sind die Massnahmen, ihre Ziele und ihre Implementierungs-Ebene in einer Matrix zusammengefasst.

A ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

1. Für Bewohner/innen

Die Mieter/innen (Bewohnende) schliessen eine Vereinbarung betreffend autoarmes Wohnen mit der Vermieterin ab. Damit wird sichergestellt, dass Bewohnerinnen und Bewohner von Anfang an ausreichend und korrekt informiert und mit den Bedingungen einverstanden sind. Darin steht u.a. und sinngemäss:

- a. Das Mietobjekt befindet sich in einer autoarmen Siedlung. Den Bewohner/innen der Mietwohnungen steht nur eine reduzierte Anzahl an Personenwagen-Abstellplätzen zur Verfügung. Dies gilt auch für sämtliche Mitbewohnende der Mietpartei.
- b. Der Grossteil der Mieter/innen verpflichtet sich im Rahmen der Vereinbarung mit der Vermieterin, keinen Personenwagen zu besitzen oder dauernd zu nutzen, welcher auf dem Areal oder auf öffentlichem oder privatem Grund in der Umgebung seinen Standplatz hat (z.B. Nachtparkierungsbewilligung).
- c. In besonderen Fällen wie z.B. Invalidität, kann die Vermieterin im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten Ausnahmegewilligungen erteilen (die Vergabekriterien werden vom Vermieter definiert).

2. Für Beschäftigte

Für die Beschäftigten der Gewerbenutzungen werden folgende betriebliche Mobilitätsmassnahmen umgesetzt:

a. Parkplatzreglement: die Mieter/innen der Gewerbenutzungen verpflichten sich, dass die Beschäftigten grundsätzlich ohne Auto zu ihrem Arbeitsplatz gelangen.

b. Für die Beschäftigten steht eine reduzierte Anzahl an Personenwagen-Abstellplatz zur Verfügung. Diese Abstellplätze werden betriebsintern oder betriebsübergreifend geteilt (Parkplatz-Pooling).

B INFORMATION

1. Integrierte Mobilitätsinformationen

Informationen über das aktuelle Mobilitätsangebot (ÖV, Car- und Bike-Sharing, etc.) werden über statische Medien (Pläne, Info-Broschüre, etc.) den Bewohner/innen, Beschäftigten, Besuchenden und Kunden zur Verfügung gestellt.

C MASSNAHMEN ZUR MINDERUNG DER ERZWUNGENEN MOBILITÄT MIT PRIVATEM AUTO

Die folgenden Massnahmen mindern die Abhängigkeit vom Auto im Alltag:

1. Paketstation nicht bedient (Empfangskasten) an zentralen Standorten z.B. beim Eingang des Hochhauses (Vereinfachung von E-Commerce).
2. Diverse Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Gebrauch in der Umgebung.
3. Carsharing: Car-Sharing Angebot am Bahnhof, eventuell mit «privaten» Car-Sharing in der Tiefgarage ergänzt. Carsharing-Fahrzeuge unterstützen die spontane Mobilität über längere Distanzen und/oder zu mit dem ÖV schlecht erschlossenen Zielen.

D MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES VELOVERKEHRS

1. Ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen

a. Das Angebot an Velo-Abstellplätzen entspricht mindestens dem minimalen Bedarf gemäss VSS 40 065.

b. Zwischen 5% und 10% der Velo-Abstellplätze sind für Sondervelos (z.B. Cargovelos, Veloanhänger, etc.) benutzbar.

2. Gute Zugänglichkeit der Abstellplätze
 - a. Alle Sondervelo-Abstellplätze sind stufenlos zugänglich. Weitere gut erschlossene, private V-AP sind über die Rampe der Personenunterführung oder einen Lift zugänglich.
 - b. Türen haben eine Breite von mindestens 1.40 m. Die Türen sind als automatische Schiebetüren mit einer Mindestbreite von 1.40 m zu planen.
3. Ausstattung
 - a. Mindestens 85-90% der Veloabstellplätze sind gedeckt.
 - b. Sämtliche Veloabstellplätze sind diebstahlsicher, das Velo kann mit dem privaten Schloss an einem Bügel oder Ähnliches festgekettet werden.
 - c. Genügend abschliessbare Spinde (mind. 10% der Anzahl Velo-Abstellplätze) mit Stromanschluss (Steckdose) für das Laden von Elektrowelos, sowie Abstellmöglichkeit von Regenschutz, Helm, Lampen, Pumpen, etc.
 - d. Genügend Lademöglichkeiten für Elektrowelos (mindestens 10% der Anzahl Veloabstellplätze). Mind. 5% davon soll das Laden von Elektrowelos mit fest eingebauten Akkus ermöglichen.
 - e. Service-Zone: Pumpe mit Anschluss für die beiden gängigen Ventile (Presta und Auto) und Werkzeuggeste für kleine Anpassungen am Fahrrad (Sattelhöhe einstellen, lose Teile festziehen usw.).
4. Dienstleistungen
 - a. Internes Bikesharing für Elektrowelos, Sondervelos, Cargo-velos, Anhänger.

E UMLEGUNG

1. Interne Umlegung

Der Parkplatzbedarf wird mit «freiwilligen» (zusätzliche AP zum Mindestbedarf) oder nicht benutzten Abstellplätzen in anderen Baubereichen (und ausserhalb des GP Perimeters) abgedeckt, z.B. PP-Bedarf vom Areal Süd wird mit AP aus dem Baubereich D Wohnen Nord ergänzt.

Massnahmen	Zielgruppe			Implementierungsebene		
	Bewohner/innen	Mitarbeiter/innen	Besucher/innen / Kunden	Geplant	Erwünscht	Rückfallebene
A. Organisatorische Massnahmen						
A.1 Für Bewohner/innen						
A.1.a Information der Mieter/Innen über das autoarme Wohnen	+++			x		
A.1.b Autoverzichtserklärung	+++			x		
A.1.c Vergabe von PW-Abstellplätze nach Bedürfnis	+++			x		
A.2 Für Beschäftigte						
A.2.a Parkplatzreglement		+++			x	
A.2.b Parkplatz-Pooling		++		x		
B. Information						
B.1. Integrierte Mobilitätsinformationen	++	++		x		
C. Minderung erzwungener Mobilität						
C.1 Paketstation	++				x	
C.2 Einkaufsmöglichkeit	+++			x		
C.3 Carsharing-Fahrzeuge (beim Bahnhof bereits vorhanden)	+++	++		x		(x)
C.4 Kostenlose Jahresmitgliedschaft von Mobility	+++					x
D. Aufwertung Velo-Abstellplätze						
D.1 Ausreichendes Angebot						
D.1.a Anzahl VAP entspricht min. Minimalbedarf nach VSS	+++	+++	+++	x		
D.1.b 5 – 10% der VAP sind für Sondervedelos nutzbar	++	++	+	x		

Massnahmen	Zielgruppe			Implementierungsebene		
	Bewohner/innen	Mitarbeiter/innen	Besucher/innen / Kunden	Geplant	Erwünscht	Rückfallebene
D.2 Zugänglichkeit						
D.2.a Alle Abstellplätze sind gut zugänglich.	+++	+++	+	x		
D.2.b Türen werden als min. 1.40 m breite Schiebetüren geplant	+++	+++	++	x		
D.3 Ausstattung						
D.3.a Min 90% der VAP sind gedeckt	+++	++	+	x		
D.3.b Sämtliche VAP sind Diebstahlsicher	+++	++	++	x		
D.3.c Ablage- oder Schliessfächer ggfs. inkl. Steckdose	+++	+++			x	
D.3.d Genügend Lademöglichkeiten für E-Bikes mit fest eingebauten Akkus	+	++	+++	x		
D.3.e Pumpstation mit Werkzeug	+++	++	+		x	
D.4 Dienstleistungen						x
D.4.a Bikesharing	++	+			x	(x)
E Umlegung						
E.1 Interne Umlegung	+++	+++				x

+..+++ : Geschätzte Wirkung der Massnahmen, x: implementiert, (x): verbessert

Geplant: Die Massnahme ist so vorgesehen und wird im Projekt implementiert.

