

Städtebaulicher Vertrag zwischen

der Grundeigentümerin

Schweizerische Bundesbahnen SBB,

spezialgesetzliche Aktiengesellschaft, Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65
vertreten durch SBB Immobilien Development, Anlageobjekte Entwicklung Urban
Vulkanplatz 11, 8048 Zürich
(nachfolgend SBB)

und

der Stadt Dietikon

vertreten durch den Stadtrat
Bremgartnerstrasse 22, 8953 Dietikon
(nachfolgend Stadt)

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Präambel	3
1.2	Absichtserklärung	3
1.3	Vertragszweck	4
1.4	Rechtsnatur des Vertrags	4
1.5	Wertvermehrende Planungsmassnahme	4
2	MEHRWERT UND AUSGLEICHSLLEISTUNG	5
2.1	Rechtsgrundlage.....	5
2.2	Bewertungsmethode.....	5
2.3	Berechnung des Mehrwerts.....	5
2.3.1	Massgebliche Grundlage.....	5
2.3.2	Grundsätze der Berechnung	5
2.3.3	Festsetzung des Mehrwerts	6
2.4	Bestimmung der Ausgleichsleistung.....	6
3	VERWENDUNG DES AUSGLEICHS.....	7
3.1	Grundsatz	7
3.2	Massnahmen	7
4	UMSETZUNG	9
4.1	Fälligkeit.....	9
4.2	Umsetzung.....	9
4.3	Bezug.....	10
5	Schnittstellen und Regelungsbedarf.....	11
5.1	Koordination und Zusammenarbeit	11
5.2	Koordinationsbereich Bus- und Bahnhofplatz	11
5.3	Interessenlinie Weinigerstrasse.....	12
5.4	Freiraum Bahnhofareal.....	12
6	WEITERE BESTIMMUNGEN.....	13
6.1	Rechtsschutz	13
6.2	Rechtsnachfolge / Überbindung	13
6.3	Zustandekommen des Vertrags und salvatorische Klausel	13
6.4	Anmerkung im Grundbuch.....	13
6.5	Nebenbestimmungen	13
6.6	Beendigung	14
7	UNTERZEICHNUNG.....	15
8	Anhang.....	16

1 Einleitung

1.1 Präambel

Die Unterzeichnung der Planungsvereinbarung am 9. August 2018 markiert den Start eines kooperativen Planungsprozesses, in dem Stadt und SBB die planerischen Grundlagen für die künftige Entwicklung des Bahnhofsgeländes geschaffen haben. Im Jahr 2019 wurde ein gemeinsamer Studienauftrag über das Zentrumsgebiet durchgeführt, 2020 folgten eine verkehrliche Vertiefungsstudie zum Bus- und Bahnhofplatz sowie Abklärungen zum baulichen Zustand des Aufnahmegebäudes. Als verbindliche Planungsgrundlage wurde mit Abschluss der Vertiefungsstudien schliesslich das städtebauliche Konzept des Teams Hosoya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler ausgewählt. Auf dieser Basis verfolgen Stadt und SBB ihre Teilprojekte seitdem koordiniert, aber eigenständig weiter: die Stadt den neuen Bahnhofplatz und Bushof (Teilprojekt Stadt) und die SBB das Richtprojekt und den privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» (Teilprojekt SBB).

1.2 Absichtserklärung

Der Bahnhof Dietikon ist eine Visitenkarte von Stadt und SBB. Mit der Entwicklung des Bahnhofumfelds, des SBB-Areals und des Bus- und Bahnhofplatzes, wird der Bahnhof Dietikon zu einer zeitgemässen Verkehrsdrehscheibe und zu einem attraktiven Standort für Wohnen und Arbeiten mit hoher Nutzungs- und Erlebnisdichte. Die sehr zentrale Lage und die hohe ÖV-Erschliessungsqualität ermöglichen die Ansiedlung von lebendigen, durchmischten und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen auf dem SBB-Areal, von der Überlandstrasse bis zum Bahnhofgebäude. Gewerbe-, Detailhandels- und Gastronomienutzungen beleben den Stadtraum. Im nördlichen Bereich entsteht ein Gebäudeensemble mit Hochhaus als lebendige Zentrumserweiterung für das Wohnen mit begrünten Innenhöfen. Als weiterer Baustein entsteht gegenüber dem Bezirksgebäude ein Dienstleistungs- und Bürogebäude. Das Bahnhofgebäude von 1977 bleibt erhalten und wird saniert und erweitert. Der Erweiterungsbau und die Aufstockung des Bahnhofgebäudes um zwei Geschosse verleihen dem Bus- und Bahnhofplatz städtebaulich Gewicht. Zusammen mit den bestehenden Wohnungen im Bahnhofgebäude werden zukünftig 33% der Wohnflächen innerhalb des Perimeters des Gestaltungsplans im preisgünstigen Segment angeboten. Geplant ist ein vielfältiges, flexibles und zeitgemässes Angebot an unterschiedlichen Wohntypologien. Der Freiraum Bahnhofareal ist öffentlich zugänglich, die öffentliche Fuss- und Veloverbindung wird in den Freiraum Bahnhofareal integriert, neue Strassenbäume markieren den Verlauf der Weingerstrasse. Durch vernetzte Freiräume sowie Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und Hitzeminderung entsteht eine qualitativ hochwertige Stadtlandschaft. Abgestimmt auf die Planung des neuen Bus- und

Bahnhofplatzes wird die Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof gesteigert. Im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes entsteht eine neue öffentliche Velostation mit direktem Bahnzugang als Ersatz für das städtische Velohaus.

Die SBB setzt sich im Sinne der «Strategie Baukultur» des Bundesrates für eine hohe Baukultur, städtebauliche Qualität und gute architektonische Lösungen ein. SBB-Areale prägen das Ortsbild und das Zusammenleben. In diesem Bewusstsein leistet die SBB einen Beitrag zur Erhaltung und nachhaltigen Weiterentwicklung des Lebensraums, in steter Auseinandersetzung mit den gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Entwicklungen und Herausforderungen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind nach Rechtskraft des Gestaltungsplans weitere qualitätssichernde Verfahren vorgesehen. Zudem wird ein Gesamtkonzept für den Freiraum Bahnhofareal erstellt, um die Qualität der Freiraumgestaltung, den Hochwasserschutz, die stadträumliche Vernetzung und Massnahmen zur Hitzeminderung zu sichern.

