



Projektwettbewerb «Bahnhofplatz – Bushof», Stadt Dietikon

Programm zum Projektwettbewerb im offenen Verfahren

16. November 2022



Veranstalterin Projektwettbewerb

Stadt Dietikon

Stadtplanungsamt

Bremgartnerstrasse 22

8953 Dietikon

Verfahrensbegleitung

Eckhaus AG

Städtebau Raumplanung

Rousseaustrasse 10

8037 Zürich

+41 44 545 30 10

www.eckhaus.ch

Titelbild: Begehung 3. Mai 2019 (Eckhaus)

Claudio Grünenfelder, Timo Setz

221116_1070_PW_Bhfplatz_Bushof_Programm.indd

Inhalt

	Kurzfassung	5
1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage.....	6
1.2	Einbettung Verfahren in Entwicklung Bahnhofgebiet	8
1.3	Handlungsbedarf	9
1.4	Bahnhofgebiet heute.....	10
2	Aufgabenstellung	12
2.1	Ziele	12
2.2	Perimeter.....	12
2.3	Anforderungen Bahnhofplatz	14
2.4	Anforderungen Bushof als Teil des Mobilitätshub	16
2.5	Anforderungen weiterer Mobilitätsträger im Sinne Mobilitätshub	18
2.6	Bauen unter Betrieb / Etappierung	19
2.7	Umgang Schnittstellen.....	20
2.8	Umgang mit Bestand.....	20
3	Allgemeine Bestimmungen	22
3.1	Veranstalterin	22
3.2	Verfahren	22
3.3	Preisgericht.....	23
3.4	Teilnahmeberechtigung	24
3.5	Beurteilungskriterien.....	25
3.6	Preissumme / Weiterbearbeitung	26
3.7	Eigentum und Urheberrecht	27
3.8	Veröffentlichung.....	27
4	Wettbewerbsablauf / Termine	28
4.1	Ablauf	28
4.2	Termine	29
5	Unterlagen / Beurteilungskriterien	30
5.1	Abgegebene Unterlagen.....	30
5.2	Einzureichende Unterlagen	31
6	Rahmenbedingungen	34
6.1	Grundeigentum.....	34
6.2	Wirtschaftlichkeit.....	35
6.3	Ökologie	35
6.4	Statik / Tragwerk.....	36
6.5	Hindernisfreies Bauen	37
6.6	Ausstattung Haltestelleninfrastruktur	38
6.7	Ausstattung Stadtmöblierung / Beleuchtung	38
6.8	Umwelt	38
7	Schnittstellen / Grundlagen	40
7.1	Schnittstellen.....	40
7.2	Übergeordnete Grundlagen	50
7.3	Städtische Entwicklungskonzepte	54
7.4	Grundlagen Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).....	55
8	Genehmigung	56

Abb. 1: Perimeter Projektwettbewerb «Bahnhofplatz – Bushof» in blauer Bandierung (1:1'500)



Kurzfassung

Aufgabe

Das Stadtzentrum Dietikon soll als wirtschaftliches und kulturelles Regionalzentrum mit öffentlichen Einrichtungen und als Drehscheibe des öffentl. Verkehrs im Sinne eines Mobilitätshubs weiterentwickelt werden. Ein Schlüsselement stellt die gesamtheitliche Entwicklung des Bahnhofgebiets dar.

In den Jahren 2019-2020 führten die Stadt und die SBB gemeinsam einen städtebaulichen Studienauftrag und anschliessende Vertiefungsstudien durch. Die Ergebnisse dieses Prozesses bilden die Grundlagen für den vorliegenden Wettbewerb zur Neugestaltung des «Bahnhofplatz-Bushof» als auch für die Entwicklung auf dem Bahnhofareal der SBB. Die beiden Teilprojekte werden nun in unabhängigen Planungsprozessen im engen Austausch weiterentwickelt.

Insbesondere der Bushof genügt aus betrieblicher und funktionaler Sicht den heutigen Anforderungen nicht mehr. Es sind keine ausreichend langen Halteketten vorhanden, die Haltestellenanordnung erschwert die Betriebsabläufe und die Halteketten sind nicht behindertengerecht. Die Stadt Dietikon hat den entsprechenden Handlungsbedarf im Gesamtverkehrskonzept formuliert.

Der Bushof soll in Zukunft auf den Bushof «Nord» und «Süd» verteilt werden. Mit der Neuorganisation der Busse soll das Potenzial zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes genutzt werden.

Verfahren

Einstufiger Projektwettbewerb im offenen Verfahren. Das Verfahren untersteht der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) sowie der Submissionsverordnung (SVO) des Kantons Zürich. Subsidiär gilt die Ordnung SIA 142. Mit dem Projektwettbewerb wird ein Generalplanerteam für die Projektierung und Ausführung gesucht.

Preissumme

Für Preise und Ankäufe steht eine Summe von CHF 200'000.– (exkl. Mehrwertsteuer) zur Verfügung. Es ist vorgesehen 3 bis 6 Preise zu vergeben.

Termine

Ausschreibung / Publikation	am 18. November 2022 (KW 46)
Anmeldung (Anmeldeformular / Einzahlung Depot)	bis 16. Dezember 2022 (KW 50)
Ausgabe Unterlagen	am 13. Januar 2023 (KW 2)
Abgabe der Pläne	bis 5. Mai 2023, 16.00 Uhr (KW 18)
Abgabe der Modelle	bis 19. Mai 2023, 16.00 Uhr (KW 20)

Preisgericht

Sachpreisrichter*innen (3)

Roger Bachmann	Stadtpräsident Dietikon
Anton Kiwic	Vorsteher Hochbauabteilung
Severin Lüthy	Leiter Stadtplanungsamt

Fachpreisrichter*innen (4)

Jürg Senn	Architekt (Vorsitz)
Beat Nipkow	Landschaftsarchitekt
Oscar Merlo	Verkehrsplaner
Bruno Patt	Bauingenieur

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Stadt Dietikon

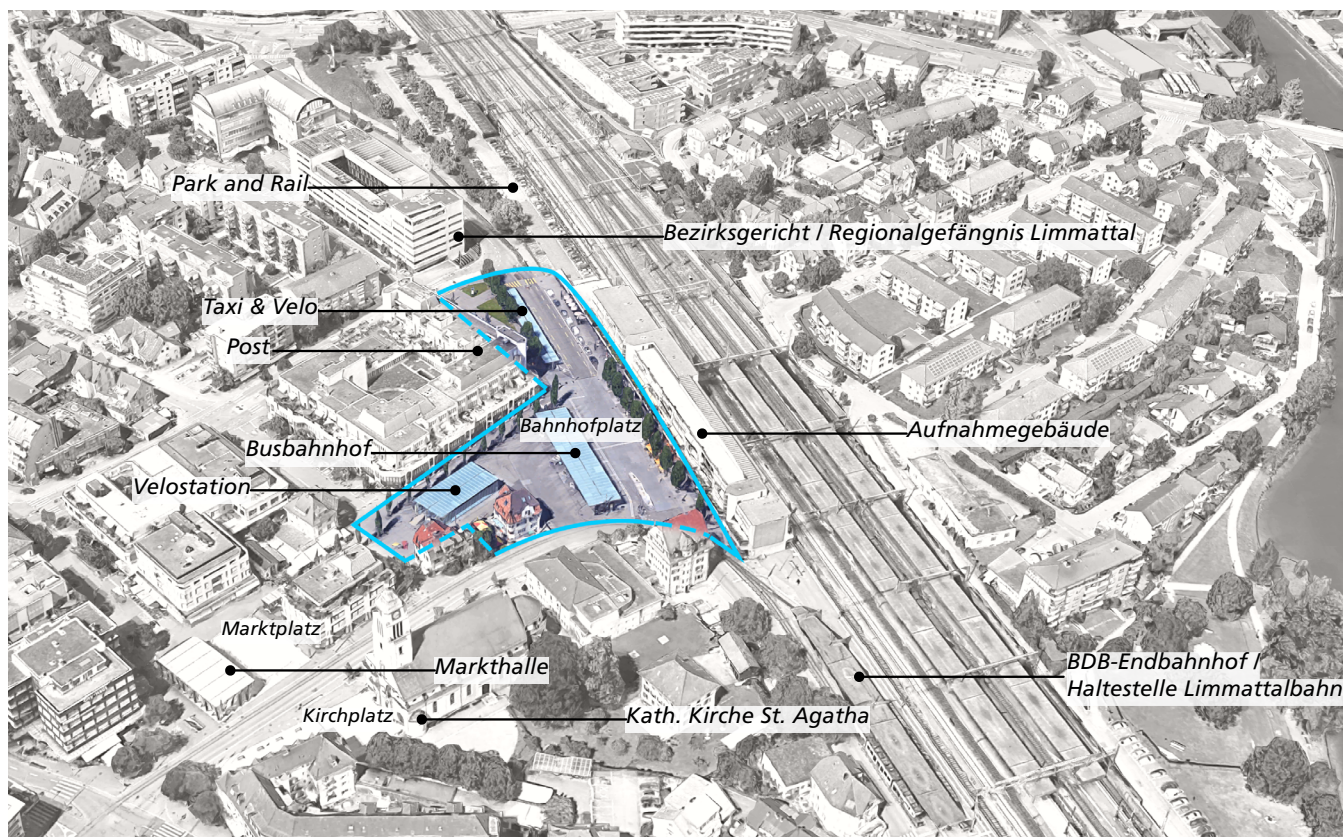
Die Stadt Dietikon ist Bezirkshauptort und Regionalzentrum im Westen des Kantons Zürich in Mitten der dynamischen Stadtlandschaft des Limmattals. Nach dem Wandel des Bauerndorfs zum Industriestandort und letztlich zur Stadt stagnierte die Bevölkerungszahl zwischen den 80er Jahren und 2003. In den letzten 15 Jahren hat die Bevölkerung um mehr als 20% zugenommen. Die Stadt zählt heute rund 28'000 Einwohner*innen und bietet Arbeitsplätze für rund 19'000 Beschäftigte. Der regionale Richtplan Limmattal prognostiziert für die Stadt Dietikon ein Wachstum auf rund 31'000 Einwohner*innen und 20'000 Beschäftigte bis 2030.

Überblick Bahnhof Dietikon

Als Haltestelle der 1847 eröffneten ersten Eisenbahnstrecke der Schweiz – der "Spanischbrötlibahn" zwischen Zürich und Baden – war der Bahnhof Dietikon einer der ersten Bahnhöfe der Schweiz. Mit der Eröffnung der Bremgarten-Dietikon-Bahn im Jahr 1902 wurde er zu einem wichtigen Umsteigebahnhof.

Die Erschliessungsqualität am Bahnhof ist heute sehr hoch. Es halten sowohl die Fernverkehrszüge Basel-Zürich HB-Zürich Flughafen, vier S-Bahnen sowie die Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Bahn S17 (AVA). Zudem verkehren über das Durchfahrtsgleis 2 alle Güterzüge von und zum Rangierbahnhof Limmattal. Die Limmattalbahn, welche Dietikon direkt mit Killwangen und Altstetten verbindet, wird im Dezember 2022 in Betrieb genommen.

Abb. 2: Schema Übersicht Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof»



Zur zentralen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zählt auch der Bushof und das Velohaus auf dem Bahnhofplatz. Das Bahnhofsgebäude (Aufnahmegebäude) aus dem Jahr 1977 grenzt an den Endbahnhof der S17 (AVA) mit dem zweigleisigen Kopfbahnhof und der zukünftigen Haltestelle der Limmattalbahn. Im Aufnahmegebäude befinden sich im Erdgeschoss Nutzungen der SBB (u.a. Kundenzentrum, bahntechnische Anlagen) und verschiedene kommerzielle Nutzungen (Dienstleistungen, Retail, Gastronomie) und in den Obergeschossen Wohnungen. Es ist vorgesehen, das Aufnahmegebäude zu sanieren, im Erdgeschoss zu erneuern, verändern und durchlässiger zu gestalten sowie in den Obergeschossen um zwei Stockwerke aufzustocken (vgl. Kap. 7.1).

Entwicklungsziel Stadtzentrum – Bahnhofgebiet

Das Stadtzentrum Dietikon soll gemäss übergeordneten Planungen einer überdurchschnittlichen hohen baulichen Dichte zugeführt werden, bei welcher auf eine hohe städtebauliche Qualität und eine gute Freiraumversorgung zu achten ist. Das Stadtzentrum soll als wirtschaftliches und kulturelles Regionalzentrum mit öffentlichen Einrichtungen und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs weiterentwickelt werden. Ein Schlüsselement dabei stellt die Entwicklung des Bahnhofgebiets dar.

Mobilitätshub Bahnhof

Die Optimierung des Bahnhofgebiets geschieht vor dem Hintergrund, dass Bahnhöfe als multimodale Mobilitätshubs funktionieren. Als solcher vernetzt er verschiedene Mobilitätsträger (Bahn, Bus, Tram, MIV, Velo, Fussgänger*innen) umfassend und bietet attraktive Umsteigebeziehungen für eine Reisekette von Tür zu Tür. An Mobilitätshubs werden die verschiedenen Mobilitätsträger als ein System von Mobilitätsservices wahrgenommen, die individuell, einfach und flexibel miteinander kombiniert werden können.

«Bahnhofplatz - Bushof» heute (Aufnahme: April 2019 | Eckhaus)



1.2 Einbettung Verfahren in Entwicklung Bahnhofgebiet

Die Stadt Dietikon und die SBB haben im Jahr 2017 gemeinsam einen Prozess zur baulichen Entwicklung des Bahnhofsbereichs gestartet. Für die gesamtheitliche Betrachtung des Bahnhofsbereichs Dietikon führte die Stadt Dietikon gemeinsam mit der SBB AG, zwischen April 2019 und November 2019, einen städtebaulichen Studienauftrag mit vier interdisziplinären Planungsteams durch.

Die Erkenntnisse aus dem Studienauftrag wurden daraufhin, im Rahmen der Vertiefungsstudien, mit zwei Planungsteams weiterbearbeitet (März 2020 bis September 2020). Anschliessend wurde entschieden, das Konzept des Teams Hososya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler zur Weiterbearbeitung zu empfehlen. Die Ergebnisse dieses Prozesses (vgl. Abb. 4) bilden die Grundlagen für den vorliegenden Wettbewerb als auch für die Entwicklung auf dem Bahnhofsbereich der SBB.