Erwünscht: Es besteht die klare Absicht die Massnahme zu implementieren, die tatsächliche Machbarkeit ist aber in dieser Planungsphase noch offen.

Rückfallebene: Die Massnahme kann als Rückfallebene nach Bedarf implementiert (oder verstärkt/verbessert) werden.

8.3 Verkehrsaufkommen am Anschluss Weinigerstrasse

8.3.1 IST-Zustand

PARKIERUNGSBESTAND UND ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRSERZEUGUNG IST-ZUSTAND

Das SBB Areal umfasst heute 200 AP. Der Tagesdurchschnitt des Verkehrsaufkommens im Ist-Zustand wurde wie folgt berechnet.

	IST-AP	SVP	Betriebstag/ Woche	DTV (Fahrten/Tag)
Öffentliche PP (Kurzzeit)	4	3.0	7	12
P+R	160	2.0	7	320
Mobility	6	3.5	7	21
Wohnung Einzelgarage	6	2.5	7	15
Wohnung	4	2.5	7	10
Gewerbe/Retail	6	4.0	6	20.6
Sonstige Eingemietete	9	3.0	7	27
SBB-Mitarbeitende	3	2.0	6	5.1
SBB-IV	2	2.0	6	3.4
Gesamt	200			434

ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRSERZEUGUNG IN DEN SPITZENSTUNDEN (MSP UND ASP)

Die Verkehrserzeugung von den verfügbaren AP in der Morgenspitzenstunde (MSP, 07:00-08:00 Uhr) und Abendspitzenstunde (ASP, 17:00-18:00 Uhr) wurde anhand der geplanten Anzahl von AP gemäss der spezifischen Verkehrspotentiale wie folgt abgeschätzt.

Parameter spezifisches Verkehrspotential (SVP) für Morgen- und Abendspitzenstunde:

	MSP		ASP	
	Einfahrten / AP und Std.	Ausfahrten / AP und Std.	Einfahrten / AP und Std.	Ausfahrten / AP und Std.
Öffentliche PP (Kurz)	0.1	0.3	0.1	0.3
P+R	0.3	0.0	0.0	0.3
Mobility	0.3	0.3	0.3	0.3
Wohnung Einzelgarage	0.1	0.3	0.3	0.1
Wohnung	0.1	0.3	0.3	0.1
Gewerbe/Retail	0.1	0.2	0.5	0.5
Sonstige Eingemietete	0.35	0.05	0.05	0.35
SBB-Mitarbeitende	0.35	0.05	0.05	0.35
SBB-IV	0.35	0.05	0.05	0.35

Ist-Zustand: Fahrten MSP und ASP (Fahrten/Std.)

	IST- AP	MSP		ASP	
		Einfahrten / Std.	Ausfahrten / Std.	Einfahrten / Std.	Ausfahrten / Std.
Öffentliche PP (Kurz)	4	0.2	1.2	0.4	1.2
P+R	160	48.0	0.0	0.0	48.0
Mobility	6	1.8	1.8	1.8	1.8
Wohnung Einzelgarage	6	0.3	1.8	1.8	0.6
Wohnung	4	0.2	1.2	1.2	0.4
Gewerbe/Retail	6	0.6	0.9	3.0	3.0
Sonstige Eingemietete	9	3.2	0.5	0.5	3.2
SBB-Mitarbeitende	3	1.1	0.2	0.2	1.1
SBB-IV	2	0.7	0.1	0.1	0.7
Gesamt	200	55	8	9	59

8.3.2 Projekt

ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRSERZEUGUNG DER TIEFGARAGE

Im Projekt sind 114 AP in zwei Einstellhallen geplant. Der DTV der Einstellhallen wurde auf Grund der geplanten Anzahl AP wie folgt geschätzt:

	AP im TG	Lage	SVP	Betriebstag/ Woche	DTV (Fahrten/Tag)
Bewohner/innen	65	TG	2.5	7	162
Besucher/innen Wohnen)	6	TG	2.5	7	15
Beschäftigte (Gewerbe)	28	TG	2.5	5	50
Besucher/innen (Gewerbe)	14	TG	4	5	40
Beschäftigte (Verkauf)	0	TG	2.5	6	0
Besucher/innen (Verkauf)	1	TG	6	6	5
Gesamt	114				272

ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRSERZEUGUNG IN DEN SPITZENSTUNDEN (MSP UND ASP)

Die Verkehrserzeugung von der Einstellhalle in den Spitzenstunden (MSP, 07:00-08:00 Uhr und ASP 17:00-18:00 Uhr) wurde anhand der geplanten Anzahl AP und den spezifischen Verkehrspotentiale wie folgt abgeschätzt:

Parameter spezifisches Verkehrspotential (SVP) für Morgen- und Abendspitzenstunde:

	MSP		ASP	
	Einfahrten / AP und Std.	Ausfahrten / AP und Std.	Einfahrten / AP und Std.	Ausfahrten / AP und Std.
Bewohner /innen	0.05	0.30	0.30	0.10
Besucher (Wohnen)	0.05	0.05	0.30	0.30
Beschäftigte (Gewerbe)	0.35	0.05	0.05	0.35
Besucher/innen (Gewerbe)	0.30	0.20	0.05	0.30
Beschäftigte (Verkauf)	0.50	0.05	0.05	0.10
Besucher/innen (Verkauf)	0.15	0.15	0.50	0.50

Projekt Fahrten MSP und ASP (Fahrten/Std.) von TG:

	AP in TG	MSP		ASP	
		Einfahrten / Std.	Ausfahrten / Std.	Einfahrten / Std.	Ausfahrten / Std.
Bewohner/innen	65	3	20	20	7
Besucher/innen (Wohnen)	6	0	0	2	2
Beschäftigte (Gewerbe)	28	10	1	1	10
Besucher/innen (Gewerbe)	14	4	3	1	4
Beschäftigte (Verkauf)	0	0	0	0	0
Besucher/innen (Verkauf)	1	0	0	1	1
Gesamt	114	17	24	25	24

8.3.3 Vergleichende Bewertung und Schlussfolgerung

Aus dem Vergleich des erzeugten durchschnittlichen Tagesverkehrs in den zwei betrachteten Zuständen resultiert eine Differenz von 162 Fahrten pro Tag (-37%). Auf Grund der geplanten Umnutzung ist eine starke Abnahme der Verkehrsemissionen und deshalb der Umwelt- und Lärmbelastungen zu erwarten.

