

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.

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.



Abb.: 56 Solardach, Dachgarten und Spielbereich

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.

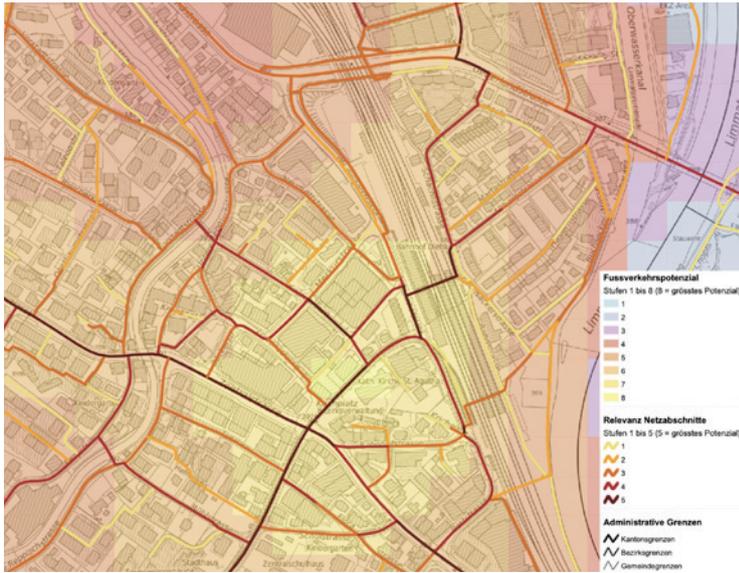


Abb.: 58 Fussgänger- Netz (Quelle: maps.zh.ch)

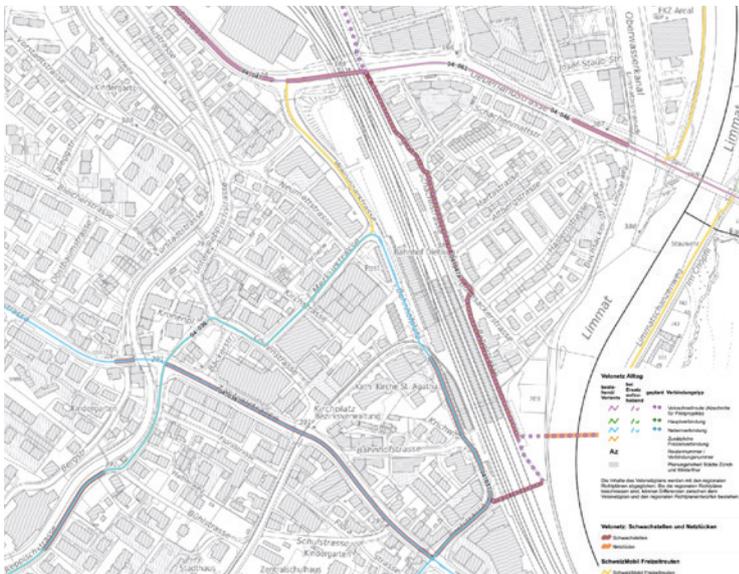


Abb.: 59 Projektareal im Velo- Netz (Quelle: maps.zh.ch)

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.

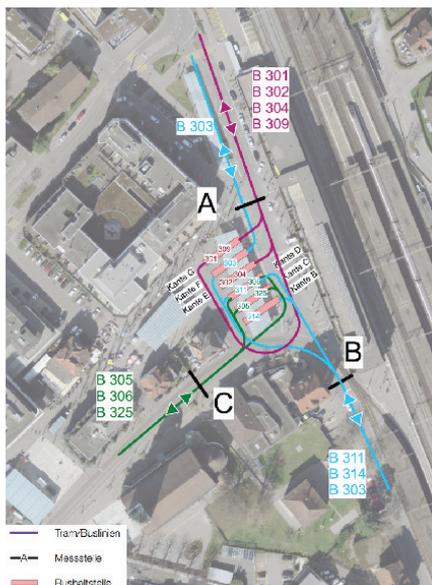


Abb.: 61 Busverkehr auf dem Bahnhofplatz im Ist-Zustand (2021)