Die beiden Teilprojekte werden nun in unabhängigen Planungsprozessen im engen Austausch weiterentwickelt. Einerseits wird der private Gestaltungsplan «Bahnhofsbereich Dietikon» erarbeitet, andererseits der vorliegende Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof». Die Schnittstellen im Bereich Gestaltung Freiraum, Erschliessung und Mobilität, funktionaler, eigentumsrechtlicher sowie planerischer Natur erfordern eine enge Kooperation zwischen den beiden Parteien (Stadt und SBB). Die Koordination zwischen den Planungsprozessen ist durch einen regelmässigen strategisch-koordinativen Austausch sichergestellt.

Das Richtprojekt zum Gestaltungsplan stellt eine wichtige konzeptionelle Grundlage für dieses Wettbewerbsverfahren dar (vgl. Unterlage [5c]). Der private Gestaltungsplan ist zurzeit in Bearbeitung.

Die untenstehende Abbildung zeigt die Einbettung des vorliegenden Projektwettbewerbs in die gesamte Entwicklung des Bahnhofsbereichs Dietikon.

Abb. 3: Übersicht Entwicklung Bahnhofsbereich sowie Abhängigkeiten / Koordination zu anderen Verfahren

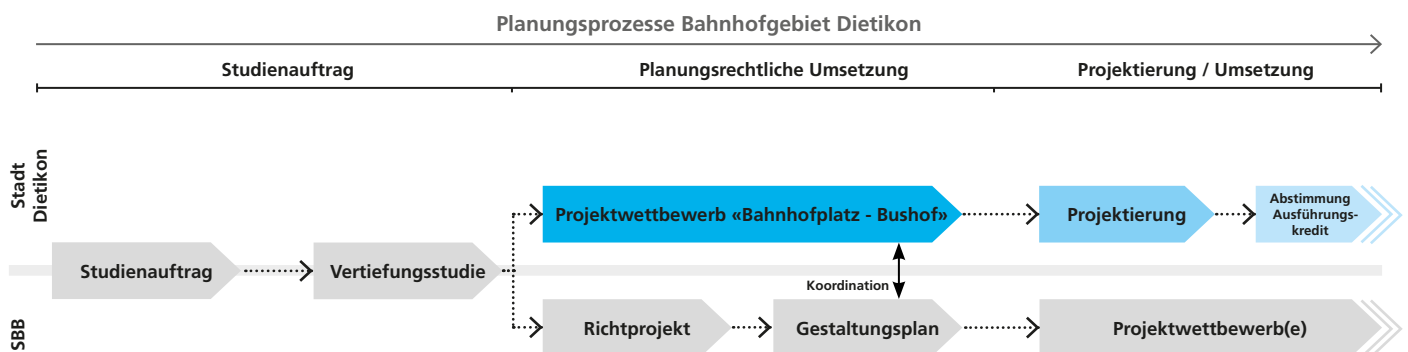
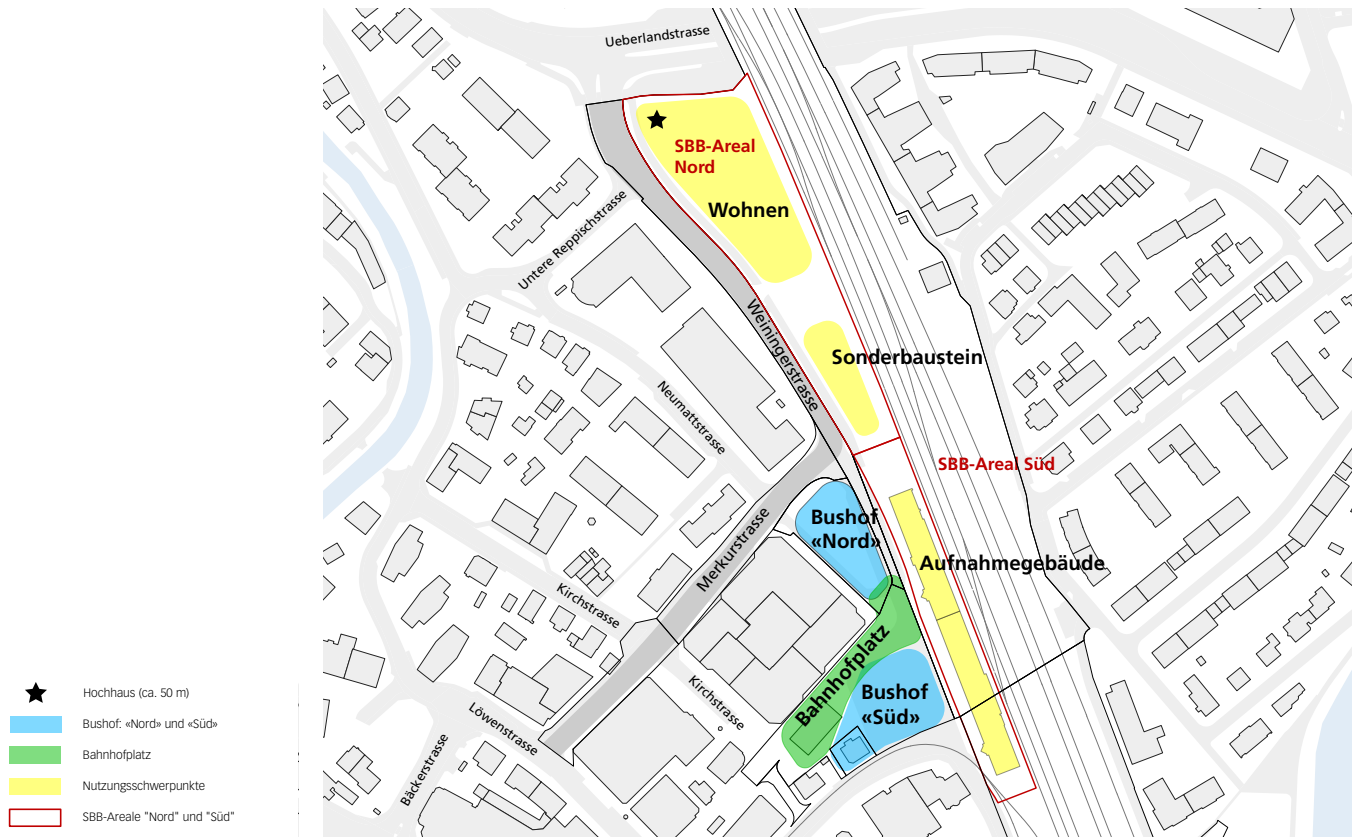


Abb. 4: Schema der Themenschwerpunkte in den Teilprojekten «Bahnhofplatz - Bushof» und «SBB-Areale Nord und Süd»



1.3 Handlungsbedarf

In Abstimmung mit der baulichen Entwicklung des Bahnhofgebiets und unter Berücksichtigung der langfristig erwarteten Fahrgast- und Umsteigefrequenzen soll eine optimale Lösung für Bushof und Bahnhofplatz aufgezeigt werden. In Dietikon zählt alleine die SBB heute an Werktagen rund 25'000 Ein- und Aussteigende. In ihrer Prognose rechnet die SBB mit einem Wachstum der Zahl von Ein- und Aussteigenden von rund 60% bis 2046.

Der heutige Bushof weist in vielerlei Hinsicht Optimierungsbedarf auf. Einerseits fehlen ausreichend lange sowie behindertengerechte Haltekanten für Gelenkbusse, sodass der Ein- und Ausstieg vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert ist. Andererseits behindert die parallel zum Bahnhofgebäude liegende Haltekante den Betriebsablauf des Busverkehrs (vgl. Abb. 5).

Die Züge aus Zürich und Baden kommen gegenwärtig zur selben Zeit in Dietikon an, was insbesondere zu Pendlerzeiten zu einer sehr hohen Belastung der Fussgängerunterführung führt. Die Beziehung sowie Kapazität zwischen der bestehenden Fussgängerunterführung und dem Bahnhofplatz soll daher aufgewertet werden. Dafür wird bei der bestehenden Personenunterführung im Bahnhof zur Gewährleistung optimaler Personenflüsse ein direkter Zugang mittels neuer Treppenanlage (vgl. Kap. 7.1 / Abb. 24) erstellt.

Bei der Gestaltung von Bushof und Bahnhofplatz ist die Funktionalität des gesamten Bahnhofgebiets zu betrachten, dazu gehören unter anderem attraktive Umsteigebeziehungen für alle Mobilitätssträger, eine hohe Aufenthaltsqualität für Ein- und Aus- bzw. Umsteigende (Verweilzonen, Atmosphäre, Aussensitzplätze Gastronomie, etc.) und die Gewährleistung der funktionalen Anlieferung und Entsorgung der angrenzenden Häuser.

1.4 Bahnhofgebiet heute

Verkehrsregime

Der Bahnhofplatz ist heute für den motorisierten Durchgangs- und Individualverkehr gesperrt. Einzig im Bereich des künftigen «Bushof Nord» ist der Individualverkehr im Einrichtungsverkehr gestattet (vgl. Abbildung rechts.) Die Merkur- und Weiningerstrasse sind kommunale Sammelstrassen mit Tempo 50. Diese Strassenklassifikation sowie das Temporegime führen heute zu einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr. Die hohe Verkehrsbelastung führt beim Knoten Merkur-/Weiningerstrasse und der Einfahrt zum Bushof zu Behinderungen des öffentlichen Verkehrs.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der heutige Bushof verfügt über sieben Bushaltekannten, welche mehrheitlich auf Standardbusse ausgerichtet sind und nicht BehiG-konform ausgebaut sind. Die Ein- und Wegfahrt führt im Betrieb zu Eigenbehinderungen und folglich Fahrzeitverlusten. Sowohl heute wie auch künftig fahren drei Buslinien von Norden und vier Buslinien von Süden zum Bushof. Von den vier südlichen Buslinien führen drei Buslinien südwestlich am Kirchplatz vorbei über den Bahnhofplatz und eine Buslinie südöstlich via Poststrasse und LTB. Da heute der gesamte Busverkehr vor dem Aufnahmegebäude durchfährt, führt dies zu einer starken Trennwirkung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum; vor allem für Fussgänger*innen.

Die heutige Haltestelle der S17 sowie die Gleisanlagen wurden im Zuge des Baus der Limmattalbahn (LTB) umfassend umgebaut. Die Bahnersatz-Haltestelle für die Limmattalbahn kommt im Bereich der neugebauten LTB-Haltestelle am Bahnhof zu liegen. Für die SBB sowie die S17 (AVA) sind bisher keine Bahnersatzhaltestellen definiert. Der Standort soll im vorliegenden Verfahren geklärt werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Bereich des künftigen «Bushof Nord» bestehen heute 14 Parkplätze für die angrenzenden Zentrumsnutzungen (Post, Coop Pronto, etc.) Zudem gibt es 9 Kurzzeit-Parkplätze sowie 7 Taxistandplätze. Auf dem SBB-Areal bestehen heute 7 Kurzzeit-Parkplätze sowie ein Parkplatz für den Shuttle des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL). Der RBL-Shuttle funktioniert für die Lokführer und Arbeitnehmenden im Rangierbahnhof als "Mini-Bus". All diese Parkplätze sind von Norden ab der Merkur-respektive Weiningerstrasse zugänglich. Dies führt in Kombination mit der Ein- und Ausfahrt der Busse teils zu gegenseitigen Beeinträchtigungen.

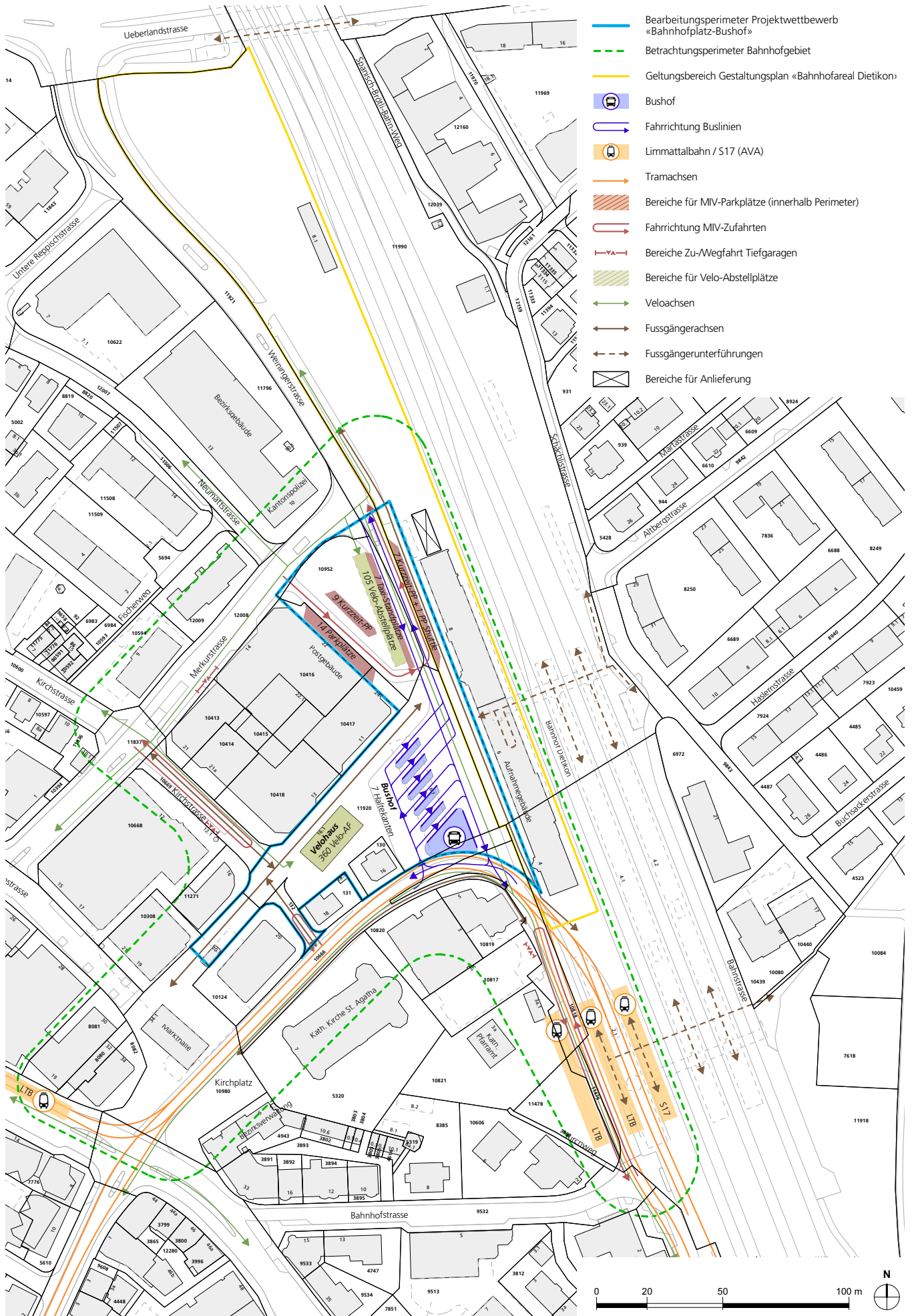
Veloverkehr (VV)

Im Bereich des künftigen «Bushof Nord» bestehen rund 105 gedeckte Velo-Abstellplätze. Das heutige Velohaus im Zentrum (360 Velo-Abstellplätze) ist via Bahnhofplatz sowie zusätzlich via Kirchstrasse erreichbar. Die Veloabstellplätze sind auf zwei Geschosse angeordnet. Die eher dezentrale Lage mindert die Auslastung des Velohauses. Zudem trägt die Lage mitten im öffentlichen Freiraum und den Fussgängerachsen zu einer Minderung der Aufenthaltsqualität bei.