Ebenfalls ist mit dem Projekt eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden zu erwarten. Mit Betrachtung der Hauptlasten wird eine starke Reduktion der Verkehrsströme in den Spitzenstunden von ca. 60% erwartet. Da grundsätzlich eine Verbesserung der Verkehrslage an den Anschlussknoten erwartet wird, wird auf den formellen Nachweis der Leistungsfähigkeit verzichtet

Vergleich Ist-Zustand und Projekt

	Ist-Zustand	Projekt -Zustand	Differenz (Projekt - Ist)	
PP	200	114	-86	-43%
DTV	434	273	-162	-37%
MSP Einfahrten [FZ/Std]	55	18		
MSP Ausfahrten [FZ/Std]	8	24		
Hauptlast [FZ/Std]	55	24	-31	-56%
Fahrten gesamt [FZ/Std]	63	42	-24	-33%
ASP Einfahrten [FZ/Std]	9	24		
ASP Ausfahrten [FZ/Std]	59	23		
Hauptlast [FZ/Std]	59	24	-35	-60%
Fahrten gesamt [FZ/Std]	68	47	-21	-31%

8.4 Controlling, Monitoring und Rückfallebene

8.4.1 Controlling und Monitoring

Jährlich werden sämtliche Bewohner/innen der Mietwohnungen bezüglich der persönlichen Verfügbarkeit und des Abstellorts (interne Tiefgarage oder extern gemietete Abstellplätze) von in Dietikon stationierten Fahrzeugen befragt (Selbstdeklaration). Wenn nach der Befragung der Bewohner/innen der Mietwohnungen wiederholt festgestellt wird, dass die auf die Bewohner/innen immatrikulierte Anzahl Personenwagen um 50% grösser ist als die für die Bewohner/innen vorgesehenen Personenwagen-Abstellplätze, (intern oder extern gemietet), müssen in Absprache mit der Bewilligungsbehörde Massnahmen (Rückfallebene) ergriffen werden.

Die Mieter/innen der Gewerbenutzungen deklarieren für jeden Beschäftigten das eingesetzte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Zudem wird in einem kurzen Rapport festgehalten, wie die Personenwagen-Abstellplätze für die Beschäftigten der Gewerbenutzung genutzt und bewirtschaftet werden. Wenn wiederholt festgestellt wird, dass die Personenwagen-Abstellplätze für die Beschäftigten der Gewerbenutzung nicht ausreichen, müssen in Absprache mit der Bewilligungsbehörde Massnahmen (Rückfallebene) ergriffen werden.

Das Controlling erfolgt in den ersten 5 Jahren jährlich und wird in einem kurzen Rapport festgehalten. Danach kann das Controlling in gegenseitigem Einvernehmen mit der Kontrollbehörde weniger oft erfolgen.

8.4.2 Rückfallebene

Nach Bedarf ist die Wirkung des Mobilitätskonzeptes mit den folgenden Massnahmen zu erhöhen (die Entwicklung und Abstimmung von zusätzlichen Massnahmen ist in den weiteren Planungsphasen, sowie nach der Realisierung, jederzeit möglich):

1. Aufstockung des Bikesharing Angebots.
2. Aufstockung-Etablierung eines Carsharing Angebots innerhalb der Tiefgaragen.
3. Entrichtung einer Parkplatzerersatzabgabe, falls die obenstehenden Punkte sich nicht als wirksam erweisen.

9 NACHWEISE

9.1 Lärm

Aus Sicht Lärmschutz wird die städtebauliche Setzung mit dem schmalen Abstand zwischen Wohnen Nord und Sonderbaustein positiv beurteilt. Es trägt dazu bei, die Reflexionen am Gebäude gegenüber der Strasse zu minimieren. Das Abwinkeln von Gebäudeteilen beeinflusst zudem, dass weniger Schall einfallen kann.

Als Zentrumszone Z5 gehört das Bahnhofareal zur Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. In diesem Zusammenhang fordert die kantonale Lärmschutzfachstelle eine Mischnutzung im Verhältnis 80% Wohnen zu mindestens 20% Nicht-Wohnen.

Der Bereich Wohnen Nord, das hohe Haus Süd, als auch die Aufstockung des Aufnahmegebäudes, zeigen lärmoptimierte Grundrisse.

Grundsätzlich sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Lärmunempfindliche Räume können künstlich gelüftet werden. Für Betriebsräume ist im Kanton Zürich eine kontrollierte Belüftung zulässig. Der Lärmbeurteilungspunkt entfällt.
2. Lärmempfindliche Räume mit einer Lüftungsmöglichkeit über ein lärmabgewandtes Fenster werden toleriert, auch wenn der Planungswert an einem Fenster überschritten ist. Alternativ können nur lärmunempfindliche Nutzungen entlang der lärmexponierten Fassade angeordnet werden.
3. Bei den Loggien kann eine grössere Tiefe eine bessere Wirkung entfalten. Die Wirkung variiert zudem, je nach dem, ob es sich um eine Rückwand der Loggia oder um die zu- bzw. lärmabgewandte Seitenwand handelt.
4. Die Frage der akustischen Qualität der Aussenräume ist in der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen. Dabei gilt es Reflexionen der Fassaden (insbesondere der Innenhöfe) und der Dachgestaltung zu berücksichtigen. Eine bodengebundene Fassadenbegrünung kann, wie auch eine geeignete Materialisierung, die Schallreflexion an der Fassade mindern und zu einem wirkamen Lärmschutzeffekt beitragen.

Das Areal ist stark durch Eisenbahn- und Strassenverkehrslärm sowie durch Buslärm belastet. Erschwerend kommt hinzu, dass das Areal umweltrechtlich als weder eingezont noch erschlossen gilt und daher die strengeren Planungswerte zur Anwendung kommen. Mit den im Richtprojekt vorgeschlagenen Nutzungen und Massnahmen kann der anspruchsvollen Lärmsituation gerecht werden, indem alle lärmempfindlichen Räume lärmabgewandt oder über eine Loggia belüftet werden können.