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

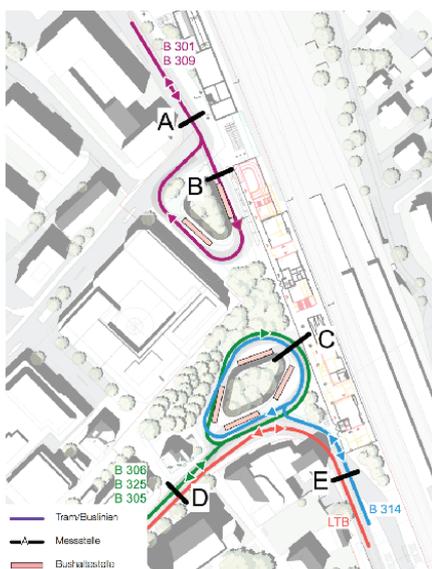


Abb.: 60 Busverkehr auf dem Bahnhofplatz im Projekt-Zustand (mit Limmattalbahn und neuem Bahnhofplatz)

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

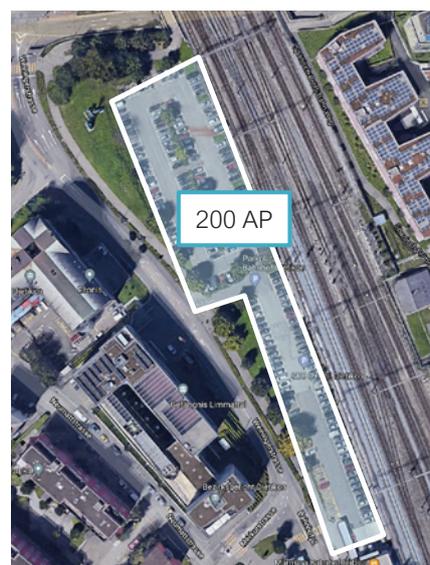


Abb.: 62 Situation Parkierung im Ist-Zustand (Quelle: Map data ©2021 Google)

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 Personenwagen 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.

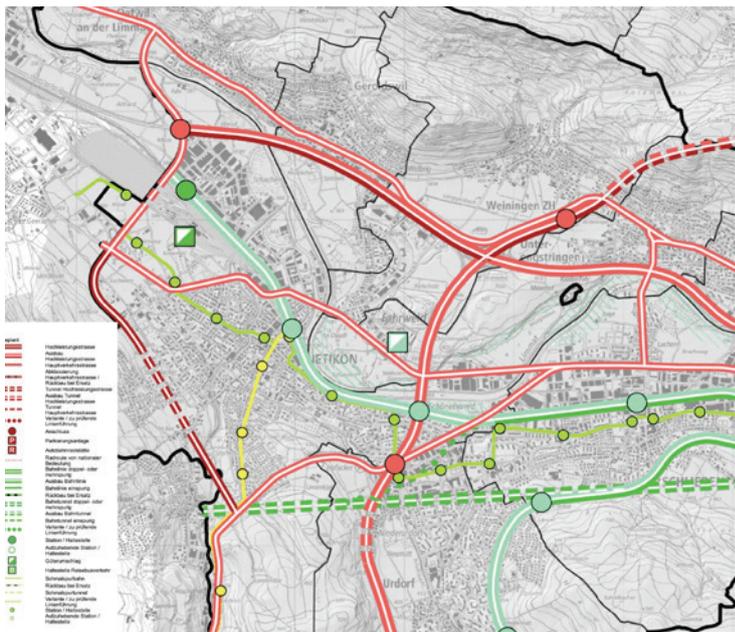


Abb.: 63 Übergeordnetes Strassennetz (Quelle: maps.zh.ch)