Fussverkehr (FV)

Der Fussverkehr wird heute tendenziell an den Rändern des öffentlichen Freiraums geführt. Im Bereich des Aufnahmegebäudes führt die Zu- und Wegfahrt der Busse zu gegenseitigen Behinderungen im Verkehrsfluss. Die Aufenthaltsqualität ist heute wegen der stark auf die Mobilitätsbedürfnisse und infrastrukturlastigen Gestaltung des öffentlichen Freiraums nicht sonderlich hoch.

Abb. 5: Verkehrssituation Bestand (1:2'000)



2 Aufgabenstellung

2.1 Ziele

Mit der Neugestaltung verfolgt die Stadt Dietikon das Ziel der Aufwertung des Bahnhofgebiets zum attraktiven Stadt- und Verkehrsraum, als Bindeglied der Entwicklungsareale und als Visitenkarte der Stadt. Für den Projektwettbewerb gelten folgende eng verknüpfte Ziele:

- Gesamtheitliches Konzept für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie Optimierung der gesamten Mobilitätsabwicklung;
- Schaffung eines attraktiven Bahnhofplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität sowie überdurchschnittlichen landschaftsarchitektonischen und lokalklimatischen Qualitäten;
- Neugestaltung des Bushofs an den beiden Standorten «Bushof Nord» und «Bushof Süd», als Teil des regionalen Mobilitätshubs.

Abb. 6: Schemata Ziele



2.2 Perimeter

Bearbeitungsperimeter Projektwettbewerb (blau)

Der Bearbeitungsperimeter umfasst mit rund 8'500 m² den heutigen Bahnhofplatz mit dem heutigen Bushof sowie das städtische Velohaus und nördöstlich der Post der Bereich mit Kurzzeitpark- sowie Taxistandplätzen. Im Perimeter liegen auch private Teilflächen (vor Post und Aufnahmegeb. SBB) bei welchem die Schnittstellen funktional und gestalterisch geklärt werden müssen (Kap 6.1).

Betrachtungsperimeter Bahnhofgebiet (grün)

Als Betrachtungsperimeter gilt der unmittelbare städtische Kontext mit den wichtigen öffentlichen Strassen-, Platz- und Freiräumen. Diesen Räumen kommen direkte Erschliessungs- und Vernetzungsfunktionen mit dem Bahnhof zu.

Schnittstellen

In den angrenzenden Stadträumen des Bearbeitungsperimeters bestehen verschiedene Schnittstellen zu vorhandenen Infrastrukturanlagen und Projekten.

Wichtige Schnittstellen sind: Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon», Limmattalbahn / S17 (AVA), Öffentlich Raum Marktplatz / Kirchplatz, Strassenprojekt «Busspur Weinigerstrasse». In Kap. 2.6 werden die Anforderungen im Umgang mit diesen Schnittstellen erläutern und in Kap. 7.1 finden sich genauere Angaben zu den Inhalten.

	Bearbeitungsperimeter Projektwettbewerb «Bahnhofplatz-Bushof»
	Betrachtungsperimeter Bahnhofgebiet
	Geltungsbereich Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»
	Abbruch bestehender Bauten und Anlagen
	Limmattalbahn / S17 (AVA)
	Schnittstellen



2.3 Anforderungen Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz soll, abgestimmt auf die Bushöfe, als möglichst "verkehrsfreier" (vom MIV befreiter) Platz gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Dabei werden überdurchschnittliche landschaftsarchitektonische und lokalklimatische Qualitäten erwartet. Weiter ist der Orientierung im Stadtraum grosse Beachtung zu schenken. Die Freiräume sind in ihrer Funktion, Dimensionierung und Gestaltung zu definieren und die Schnittstellen zu den angrenzenden Bauten (bspw. Arkade ostseitig, Gebäude Bhfplatz. 18 sowie Aufnahmegebäude) sind zu klären.

Der Bahnhofplatz soll künftig als Visitenkarte der Stadt wahrgenommen werden. Er dient als attraktiver durchgrünter Bewegungs- und Aufenthaltsraum für die Bevölkerung und die Besucher*innen und gilt mit seiner Umgebung (Bushof, Bahnhof) als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (Mobilitätshub). Darüber hinaus ist der Bahnhofplatz auch als Sozialraum zu verstehen, der von unterschiedlichen Anspruchsgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen genutzt wird, und somit ein gutes Sicherheitsgefühl vermitteln und eine ausgewogene, vielseitige Nutzung ermöglichen soll.

Funktionale Anforderungen

- Optimale Einbindung in den Stadtraum und Orientierung.
- Hoher funktionaler Wert als mehrheitlich verkehrsfreier Bewegungs- und Aufenthaltsraum (mit Ausnahme von Veloverkehr und Anlieferung) und hindernisfreier Gestaltung.
- Optimale Abstimmung auf die angrenzenden Stadträume im Sinne Klärung Schnittstellen (insb. Anbindung Bahnzugang) und die angrenzenden Erdgeschossnutzungen.
- Durchgrünter Bahnhofplatz mit standortgerechten einheimischen Bäumen, welche zu einem optimalen Lokalklima beitragen und wichtige Beiträge zur Hitzeminderung, Aufenthaltsqualität und ökologischen Vernetzung leisten. Der Umgang mit den bestehenden Bäumen ist aufzuzeigen.

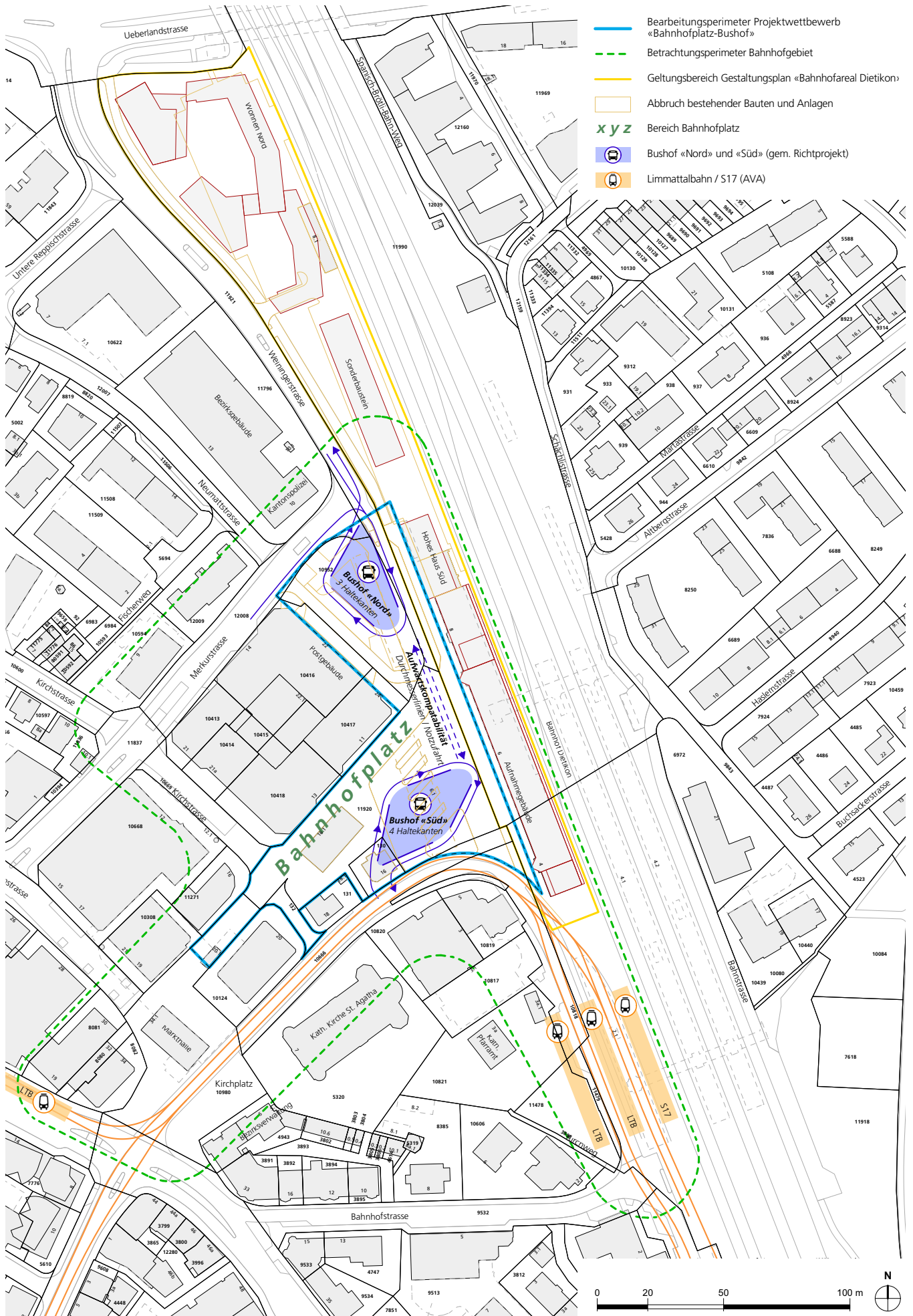
Gestalterische Anforderungen

- Hohe gestalterische Qualität der Platzflächen und hochwertige sowie robuste und unterhaltsarme Oberflächengestaltung.
- Der Anteil an unversiegelten Flächen soll, unter Berücksichtigung der funktionalen Anforderungen, möglichst hoch sein.
- Attraktive, wartungsarme projektspezifische Ausstattung (Möblierung, Beleuchtung, Abfall). Dabei ist bezüglich Beleuchtung die Tag- und Nachtwirkung aufzuzeigen.
- Die Stadtakustik ist bei der Gestaltung zu berücksichtigen (vgl. Unterlage [3d]).

Ausstattung

- Mindestens eine Stellfläche für die mobile Bespielung (bspw. Buvette). Die Versorgung mit Strom-/Wasser muss in geeigneter Weise sichergestellt sein.
- Angemessene Anzahl Sitzgelegenheiten sowie Infrastrukturelementen wie Beleuchtung, Abfallkübel und dergleichen. Die Ausstattung soll zum Verweilen einladen und gut ausgeleuchtet sein, um das Sicherheitsempfinden zu stärken.
- Es ist den Teams überlassen, ob und wie sie das Element Wasser gestalterisch einbinden. Bezüglich Hitzeminderung ist das Zusammenspiel von Schatten, Wasser und Grün wirkungsvoll. Es wird mindestens ein Trinkbrunnen an einem geeigneten Standort gefordert.

Abb. 8: Anforderungen Bahnhofplatz (1:2'000)



2.4 Anforderungen Bushof als Teil des Mobilitätshub

Der Bushof Dietikon wird auf die zwei Bushöfe «Nord» und «Süd» aufgeteilt. An den beiden Standorten wird eine betrieblich optimale Anordnung der Bushaltekanten gesucht, welche sich optimal in den Stadtraum einfügen. Die Anordnung der Haltekanten ist konzeptabhängig aufzuzeigen. Die Darstellungen im Programm zu den Bushöfen beziehen sich auf das Richtprojekt, welches als Nachweis der Machbarkeit dient (vgl. Kap. 7.1).

Funktionale Anforderungen

- Sieben behindertengerechte Haltekanten (durchgehend 22cm hoch) für Gelenkbusse mit einer Mindestlänge von jeweils 20 Metern, aufgeteilt auf die zwei Bushöfe «Nord» (3 Haltekanten) und «Süd» (4 Haltekanten). Abweichungen von den Anforderungen sind aus technischer und funktionaler Sicht zu begründen.
- Zusätzlich sind Haltemöglichkeiten für Ersatzbusse im Falle eines Bahnersatzbetriebs (SBB und S17) vorzusehen. Mindestens eine behindertengerechte Haltekante (durchgehend 22cm hoch) für Gelenkbusse mit einer Mindestlänge von 20 Metern. Abweichungen von den Anforderungen sind aus technischer, funktionaler und stadträumlicher Sicht zu begründen. Eine Doppelnutzung mit den sieben Abstellplätzen vor dem «Hohen Haus Süd» ist denkbar.
- Die Buslinien werden gemäss Elektrobustategie «eBus VBZ» künftig mit Elektrobussen betrieben. Dafür sind an allen sieben Haltekanten die Voraussetzungen (Stromversorgung) für eine Nachrüstung eines geeigneten Ladesystems zu berücksichtigen.
- Pro Haltekante ist eine Trafostation in der Grössenordnung von rund 2m³ in die Gestaltung zu integrieren. Diese können auch kombiniert werden (d.h.: Nord 6m³ und Süd 8m³). Sie können oberirdisch in die Gestaltung der Busdächer/Haltestellen integriert (nicht freistehend) sein oder unterirdisch angeordnet werden. Sofern unterirdisch muss die Dimensionierung so angepasst werden, dass die Zugänglichkeit gewährleistet ist.
- Kurzfristig orientiert sich das Linienangebot am Liniennetzplan 2023 (vgl. Kap. 7.4). Mittel- bis langfristig sollen einzelne Durchmesserlinien die Stadtteile direkter miteinander verbinden. Mit dem Nachtbus N34 und Bahnersatzbussen verkehren bereits heute Durchmesserlinien. Bei der Projektierung des Bushofs muss die Befahrbarkeit für Durchmesserlinien im Sinne der Aufwärtskompatibilität berücksichtigt werden.
- Behinderungsarme Zu- und Wegfahrt unter Berücksichtigung aller Mobilitätsbedürfnisse.
- Aufzeigen einer Verstetigung der Personenströme/-flüsse zwischen Bahnhof (Personenunterführung mit neuer Treppe), Bushöfen und Stadtraum mit dem Ziel der Gewährleistung attraktiver, direkter, sicherer und behindertengerechter Umsteigebeziehungen für die Nutzenden aller Mobilitätsträger (auch für Personen mit Seh-, Hör- und Mobilitätsbehinderung).