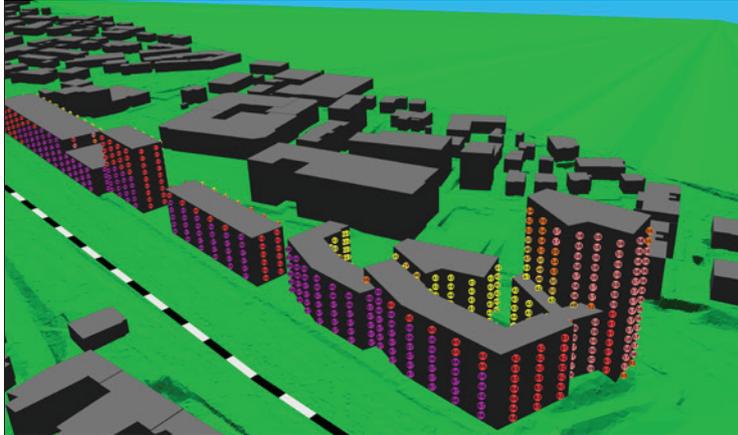


Abb.: 75 Auszug aus Lärmbeurteilung, Eisenbahnlärm bei Nacht, Stand 07.12.2021

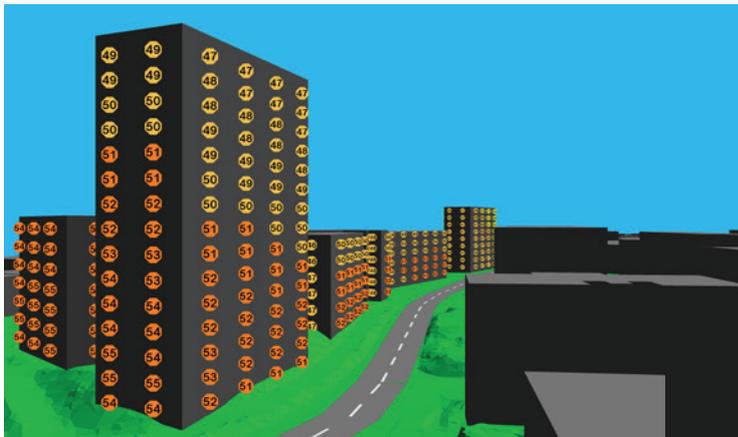


Abb.: 76 Auszug aus Lärmbeurteilung, Strassenlärm bei Nacht, Stand 07.12.2021

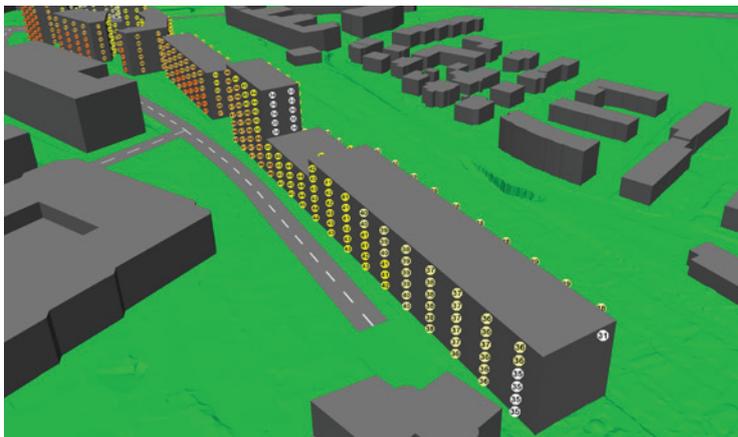
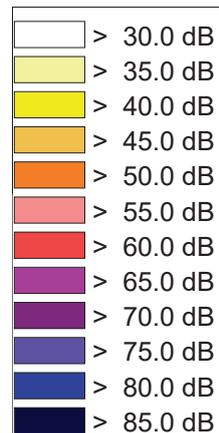


Abb.: 77 Auszug aus Lärmbeurteilung, Strassenlärm bei Nacht, Stand 07.12.2021



9.2 Störfall

Das Ziel der sich auf Artikel 10 USG beziehenden Störfallverordnung (StfV) besteht darin, die von den Anlagen ausgehenden Risiken für die Umgebung mit allen dem Inhaber verfügbaren verhältnismässigen Massnahmen zu vermindern und gesellschaftlich tragbar zu halten.

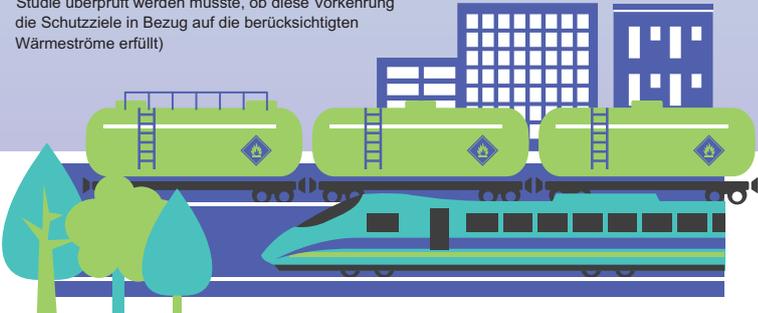
Durch Siedlungsentwicklungen in der Umgebung einer Anlage, d. h. wenn sich die Anzahl Personen erhöht, die im Falle eines Störfalls betroffen wären, kann sich das Risiko erheblich erhöhen. Daher sind Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Planungsprozess von Beginn an miteinzubeziehen.

Entscheidend für die Massnahmen der Störfallvorsorge ist die Distanz zwischen Gebäudefassade und Gleisen, auf welchen die Gefahrgüter transportiert werden. Der Leitfaden des Kantons Genf dient bei der Beurteilung der Massnahmen als Grundlage.

1. Generell ist festzuhalten, dass «empfindliche Nutzungen» mit schwer evakuierbaren Personen in unmittelbarer Nähe zur Störfallquelle nicht erlaubt sind.
2. Für die Wohnnutzung gilt, dass Räume, die dem dauernden Aufenthalt dienen, gleisabgewandt anzuordnen sind.
3. Erschliessungen und Räume mit hohem Personenaufkommen haben gleisseitig erhöhte Anforderungen aus brandschutztechnischer Sicht zu erfüllen (Brandschutzverglasung, Brandabschnitte, Fassadenaufbau).
4. Fluchtwege sind zwingend auf bahnabgewandter Seite sicherzustellen.
5. Aufgrund der Gefahr, dass Flüssigkeiten ins Gebäude eindringen, sind keine tieferliegenden Öffnungen erlaubt. Die Tiefgaragenzufahrten sind entsprechend zu gestalten (Gefälle in Gegenrichtung, baulicher Schutz).
6. Die Lüftung gilt als risikooptimiert, wenn sie bahnabgewandt verläuft.
7. Aussenräume sind je nach Ausgestaltung mit baulichen Massnahmen abzuschirmen.

STFV - EISENBAHN

BAULICHE MASSNAHMEN AN GEBÄUDEFASSADEN JE NACH ABSTAND ZUR ANLAGE

Distanzen Meter	
> 55m	<ul style="list-style-type: none"> Keine spezifischen Massnahmen
45m < Distanz < 55m	<ul style="list-style-type: none"> Schwere opake Fassaden : - Keine spezifischen Massnahmen Verglasung : - Fenster und Rahmen, die Personen bei einem Wärmestrom von 8 kW/m² schützen Leichte opake Fassaden : - Verkleidung : kein Plastik - Dämmstoffe : keine Glasfasern Bedachungen / Terrassen : - Keine Isolation mit Glasfasern
35m < Distanz < 45m	<ul style="list-style-type: none"> Schwere opake Fassaden : - Struktur : kein Holz - Dämmstoffe : keine Glasfasern oder Polyurethan Verglasung : - Fenster und Rahmen, die Personen bei einem Wärmestrom von 12 kW/m² schützen Leichte opake Fassaden : - Verkleidung : kein Plastik oder Holz - Dämmstoffe : keine Glasfasern oder Polyurethan Bedachungen / Terrassen : - Tragwerk : kein Holz - Dämmstoffe : keine Glasfasern oder Polyurethan
20m < Distanz < 35m	<ul style="list-style-type: none"> Schwere opake Fassaden : - Struktur : kein Holz - Dämmstoffe : müssen durch spezifische Studie festgelegt werden Verglasung : - Festverglasung und Rahmen, die Personen bei einem Wärmestrom von 25 kW/m² schützen Leichte opake Fassaden : - Es müssen spezifische Studien ausgeführt werden, damit überprüft werden kann, ob die geplanten Vorkehrungen (Art der Materialien, Dicke usw.) bei einem Wärmestrom von 25 kW/m² den nötigen Schutz bieten Bedachungen / Terrassen :
10m < Distanz < 20m	<ul style="list-style-type: none"> Schwere opake Fassaden : - Mauer aus Stahlbeton (Armierung) möglich, mit einer minimalen Einbettung von 2,7 cm Verglasung : - Ausschliesslich feste Doppelverglasung EI30 und Rahmen EI30 (oder gleichwertig) Leichte opake Fassaden : - Es müssen spezifische Studien ausgeführt werden, damit überprüft werden kann, ob die geplanten Vorkehrungen (Art der Materialien, Dicke usw.) einem Wärmestrom von 50 kW/m² den nötigen Schutz bieten Bedachungen / Terrassen :
< 10m	<p>Es sind keine Massnahmen möglich (ausser eventuell eine Blindfassade, wobei mit einer spezifischen Studie überprüft werden müsste, ob diese Vorkehrung die Schutzziele in Bezug auf die berücksichtigten Wärmeströme erfüllt)</p> 