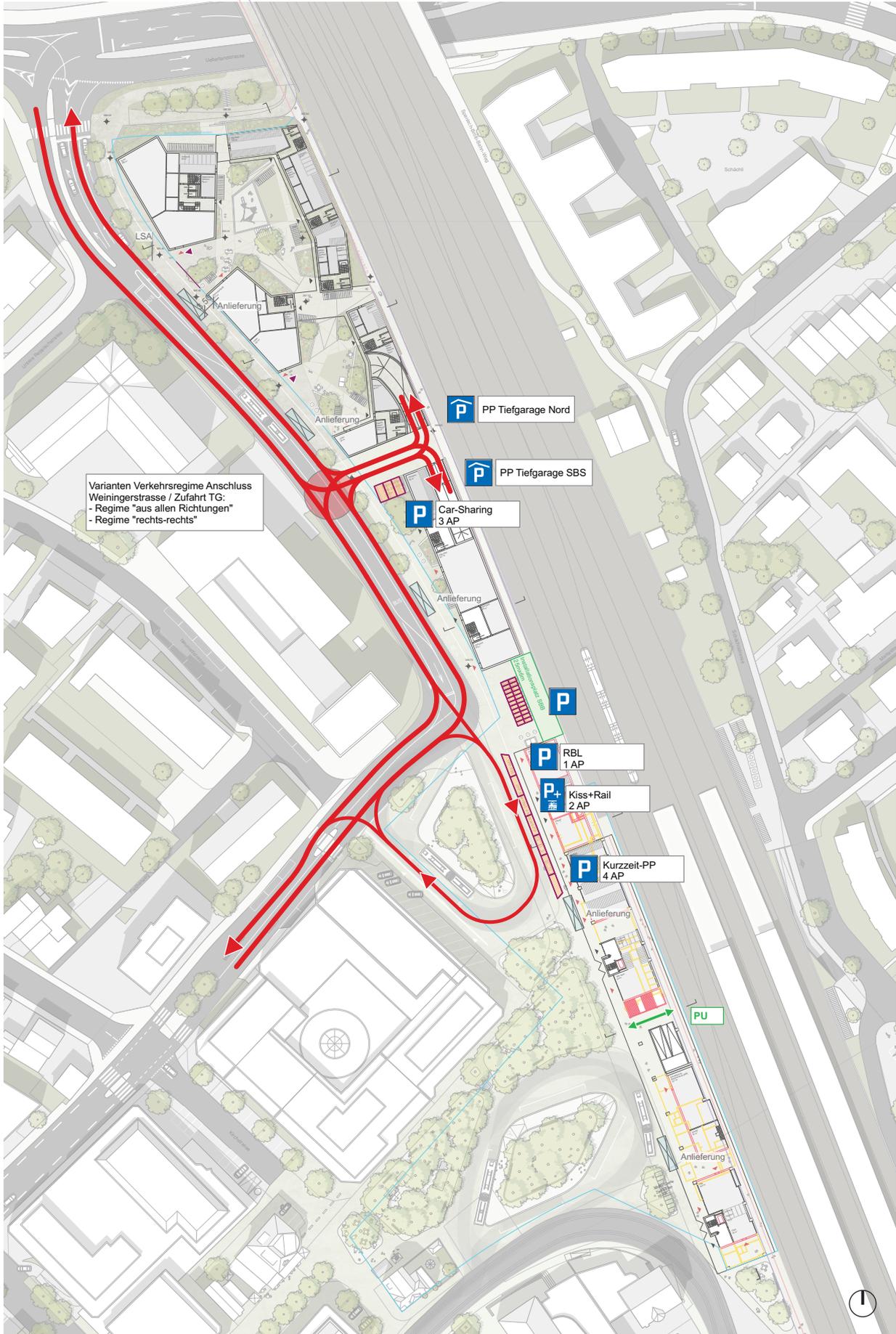


Abb.: 64 Schema Erschliessung MIV



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



Abb.: 66 Knoten Weiningerstr. / Zufahrt TG, Sichtweite Velo



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.