1.3 Vertragszweck

Der Zweck des Vertrags ist, erstens, der Ausgleich des planungsbedingten Mehrwerts, der durch den privaten Gestaltungsplan Bahnhofareal Dietikon geschaffen wird. Der private Gestaltungsplan Bahnhofareal Dietikon setzt die bei der Einzonung (Zentrumszone Z5 mit Gestaltungsplanpflicht, 20. Dezember 2013) festgesetzte Gestaltungsplanpflicht um und schafft damit die Voraussetzungen für die bauliche Entwicklung des Bahnhofareals. Zweitens sichert der Vertrag im Sinne eines Vorvertrags die Eckwerte für die Regelung der Schnittstellen mit Projekten im unmittelbaren Umfeld des Gestaltungsplanperimeters, wie insbesondere dem Teilprojekt Bus- und Bahnhofplatz, sowie dem künftigen Strassenprojekt Weinigerstrasse, und regelt die Zusammenarbeit der Vertragsparteien über die Festsetzung des Gestaltungsplans hinaus.

1.4 Rechtsnatur des Vertrags

Der Vertrag ist öffentlich-rechtlicher Natur. Die Bauordnung der Stadt Dietikon hat in Art. 26h BO den kommunalen Mehrwertausgleich i.S.v. § 19 MAG umgesetzt. Daher kann alternativ dazu dieser städtebauliche Vertrag ausgearbeitet und abgeschlossen werden (§ 19 Abs. 6 MAG).

1.5 Wertvermehrende Planungsmassnahme

Die für die Bemessung des Mehrwerts massgebende Planungsmassnahme (§ 3 MAG) ist der private Gestaltungsplan Bahnhofareal Dietikon.

2 MEHRWERT UND AUSGLEICHSLEISTUNG

2.1 Rechtsgrundlage

Die Berechnung des Mehrwerts und die Festlegung der Ausgleichsleistung erfolgt gestützt auf die Regelungen im MAG und im MAV. Grundsätzlich entspricht der Mehrwert eines Grundstücks gemäss § 3 Abs. 1 MAG der Differenz zwischen den Verkehrswerten eines Grundstücks mit und ohne Planungsmassnahme. In diesem Vertrag geht es um die relevanten Verkehrswerte des SBB-Areals innerhalb des Planungsperimeters mit und ohne Planungsmassnahme. Massgebend für die Entstehung der Mehrwertabgabeforderung und die Bemessung des Mehrwertes ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Planungsmassnahme (§ 3 Abs. 2 i.V.m. § 20 Abs. 3 MAG).

Gemäss § 21 MAG regeln städtebauliche Verträge Rechte und Pflichten der Bauherrschaft und des Gemeinwesens im Zusammenhang mit der Verwirklichung eines Bauvorhabens. Der vorliegende Vertragsentwurf wird bei der Planaufgabe gemäss § 5 Abs. 3 PBG öffentlich aufgelegt. Die Unterzeichnung des vorliegenden Vertrags erfolgt mit bzw. nach Eintritt der Rechtskraft des Gestaltungsplans.

2.2 Bewertungsmethode

Für die Bemessung der Verkehrswerte wird gemäss § 7 Abs. 3 MAV eine anerkannte Bewertungsmethode angewendet. Die Verkehrswerte (Landwerte) werden mittels Residualwertmethode ermittelt als Differenz des Ertragswerts und der Baukosten, umgerechnet auf die anrechenbaren Grundstücksflächen.

2.3 Berechnung des Mehrwerts

2.3.1 Massgebliche Grundlage

Die Bestimmung des Mehrwerts basiert auf dem Gutachten «Mehrwertermittlung Bahnhofareal Dietikon» von Fahrländer Partner Raumentwicklung AG vom 18. August 2022, welches sich aus dem Erläuterungsbericht zur Mehrwertermittlung, den Bewertungen A1: Baufeld D; Hochhaus, A2: Baufeld D; Kristall und Riegel, A3: Baufeld C; Sonderbaustein, und A4: Baufeld B; Hohes Haus Süd vom 15. August 2022 sowie den ergänzenden Erläuterungen vom 23. März 2023 zusammensetzt.

2.3.2 Grundsätze der Berechnung

Die Berechnung des Mehrwerts erfolgt auf Basis des Richtprojekts vom 16. Februar 2022 mit angepasstem Nutzungsmix (gemäss Vorgabe kantonale Fachstelle Lärmschutz). Das Gutachten weist den Gesamtmehrwert der Planungsmassnahme für den

Gestaltungsplanperimeter aus. Als Bestandesgebäude ist das Bahnhofgebäude dabei nicht relevant für die Mehrwertermittlung.

2.3.3 Festsetzung des Mehrwerts

Der Mehrwert für das gesamte Areal wird auf MCHF 4'496'000.00 festgesetzt.

2.4 Bestimmung der Ausgleichsleistung

Die Höhe der Ausgleichsleistung beträgt 40% des in Ziff. 2.3.3 festgesetzten Mehrwerts, d.h. CHF 1'798'400.00.

3 VERWENDUNG DES AUSGLEICHS

3.1 Grundsatz

Alle Leistungen der SBB, die aus dem städtebaulichen Vertrag als Ausgleich des Mehrwerts fällig werden, sind für Massnahmen im öffentlichen Interesse bestimmt, namentlich für eine qualitätsvolle Verdichtung nach innen sowie mit einem räumlichen und funktionalen Bezug zum Gestaltungsplan einzusetzen. Abzüge für Planungsmassnahmen, die massgeblich die Siedlungsqualität verbessern, sind gemäss § 19 Abs. 5 MAG möglich.

3.2 Massnahmen

Die Ausgleichsleistung gemäss Ziff. 2.4 wird grundsätzlich als Sachleistung in Form einer öffentlichen Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes sowie in Form der finanziellen Beteiligung an einem Ausbau der Veloabstellanlagen nördlich der Gleise abgegolten. Zusätzlich werden 33% der zukünftig angebotenen Wohnflächen im preisgünstigen Segment angeboten.