Distanzen
Meter

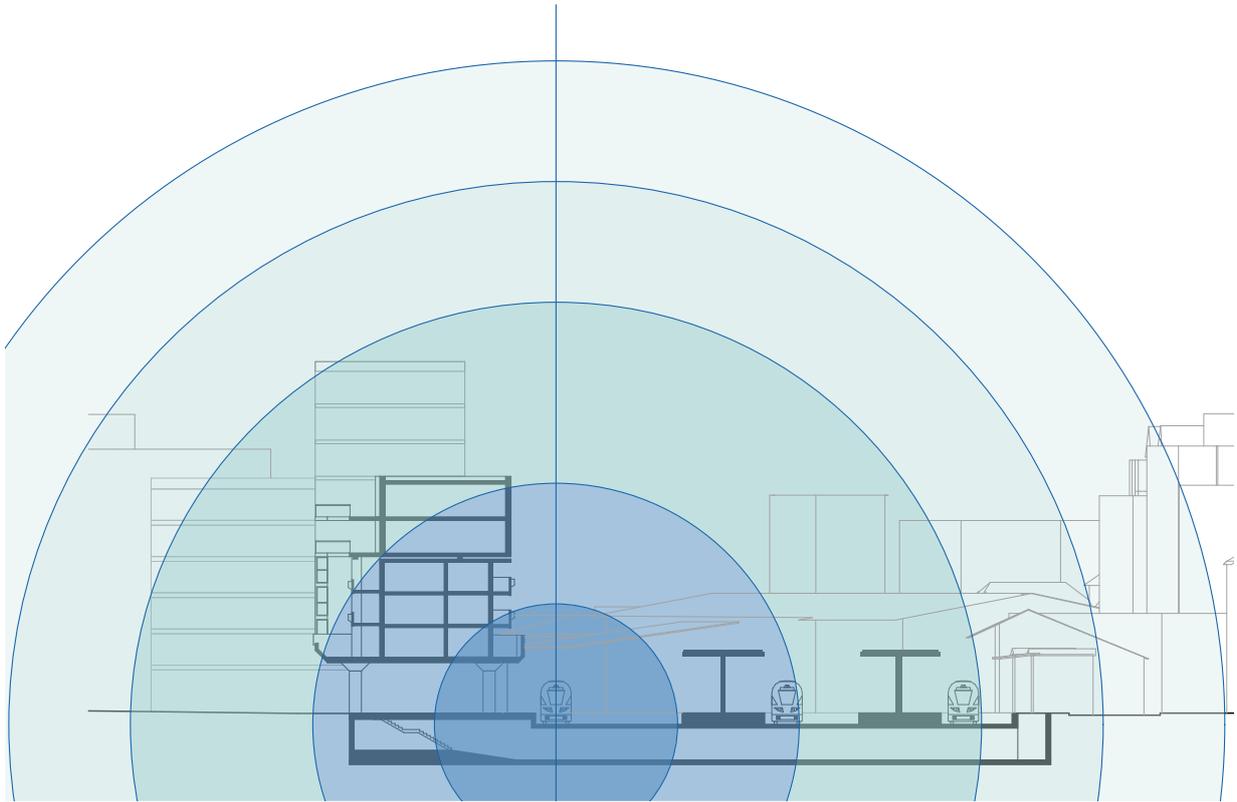


Abb.: 79 Querschnitt Aufnahmegebäude

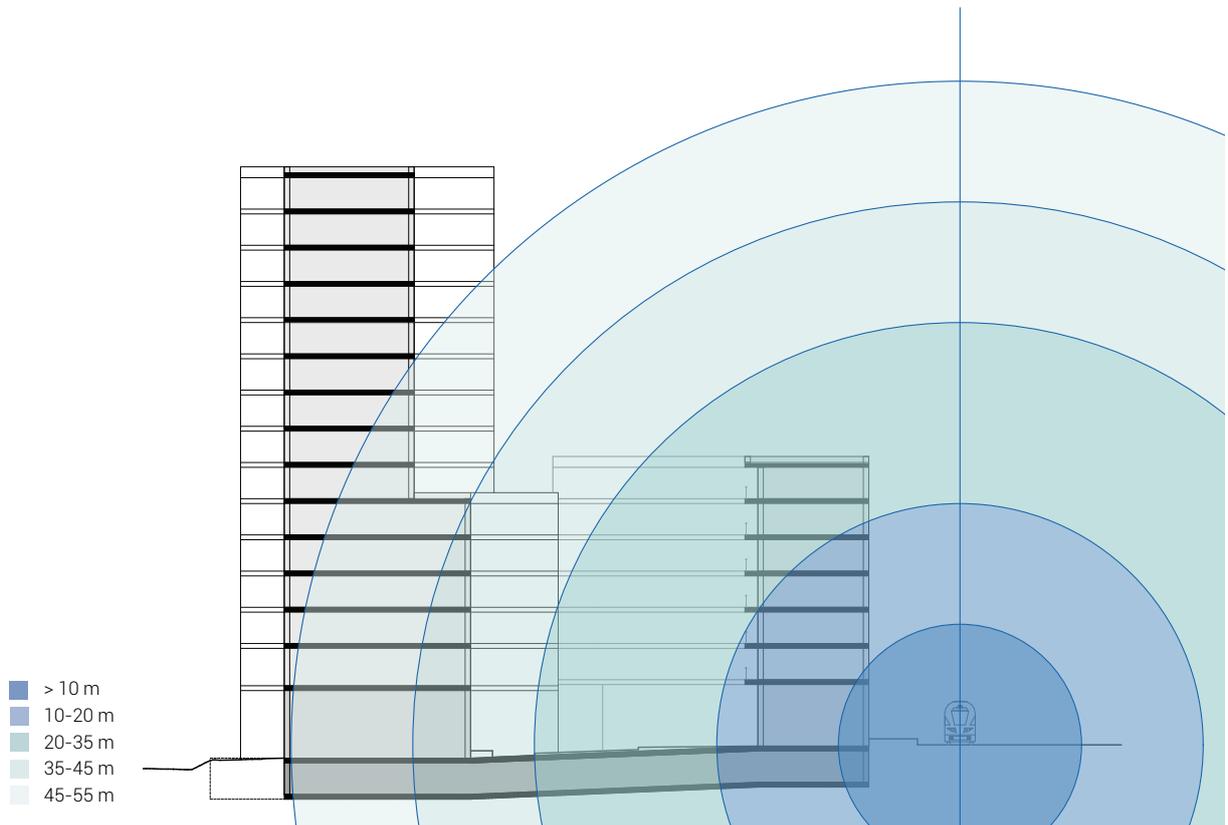
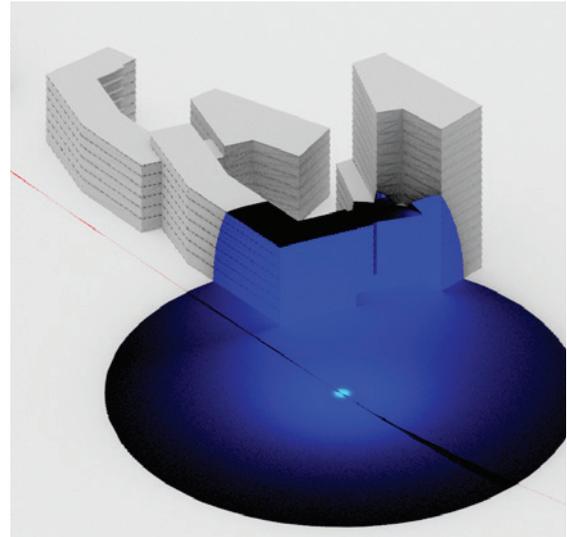
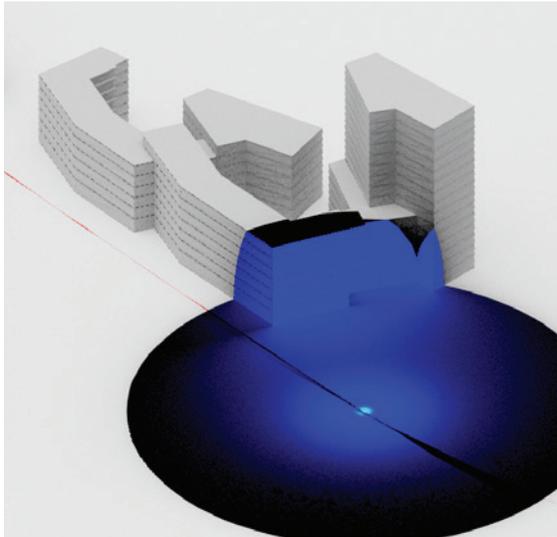