Gestalterische Anforderungen

- Gedeckte Wartebereiche bei den Haltekanten mit Beleuchtungskonzept und entsprechender Ausstattung. Bei der Überdachung der Wartebereiche ist neben einer architektonisch hochwertigen Gestaltung und der Verwendung von nachhaltigen Materialien auch Rücksicht auf die Lebenszykluskosten nehmen. Insbesondere der Wirtschaftlichkeit, der Gebrauchstauglichkeit aber auch dem Unterhalt soll Rechnung getragen werden.
- Bei Hochbauten (Busdächer, etc.) sind die Gebäudeabstände und die feuerpolizeilichen Anforderungen zu beachten. Die Verkehrsbaulinien im Bereich des Bearbeitungsperimeter werden künftig aufgehoben (vgl. Kap. 7.2) und müssen nicht berücksichtigt werden.

	Bearbeitungsperimeter Projektwettbewerb «Bahnhofplatz-Bushof»
	Betrachtungsperimeter Bahnhofgebiet
	Geltungsbereich Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»
	Abbruch bestehender Bauten und Anlagen
	Bushof «Nord» und «Süd» (gem. Richtprojekt)
	Fahrrichtung Buslinien
	Aufwärtskompatibilität Durchmesserlinien
	Limmattalbahnen / S17 (AVA)
	Tramachsen
	Bereiche für MIV-Parkplätze (innerhalb Perimeter)
	Fahrrichtung MIV-Zufahrten
	Bereiche Zu-/Wegfahrt Tiefgaragen
	Bereiche für Velo-Abstellplätze
	Veloachsen
	Fussgängerachsen
	Fussgängerunterführungen
	Bereiche für Anlieferung / Installationsplatz



Anforderungen Schleppkurvennachweise

- Für die Schleppkurven gilt die Gefässgrösse eines Gelenkbus mit der Länge 18.75 Meter bei Befahrbarkeit von mindestens 12 km/h und 25 cm Sicherheitszuschlag;
- Gerade und überwischbare Anfahrt vor Beginn 22 cm Kante: 16 Meter; Gerade und überwischbare Wegfahrt vor Rechtskurve: 15 Meter;
- Abweichungen von den Anforderungen sind aus technischer und funktionaler Sicht zu begründen. Die Schleppkurvennachweise werden durch die VBZ geprüft.

2.5 Anforderungen weiterer Mobilitätsträger im Sinne Mobilitätshub

Anforderungen Verkehrsregime

- Aufzeigen attraktiver Wegeverbindungen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (Passanten, Velo) im Bahnhofgebiet und zum umliegenden Stadtraum (Vernetzung).
- Das Verkehrsregime innerhalb des Bearbeitungsperimeters soll abgestimmt auf die Schnittstellen (vgl. Kap. 2.6) geklärt werden. Der Bahnhofplatz bleibt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die (Not-)Zufahrten zu den Gebäuden sind sicherzustellen.
- Die Zufahrt zu den bestehenden 14 Kunden-/Besucherparkplätze (vor der Post) soll künftig über den Knoten Weininger- / Merkurstrasse und die Wegfahrt über die Merkurstrasse erfolgen (vgl. Abb. 9).

Anforderungen öffentliche Parkierung / Zufahrten

- Die bestehenden 14 Kunden-/Besucherparkplätze vor dem Postgebäude (heute: 13 PP + 1 Behinderten-PP) sind am gleichen Standort zu erhalten, die Zufahrt ist gem. Abb 9 anzupassen. Die Abstellplätze sind so anzuordnen, dass Manövrier- und Wartebereiche möglichst unabhängig von den Fahrspuren der Busse möglich sind.
- Zwischen dem «Hohen Haus Süd» und dem Bushof Nord sind im Zusammenhang mit dem Mobilitätshub 7 Abstellplätze vorzusehen (vgl. Abb. 9). Die Abstellplätze werden als Kurzzeitparkplätze, Kiss&Rail, etc. genutzt.

Anforderungen Anlieferung / Ver- und Entsorgung / Installationsplatz

- Die Anlieferungsstandorte mit entsprechenden Zu- und Wegfahrtswegen für die Nutzungen auf dem Bahnhofareal der SBB sind zu berücksichtigen (vgl. Abb 9 und Unterlage [5c]).
- Für den Installationsplatz auf dem Bahnhofareal der SBB (vgl. Abb. 9) muss die Zufahrt mittels Lastwagen gewährleistet sein.
- Die Anlieferung für die Post mit 18t-Fahrzeugen erfolgt über die Merkurstrasse und muss bestehen bleiben. Die MyPost24-Anlage sowie der Postomat wird so nahe wie möglich von der Neumattstrasse über die bestehenden 14 Parkplätze (Bushof Nord) aus mit normalem Lieferwagen beliefert. Diese Vorgabe muss berücksichtigt werden.

- Die Anlieferung mit Lastwagen (LKW) für den Coop Pronto auf der Ostseite des Postgebäudes muss berücksichtigt werden. Die Anlieferung erfolgt möglichst direkt über den Bahnhofplatz.

Anforderungen Notzufahrt

- Notzufahrten und Stellflächen zu den angrenzenden Gebäuden sind zu berücksichtigen. An-, Vor- und Verbindungsbauten dürfen den Einsatz nicht behindern. Als Orientierung gilt die Richtlinie für Feuerwehruzufahrten (vgl. Unterlage [3b]). Dies betrifft insb. die direkt angrenzenden Bauten (Post, Aufnahmegebäude, "Hohes Haus Süd", Bahnhofplatz 18).

Anforderungen Veloachsen und Veloparkierung

- Die Hauptverbindungen gemäss komm. Richtplan (vgl. Abb. 27 / S. 53) sind zu berücksichtigen. Dies bezieht sich insbesondere auf die geplante Verbindung vor dem Aufnahmegebäude.
- Zwischen dem Aufnahmegebäude und den Bushöfen ist eine attraktive Veloverbindung vorzusehen. Diese dient zur Vernetzung der Velobeziehungen in Nord-Süd Richtung sowie zur Anbindung der geplanten Velostation im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes.
- Im Bearbeitungsperimeter sind keine öffentlichen Veloabstellplätze anzuordnen.

Anforderungen Fussgängerachsen

- Für Fussgänger*innen ist insbesondere die Achse vom nördlichen Altbergquartier via Bahnhof (PU mit neuer Treppe) zu Bahnhofplatz und Stadtzentrum zu stärken. Diese soll i.S. des verkehrsfreien Bahnhofplatz attraktive, sichere und direkte Wegbeziehungen ermöglichen.
- Der öffentliche Raum innerhalb des Bearbeitungsperimeters ist barrierefrei zu gestalten. Neben der schwellenlosen Zugänglichkeit sind auch taktile Führungen, Trennelemente zu Fahrbereichen, allfällige Sicherheits-Abschränkungen sowie eine leichte Orientierung sicherzustellen (vgl. Kap. 6.5 Hindernisfreies Bauen).

2.6 Bauen unter Betrieb / Etappierung

- Für die bauliche Umsetzung ist dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Bahnbetriebs, des Busbetriebs, der Zu- /Wegfahrt zu den Abstellplätzen sowie der Gewährleistung der Personenströme zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern hohe Beachtung zu schenken.
- Der Bahnbetrieb darf durch die Entwicklung nicht beeinträchtigt werden und der Bahnzugang muss auch während der Bauphasen jederzeit zugänglich sein.
- Die Zugänglichkeit für Wohn- und Geschäftsnutzungen rund um den Bahnhof muss zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein.
- Im Rahmen des Wettbewerbs ist ein mögliches Umsetzungsszenario aufzuzeigen. Das genaue Vorgehen zur Realisierung wird im Rahmen der Projektierung in enger Abstimmung mit den geplanten Bauten der SBB auf dem Bahnhofareal geklärt.

2.7 Umgang Schnittstellen

Für eine gesamtheitlich optimale Lösung für das Bahnhofgebiet sind die Schnittstellen, zu den angrenzenden Projekten und bestehenden Gestaltungen, im Rahmen des Projektwettbewerbs «Bahnhofplatz - Bushof» zu berücksichtigen (vgl. Kap. 7.1 Schnittstellen).

Klärung der Schnittstellen des Bahnhofplatz - Bushof

- **«Bahnhofareal Dietikon»:** Die Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Bushöfe erfordern eine enge Abstimmung auf die geplante Neugestaltung des Bahnhofareals. Dem Konfliktpotenzial zwischen den betrieblichen Anforderungen des Bushofs und den Personenströmen ist dabei besondere Beachtung zu schenken. Der Gestaltungsplan «Bahnhofareal» sieht, zur Verbesserung des Personenflusses, eine Rückversetzung der platzseitigen Fassade im Erdgeschoss vor sowie eine neue Treppe als Zugang zur Personenunterführung vor. Die betrieblichen Anforderungen an den Bushof sowie die Personenflüsse müssen jedoch auch ohne diese baulichen Massnahmen am Aufnahmegebäude gewährleistet sein. Weiter wird im Erdgeschoss des Aufnahmegebäude die neue städtische Velostation angeordnet.
- **«Limmattalbahn/AVA»:** Die Zu- / Wegfahrten zu den Bushöfen sind auf die Limmattalbahn und die S17 (AVA) abzustimmen. Dabei sind insbesondere die Umsteigebeziehungen zu beachten.
- **«Kirch-, Merkur-, Neumatt- und Weinigerstrasse»:** In den angrenzenden Strassenräumen sind Anpassungen der Verkehrsregime und damit einhergehenden auch Neugestaltungen der Strassenräume geplant. Ausser für die Weinigerstrasse liegen noch keine konkreten Projekte vor. Die geplanten Massnahmen sind bei der Konzeption des Bushofs und der Gestaltung des Freiraums soweit möglich zu berücksichtigen und es sind Aussagen zum Verkehrsregime sowie Gestaltungsansätze zu machen (vgl. Kap. 7.1).
- **«Markt-/Kirchplatz»:** Die Übergänge in der Gestaltung des öffentlichen Raums und zu den angrenzenden privaten Grundstücken (insb. Kat.-Nr. 10124) sind zu klären.

2.8 Umgang mit Bestand

- Im Bearbeitungsperimeter stehen sämtliche bestehende Anlagen und Bauten zur Disposition. Dies umfasst die Oberflächengestaltung, den heutigen Bushof, das bestehende Velohaus (Parz. Kat. Nr. 11920) sowie die Beleuchtung und Ausstattung.
- Das Gebäude Bahnhofplatz 16 (Kat.-Nr. 130; Eigentum der Stadt Dietikon) ist zum Abbruch vorgesehen. Die private Liegenschaft Bahnhofplatz 18 (Kat.-Nr. 131) muss erhalten werden. Der Umgang mit dieser Liegenschaft im Sinne der Adressierung am öffentlichen Raum soll geklärt werden. Die Liegenschaft des heutigen "Restaurant Tomate" (Kat.-Nr. 11271) wird neu gebaut und muss entsprechend berücksichtigt werden.
- Im Betrachtungsperimeter sind aus denkmalpflegerischer Sicht das Ensemble der katholischen Kirche St. Agatha von kantonaler Bedeutung zu berücksichtigen. Der Schutz der Umgebung von Denkmälern ist zu beachten.
- Die zusammenhängende Gestaltung von Ueli Zbinden (vgl. Kap 7.1), wird durch die Neukonzeption des Bushofs und des Bahnhofplatzes stark geschmälert. Der gestalterische Umgang mit den verbleibenden Elementen (Möblierung, Bäume etc.) soll aufgezeigt werden.

	Bearbeitungsperimeter Projektwettbewerb «Bahnhofplatz-Bushof»
	Betrachtungsperimeter Bahnhofgebiet
	Geltungsbereich Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»
	Abbruch bestehender Bauten und Anlagen
	Umbau / Neubau bestehender Bauten und Anlagen
	Erhalt bestehender Bauten und Anlagen
	Limmattalbahnhof / S17 (AVA)
	Schnittstellen



3 Allgemeine Bestimmungen

3.1 Veranstalterin

Auftraggeberschaft

Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon

Verfahrensbegleitung

Die fachliche Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Projektwettbewerbs sowie die Durchführung und Organisation der Vorprüfung erfolgen durch:

ECKHAUS
Rousseaustrasse 10, 8037 Zürich
Tel.: 044 545 30 15
Mail: wettbewerb@eckhaus.ch

Timo Setz und Claudio Grünenfelder

Für die Vorprüfung werden die beratenden Expert*innen und bei Bedarf weitere Fachleute und Amtsstellen beigezogen.

3.2 Verfahren

Wettbewerbsart und -verfahren

Zur Erlangung von Projektvorschlägen für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und des Bushofs führt die Stadt Dietikon, vertreten durch das Stadtplanungsamt, einen anonymen, einstufigen Projektwettbewerb im offenen Verfahren durch.

Der Projektwettbewerb untersteht der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) sowie der Submissionsverordnung (SVO) des Kantons Zürich. Subsidiär dazu gilt die Ordnung SIA 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 2009).

Verbindlichkeit

Das Programm und die Fragenbeantwortung sind für die Veranstalterin, die Teilnehmenden und das Preisgericht verbindlich. Durch die Abgabe eines Projektes anerkennen alle Beteiligten diese Grundlagen und den Entscheid des Preisgerichts in Ermessensfragen. Gerichtsstand ist Dietikon, anwendbar ist schweizerisches Recht.

Anonymität

Es gilt das Anonymitätsprinzip (gem. Art. 48 VöB). Die abzugebenden Unterlagen, insbesondere auch der elektronische Datenträger, dürfen keine Hinweise auf die Projektverfassenden enthalten. Verstösse gegen das Anonymitätsprinzip führen zum Ausschluss.

Verfahrenssprache

Die Verfahrenssprache ist Deutsch.

Überarbeitung

Das Preisgericht kann bei Nichterreichen der Wettbewerbsziele eines oder mehrere Projekte der engeren Wahl überarbeiten lassen. Diese optionale Bereinigungsstufe wird zusätzlich entschädigt. Die Rangierung bzw. Aufhebung der Anonymität erfolgt nach Abschluss der Bereinigungsstufe.