Im Zuge der Errichtung des neuen Bus- und Bahnhofplatzes der Stadt Dietikon wird das heutige Velohaus, welches sich im Eigentum der Stadt befindet, abgebrochen. Der Gestaltungsplan sieht als Ersatz eine neue, öffentliche Velostation im Eigentum der SBB mit mindestens 300 kostenlosen Veloabstellplätzen im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes vor.

Mit der Errichtung und dem Betrieb und Unterhalt der neuen Velostation ermöglicht die SBB die Neugestaltung des Bus- und Bahnhofplatzes durch die Stadt auf Basis der gemeinsamen Planungsgrundlage. Die Einrichtung der neuen Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes erhöht dabei die Attraktivität für Velofahrende, aufgrund der Nähe zur bestehenden Personenunterführung. Gleichzeitig werden durch die Massnahme heute bestehende kommerzielle Nutzungen im Bahnhof verdrängt. Die Sachleistung öffentliche Velostation umfasst neben den initialen Errichtungskosten eine einmalige Abgeltung für die Nutzungsrechte, welche mit einer Dienstbarkeit mit einer Laufzeit von 35 Jahren gesichert werden. Für den gleichen Zeitraum erfolgt eine einmalige Abgeltung für Betrieb und Unterhalt der Velostation.

Eine weitere Massnahme gemäss Ziff. 3.1 ist die finanzielle Beteiligung an den Errichtungskosten eines Ausbaus der Veloabstellanlagen Altberg durch die Stadt. Das Richtprojekt für den Gestaltungsplan weist nach, dass durch die Errichtung von zweistöckigen, überdachten Veloabstellanlagen die Anzahl der heute vorhandenen Veloabstellplätze im Eigentum der Stadt verdoppelt werden kann. Die Erhöhung der Anzahl

an Veloabstellplätzen auf der Seite des Quartiers Altberg ermöglicht eine bessere Verteilung der Veloabstellplätze im Bahnhofgebiet und steigert die Attraktivität für den Langsamverkehr.

Als Beitrag an den Bedarf an bezahlbarem Wohnraum in der Stadt Dietikon sieht die SBB zudem einen Anteil von 33% der Wohnflächen innerhalb des Perimeters des Gestaltungsplans im preisgünstigen Segment vor. Gemäss Gestaltungsplan sind für Wohnen maximal 20'000 m² anrechenbare Geschossfläche zulässig (80% der maximal zulässigen 25'000 m² anrechenbaren Geschossflächen). Somit werden 6'600 m² anrechenbare Geschossflächen für das preisgünstige Wohnen festgesetzt. Als Massnahme zur Abgeltung gemäss Ziff. 3.1 wird der Werteffekt auf Grundlage des ergänzenden Gutachtens von Fahrländer und Partner vom 20. März 2024 eingesetzt (vgl. Anhang). Es ergänzt das Gutachten vom 18. August 2022 zur Mehrwertermittlung sowie die ergänzenden Erläuterungen vom 23. März 2023.

Geplante Massnahmen zur Abgeltung		CHF
1. Öffentliche Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes	Nutzungsrecht	670'000
	Errichtungskosten	530'000
	Betrieb & Unterhalt	410'000
2. Beteiligung am Ausbau der Veloabstellanlagen Altberg	Anteil an Errichtungskosten	50'000
3. 33% Preisgünstiges Wohnen	Ausgleich Werteffekt	140'000
Total		1'800'000

4 UMSETZUNG

4.1 Fälligkeit

Abweichend von MAG/MAV wird die Ausgleichsleistung nicht mit der Baufreigabe fällig, da die Ausgleichsleistung durch die Sachleistung der öffentlichen Velostation gemäss Ziff. 3.2 abgegolten wird. Die Sanierung und die untergeordnete Erweiterung im Bestand des Bahnhofgebäudes lösen die Fälligkeit der Ausgleichsleistung nicht aus. Die Bestandesbaute kann im Sinne von § 10 Abs. 1 MAG (zweiter Satz) in untergeordnetem Masse erweitert werden, ohne dass dies die Fälligkeit der Ausgleichsleistung auslöst; das zusätzliche Nutzungsmass wird jedoch bewusst nicht festgelegt (in Abweichung zu § 20 MAV).

Mit dem Ausbau der Veloabstellanlagen Altberg durch die Stadt wird der Anteil an den Errichtungskosten gemäss Ziff. 3.2 vorstehend fällig.

Die Fälligkeit des gemäss Ziff. 3.2 vereinbarten Anteils an preisgünstigem Wohnen steht in Abhängigkeit von der notwendigen Etappierung. Für jede Etappe wird ein Nachweis über die anrechenbaren Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen erbracht. Mit der ersten Etappe im Baubereich D sind mindestens 2'000 m² anrechenbare Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen zu erstellen. Zusammen mit den bestehenden preisgünstigen Wohnungen im Bahnhofgebäude entsteht somit mit der ersten Etappe ein massgeblicher Anteil des gemäss Ziff. 3.2 festgesetzten Anteils. Der Nachweis über das Total erfolgt spätestens mit der letzten Bauetappe. Der Anteil der anrechenbaren Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen kann über die Bauphasen variieren.

4.2 Umsetzung

Die SBB erbringt die Sachleistung der öffentlichen Velostation gemäss Ziff. 3.2 koordiniert mit der Planung des Bus- und Bahnhofplatzes der Stadt. Die Planung und Errichtung der Velostation durch die SBB erfolgt in Abhängigkeit von der Planung und Errichtung des neuen Bus- und Bahnhofplatzes der Stadt (Etappierung) und in Absprache zwischen den Parteien.

Die Inbetriebnahme der neuen Velostation im Bahnhofgebäude erfolgt grundsätzlich vor dem Abbruch des städtischen Velohauses. Die SBB behält sich vor, bei Bedarf eine angemessene temporäre Lösung als Ersatz für die wegfallenden Veloabstellplätze des Velohauses einzurichten und zu betreiben, bis die neue Velostation im Bahnhofgebäude in Betrieb ist. Bei Verzögerungen des städtischen Teilprojekts Bus- und Bahnhofplatz errichtet die SBB die neue Velostation im Bahnhofgebäude zusammen mit dem Umbau des Erdgeschosses.