Abb.: 80 Querschnitt Hochhaus



■ bis 55m Abstand, ohne Hindernis

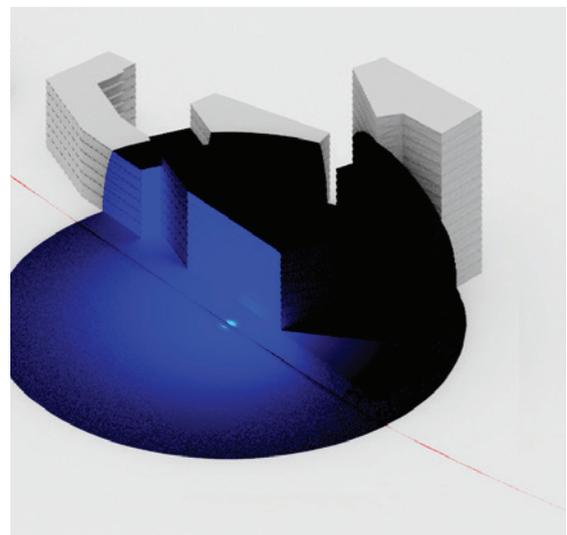
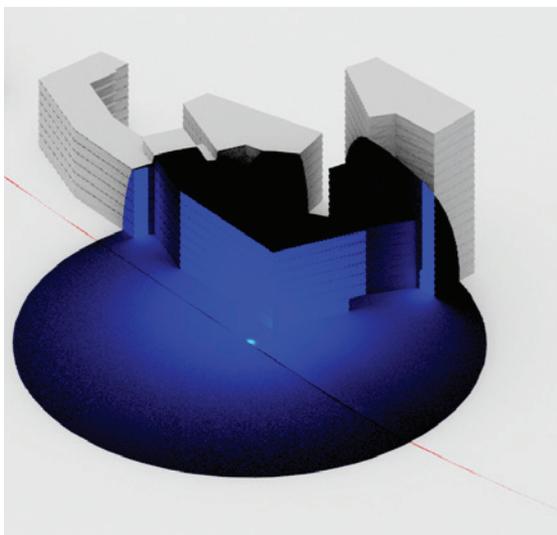
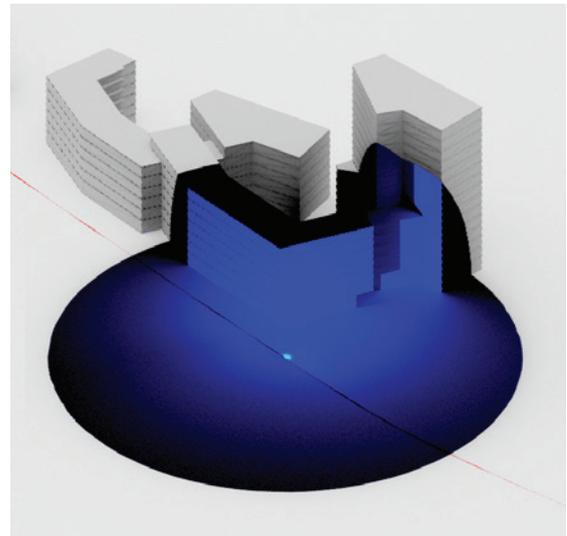
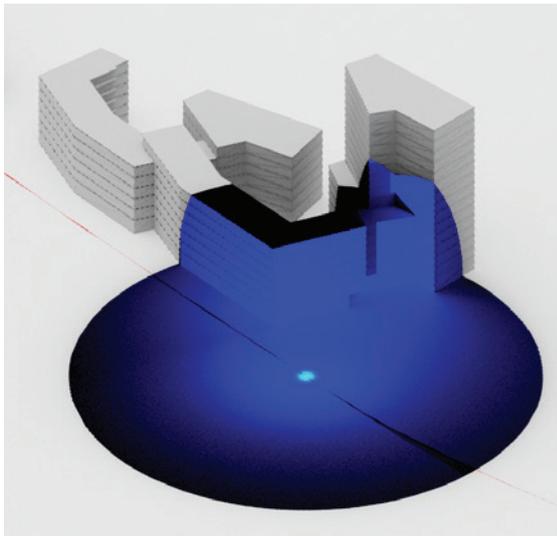


Abb.: 81 55m Radius als Lichtquelle

9.3 NIS

Bis zur $1\mu\text{T}$ Linie (Mittelwert über 24 Stunden) dürfen keine Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) wie z.B. Hauptwohnräume oder dauernde Arbeitsplätze angeordnet werden. Nicht als OMEN gelten Treppenhäuser, Lagerräume, Autoeinstellplätze sowie Balkone.

Der Abstand zur $1\mu\text{T}$ Linie liegt im Teilbereich Nord bis zum Masten 94 bei 5.5 m ab Gleisachse und im daran anschliessenden Bereich, sowie im Teilbereich Süd bei 3.0 m ab Gleisachse.