3.3 Preisgericht

Sachpreisrichter*innen (3)

Roger Bachmann	Stadtpräsident Dietikon
Anton Kiwic	Vorsteher Hochbauabteilung
Severin Lüthy	Leiter Stadtplanungsamt

Fachpreisrichter*innen (4)

Jürg Senn	Architekt (Vorsitz)
Beat Nipkow	Landschaftsarchitekt
Oscar Merlo	Verkehrsplaner
Bruno Patt	Bauingenieur

Fachexpert*innen ohne Stimmrecht

Peter Baumgartner	Stadt Dietikon, Leiter Hochbauamt
Andreas Petermann	Stadt Dietikon, Leiter Tiefbau
Stephan Kündig	Stadt Dietikon, Leiter Infrastrukturabteilung
Jasmin Wiederkehr	VBZ Verkehrsbetriebe Zürich, Gebietsmanager/in
Marco Rothenfluh	VBZ Verkehrsbetriebe Zürich, Projektleiter Marktentwicklung Infrastruktur
Walter Pasquale	Pasquale Baurealisation, Wirtschaftlichkeit
Roland Bick	Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ)
Andrea Hagn-Ziegert	SBB Immobilien
Peter Moser	SBB Infrastruktur
Daniel Lehmann	Swiss Prime Site (SPS) / Wincasa

Der Beizug weiterer Expert*innen ohne Stimmrecht bleibt vorbehalten.

3.4 Teilnahmeberechtigung

Die Teilnahmeberechtigung richtet sich nach Art. 9 der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB). Teilnehmen können demnach Anbietende mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.

Gesucht werden Generalplanerteams, welche sich mindestens aus nachfolgenden Fachdisziplinen zusammensetzen. Die Federführung liegt bei der Fachdisziplin Architektur / Baumanagement:

Fachdisziplinen Generalplanerteam:

- Architektur / Baumanagement
- Landschaftsarchitektur
- Verkehrsplanung
- Bauingenieurwesen
- Fachingenieure für die Gewerke (Gebäudetechnik, Lichtplanung)

Mehrfachbeteiligungen in der Sparte Architektur und Landschaftsarchitektur sind nicht zulässig. Bei den übrigen Teammitgliedern sind Mehrfachbeteiligungen erlaubt.

Ausgeschlossen von der Teilnahme sind Fachleute, die mit einem Mitglied des Preisgerichts, Experten oder der Wettbewerbsbegleitung nahe verwandt sind oder in einem beruflichen Abhängigkeits- bzw. Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen. Die Verantwortung dafür, beim Vorliegen besonderer Beziehungen nicht teilzunehmen, liegt bei den Teilnehmenden.

Die Verfassenden der Studien aus den vorangegangenen Verfahren im Rahmen der Entwicklungsplanung Bahnhofgebiet (namentlich: Städtebaulicher Studienauftrag «Bahnhofgebiet Dietikon», Vertiefungsstudien «Bahnhofgebiet Dietikon», Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon») sind zum Verfahren zugelassen. Der Bericht des Beurteilungsgremiums zum städtebaulichen Studienauftrag, der Ergebnisbericht zu den Vertiefungsstudien sowie das Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon» werden als Grundlagen abgegeben.

3.5 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Projekte werden vom Preisgericht nach folgenden Kriterien beurteilt (Die Reihenfolge stellt keine Gewichtung der Kriterien dar):

- **Städtebau:** Gesamteindruck, städtebauliche Einbettung und Aufwertung öffentlicher Raum, Klärung Schnittstellen.
- **Freiraum:** Gestalterische Qualität und Nutzbarkeit der Freiräume.
- **Mobilität:** Optimale verkehrliche Betriebsabläufe für die verschiedenen Verkehrsarten des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Tram, Bus), Fuss- und Veloverkehr (optimaler konfliktarmer Personenfluss) sowie motorisierter Individualverkehr) / Nachweis Abstellplätze.
- **Konzept Bushof:** Nachweis Machbarkeit, Erfüllung betriebliche Anforderungen und Umsteigebeziehungen und Verflüssigung Personenströme.
- **Architektur:** Gestalterische Qualität und Gebrauchswert der architektonischen Elemente (Witterungsschutz Haltestellen etc.)
- **Ökologie und Klima:** Qualitäten und Potenziale.
- **Wirtschaftlichkeit:** Erstellungskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten.
- **Etappen:** Etappierbarkeit und Qualität der Zwischenzustände.
- **Hindernisfreie Gestaltung:** Hindernisfreie Umsteigebeziehungen und Gestaltung des öffentlichen Raumes für die Nutzenden aller Mobilitätsträger (auch für Personen mit Seh-, Hör- und Mobilitätsbehinderung).

3.6 Preissumme / Weiterbearbeitung

Preissumme

Dem Preisgericht stehen für Preise und Ankäufe eine Summe von CHF 200'000.– (inkl. Nebenkosten, exkl. Mehrwertsteuer) zur Verfügung. Die Ankäufe betragen max. 40 % der Gesamtpreissumme. Es ist vorgesehen, 3 bis 6 Preise zu vergeben.

Weiterbearbeitung

Sofern das Preisgericht ein Projekt für die Weiterbearbeitung und Realisierung als geeignet beurteilt, beabsichtigt die Stadt Dietikon, den Empfehlungen des Preisgerichtes zu folgen und das betreffende Generalplanerteam (inkl. Spezialisten), mit der Projektierung und Ausführung zu beauftragen. Die Weiterbearbeitung erfolgt, unter Vorbehalt der Sprechung der notwendigen Kredite durch die zuständigen Organe. Es ist vorgesehen nach Abschluss des Verfahrens mit den Projektierungsarbeiten zu beginnen, da die Fertigstellung zwischen 2027 und 2030 erfolgen soll.

Mit dem Generalplanerteam wird ein KBOB-Planervertrag abgeschlossen.

Für die Weiterbearbeitung des siegreichen Projektteams gelten folgende Honorarkonditionen:
Die Phasen werden einzeln freigegeben.

- Grundleistungen gemäss SIA Ordnung 102 / 103 / 105 / 108 / 111 (Ausgabe 2014)
- Die Honorierung von besonders zu vereinbarenden Leistungen nach effektivem Zeitaufwand erfolgt nach Qualifikationskategorien gemäss Empfehlungen KBOB (max. Kat. B) und wird als verbindliches Kostendach oder Pauschale festgelegt. Die Ansätze der jeweiligen Qualifikationskategorie werden nur vergütet, wenn es sich um eine Arbeit handelt, welche entsprechende Anforderungen stellt.
- Die aufwandbestimmenden Baukosten Ba gelten für das Gesamtprojekt. Die Ermittlung des definitiven Honorars erfolgt auf Basis des genehmigten Kostenvoranschlags mit den unten erwähnten Parametern.
- Für die Honorarabrechnung der Baukosten gilt:

Architektur / Baumanagement:	n = 1.0	r = 1.0	Z1 = 0.062	Z2 = 10.58
Landschaftsarchitektur:	n = 1.0	r = 1.0	Z1 = 0.062	Z2 = 10.58
Bauingenieur:	n = 0.9	r = 1.0	Z1 = 0.075	Z2 = 7.23
Gebäudetechnikingenieur:	n = 0.9	r = 1.0	Z1 = 0.066	Z2 = 11.28
- Teamfaktor: i=1.0 (Generalplanermandat +5%)
- Teilleistungen (prozentual): q=100%
- Faktor für Sonderleistungen: s=1.0.
Im Rahmen der detaillierten Vertragsklärung können Sonderfaktoren vereinbart werden.
- Stundenansatz CHF/h 135.-

3.7 Eigentum und Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Wettbewerbsbeiträgen verbleibt bei den Teilnehmenden. Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über.

Die Publikation der Projekte durch die Auftraggeberin erfolgt unter vollständiger Angabe der Autorenschaft, ein spezielles Einverständnis ist nicht erforderlich. Publikationen von Wettbewerbsbeiträgen durch ihre Verfasserschaft, im Nachgang der Veröffentlichung des Wettbewerbsresultats durch die Auftraggeberin, bedürfen keiner Genehmigung durch die Auftraggeberin.

3.8 Veröffentlichung

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens werden alle Teilnehmenden über das Ergebnis des Wettbewerbes schriftlich orientiert. Die Ergebnisse des Projektwettbewerbs werden in einem Bericht festgehalten. Diese Ergebnisse sind bis zum Zeitpunkt der Publikation durch die Auftraggeberin vertraulich zu behandeln.

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird in geeigneter Form veröffentlicht und die Wettbewerbsbeiträge werden während mindestens 10 Tagen öffentlich ausgestellt.

4 Wettbewerbsablauf / Termine

4.1 Ablauf

Ausschreibung

Ab dem 18. November 2022 sind unter www.simap.ch die folgenden Unterlagen erhältlich:
(SIMAP Projekt-ID: 246735)

- Wettbewerbsprogramm
- Anmeldeformular

Anmeldung

Die Anmeldung erfolgt bis 16. Dezember 2022 durch die Einsendung des Anmeldeformulars und des Einzahlungsbelegs der Teilnahmegebühr per Mail an wettbewerb@eckhaus.ch.

Teilnahmegebühr

Die Teilnahmegebühr für den Bezug der Unterlagen und des Modells beträgt CHF 500.--.

- Zahlung CHF 500.00 bis 16. Dezember 2022 an
- Begünstigte: Stadt Dietikon, Bremgartnerstrasse 22, 8953 Dietikon
- IBAN: CH50 0900 0000 8000 3060 8 | bei Postfinance AG, Bern

Damit die Zahlung akzeptiert wird, muss unbedingt folgende Mitteilung stehen:

2006.06 Projekt Bushof sowie Name der Person/Unternehmung, die das Modell beziehen werden (falls nicht identisch mit dem Kontoinhaber der Überweiser). Bei vollständiger und rechtzeitiger Abgabe der Wettbewerbsunterlagen wird die Teilnahmegebühr zurückerstattet (vgl. S. 33).

Ausgabe Wettbewerbsunterlagen, Bezug Modelle

Die Wettbewerbsunterlagen werden den Teilnehmenden ab dem 13. Januar 2023 über die Cloud der Eckhaus AG zur Verfügung gestellt. Die Zugangsdaten werden per Mail zugestellt.

Das Gipsmodell (85cm*120cm) kann nach telefonischer Voranmeldung direkt beim Modellbauer in der Zeit zwischen dem 16. und 27. Januar abgeholt werden. Das Modell wird nicht verschickt.

Adresse: Schnüriger Modellbau, Silberstrasse 18, 8653 Dietikon

Telefonische Voranmeldung: 044 740 27 57

Fragenstellung /-beantwortung

Die Planungsteams können Fragen zum Wettbewerbsprogramm und den Unterlagen stellen. Allfällige Fragen sind bis zum 3. Februar 2023 per SIMAP einzureichen. Die Fragen und Antworten werden am 3. März 2023 auf SIMAP veröffentlicht. Fragen, die sich nicht auf den Inhalt des Verfahrens beziehen, werden von der Veranstalterin nicht beantwortet. Die Fragenbeantwortung ist integrierender Bestandteil des Wettbewerbsprogramm.

Eine direkte Kontaktaufnahme mit den Veranstalterinnen, den Mitgliedern des Preisgerichts und / oder der zuständigen Behörde ist nicht zulässig.

Abgabe der Pläne

am 5. Mai 2023, bis 16.00 Uhr

Sämtliche Unterlagen und Pläne sind anonym, mit einem Kennwort (keine Nummern) und dem Vermerk «Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof» versehen, bis zum genannten Datum (Poststempel nicht massgebend) abzugeben.

Abgabe des Modells

am 19. Mai 2023, bis 16.00 Uhr

Die Modelle sind anonym, mit dem gleichen Kennwort und dem gleichen Vermerk abzugeben.

Adresse für die Abgabe der Wettbewerbsarbeiten (Pläne und Modell)

- ECKHAUS AG
Rousseastrasse 10, 8037 Zürich
- Bezeichnung: Kennwort und Vermerk Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof».

4.2 Termine

WANN	WAS	WER	WO / WIE
18. November 2022 (KW 46)	Publikation Ausschreibung	Auftraggeberin	SIMAP, Tec 21
bis 16. Dezember 2022 (KW 50)	Anmeldung (Anmeldeformular, Teilnahmegebühr)	Planungsteams	wettbewerb@eckhaus.ch
13. Januar 2023 (KW 2)	Ausgabe Unterlagen	Planungsteams, Eckhaus	via Eckhaus Cloud (Zugangsdaten per Mail)
zwischen 16. und 27. Januar 2023 (KW 3 bis 4)	Bezug Modell	Planungsteams	Schnüriger Modellbau
bis 3. Februar 2023 (KW 5)	Fragenstellung	Planungsteams	via SIMAP
bis 3. März 2023 (KW 9)	Fragenbeantwortung	Preisgericht, Eckhaus	via SIMAP
am 5. Mai 2023 (KW 18) bis 16.00 Uhr	Abgabe Pläne	Planungsteams	Eckhaus AG, Rousseausstrasse 10, 8037 Zürich
am 19. Mai 2023 (KW 20) bis 16.00 Uhr	Abgabe Modell	Planungsteams	Eckhaus AG, Rousseausstrasse 10, 8037 Zürich
Juni 2023	Jurierung	Preisgericht	-
August / September 2023	Benachrichtigung Teams über Entscheid	Auftraggeberin	-

5 Unterlagen / Beurteilungskriterien

5.1 Abgegebene Unterlagen

Die abgegebenen Unterlagen dürfen ausschliesslich im Rahmen des Projektwettbewerbs verwendet werden. Jede darüber hinausgehende kommerzielle Nutzung ist untersagt. Den Teams werden für die Bearbeitung folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- [1] Programm Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof» (.pdf)
- [2] Plangrundlagen
 - [2a] Katasterplan und Höhenangaben der amtlichen Vermessung (.dxf/.dwg)
 - [2b] Werkleitungspläne (.pdf, .dxf/.dwg)
 - [2c] Ausführungspläne Limmattalbahn (.pdf, .dxf/.dwg)
 - [2d] Pläne zum Neubau Restaurant Tomate (.pdf und .dwg, revidierter Stand 2022)
 - [2e] Geologisches Gutachten (.pdf)
- [3] Planungsrechtliche Rahmenbedingungen / Richtlinien / Merkblätter
 - [3a] Kommunalen Richtplan (.pdf, Stand Genehmigung 20. Oktober 2022)
 - [3b] Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen FKS (.pdf, 04.02.2015)
 - [3c] Richtlinie Hindernisfreie Haltestellen Bus Stadt Zürich, TBA (.pdf, September 2018)
 - [3d] Klangqualität für öffentliche Stadt- und Siedlungsräume (.pdf, Juli 2016)
 - [3e] Linientafeln Anforderungen Lesbarkeit (.pdf)
 - [3f] ST/NT-Informationssystem Anforderungen (.pdf)
- [4] Grundlagen Mobilität / Verkehr
 - [4a] Städtisches Gesamtverkehrskonzept (.pdf, 1. Februar 2016)
 - [4b] Strassenprojekt Busführung Ueberland-/Weiningerstrasse (.pdf und .dxf, 31.08.2016)
 - [4c] Liniennetzplan 2023 VBZ (.pdf, 06.07.2022)
- [5] Grundlagen Entwicklungsplanung Bahnhofgebiet
 - [5a] Bericht des Beurteilungsgremiums, Städtebaulicher Studienauftrag «Bahnhofgebiet Dietikon» (.pdf, 12. November 2019)
 - [5b] Ergebnisbericht, Vertiefungsstudien «Bahnhofgebiet Dietikon» (.pdf, 3. November 2020)
 - [5c] Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon» (.pdf und .dxf, 16. Februar 2022)
- [6] Formulare
 - [6a] Verfasserblatt (.docx)
 - [6b] Nachweistabelle Projektkennzahlen (.xlsx)
- [7] Modell 1:250 mit Modelleinsatz