Die Dienstbarkeit gemäss Ziff. 3.2 vorstehend wird mit Baustart der neuen Velostation im Bahnhofgebäude grundbuchlich eingetragen. Zwei Jahre vor Ablauf der Dienstbarkeit erfolgt eine gemeinsame Bedarfsanalyse durch die SBB und die Stadt die allfällige entgeltliche Verlängerung der Dienstbarkeit betreffend. Auf Wunsch beider Parteien kann die Dienstbarkeit verlängert werden. Wenn keine Verlängerung gewünscht/erreicht wird, wird die Dienstbarkeit nach Ablauf der 35 Jahre gelöscht.

Der Ausbau der Veloabstellanlagen Altberg erfolgt in einem eigenständigen Projekt durch die Stadt Dietikon und ist frühzeitig mit der SBB zu koordinieren, gestützt auf Art. 18 m Abs. 1 Eisenbahngesetz bedarf es einer Zustimmung der SBB, sobald Bahngrundstücke beansprucht werden. Die SBB stellt das Land unentgeltlich zur Verfügung. Die Abrechnung über die finanzielle Beteiligung erfolgt mit Inbetriebnahme.

Mit Rechtskraft der vorliegenden Planungsmassnahme werden die anrechenbaren Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen gemäss Ziff. 3.2 vorstehend im Grundbuch angemerkt.

Der Anfangsmietzins der preisgünstigen Wohnungen wird für jedes Einzelprojekt auf Basis der bis zum Mietbeginn mittels Mietpreisindex teuerungsbereinigten Medianmieten von Fahrländer und Partner gemäss Gutachten vom 20. März 2024 festgesetzt. Die Entwicklung/Anpassung der Mietzinse erfolgt gemäss den Bestimmungen im Obligationenrecht (OR).

Auszug aus dem ergänzenden Gutachten von Fahrländer und Partner vom 20. März 2024 (mit Datenstand per 31. März 2022):

Tabelle 2 Übersicht Medianmieten nach Zimmerzahl pro Wohnung

	CHF/m ² a	» Wohnungsgrösse in m ² HNF	CHF/Monat
1.5-Zimmerwohnung	316	36	948
2.5-Zimmerwohnung	293	63	1'538
3.5-Zimmerwohnung	253	87	1'834
4.5-Zimmerwohnung	261	106	2'306

4.3 Bezug

Auf eine Anpassung der Ausgleichsleistung gemäss Ziff. 2.4 an die Teuerung wird verzichtet, da die Ausgleichsleistung in Form von Sachleistungen gemäss Ziff. 3.2 abgegolten wird.

5 Schnittstellen und Regelungsbedarf

Aus dem rechtskräftigen privaten Gestaltungsplan der SBB und aus dem Projektwettbewerb Bus- und Bahnhofplatz der Stadt gehen zahlreiche Änderungen der bestehenden räumlichen und funktionalen Verhältnisse sowie des Eigentums im Bahnhofgebiet hervor, die heute im Bahnstiftungsvertrag geregelt sind.

5.1 Koordination und Zusammenarbeit

Bis zur Rechtskraft des Gestaltungsplans erfolgt die Koordination der Zusammenarbeit von Stadt und SBB durch den regelmässigen Austausch und die kooperative Zusammenarbeit von Stadtplanungsamt und SBB Immobilien Development. Der Steuerungsausschuss tagt quartalsweise bzw. nach Bedarf, nimmt den jeweiligen Planungsstand zur Kenntnis und trifft die notwendigen strategischen Entscheidungen. Der Steuerungsausschuss umfasst auf Seiten der Stadt Stadtpräsident, Hochbauvorsteher, Leiter Stadtplanungsamt und die zuständigen Projektleitenden. Auf Seite SBB Immobilien Development sind stufengerecht die zuständige Teamleitung und die Gesamtprojektleitung vertreten. Mit Rechtskraft des Gestaltungsplans erfolgt die übergeordnete, strategische Koordination im Rahmen des Mieter- und Partnermanagements von SBB Immobilien.

5.2 Koordinationsbereich Bus- und Bahnhofplatz

Mit erfolgreichem Abschluss des Projektwettbewerbs beauftragt die Stadt die Projektierungsarbeiten für den neuen Bus- und Bahnhofplatz. Dieser beansprucht gemäss dem zugrundeliegenden städtebaulichen Konzept (siehe Ziff. 1.1 vorstehend) den Vorplatz des Bahnhofgebäudes im Eigentum der SBB und überschneidet sich mit dem Gestaltungsplanperimeter, weshalb der Gestaltungsplan einen «Koordinationsbereich Verkehrsdrehscheibe» (Art. 5) definiert. Um die künftigen räumlichen und funktionalen Verhältnisse in diesem Bereich vertraglich zu regeln und zu sichern, wird mit Vorliegen des Vorprojekts für den neuen Bus- und Bahnhofplatz ein Vorvertrag zwischen Stadt und SBB erstellt, der die neuen Schnittstellen, Eigentum und Verantwortlichkeiten inkl. Kostenteiler und Terminplan (Etappe) definiert. Der Vorvertrag dient als Grundlage für den künftigen Bahnstiftungsvertrag (ggfs. zusätzlicher Baurechtsvertrag), welcher mit erfolgter Sprechung der notwendigen Kredite für die Errichtung des neuen Bus- und Bahnhofplatzes der Stadt durch die zuständigen Organe (Volksabstimmung) ausgearbeitet wird.

Spätestens zum Baubeginn des neuen Bus- und Bahnhofplatzes der Stadt werden die bestehenden Dienstbarkeiten (Parkplätze, Pappeln, Plakatständer, Lichtmasten) gelöscht.

Bis die neuen Vertragswerke in Kraft sind, bleiben die bestehenden Verträge bestehen. Von den geplanten Massnahmen nicht betroffene Module des bestehenden Bahnhofsvertrags werden in den neuen Vertrag aufgenommen.

5.3 Interesselinie Weinigerstrasse

Das zugrundeliegende städtebauliche Konzept (siehe Ziff. 1.1 vorstehend) berücksichtigt den künftigen Strassenverlauf gemäss der Machbarkeitsstudie «Busspur Weinigerstrasse» vom 31. August 2016. Der Gestaltungsplan definiert auf dieser Basis die «Interesselinie Weinigerstrasse» (Art. 3 Abs.4), welche den Bereich des SBB-Areals abgrenzt, welcher maximal durch das künftige Strassenprojekt Weinigerstrasse beansprucht wird.