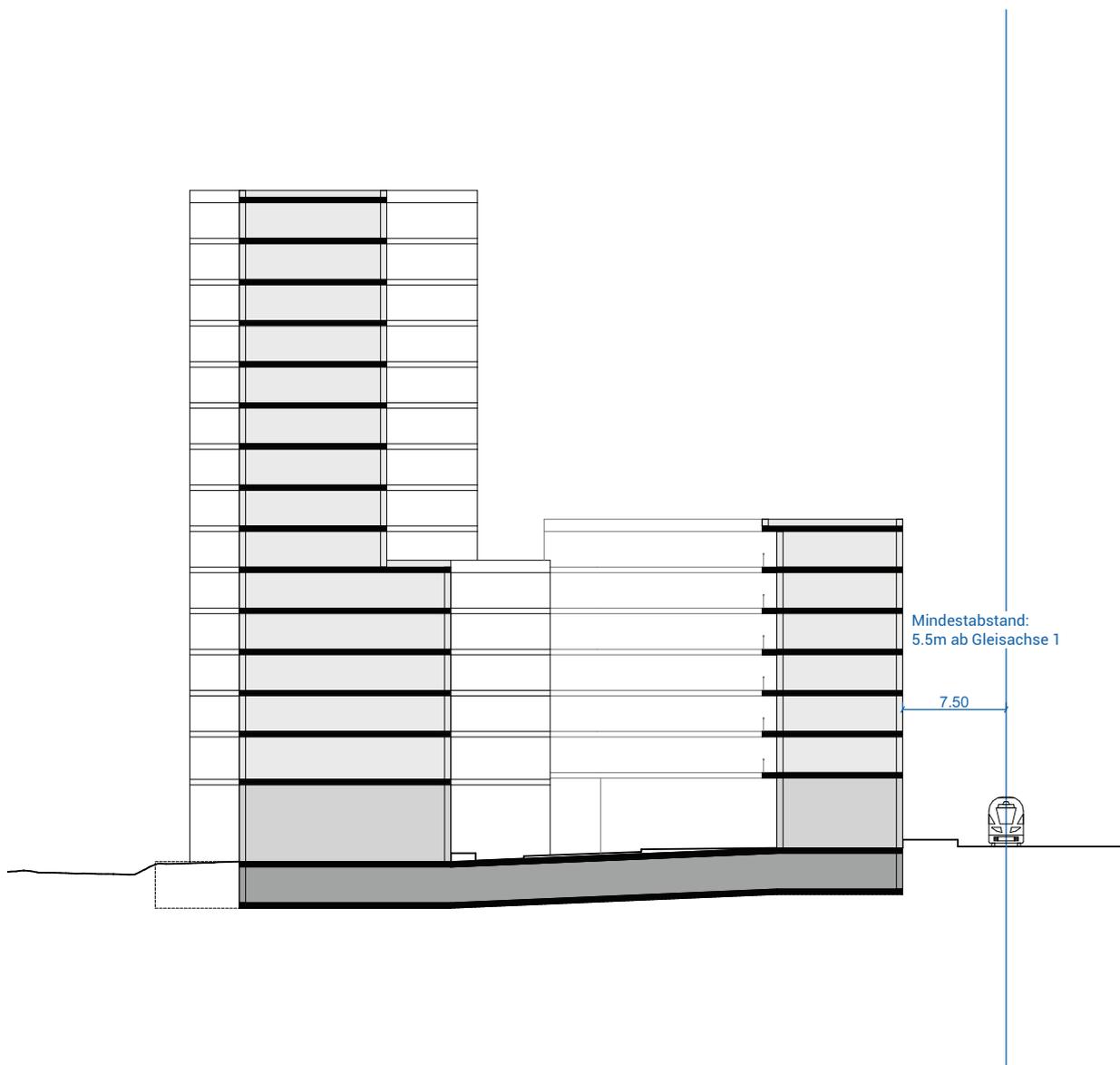


Abb.: 82 Querschnitt Hochhaus

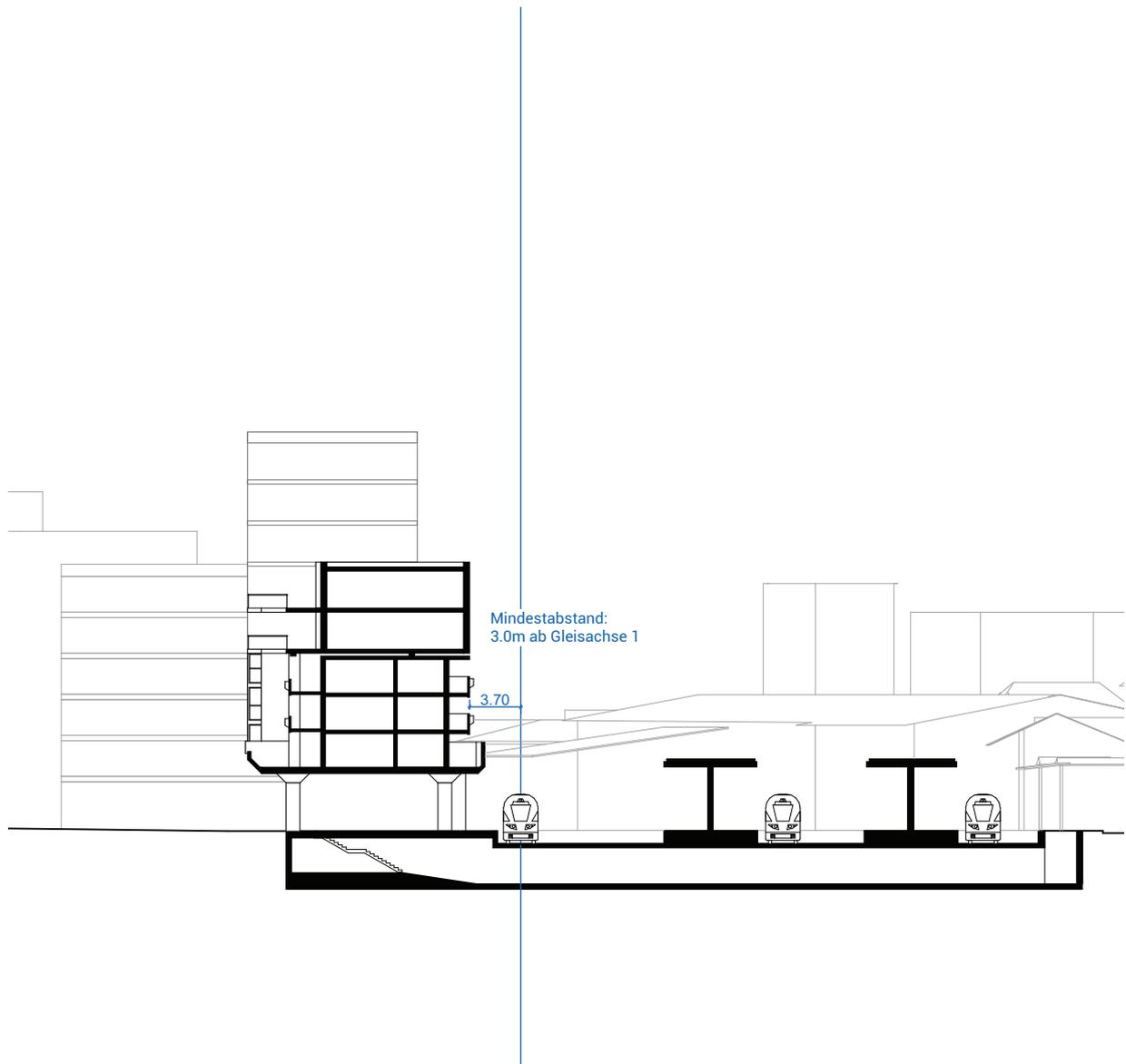


Abb.: 83 Querschnitt Aufnahmegebäude

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.: 01	Das Bahnhofsareal der Stadtnutzer	7
Abb.: 02	Bearbeitungsperimeter privater Gestaltungsplan Bahnhofareal und Teilprojekte Bushof / Bahnhofplatz	8
Abb.: 03	Das Bahnhofsareal der Pendler	9
Abb.: 04	Übersicht Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon mit Bearbeitungsperimeter Areal Nord und Areal Süd und vier Baubereichen A-D	10
Abb.: 05	Das Bahnhofsareal der Bewohner	11
Abb.: 06	Situation	12
Abb.: 07	Regelgeschoss	13
Abb.: 08	Erdgeschoss	14
Abb.: 09	Untergeschoss	15
Abb.: 10	Längsschnitt	16
Abb.: 11	Modellfoto Richtprojekt	16
Abb.: 12	Modellfoto Richtprojekt	17
Abb.: 13	3h Schatten, Hochhaus Wohnen Nord 50m	18
Abb.: 14	3h Schatten, Referenzprojekt 25m	18
Abb.: 15	3h Schatten, Referenzprojekt 25m	18
Abb.: 16	3h Schatten, Hohes Haus Süd 30m	19
Abb.: 17	3h Schatten, Referenzprojekt 25m	19
Abb.: 18	3h Schatten, Referenzprojekt Z5: Traufe 21.5m, First 27.5m	19
Abb.: 19	Axonometrie Areal Süd mit Baubereich A und B	20
Abb.: 20	Abhängigkeit in der Etappierung des Areal Süd	21
Abb.: 21	Flächendiagramme Geschossfläche gemäss SIA 416:2003	26
Abb.: 22	Flächendiagramme Hauptnutzfläche / Nebennutzfläche gemäss SIA 416:2003	27
Abb.: 23	Flächendiagramme anrechenbare Geschossfläche gemäss PBG Zürich §255:1975	28
Abb.: 24	Nutzungsmix	29
Abb.: 25	Wohnungsmix	30
Abb.: 26	Dachaufsicht Areal Süd	31
Abb.: 27	Erdgeschoss Aufnahmegebäude	32
Abb.: 28	Regelgeschoss Aufnahmegebäude	33
Abb.: 29	Aufstockung Aufnahmegebäude	34
Abb.: 30	Untergeschoss Aufnahmegebäude	35
Abb.: 31	Längsschnitt Aufnahmegebäude	36
Abb.: 32	Zoom In Treppenaufgang Aufnahmegebäude	36
Abb.: 33	Querschnitt Aufnahmegebäude	37
Abb.: 34	Wohnungsmix	40
Abb.: 35	Erdgeschoss Hohes Haus Süd	41
Abb.: 36	Regelgeschoss Hohes Haus Süd	42
Abb.: 37	Untergeschoss Hohes Haus Süd	43
Abb.: 38	Querschnitt Hohes Haus Süd	44
Abb.: 39	Längsschnitt Hohes Haus Süd	44
Abb.: 40	Erdgeschoss Sonderbaustein	47
Abb.: 41	Regelgeschoss Sonderbaustein	48
Abb.: 42	Untergeschoss Sonderbaustein	49
Abb.: 43	Querschnitt Sonderbaustein	50
Abb.: 44	Längsschnitt Sonderbaustein	50
Abb.: 45	Wohnungsmix	52

Abb.: 46	Dachaufsicht Areal Nord	53
Abb.: 47	Erdgeschoss Wohnen Nord	54