5.2 Einzureichende Unterlagen

Die Teams haben fristgerecht, anonym und vollständig folgende Unterlagen einzureichen:

- Städtebauliches Konzept | zwingend Plakat 1
 - Darstellung der übergeordneten Herleitung des Projektvorschlags (Raumabfolgen, Quartiervernetzung, Erschliessung, Sichtbeziehungen etc.).
- Situationsplan 1:500 (Norden oben) | zwingend Plakat 1
 - Darstellung der Dachaufsicht mit projektierten Bushöfen, gedeckten Wartebereichen, Bäume (bestehend / geplant), Freiraumgestaltung, Erschliessung / Parkierung, Beleuchtung.
- Situationsplan 1:250 | zwingend Plakat 2
 - Darstellung der Freiraumgestaltung auf Niveau Stadtboden, mit Angaben zur Materialisierung, Möblierung, Beleuchtung und Fahrleitungsmasten;
 - Die wichtigsten Höhenkoten und Gefälleangaben in % sowie Höhendifferenzen der Randabschlüsse bzw. Materialwechsel müssen erkennbar sein.
 - Darstellung der Haltestelleninfrastruktur gemäss Anforderungen.
 - Nachweis der Befahrbarkeit und des Betriebs inkl. relevanter Schleppkurven.
 - Markierung und signalisationsrechtliche Massnahmen sowie Nachweis der Führung von Sehbehinderten über den Bahnhofplatz.
- Ansichten und Schnitte

Alle zum Verständnis notwendigen Ansichten und Schnitte. Mindestens:

 - Längsschnitt und Querschnitt Bahnhofplatz
 - ein Querschnitt je Bushof
 - Höhenkoten als absolute Werte (m.ü.M.) in den Plänen angeben
- Konstruktion und Materialisierung:
 - Konzeptionelle Erläuterung des statischen Konzepts und der Busdächer (Tragwerk und Foundation) sowie der Materialisierung.
 - Konstruktionsschnitte 1:20: Erläuterung des statischen Konzepts
- Visualisierungen:
 - Mindestens zwei visuelle Darstellungen der konzeptrelevanten Aspekte. Die Art der Darstellung ist den Teams überlassen.
- Schemata, weitere Angaben und Erläuterungen
 - Erläuterungen und schematische Darstellungen zu den folgenden Themen:
 - Konstruktion und Materialisierung (Materialien der Oberflächen)
 - Bepflanzung
 - Entwässerungs- und Retentionskonzept
 - Beleuchtungskonzept
 - Betrieb und Unterhalt
 - Beschrieb Nachweis Umgang mit den Bestandesmaterialien (Wiederverwendungen)
 - Beschrieb Vorgehen Bauen unter Betrieb und Etappierungen

— Formulare:

- ausgefülltes Verfasserblatt [6a] sowie Einzahlungsschein separat in Verfassercover
- ausgefüllte Nachweistabelle Projektkennzahlen [6b] inkl. Schemata zu den Flächenberechnungen. Die Schemen zu den Flächenberechnungen können in einem separaten Dokument abgegeben werden.

— Gipsmodell 1:250: 85cm*120cm

- Darstellung des Projektvorschlags mittels abgegebenen Gipsmodell.
- Das Modell ist kubisch und weiss zu halten.
- Darstellung des Bushofs inkl. Hochbauten (Busdächer, etc.), der Strassenabschlüsse (eingraviert) und der raumrelevanten Bepflanzung.

Art der Darstellung Pläne / Plakate

Die Inhalte für die Abgabe sind wie folgt darzustellen:

— Abgabe Papier

- Maximal 4 Plakate im DIN A0 Hochformat (zweifach ausgedruckt)
- Alle Pläne sind ungefaltet in einer Mappe einzureichen.
- Nachweistabelle Projektkennzahlen inkl. Schemata (vgl. Unterlage [6b])

— Darstellungsvorgaben Pläne

- Sämtliche Situationspläne und Grundrisse sind in den geforderten Massstäben darzustellen.
- Alle Pläne und Grundrisse sind zu bezeichnen (Name und Massstab) sowie mit Nordpfeil und graphischem Massbalken zu versehen.

— Abgabe digital

- Abgegebene Plakate im PDF-Format.
- Plakate als JPG (reduzierte Dateigrösse)
- Nachweistabelle Projektkennzahlen inkl. Schemata (vgl. Unterlage [6b])
- Alle Inhalte sind auf einem anonymisierten Datenträger (USB-Stick) beizulegen.

— Erläuterungstext

- Sämtliche textliche Erläuterungen auf den Plakaten (keine zusätzlichen Berichte).

— Verfassercouvert:

- Verfassersblatt (vgl. Unterlage [6a]) mit Adresse und Telefonnummer aller Verfasser*innen inkl. Namen der beteiligten Mitarbeiter*innen sowie der zugezogenen Spezialist*innen
- Angabe Einzahlungskonto für die Entschädigung und Rückzahlung Teilnahmegebühr: IBAN-Nummer und Inhaber für Überweisung an Bank oder PC-Konto angeben, bei Auslandszahlungen müssen die IBAN-Nummer sowie der SWIFT-Code und die Adresse der ausländischen Bank zwingend angegeben werden.

Bedingungen

— Bezeichnung / Kennwort

- Sämtliche Bestandteile (Pläne, Dokumente, Modell,) des Beitrages und das separate Verfassercouvert sind anonymisiert mit einem Kennwort (keine Nummern) sowie mit dem Vermerk Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof» zu versehen

— Varianten

- Es darf nur ein Projekt abgegeben werden. Varianten sind nicht zulässig

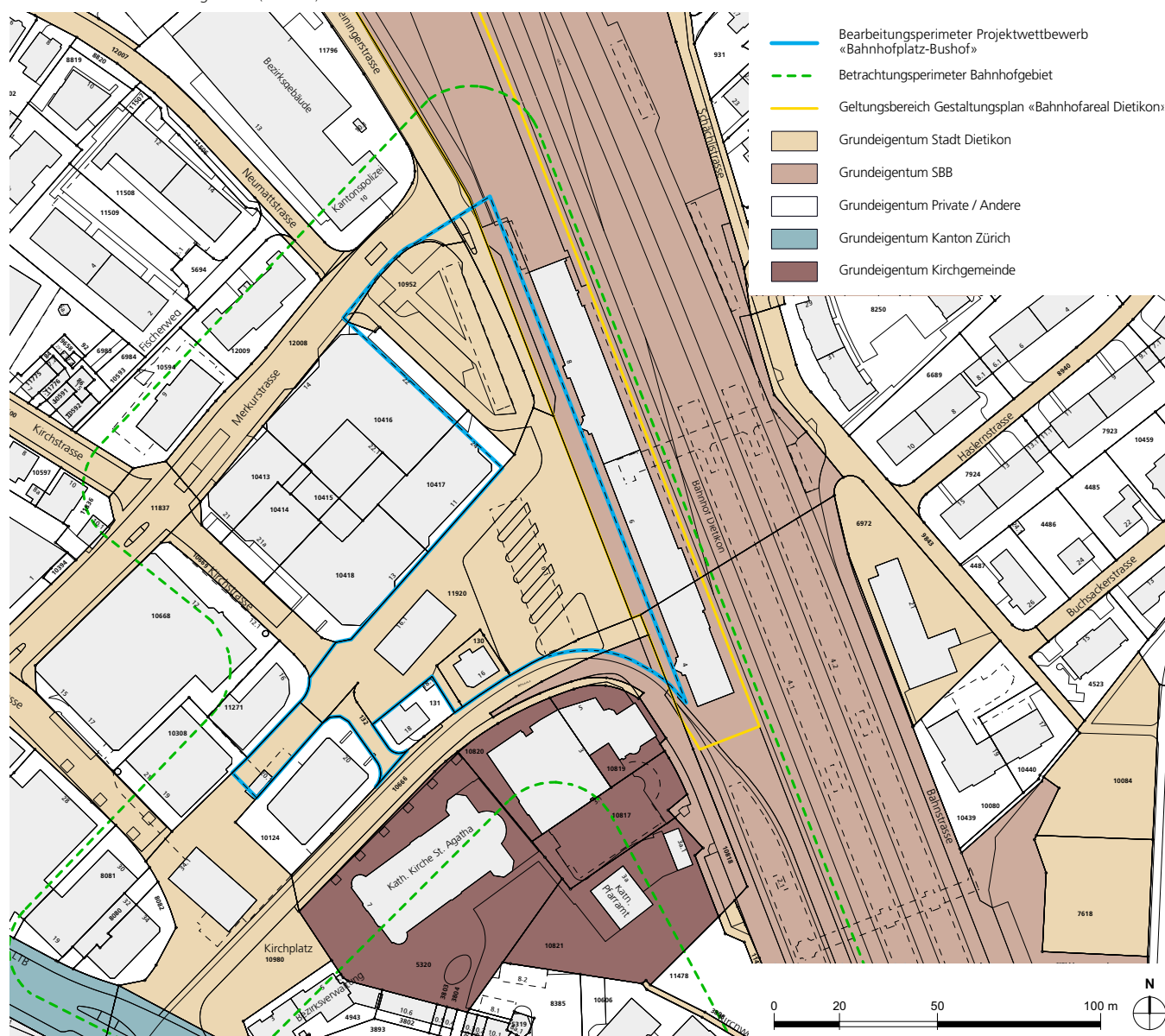
6 Rahmenbedingungen

6.1 Grundeigentum

Der Bearbeitungsperimeter umfasst eine Landfläche von rund 8'500 m².

Die Landflächen befinden sich mehrheitlich im Eigentum der Stadt Dietikon (Kat.-Nrn. 130, 132, 10666, 11920, 10952, 10980, 12008). Ebenfalls im Bearbeitungsperimeter liegen Teilflächen von zwei privaten Grundeigentümerschaften (Kat.-Nr. 10416, 10417) sowie Teilflächen der SBB (Kat.-Nr. 10818, 11918, 11990). Auf den zwei privaten Grundstücken gilt es die Neuordnung der Abstellplätze aufzuzeigen. Auf den Landflächen der SBB müssen die Schnittstelle zum Bahnhofareal geklärt werden (funktional und gestalterisch).

Abb. 11: Übersicht Grundeigentum (1:2'000)



6.2 Wirtschaftlichkeit

Die Stadt Dietikon strebt die Umsetzung eines qualitativ hochstehenden, ökologisch nachhaltigen und ökonomischen Projektes an.

Im Rahmen der Vorprüfung wird die Wirtschaftlichkeit (Kosten / Nutzen) phasengerecht plausibilisiert. Der neue Bahnhofplatz und Bushof soll gestalterisch hochwertig ausgeführt werden. Es ist ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis bei den Erstellungskosten und auf niedrige Betriebs- und Unterhaltskosten zu achten. Die Gestaltung soll einen effizienten Unterhalt und einfache Reinigung erlauben.

Es werden die folgenden Kriterien für die Vorprüfung der Wirtschaftlichkeit geprüft:

- Volumen- und Flächeneffizienz der Gebäude Businsel
- Tiefe Investitionskosten der Gebäude Businsel und der Umgebung
- Geringe Betriebs- und Unterhaltskosten der Gebäude Businsel und der Umgebung
- Nachhaltigkeit, Einfachheit und Beständigkeit der Systeme (Statik, Konstruktionen, Materialisierung, Installationskonzepte)
- Ressourcensparende Bauweise, Minimierung von Materialien, optimale Versickerungen
- Umgang mit den Bestandesmaterialien (Wiederverwendungen)

6.3 Ökologie

Die Aussenräume, Dachflächen und Strassenräume sind so zu gestalten, dass diese Aufenthaltsqualität, Schutz vor Hitze, Sicherheit bei klimatischen Extremsituationen (wie Starkregen) und ein gutes Mikroklima bieten. Aufgrund der langen Lebenszyklen der Bauten sind eine vorausschauende Planung, innovative Gestaltungsansätze und naturnahe Freiflächen von zentraler Bedeutung.

Vegetation

Der grösste Teil des heutigen Bahnhofplatz und des Bushofs ist nicht unterbaut, mit Ausnahme von Werkleitungen. Die Bepflanzungen sind auf die Führung der Werkleitungen abzustimmen. Die Verlegung der Werkleitungen kann bei einem Mehrwert und entsprechender Begründung vorgeschlagen werden. Allfällige Baumgruben sind grosszügig und nach Möglichkeit zusammenhängend auszugestalten (keine Solitärgruben). Das Bedürfnis nach Beschattung und einem angenehmen Mikroklima soll mit einer Kombination von baulichen Massnahmen und schattenspendender Bepflanzung erfüllt werden. Für die langfristige Vitalität der Bäume ist ein ausreichender Wurzelraum sicherzustellen und es sind hitzeverträgliche, streusalzresistente Baum- und Pflanzenarten zu verwenden. Grünflächen sind ökologisch wertvoll zu gestalten. Die Artenwahl und Anordnung der Bäume und Grünvolumen soll im Kontext des Stadtzentrums konzipiert werden.

Mikroklima

Bei der Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind die Auswirkungen auf das Mikroklima und insbesondere die Hitzeminderung zu berücksichtigen. Diesbezüglich ist das Zusammenspiel von Massnahmen mit Schatten, Wasser und Grün am wirkungsvollsten.

Nachhaltigkeit

Die Graue Energie und die Treibhausgasemissionen für die Erstellung sollen möglichst minimiert werden. Hierzu kann u. a. die Wiederverwendung von Materialien sowie die Verwendung von regionalen Materialien beitragen. Schliesslich ist auf eine gute Ökobilanz über den ganzen Lebenszyklus zu achten.

Unterhalt

Der Zugang zwecks Bewässerung und Unterhalt der Grünanlagen und Bäume ist zu gewährleisten.

6.4 Statik / Tragwerk

Tragwerk

Für die in städtebaulicher und nutzungsmässiger Hinsicht definierten Bereiche soll für die Überdachung der Bushöfe «Süd» und «Nord» kontextuelle Tragwerkskonzepte in enger Wechselwirkung zur Umgebung, zum Raumprogramm und den Verkehrsflüssen entwickelt werden.