5.4 Freiraum Bahnhofareal

Die Gestaltung des Freiraums Bahnhofareal erfolgt nach einem Gesamtkonzept, welches durch die SBB im Zuge der weiteren Projektierung erarbeitet wird (Art. 22). Es gibt mindestens Auskunft über Gestaltung, Ökologie, Biodiversität, Mikroklima, Hochwasserschutz, Retention und Versiegelungsgrad. Die Modellierung des Terrains (Anpassungen des Geländes) spielt dabei eine wichtige Rolle, sowohl was die stadträumliche Vernetzung der Neubauten als auch was den Hochwasserschutz betrifft – insbesondere im Bereich der Überland-/ Ecke Weinigerstrasse. Neben den notwendigen Terrainanpassungen umfasst das Freiraumkonzept u.a. Aussagen zur Integration des neuen öffentlichen Fuss- und Velowegs sowie des Fusswegs entlang der Gleise, zu der Pflanzung von mindestens elf grossen Strassenbäumen, zu weiteren Massnahmen zur Hitzeminderung (z.B. Schwammstadtprinzip, Grünflächenanteil) sowie zu geeigneten Massnahmen zur Förderung der Biodiversität. Die Stadt berücksichtigt das Gesamtkonzept für den Freiraum Bahnhofareal bei der weiteren Projektierung der Weinigerstrasse.

Mit der Baufreigabe erfolgt die Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit des Freiraums Bahnhofareal gemäss Gestaltungsplan durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit in das Grundbuch. Auf Basis des Verursacherprinzips trägt die SBB die Kosten für die Errichtung der öffentlichen Fuss- und Velowegverbindung gemäss Gesamtkonzept. Betrieb und Unterhalt der öffentlichen Fuss- und Velowegverbindung erfolgen durch die Stadt, welche für die Sicherheit auf demselben verantwortlich ist. Anpassungen am Freiraum Bahnhofareal im Zuge des Strassenprojekts Weinigerstrasse werden durch die Stadt finanziert (Verursacherprinzip). Eine allfällige Arrondierung der Parzellen von SBB und Stadt erfolgt nach Bauausführung mit dem Abschluss des Strassenprojekts Weinigerstrasse.

6 WEITERE BESTIMMUNGEN

6.1 Rechtsschutz

Die Vertragsparteien vereinbaren, Streitigkeiten aus diesem Vertrag zunächst auf dem Weg der Mediation mit gemeinsamer Kostentragung zu regeln. Sie bestimmen den Mediator oder die Mediatorin gemeinsam. Falls keine Streitbeilegung innerhalb von 90 Tagen seit Ernennung der Mediatorin oder des Mediators erfolgt, kann auch das Klageverfahren beim Verwaltungsgericht gemäss §§ 81 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) Anwendung finden. Die einvernehmliche Erstreckung der vorgenannten Fristen bleibt vorbehalten. Anwendbar ist ausschliesslich schweizerisches Recht.

6.2 Rechtsnachfolge / Überbindung

Sämtliche Verpflichtungen dieses Vertrages sind von der SBB vorbehaltlos einem Rechtsnachfolger zu überbinden. Diesem wird seinerseits diese Überbindungspflicht übertragen.

6.3 Zustandekommen des Vertrags und salvatorische Klausel

Das Zustandekommen des vorliegenden Vertrages steht zunächst unter dem Vorbehalt der Genehmigungen durch die zuständigen Organe der Parteien. Die Abgabepflicht steht unter der suspensiven Bedingung des Eintritts der Rechtskraft des Gestaltungsplans. Geringfügige Anpassungen des Gestaltungsplans hindern die Gültigkeit dieses Vertrages nicht. Falls sich einzelne Bestimmungen dieses Vertrages aus technischen oder rechtlichen Gründen als undurchführbar oder unwirksam erweisen, so berührt das die Gültigkeit des Vertrages als Ganzes nicht und es wird durch die Vertragsparteien nach einer gleichwertigen Regelung gesucht.

6.4 Anmerkung im Grundbuch

Mit Rechtskraft dieses Vertrags wird der Stadtrat ermächtigt, diesen gemäss § 22 Abs. 3 MAG im Grundbuch zur Anmerkung anzumelden. Die vereinbarte Mehrwertabgabe bzw. Ausgleichsleistung ist nach Eintritt der Rechtskraft des Gestaltungsplans als Grundpfandrecht zugunsten der Stadt im Grundbuch anzumerken. Die Anmerkung und das Grundpfandrecht werden mit der Inbetriebnahme der neuen Velostation gelöscht.

6.5 Nebenbestimmungen

Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag können im Baubewilligungsverfahren in sichernde Nebenbestimmungen zu den Verfügungen münden.

6.6 Beendigung

Der Vertrag endet mit der Erfüllung aller Verpflichtungen und erfolgter Abrechnung (einschliesslich Saldoerklärung).

7 UNTERZEICHNUNG

Dieser Vertrag wird 2-fach ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Originalexemplar inklusive Anhang.

Unterzeichnung des Vertrags im Namen der Parteien:

Für die SBB:

Ort, Datum:

.....

Armin Vonwil,
Leiter Development a.i.

.....

Benno Henggeler,
Leiter Grundstücksmanagement a.i.

Für die Stadt Dietikon:

Ort, Datum:

.....

Roger Bachmann,
Stadtpräsident

.....