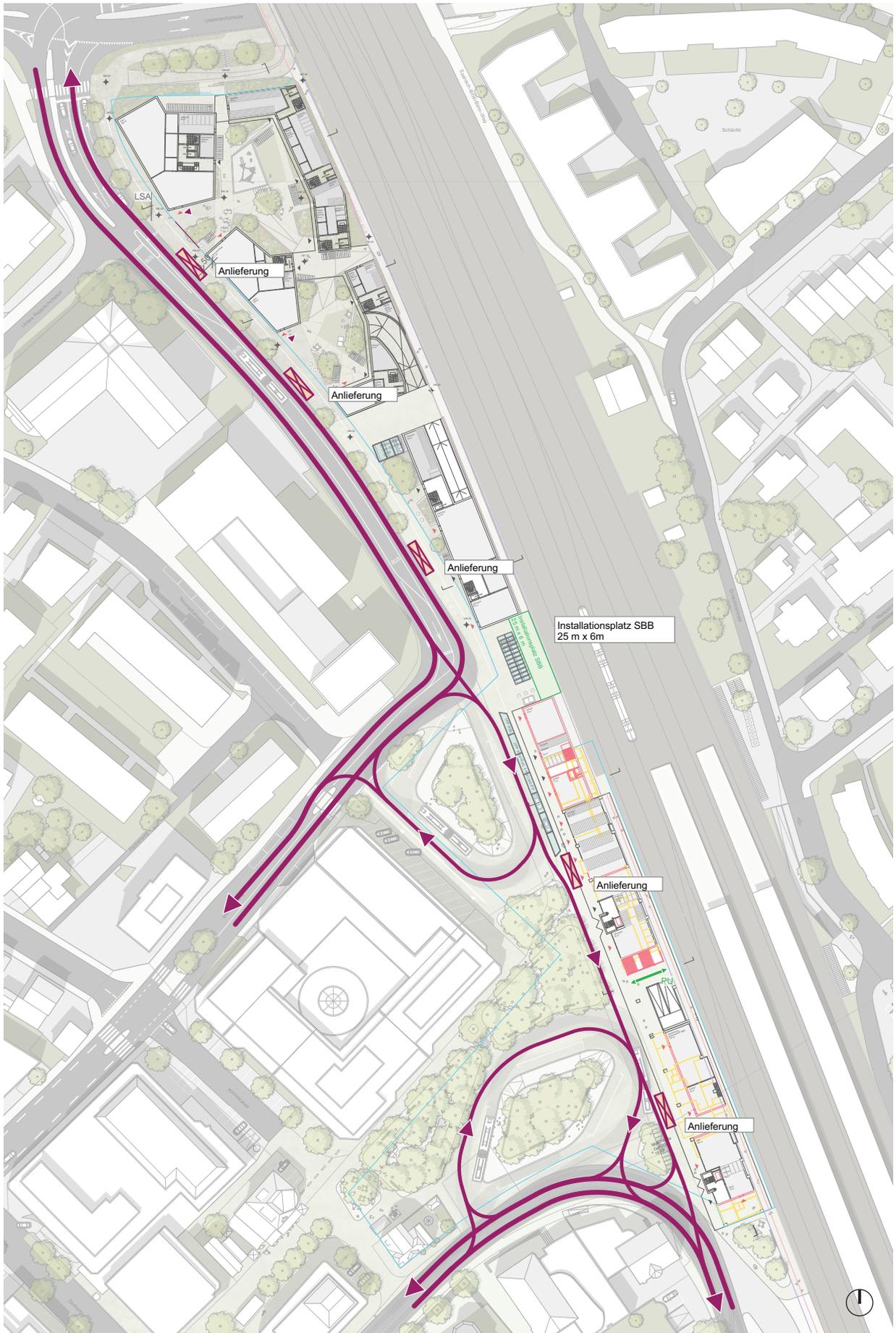


Abb.: 68 Schema Erschließung Anlieferung