Das Tragwerk soll dabei in architektonischer Hinsicht als ein mögliches Mittel, Räume zu definieren oder zu bilden, verstanden werden. Aus ingenieurmässiger Sicht soll aber auch der Gesamtkomplex der tragenden und lastenden Elemente als konsistent funktionierender Mechanismus, gebildet aus primären, sekundären und tertiären Teilen, entworfen, ausformuliert und bis zur Fügung der einzelnen Elemente in den Knoten sowie der Gründung verfolgt werden.

Nebst dem Abtrag der hauptsächlich aus den Eigen-, Auf- und Schneelasten herrührenden Schwerelasten ist auch die Gesamtstabilität infolge Einwirkung aus Wind- und Erdbeben- sowie insbesondere Anpralllasten aus dem Busbetrieb zu verfolgen.

Die Belange der Dachentwässerung, der Führung der Entwässerungs- und Elektroleitungen sind in ihrer Auswirkung auf die Konzeption des Tragwerkes ebenfalls mit zu berücksichtigen. Verdeckte Installationen (Leitungsführungen usw.) aber auch Konstruktionen (Korrosionsschutz usw.) müssen nicht nur inspizierbar sondern auch revisionierbar sein.

Baugrund

Der Baugrund wird gemäss dem geologischen Gutachten spezifisch für den Bahnhofplatz / Bushof erläutert (vgl. Unterlage [2e]).

Auf Basis des nahe gelegenen Bezirksgebäudes und dessen Untersuchungen kann der Baugrund jedoch folgendermassen beschrieben werden:

- Nach künstlichen Auffüllungen und Überschwemmungssedimenten, welche aus siltigen Feinsanden und tonigen Silten mit Sand und Kies bestehen, folgt in einer Tiefe von rund 3.00 bis 4.00 m der aus sandigem Kies mit Steinen bestehende Schotter, welcher eine mittlere bis hohe Lagerungsdichte aufweist.
- Der mittlere Grundwasserspiegel kann mit 383.00 bis 384.00 m ü. M. angegeben werden.
- Für die Dachwasserversickerung liegen günstige Verhältnisse vor, was eine konzentrierte Versickerung über Schächten oder Galerien gut möglich macht.

6.5 Hindernisfreies Bauen

Den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen und betagten Menschen ist besonders Rechnung zu tragen. Die Homepage der Behindertenkonferenz Kanton Zürich (www.bkz.ch) eine gute Übersicht zum Thema. Dazu sind folgende Dokumente zu berücksichtigen:

- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), -verordnung (BehiV)
- Bestimmungen des kantonalen Rechts (§ 11 und 138 KV, § 14 StrG, A.§ 5 VErV und und E. A. § 4 VDNP, §239a bis §239d PBG, Art. 34 BBV I)
- Norm SIA 500, Hindernisfreie Bauten, Ausgabe 2009
- VSS-Norm 640 075 «Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum»
- Merkblatt «Bushaltestellen» und die «Checkliste «Sehbehindertengerechte Bushaltestellen» der Schweizer Fachstelle hindernisfreie Architektur (www.hindernisfreie-architektur.ch)
- Richtlinie Hindernisfreie Haltestellen Bus Stadt Zürich, TBA (Ausgabe September 2018)

Auf folgende Belange ist besonders zu achten:

- Alle Bus-Haltekanten müssen mindestens 22cm Einstiegshöhe für niveaugleichen Einstieg aufweisen (SN 640 075, Anhang Ziff. 15.3, sowie Merkblatt «Bushaltestellen» und Leitfaden «Hindernisfreie Bushaltestellen» vom AfV/ZVV).
- Die Abgrenzung der Fussgängerbereiche von der Fahrbahn muss sowohl zwischen Busfahrbahn und Haltestellen als auch zwischen Busfahrbahn und Trottoir, Bahnhofvorplatz usw. mit Trennelementen gemäss SN 640 075, Anhang Ziff. 7.1 gewährleistet werden.
- Das Auffinden der Haltestellen und der Einstiegsposition ist mit taktil-visuellen Markierungen zu gewährleisten (SN 640 075, Anhang Ziff. 15.8 Bushof)
- Das Quergefälle von Trottoirs und Fusswegen darf 2% nicht überschreiten (SN 640 075, Anhang Ziff. 5.3 und 15.1).
- Rampen sind mit maximal 6% Längs-Neigung, 1.80m Mindestbreite und Zwischenpodesten min. 1.80m x 1.80m gemäss SN 640 075, Anhang Ziff. 5.1 und 6.2 zu erstellen.
- Der Übergang von den Rampen zur Fahrbahn bzw. Bewegungsrichtung muss gerade sein und rechtwinklig zum Fahrbahnrand.
- An Bushaltestellen soll das Quergefälle für den Einstieg mit Rampen vorzugsweise zur Fahrbahn abfallen.
- Trennelemente, auch an Querungen über die Busspur, müssen als ertastbare und überfahrbare niedrige Randabschlüsse gemäss SN 640 075, Anhang Ziff. 7.1. erstellt werden, vorzugsweise 3cm senkrecht. Wege dürfen nicht längs auf der Busspur geführt werden, sondern nur quer dazu und so kurz wie möglich.
- Die Wegverbindungen, insbesondere zwischen Bushöfen und weiteren ÖV-Haltestellen einschliesslich Bahnhof und Limmattalbahn, sind so kurz wie möglich zu planen. Das schnelle Umsteigen ohne Verzögerungen und ohne Orientierungsprobleme ist zu gewährleisten.
- Bäume dürfen die Gehflächen, Wegbreiten sowie Rampenflächen nicht einengen.

6.6 Ausstattung Haltestelleninfrastruktur

- Jede Haltekante soll mit genügend witterungsgeschützten Sitzgelegenheiten ausgestattet werden.
- Die VBZ fordert pro Bushof an zentraler Lage je ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) sowie je ein Ticketautomat, Liniennetzplan sowie Tafeln. Dabei müssen die Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit (Lage, Montagehöhe, Lesbarkeit, etc.) eingehalten werden (siehe Beilage [3e]).
- Jede Haltekante soll zudem mit einem ST/NT Standard Infosystem ausgestattet werden. Dies umfasst den ausgehängten Fahrplan und Liniennetzplan (vgl. Beilage [3f]).
- Gemäss Stadt ist je Bushof eine Recycling-Station (Abfall, PET, Papier, Alu) vorzusehen.

6.7 Ausstattung Stadtmöblierung / Beleuchtung

Die Stadtmöblierung ist im Rahmen des Projektvorschlags und im Zusammenspiel mit der Beleuchtung und der Gestaltung des öffentlichen Raumes aufzuzeigen. Es ist eine möglichst attraktive und wartungsarme Möblierung und Ausstattung vorzusehen. Die Ausstattung soll der Nutzung und Belebung des Bahnhofplatzes dienen, diesen jedoch nicht zustellen.

Dabei kann eine projektspezifische Möblierung oder die in der Stadt Dietikon übliche Stadtmöblierung verwendet werden (vgl. Anforderungen gem. Kap. 2 Aufgabenstellung).

6.8 Umwelt

Naturgefahren / Hochwasser

Das gesamte Zentrumsgebiet von Dietikon wird in der Naturgefahrenkarte den Kategorien geringe Gefährdung oder Restgefährdung zugewiesen. Für den Bearbeitungsperimeter bedeutet dies, dass keine besonderen Vorkehrungen bezüglich Hochwasserschutz getroffen werden müssen.

Entwässerung

Das Entwässerungssystem und der Oberflächenablauf auf dem Bahnhofplatz - Bushof sind mit der Umgestaltung aufzuzeigen.

Für ein besseres, weniger erhitztes Stadtklima und zum Hochwasserschutz soll künftig mehr Regenwasser zurückgehalten und über das Stadtgrün verdunstet werden. Bei Starkregen sollen Wassermassengen zurückgehalten und nur langsam wieder an die Gewässer und ins Grundwasser zurückgeleitet werden. Diese Grundidee soll zur Minderung der Klimaerhitzung adaptiert werden. Dies kann über Anpassungen an der Infrastruktur erreicht werden.

Es gelten folgende eng verknüpfte Ziele zur Oberflächengestaltung:

- möglichst unversiegelte Flächen anstreben;
- möglichst heller Belag für weniger Wärmeabstrahlung und Aufheizung;
- wenn immer möglich vor Ort entwässern.

Im Rahmen der Umgestaltung sollen die Möglichkeiten zur Retention und Evapotranspiration aufgezeigt werden. Die detaillierte Entwässerung wird im Rahmen der Projektierung abschliessend geklärt.

Gewässerschutz

Gemäss Gewässerschutzkarte liegt der gesamte Bearbeitungsperimeter im Gewässerschutzbereich A_u. Tiefbauten bis zum langjährigen Mittelwasserspiegel (MW) sind gemäss Bewilligungspraxis des Kantons Zürich in der Regel mit wasserrechtlicher Bewilligung erlaubt. Der Mittelwasserspiegel (MW) liegt im Bearbeitungsperimeter zwischen 383 und 384 m.ü.M.

Auf Basis der GIS-Karte kann der Gelände im Bearbeitungsperimeter auf zwischen 388.5 und 390 m.ü.M. geschätzt werden. Somit stehen für allfällige Untergeschosse (Trafostation) min. 4.5 Meter zur Verfügung.

In Ausnahmefällen können auf maximal 10% der bebaubaren Fläche Vertiefungen (Fundamentverstärkungen, Lift- und Pumpenschächte etc.) ohne Tiefeneinschränkung unter dem Mittelwasserspiegel bewilligt werden, sofern diese den Grundwasserdurchfluss lokal nicht wesentlich beeinträchtigen.

Feuerwehruzufahrt

Zufahrten und Aufstellungsorte für Feuerwehrfahrzeuge sind festzulegen, zu markieren und ständig freizuhalten. An-, Vor- und Verbindungsbauten dürfen den Feuerwehreinsatz nicht behindern. Die Feuerwehruzufahrt ist gemäss Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen auszubilden (vgl. Unterlage [3b]).

Archäologie

Der Bearbeitungsperimeter liegt in der archäologischen Zone 5. Diese Zone umfasst die Überreste eines römischen Gutshofs (1.-4. Jh. n. Chr.). Dies bedeutet, dass in diesem Gebiet archäologische Strukturen oder Funde zu erwarten sind. Bauvorhaben in archäologischen Zonen sind bewilligungspflichtig.

Zum Schutz möglicher archäologischer Strukturen und Funde muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Beurteilung der Kantonsarchäologie eingeholt und die entsprechenden Auflagen in den Beschluss integrieren werden.

7 Schnittstellen / Grundlagen

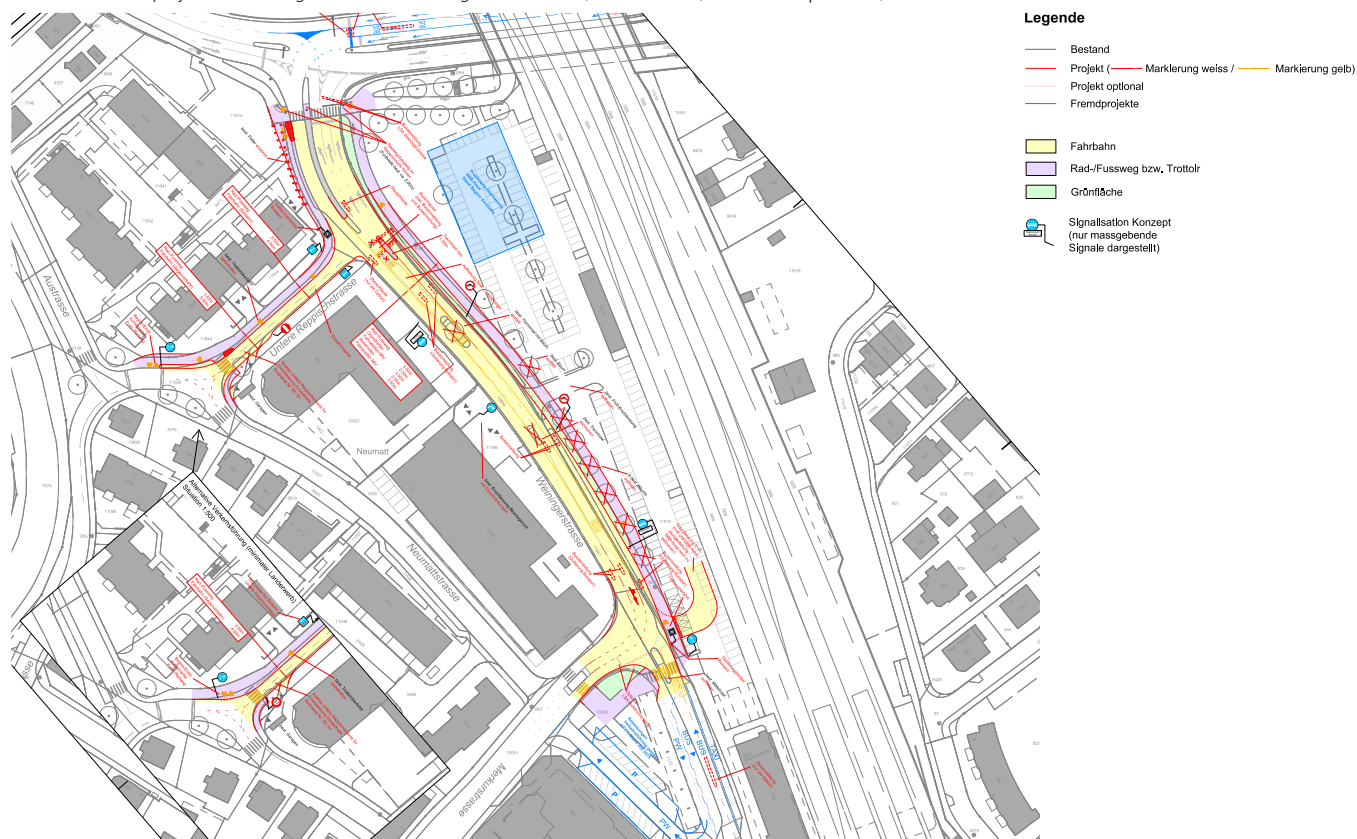
7.1 Schnittstellen

Strassenprojekt Busführung Ueberland-/Weiningerstrasse

Das Busführungskonzept im Bereich Ueberlandstrasse/ Weiningerstrasse setzt sich aus zwei Einzelmassnahmen zusammen. Die Massnahme OE1.1 umfasst eine Busspur in Mittellage auf der Weiningerstrasse, die in beiden Fahrrichtungen befahrbar ist. Am Knoten Ueberland-/Weiningerstrasse ist eine modifizierte Verkehrsführung vorgesehen, damit der Bus vom übrigen Verkehr getrennt auf die Weiningerstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof einbiegen kann (OE1.2). Die Erschliessung des SBB-Areals ist im Strassenprojekt Weiningerstrasse - in Abweichung zum Gestaltungsplan - am südlichen Ende des SBB-Areals Nord festgelegt. Die Einfahrt zum SBB-Areal erfolgt gemäss Gestaltungsplan etwa an der Stelle der heutigen Zufahrt zur Park&Ride-Anlage.