Abb.: 48	Regelgeschoss Wohnen Nord	55
Abb.: 49	Hochhaus ab 6. Obergeschoss Wohnen Nord	56
Abb.: 50	Untergeschoss Wohnen Nord	57
Abb.: 51	Querschnitt Hochhaus Wohnen Nord	58
Abb.: 52	Längsschnitt Wohnen Nord	58
Abb.: 53	Querschnitt Kristall Wohnen Nord	59
Abb.: 54	Schotterrasen am Bahnhofplatz	63
Abb.: 55	Fassadenbegrünung, Sitzmauern und Staudenbeete im Hof	65
Abb.: 56	Solardach, Dachgarten und Spielbereich	67
Abb.: 57	Diagramm Freiflächen	69
Abb.: 58	Fussgänger- Netz (Quelle: maps.zh.ch)	71
Abb.: 59	Projektareal im Velo- Netz (Quelle: maps.zh.ch)	71
Abb.: 60	Busverkehr auf dem Bahnhofplatz im Projekt-Zustand (mit Limmatbahn und neuem Bahnhofplatz)	72
Abb.: 61	Busverkehr auf dem Bahnhofplatz im Ist-Zustand (2021)	72
Abb.: 62	Situation Parkierung im Ist-Zustand (Quelle: Map data ©2021 Google)	73
Abb.: 63	Übergeordnetes Strassennetz (Quelle: maps.zh.ch)	75
Abb.: 64	Schema Erschliessung MIV	76
Abb.: 65	Knoten Weiningerstr. / Zufahrt TG, Sichtweite PW	77
Abb.: 66	Knoten Weiningerstr. / Zufahrt TG, Sichtweite Velo	78
Abb.: 67	Knoten Weiningerstr. / Zufahrt TG, Sichtweite Fussgänger	79
Abb.: 68	Schema Erschliessung Anlieferung	81
Abb.: 69	Anlieferung Schleppkurven LKW 10m, Wohnen Nord und Sonderbaustein	82
Abb.: 70	Anlieferung Schleppkurven LKW 10m, Aufnahmegebäude	83
Abb.: 71	Feuerwehzufahrten Wohnen Nord und Sonderbaustein	84
Abb.: 72	Feuerwehzufahrten Aufnahmegebäude	85
Abb.: 73	Massgeblicher Bedarf gemäss Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs des Kt. Zürich - 2018	87
Abb.: 74	Diagramme Verortung Velo-Abstellplätze Untergeschoss (oben) und Erdgeschoss (unten)	92
Abb.: 75	Auszug aus Lärmbeurteilung, Eisenbahnlärm bei Nacht, Stand 07.12.2021	105
Abb.: 76	Auszug aus Lärmbeurteilung, Strassenlärm bei Nacht, Stand 07.12.2021	105
Abb.: 77	Auszug aus Lärmbeurteilung, Strassenlärm bei Nacht, Stand 07.12.2021	105
Abb.: 78	Auszug Massnahmenkatalog Kt. Genf, 23.01.2020, Quelle: https://www.ge.ch/document/schutz-massnahmen-stfv	107
Abb.: 79	Querschnitt Aufnahmegebäude	108
Abb.: 80	Querschnitt Hochhaus	108
Abb.: 81	55m Radius als Lichtquelle	109
Abb.: 82	Querschnitt Hochhaus	110
Abb.: 83	Querschnitt Aufnahmegebäude	111

ANHANG

Beilagen

01_SANIERUNGSMASSNAHMEN AUFNAHMEGEBÄUDE

Wh-P Ingenieure

18.03.2021

02_PLANSATZ RICHTPROJEKT BAHNHOFAREAL DIETIKON_DIN A0

Hosoya Schaefer Architects AG, Bryum GmbH, IBV Hüsler AG

16.02.2022