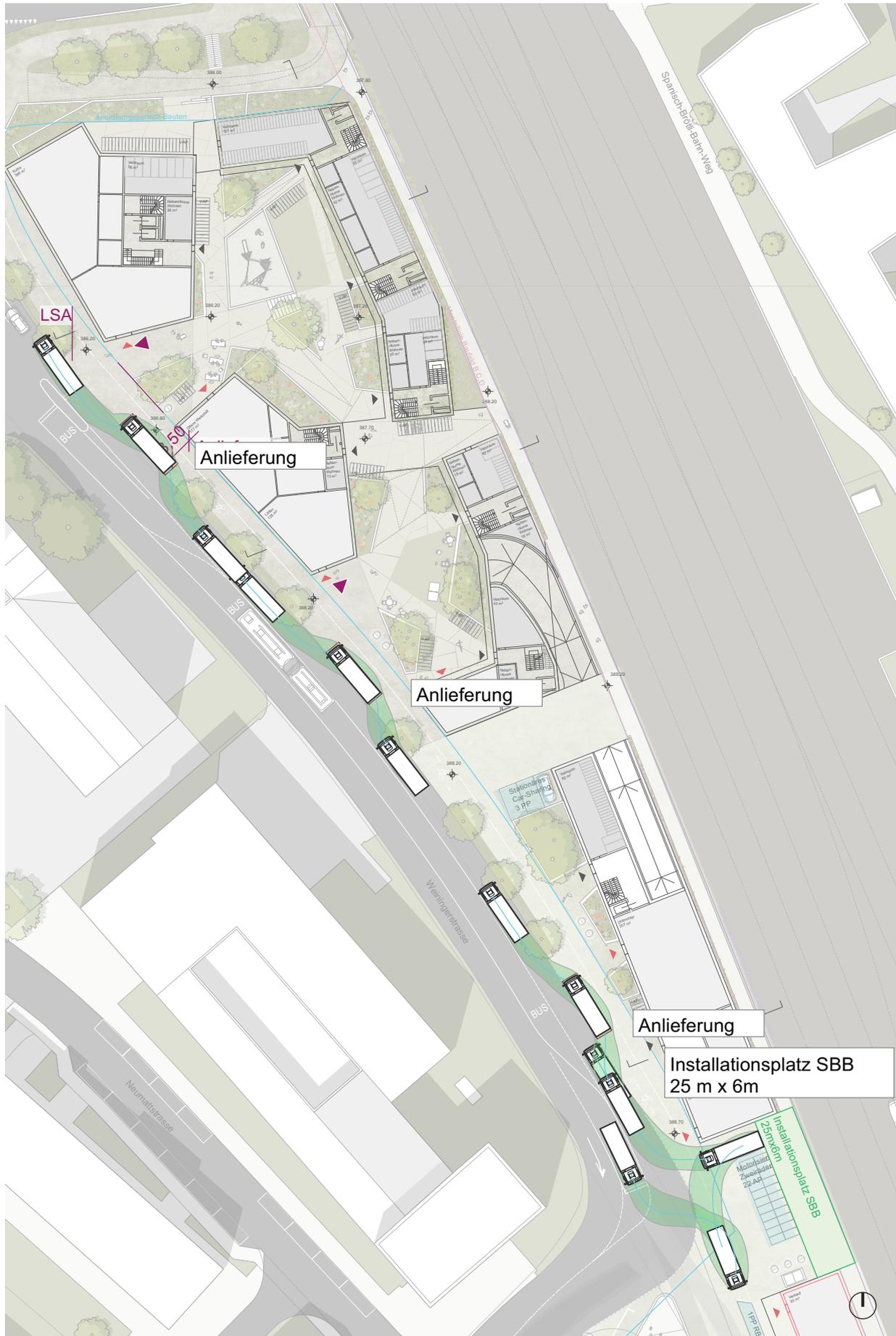


Abb.: 69 Anlieferung Schleppkurven LKW 10m, Wohnen Nord und Sonderbaustein