Claudia Winkler,
Stadtschreiberin

8 Anhang

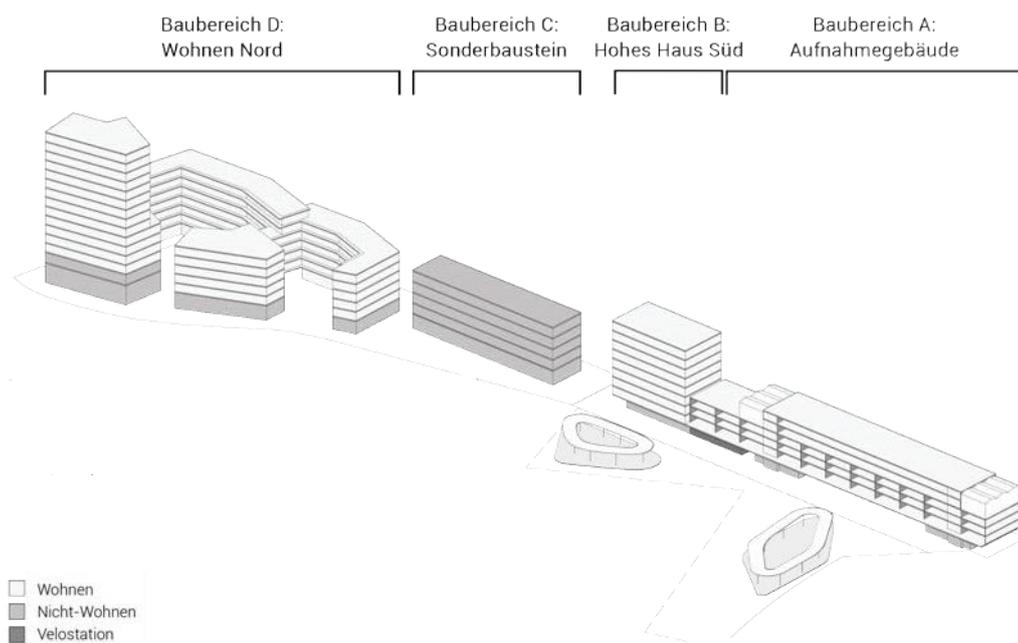
Bahnhofareal Dietikon

Szenarien Preisgünstiges Wohnen

20. März 2024

SBB AG, Immobilien Development

FP RE



Fahrländer Partner
Raumentwicklung AG
Seebahnstrasse 89
8003 Zürich

+41 44 466 70 00
info@fpre.ch
www.fpre.ch

Fabrikstrasse 20A
3012 Bern

+41 31 348 70 00
bern@fpre.ch
www.fpre.ch

1. Ausgangslage

Fahrländer Partner (Nachfolgend FPRE) hat im Sommer 2022 im Auftrag der Stadt Dietikon eine Mehrwertermittlung für das «Bahnhofareal Dietikon» vorgenommen.

Ergänzend hat FPRE im März 2023 Werteeinflüsse von preisgünstigen Mieten in der Aufstockung berechnet.

Bei der aktuellen Ausarbeitung des städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt und der SBB wird über Anteile und Lage von preisgünstigem Wohnraum diskutiert. Basis dafür ist die Grundvariante 0. Sie orientiert sich am Mengengerüst und den Wertermittlungen gemäss den Bewertungen von FPRE vom 18. August 2022 unter Berücksichtigung der ergänzenden Ermittlung über preisgünstigen Wohnraum vom 2. März 2023. Zusätzlich wurden die nachfolgend aufgeführten drei Varianten besprochen:

- Variante 1, SP Dietikon. Ein Drittel preisgünstiges Wohnen in den Neubauten;
- Variante 1A. Ein Drittel preisgünstiges Wohnen;
- Variante 1B. Ein Drittel preisgünstiges Wohnen.

2. Auftrag und Bewertungsannahmen

Die Werteeffekte als Folge von unterschiedlichen Anteilen und einer unterschiedlichen Verteilungen von preisgünstigem Wohnen sollen ermittelt werden. Gemäss Auftrag und Besprechung mit der SBB berücksichtigen wir unter preisgünstigen Mieten die Medianmieten (CHF/m²a, Neubauten) in Abhängigkeit der Zimmerzahl pro Wohnung.

Der vorliegende Bericht ist eine Ergänzung zur Mehrwertermittlung vom 18. August 2022 und der ergänzenden Ermittlung über preisgünstigen Wohnraum vom 2. März 2023. Um die Kongruenz der Bewertungen sicherzustellen, werden alle massgeblichen Wertparameter (Mietträge, Baukosten, Diskontierung) mit Datenstand per 31. März 2022 ermittelt.

Der Nutzungsmix von Eigentumswohnungen, Mietwohnungen und nicht-Wohn-Nutzungen bleibt unverändert. Eine Erhöhung des Anteils der preisgünstigen Wohnungen führt nur zu einer Reduktion der Mietwohnungen, die auf Marktniveau vermietet werden.

Nachfolgend findet sich eine Übersicht der Varianten nach Baufeldern mit entsprechender Verteilung von preisgünstigem Wohnen.

Tabelle 1 Übersicht Varianten (Mengengerüst und Zuteilung preisgünstiges Wohnen)

Varianten		D Total	D (ohne HH)	B	A Best.	A Aufst.	A Total	Total
Variante 0								
Wohnen Markt	m ² NF	8'831	5'131	1'178	0	0	0	10'009
preisgünstiges Wohnen	m ² NF	0	0	0	2'675	1'205	3'880	3'880
Anteil Wohnen Markt		100%	100%	100%	0%	0%	0%	72%
Anteil Wohnen preisgünstig		0%	0%	0%	100%	100%	100%	28%
Total Wohnen	m ² NF	8'831	5'131	1'178	2'675	1'205	3'880	13'889
Vorschlag SP Dietikon								
Wohnen Markt	m ² NF	5'887	2'944	785	0	803	803	7'475
preisgünstiges Wohnen	m ² NF	2'944	2'944	393	2'675	402	3'077	6'414
Anteil Wohnen Markt		67%	57%	67%	0%	67%	21%	54%
Anteil Wohnen preisgünstig		33%	57%	33%	100%	33%	79%	46%
Total Wohnen	m ² NF	8'831	5'131	1'178	2'675	1'205	3'880	13'889
Variante 1A								
Wohnen Markt	m ² NF	8'081	4'381	1'178	0	0	0	9'259
preisgünstiges Wohnen	m ² NF	750	750	0	2'675	1'205	3'880	4'630
Anteil Wohnen Markt		92%	85%	100%	0%	0%	0%	67%
Anteil Wohnen preisgünstig		8%	15%	0%	100%	100%	100%	33%
Total Wohnen	m ² NF	8'831	5'131	1'178	2'675	1'205	3'880	13'889
Variante 1B								
Wohnen Markt	m ² NF	6'876	3'176	1'178	0	1'205	1'205	9'259
preisgünstiges Wohnen	m ² NF	1'955	1'955	0	2'675	0	2'675	4'630
Anteil Wohnen Markt		78%	62%	100%	0%	100%	31%	67%
Anteil Wohnen preisgünstig		22%	38%	0%	100%	0%	69%	33%
Total Wohnen	m ² NF	8'831	5'131	1'178	2'675	1'205	3'880	13'889

Quelle: SBB, Aufstellung durch FPRE

Variante 0:

Basis für die Wertermittlung und für die nachfolgenden Vergleiche ist Variante 0 vom Sommer 2022 mit einem entsprechenden Mix aus Miet- und Eigentumswohnungen. Zusätzlich haben wir eine neue Basisbewertung für den Baubereich A mit preisgünstigen Mietwohnungen im Bestand und in der Aufstockung erstellt.

