

## **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 AUSGLEICHSLEISTUNG .....	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 .....	6
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

# 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 Bahnhofsgiebets von Dietikon geschaffen haben. So wurde im Jahr 2019 gemeinsam ein Studienauftrag über das Zentrumsgebiet durchgeführt, 2020 folgten eine verkehrliche Vertiefungsstudie zum Bus- und Bahnhofplatz sowie Abklärungen zum baulichen Zustand des Aufnahmegebäudes. Als gemeinsame und 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. Die bestehenden und die neuen Wohnungen im Bahnhofgebäude sind im preisgünstigen Segment. Geplant ist ein vielfältiges, flexibles und zeitgemässes Angebot an unterschiedlichen Wohntypologien für urbane Lebensstile. 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.

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 Wertvermehrnde 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.

ENTWURF

## **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.

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 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 40 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.

Geplante Massnahmen zur Abgeltung		CHF
1. Öffentliche Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes	Nutzungsrecht	780'000
	Errichtungskosten	530'000
	Betrieb & Unterhalt	440'000
2. Beteiligung am Ausbau der Veloabstellanlagen Altberg	Anteil an Errichtungskosten	50'000
<b>Total</b>		<b>1'800'000</b>

ENTWURF

## **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.

### **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 (Etapplierung) 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. Wenn keine Verlängerung gewünscht/erreicht wird, wird die Dienstbarkeit nach Ablauf der 40 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.

### **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.

ENTWURF

## **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 Bahnstahofvertrag 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 Entscheide. Der Steuerungsausschuss umfasst auf Seiten 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 Bus- und Bahnhofplatz» 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 (Etappierung) definiert. Der Vorvertrag dient als Grundlage für den künftigen Bahnstahofvertrag (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 Interessenslinie 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 «Interessenslinie Weinigerstrasse», 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. Dabei spielt die Modellierung des Terrains (Anpassungen des Geländes) 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. die Integration des neuen öffentlichen Fuss- und Velowegs sowie des Fusswegs entlang der Gleise, die Pflanzung von mindestens elf grossen Strassenbäumen, weitere Massnahmen zur Hitzeminderung (z.B. Schwammstadtprinzip, Grünflächenanteil) sowie Massnahmen zur Förderung der Biodiversität. Die Stadt berücksichtigt bei der weiteren Projektierung der Weinigerstrasse das Gestaltungskonzept für den Freiraum Bahnhofareal.

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).

ENTWURF

## 7 UNTERZEICHNUNG

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

Unterzeichnung des Vertrags im Namen der Parteien:

Für die SBB:

Ort, Datum: .....

.....

Susanne Zenker,  
Leiterin Development

.....

Daniel Zollinger,  
Leiter Grundstücksmanagement

Für die Stadt Dietikon:

Ort, Datum: .....

.....

Roger Bachmann,  
Stadtpräsident

.....

Claudia Winkler,  
Stadtschreiberin