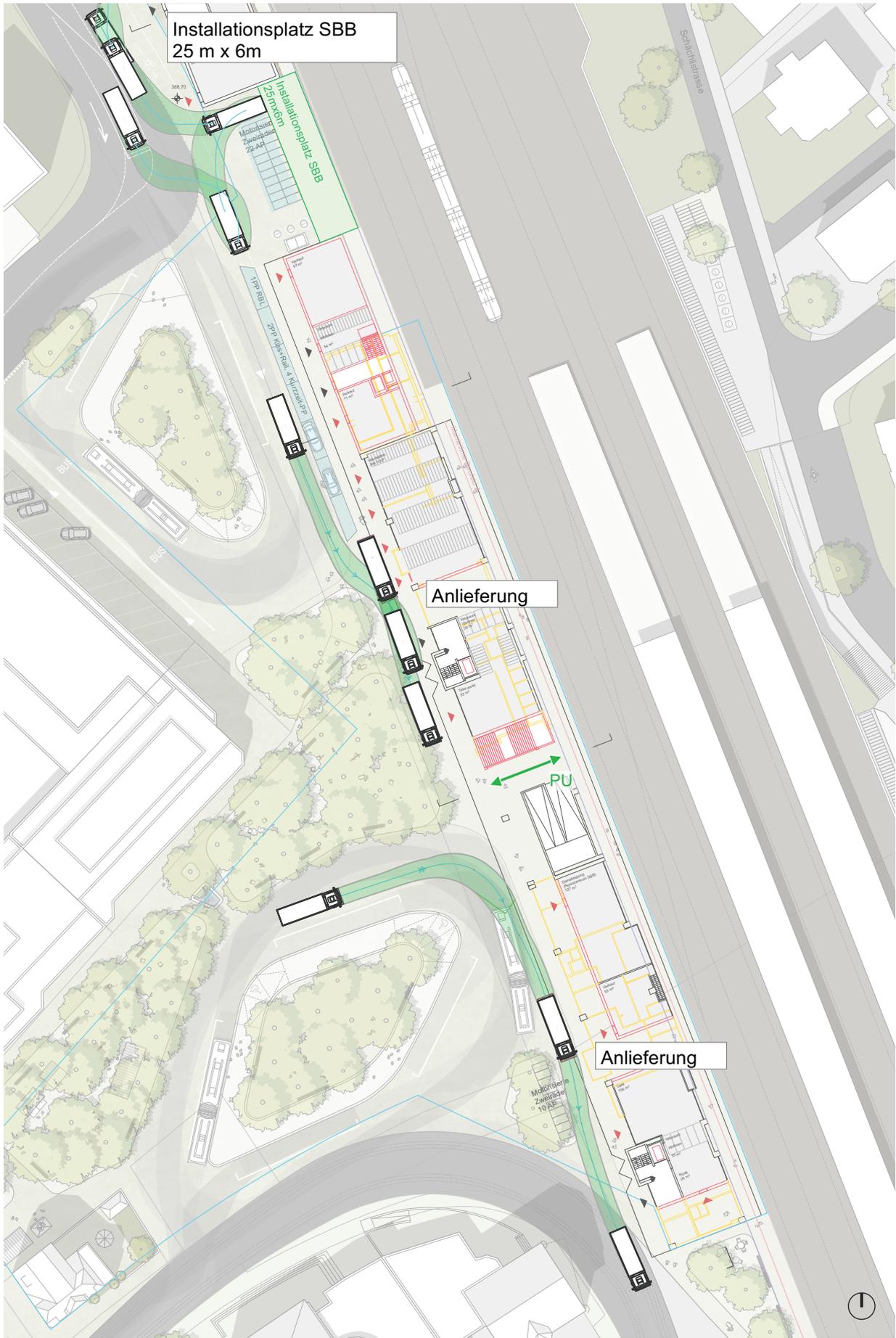


Abb.: 70 Anlieferung Schleppkurven LKW 10m, Aufnahmegebäude