Vorschlag SP:

Die Wertermittlung in der Variante Vorschlag SP erfolgt unter Berücksichtigung von preisgünstigem Wohnen im Umfang von 33% des Wohnanteiles in den Baubereichen D, B und der Aufstockung A. Zusätzlich wird im Bestand des Baubereiches A preisgünstiger Wohnraum berücksichtigt.

Variante 1A:

Die Wertermittlung in Variante 1A erfolgt unter Berücksichtigung von preisgünstigem Wohnen im Bestand und der Aufstockung von Baubereich A. Zusätzlich werden im «Kristall» und im «Riegel» im Baubereich D 750 m² NF preisgünstiges Wohnen angeboten.

Variante 1B:

Die Wertermittlung in Variante 1B erfolgt unter Berücksichtigung von preisgünstigem Wohnen im Bestand von Baubereich A. Zusätzlich werden im «Kristall» und im «Riegel» im Baubereich D 1'955 m² NF preisgünstiges Wohnen angeboten.

Für die vorliegende Wertermittlung ist die Bewertungen des Baubereiches C nicht relevant, da dieser Baubereich keine Wohnnutzungen enthält. Dasselbe gilt auch für die Bewertung des Hochhauses, da die als preisgünstig bezeichneten Wohnungen vollständig im «Kristall» und im «Riegel» berücksichtigt werden.

3. Bewertungsgrundlagen

Wie die Vertragsparteien (SBB und die Stadt Dietikon) preisgünstiges Wohnen definieren und regeln, ist FPRE nicht bekannt. Gemäss Auftrag und Besprechung mit der SBB berücksichtigen wir unter preisgünstigen Mieten die Medianmieten (CHF/m²a) in Abhängigkeit der Zimmerzahl pro Wohnung. Mit dem Datenstand per 31. März 2022 weist FPRE für die Stadt Dietikon nachfolgende Medianmieten (Neubauten, Nettomieten) aus.

Tabelle 2 Übersicht Medianmieten nach Zimmerzahl pro Wohnung

	CHF/m ² a	∅ Wohnungsgrösse in m ² HNF	CHF/Monat
1.5-Zimmerwohnung	316	36	948
2.5-Zimmerwohnung	293	63	1'538
3.5-Zimmerwohnung	253	87	1'834
4.5-Zimmerwohnung	261	106	2'306

Quelle: IMBAS FPRE.

Tabelle 3 Vergleich Medianmieten und durchschnittliche hedonische Mieten (CHF/m²a)

	Medianmieten	∅ Kristall und Riegel	∅ Baubereich B	∅ Aufstockung A
1.5-Zimmerwohnung	316	312	311	363
2.5-Zimmerwohnung	293	330	338	325
3.5-Zimmerwohnung	253	293		
4.5-Zimmerwohnung	261	276		

Quelle: IMBAS FPRE.

Die Abschläge von den Marktmieten auf die Medianmieten unterscheiden sich zwischen den Baubereichen sehr stark. Bei den 1.5-Zimmerwohnungen liegen die Medianmieten teilweise über den Marktmieten. Dies ist auf die überdurchschnittlichen Wohnungsgrössen (für 1.5-Zimmerwohnungen) zurückzuführen. In diesen Fällen haben wir die tieferen Marktmieten für die preisgünstigen Wohnungen verwendet.

Bei tieferen erzielbaren Mieten ist zu prüfen, ob sich dies auf weitere Parameter der Bewertung auswirkt. So beurteilt FPRE die langfristigen Risiken als leicht tiefer, wodurch wir den Diskontierungssatz für preisgünstiges Wohnen um 5 Basispunkte herabgesetzt haben. Ebenfalls kann davon ausgegangen werden, dass in günstigeren Wohnungen ein tieferer Ausbaustandard (Oberflächen, Küchen- und Badeinrichtungen) akzeptiert wird, was die Ausbaukosten geringfügig senkt. Die Sicherheitsmarge bleibt unverändert (in % des rohen Marktwertes). Ebenfalls berücksichtigt FPRE dieselben Anfangs- und langfristigen Leerstände. Ohnehin sind keine strukturellen Leerstände erfasst. Ein gewisser Sockelleerstand ist in allen Varianten beizubehalten.

4. Wertermittlungen

Da für die Baufelder D, B und A Werte jeweils verschiedene Anteile an preisgünstigem Wohnen ermittelt werden müssen, haben wir je Baufeld eine Maximal- und eine Minimalvariante berechnet. Die für die Varianten massgeblichen Werte werden aus den Maximal- und Minimalvarianten abgeleitet. In diesen wird der Anteil der Mietwohnungen, die als preisgünstig berücksichtigt werden entweder als 100% des Mietwohnungsanteiles oder 0% des Mietwohnungsanteiles abgebildet. Dadurch wird verhindert, dass ein bestimmter Wohnungsmix nicht ohne Rundungs- oder Zuteilungsfehler zugeteilt werden muss und dadurch Verzerrungen auftreten. Die Minimal- und Maximalvarianten dienen somit lediglich als Hilfsvarianten, aus denen in Tabelle 5 die Werte der Varianten abgeleitet werden.

Für die Baubereiche D und B sind in der Maximalvariante keine preisgünstigen Wohnungen berücksichtigt. In der Minimalvariante sind alle Mietwohnungen davon betroffen. Die Wertanteile von Eigentumswohnungen bleiben unverändert und wirken sich nicht auf die Differenzbetrachtung aus.

Im Baubereich A sind in der Minimalvariante alle Wohnungen als preisgünstig berücksichtigt. In der Maximalvariante sind es die Wohnungen im Bestand. Die Wohnungen in der Aufstockung sind Wohnungen zu Marktkonditionen. Die Nicht-Wohnnutzungen im Baubereich A werden nicht berücksichtigt.