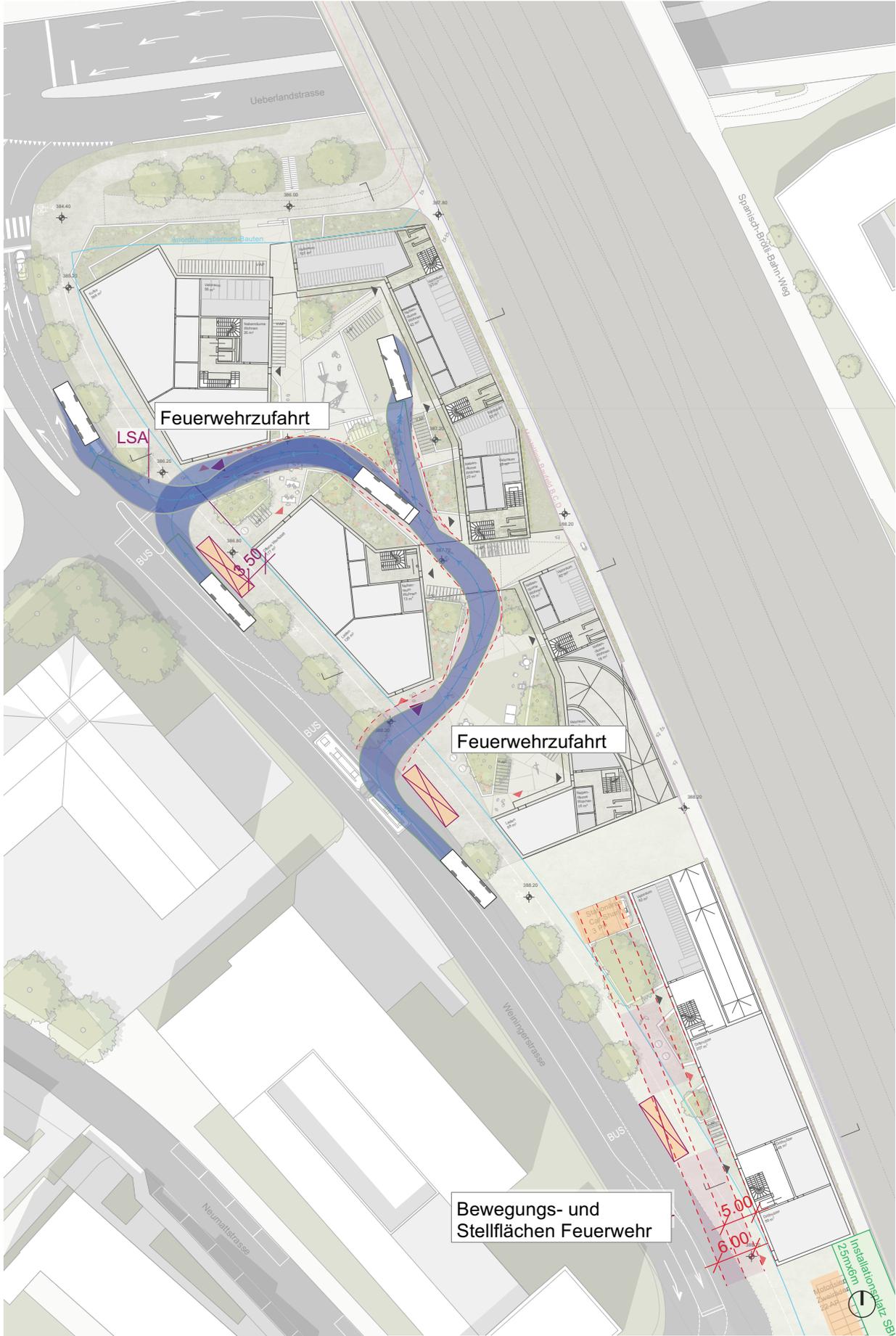


Abb.: 71 Feuerwehrezufahrten Wohnen Nord und Sonderbaustein

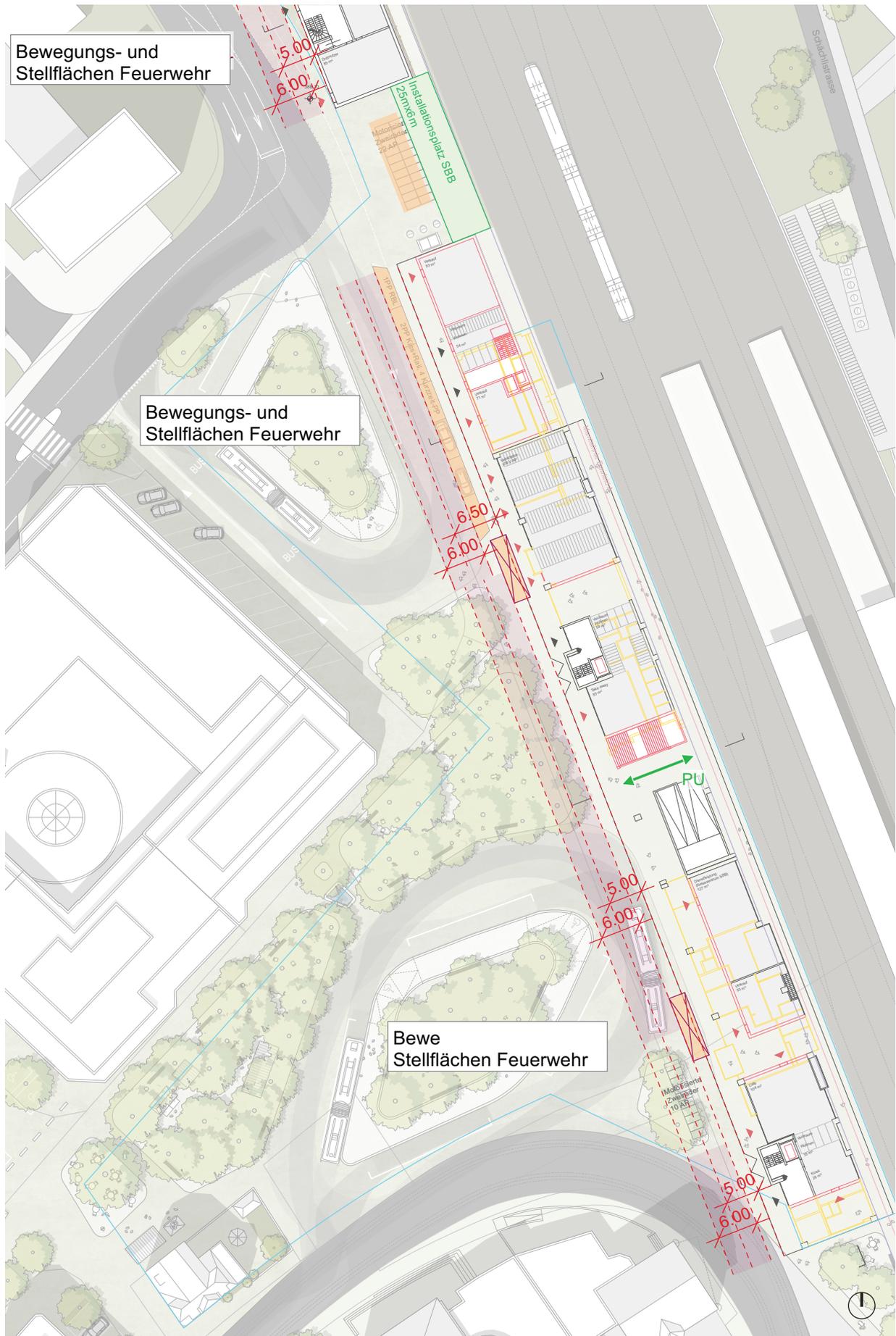


Abb.: 72 Feuerwehrzufahrten Aufnahmegebäude