In der nachfolgenden Tabelle finden sich die Anteile von preisgünstigem Wohnen pro Baubereich, sowie die Marktwerte der Minimal- und der Maximalvariante.

Tabelle 4 Marktwerte Minimal- und Maximalvarianten

		D Total	D (ohne HH)	B	A Best.	A Aufst.	A Total	
Maximalvariante								
Marktwert* per 31.12.2023	TCHF	45'965'	23'760'	4'745'			12'002'	62'712'
Preisgünstiges Wohnen	m ² NF	0	0	0	2'675	0	2'675	
Als Anteil der Wohnfläche		0%	0%	0%	100%	0%	69%	
Als Anteil der Mietwohnfläche		0%	0%	0%	100%	0%	69%	
Minimalvariante								
Marktwert* per 31.12.2023	TCHF	44'536'	22'331'	4'492'			11'259'	60'287'
Preisgünstiges Wohnen	m ² NF	3'164	3'164	708	2'675	1'205	3'880	
Als Anteil der Wohnfläche		36%	62%	60%	100%	100%	100%	
Als Anteil der Mietwohnfläche		100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Werteffekt CHF pro m² NF preisgünstig		-452	-452	-357			-617	-478

*Wert der jeweiligen Szenarien. Die Bewertungen basieren auf den Bewertungsberichten vom 3.04.2023 mit Datenstand vom 31.03.2022. Im Baubereich A sind nur Wohnnutzungen abgebildet.

Quelle: FPRE.

Die unterste Zeile (Werteffekt CHF pro m² NF preisgünstig) in der Tabelle zeigt den Werteffekt der Erstellung von preisgünstigem Wohnraum pro m² NF im entsprechenden Baubereich.

Die Wertermittlungen zeigen auf, dass, je nach Lage der preisgünstigen Wohnfläche unterschiedliche Minderwerte entstehen. Dies hat folgende Gründe:

- Der Abschlag von der Markt- zur Medianmieten ist bei unterschiedlichen Wohnungsgrössen und Geschossigkeiten unterschiedlich. So sind insbesondere in der Aufstockung in Baufeld A die Marktmieten pro m² NF aufgrund von kleinen Wohnungen in hohen Geschosslagen hoch.
- Baufeld D wird vor Baufeldern B und A bebaut. Der Werteffekt von Mindererträgen die in der Zukunft liegen, ist geringer.

5. Resultate, Vergleich der Szenarien

In der Nachfolgenden Tabelle finden sich die Marktwerte der Varianten.

Tabelle 5 Marktwerte Minimal- und Maximalvarianten

Variante 0		D Total	D (ohne HH)	B	A Best.	A Aufst.	A Total	Total
preisgünstiges Wohnen		0%	0%	0%	100%	100%	100%	28%
Marktwert* per 31.12.2023	TCHF	45'965'	23'760'	4'745'			11'259'	61'969'
Vorschlag SP Dietikon								
preisgünstiges Wohnen		33%	57%	33%	100%	33%	79%	46%
Marktwert* per 31.12.2023	TCHF	44'635'	22'430'	4'605'			11'754'	60'994'
Wertdifferenz ggü. V0	TCHF	-1'330'	-1'330'	-140'			495'	-975'
		-2.9%	-6%	-3.0%			+4.4%	-1.6%
Variante 1A								
preisgünstiges Wohnen		8%	15%	0%	100%	100%	100%	33%
Marktwert* per 31.12.2023	TCHF	45'626'	23'421'	4'745'			11'259'	61'630'
Wertdifferenz ggü. V0	TCHF	-339'	-339'	0'			0'	-339'
		-0.7%	-1%	+0.0%			+0.0%	-0.5%
Variante 1B								
preisgünstiges Wohnen		22%	38%	0%	100%	0%	69%	33%
Marktwert* per 31.12.2023	TCHF	45'082'	22'877'	4'745'			12'002'	61'829'
Wertdifferenz ggü. V0	TCHF	-883'	-883'	0'			743'	-140'
		-1.9%	-4%	+0.0%			+6.6%	-0.2%

*Wert der jeweiligen Szenarien. Die Bewertungen basieren auf den Bewertungsberichten vom 3.04.2023 mit Datenstand vom 31.03.2022. Im Baubereich A sind nur Wohnnutzungen abgebildet.

Quelle: FPRE.

Im Vergleich mit der Variante 0 stellen sich damit folgende Werteffekte ein:

Werteffekt zum Vorschlag SP Dietikon:

Bei einem Wert von Variante 0 von CHF 61'969'000 und einem Wert von Variante SP von CHF 60'994'000 beläuft sich der Werteffekt auf CHF -975'000;

Werteffekt zu Variante 1A:

Bei einem Wert von Variante 0 von CHF 61'969'000 und einem Wert von Variante 1A von CHF 61'630'000 beläuft sich der Werteffekt auf CHF -339'000;

Werteffekt zu Variante 1B:

Bei einem Wert von Variante 0 von CHF 61'969'000 und einem Wert von Variante 1B von CHF 61'829'000 beläuft sich der Werteffekt auf CHF -140'000.

Der Anteil an preisgünstigem Wohnen in der Aufstockung von Baufeld A weist aufgrund der Art der Wertermittlung anhand von statischen Medianmieten einen überproportionalen Werteffekt auf. Dadurch ist der Werteffekt in der Variante 1B gegenüber der Variante 0 sehr gering, obwohl gesamthaft 750 m² NF zusätzlich als preisgünstig angeboten werden.

Impressum

Projekt

24714

Auftraggeber

SBB AG

Immobilien Development

Vulkanplatz 11

8048 Zürich

Kontakte

Andrea Hagn-Ziegert

Ersteller

Fahrländer Partner

Raumentwicklung AG

Seebahnstrasse 89

8003 Zürich

+41 44 466 70 00

info@fpre.ch

www.fpre.ch

Fabrikstrasse 20a

3012 Bern

+41 31 348 70 00

bern@fpre.ch

www.fpre.ch

Verantwortlicher Partner

Martin Bühler

Projektleitung

Samuel Giezendanner

Bearbeitung

Martin Bühler

Samuel Giezendanner

Zeitraum

Februar und März 2024