Das Strassenprojekt des Kantons ist aktuell sistiert (letzter Stand 31.08.2016) (vgl. Beilage [4b]). Es gilt im Sinne der Aufwärtskompatibilität das Projekt zu berücksichtigen.

Abb. 12: Strassenprojekt Busführung Ueberland-/Weiningerstrasse OE1 (Kanton Zürich, 31.08.2016 | 1:2'500)



Projekt Limmattalbahn

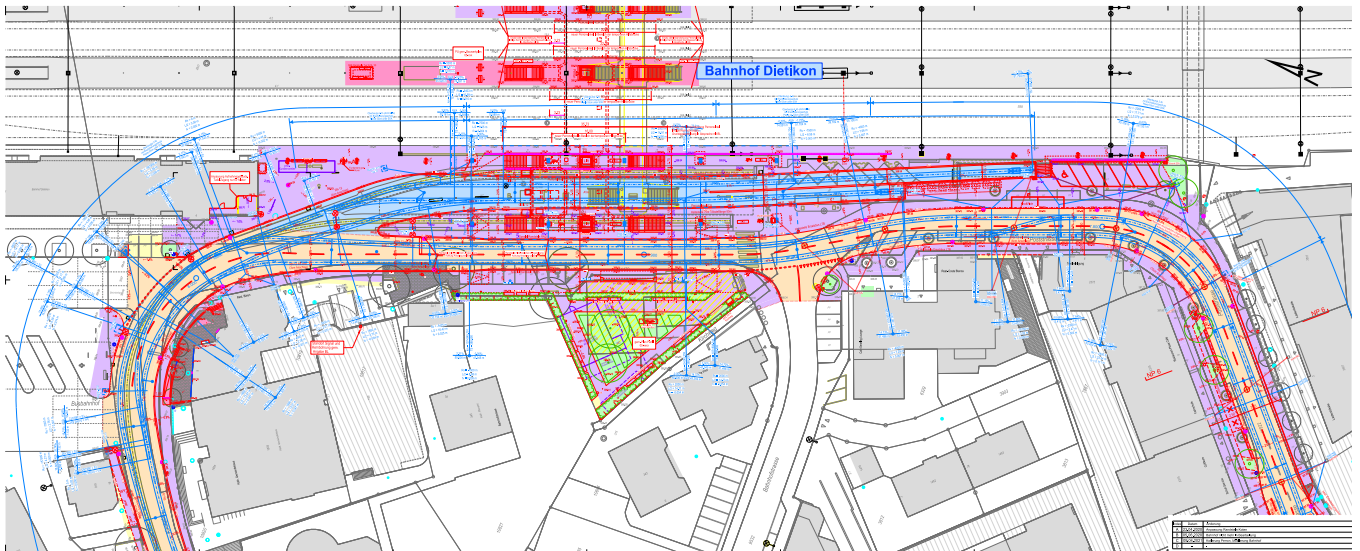
Die Limmattalbahn (LTB) wird auf einer Strecke von über 13 Kilometern, zwischen Zürich Altstetten und dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach, als Stadtbahn 27 Haltestellen bedienen und als Mittelverteiler die Ortschaften und Entwicklungsgebiete des Limmattals verbinden. In Dietikon wird die Limmattalbahn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

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

Für den Bereich Busbahnhof/Einfahrt Bahnhof bzw. südliche Ecke des Aufnahmegebäudes gelten folgende Rahmenbedingungen zum Lichtraumprofil: Das dem Aufnahmegebäude näher liegende Gleis wird durch die S17 befahren, es gilt das Lichtraumprofil EBV A (inkl. Kurvenerweiterung). Für die LTB gilt C3 der VBZ.

Der Umgang mit den Fahrleitungsmasten für die Limmattalbahn im Bereich des heutigen Bushofs in Kombination mit der künftigen Ein- und Ausfahrt der Busse ist aufzuzeigen. Die Fahrleitungsmasten sind in den Ausführungsplänen des Projektes Limmattalbahn (vgl. Unterlage [2c]) ersichtlich.

Abb. 13: Ausschnitt Ausführungsprojekt Limmattalbahn (Stand: 9. April 2021)



Siedlungsverträgliche Gestaltung Strassenraum Bäcker-, Löwen- und Merkurstrasse

Zwischen den beiden kantonalen Hauptverkehrsachsen Ueberlandstrasse und Badener-/Zentral-/Zürcherstrasse nimmt die Achse Bäcker-/Merkurstrasse eine zentrale Funktion als Verbindung ein. Für diesen Abschnitt wird gemäss kommunalem Richtplan (vgl. Kap. 7.2) eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung und eine Vermeidung des "Schleichverkehrs" angestrebt. Mit der siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraums soll insbesondere die Aufenthaltsqualität erhöht, die Trennwirkung gesenkt und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sichergestellt werden.

Gemäss kommunalem Richtplan der Stadt Dietikon sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Neben der Einrichtung einer Tempo-30 oder Tempo-20 Zone ist die Parkplatzeröffnung bei der Post zentral.
- Die Bäckerstrasse und die Merkurstrasse sollen verkehrsberuhigt und der Fahrbahnquerschnitt reduziert werden. Der Strassenraum soll als urbane Nebenstrasse mit engem Bezug zu den Erdgeschossnutzungen ausgestaltet und stärker begrünt werden. Die Parkierung ist oberirdisch im Strassenraum organisiert und umfasst längsangeordnete Kurzzeit-Parkplätze für Kunden und Besucher.
- Eine besondere Bedeutung kommt der Löwenstrasse zu, da sie eine wichtige Fussgänger- und Velo-Achse von der Vorstadt über die Reppisch und das Kronenareal zum Zentrum (Kirchplatz) darstellt. Diese Funktion soll mit der Einrichtung einer Begegnungszone und einer platzartigen Gestaltung, ohne oberirdische Parkierung, gestärkt werden.

Die städtischen Absichten zur Umgestaltung sollen berücksichtigt werden.

Abb. 14: Gestaltungskonzept Bäckerstrasse / Löwenstrasse / Merkurstrasse (kommunaler Richtplan S. 98 | Van de Wetering / Gruner AG)



Zentrumsgestaltung Dietikon (Ueli Zbinden)

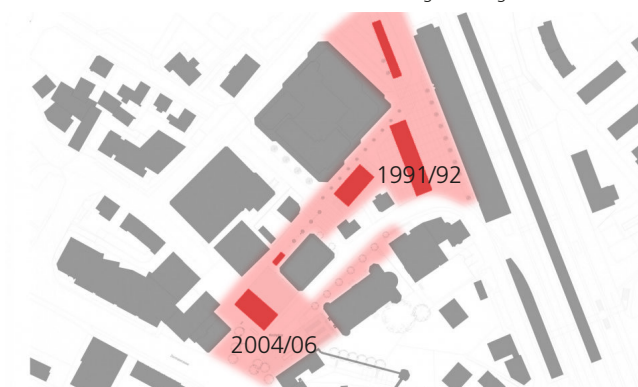
Ueli Zbinden realisierte 1991/1992 den Bahnhofplatz inklusive Platzgestaltung mit Bushof, Velohaus, Taxi- und Velounterständen. In den Jahren 2004 bis 2006 wurde der Kirch- und Marktplatz mit Brunnen, Markthalle, mobilem Zelt Zugang zur Tiefgarage und öffentlichen WC's durch Ueli Zbinden realisiert. Dies umfasst auch die Ausgestaltung der Beleuchtung im öffentlichen Raum.

Untenstehend der ungefähre Bereich der Zentrumsgestaltung durch Ueli Zbinden und einige Anlagen (Velohaus oben rechts, Markthalle unten links, Kirchplatz unten rechts).

Im Verfahren wird im Bearbeitungsperimeter eine neue Gestaltung des öffentlichen Raums erwartet. Damit wird auf die zusammenhängende (Freiraum-)Gestaltung von Ueli Zbinden stark geschmälert wird.

Der gestalterische Umgang mit den verbleibenden Bauten und Anlagen von Ueli Zbinden (Markthalle, Aufgang Tiefgarage, Gestaltung Kirchplatz, Beleuchtung) soll im Projektwettbewerb aufgezeigt werden.

Abb. 15: Bereich Zentrumsgestaltung durch Ueli Zbinden mit Velohaus, Markthalle und Gestaltung Kirchplatz (www.uelizbinden.ch/de/projekte)



Städtebaulicher Studienauftrag

Im Rahmen des "städtebaulichen Studienauftrags Bahnhofgebiet Dietikon" (März bis September 2019) haben vier interdisziplinäre Teams (Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) Konzepte für die Weiterentwicklung des Bahnhofsbereichs entworfen. Diese wurden gemeinsam mit der Begleitgruppe diskutiert und beurteilt. Die Begleitgruppe setzte sich aus Vertreter*innen der Stadt, der SBB Infrastruktur und Immobilien, der VBZ sowie des Amtes für Verkehr zusammen.

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

Abb. 16: Team 1: Futurafrosch – Architektur und Raumentwicklung, mavo Landschaften, Rombo GmbH, Fischer AG Immobilienmanagement

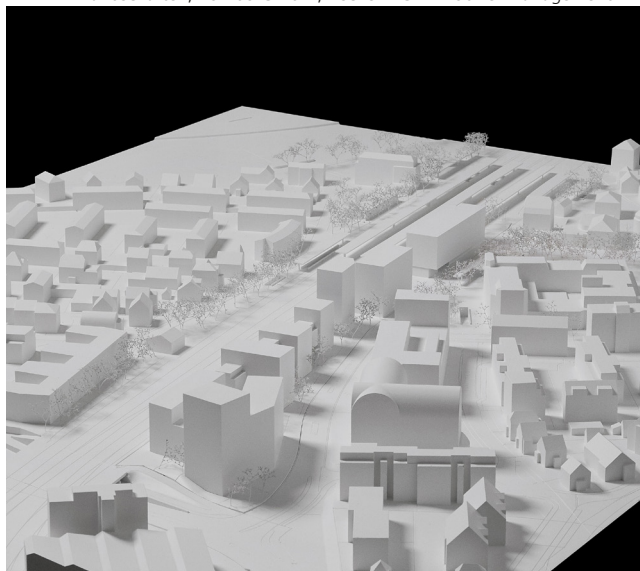


Abb. 18: Team 2: Hosoya Schaefer Architects, Bryum GmbH, IBV Hüsler AG

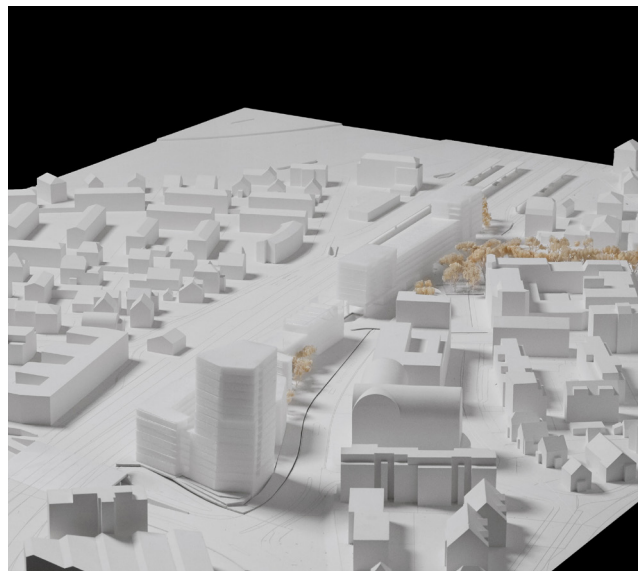
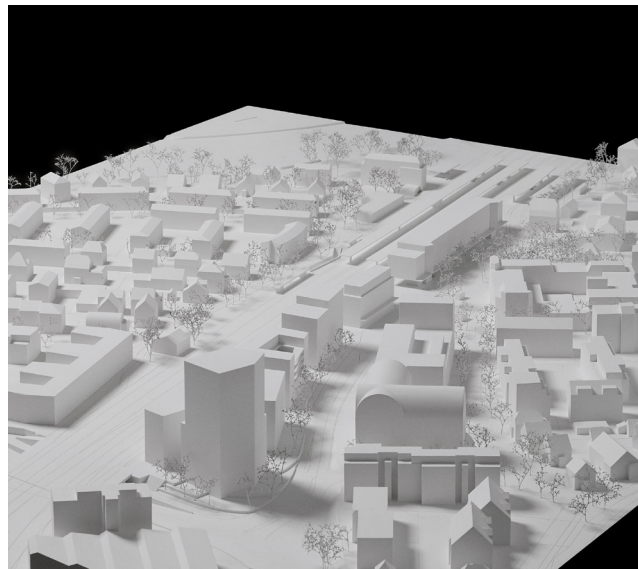


Abb. 17: Team 3: KCAP Architects and Planners, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Schneiter Verkehrsplanung



Abb. 19: Team 4: Van de Wetering, Hager Partner AG, Basler & Hofmann AG



Vertiefungsstudien

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

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

- Der Bushof wird auf zwei Bushöfe «Nord» und «Süd» aufgeteilt. Im Sinne der Aufwärtskompatibilität soll die Möglichkeit für künftig einzelne Durchmesserlinien bestehen.
- Der Bahnhofplatz zwischen den zwei Bushöfen soll als möglichst verkehrsfreier Stadtplatz im Sinne eines durchgrünten Platz mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden.
- Die Nutzungen auf dem Bahnhofareal werden in drei Nutzungsschwerpunkten (Wohnen Nord, Sonderbaustein, Aufnahmegebäude) konzentriert.
- Das Aufnahmegebäude wird mehrheitlich erhalten. Es soll um zwei bis drei Geschosse aufgestockt werden. Eine Erweiterung (Anbau) in Richtung Norden ist denkbar.
- Beim Sonderbaustein soll eine grosse Flexibilität bezüglich Nutzungen erhalten bleiben.
- Im Nutzungsschwerpunkt «Wohnen» wird ein hoher Anteil an Wohnnutzungen angestrebt.
- Die Teilprojekte «Bahnhofplatz – Bushof» und «SBB-Areale» können unabhängig voneinander weiterbearbeitet werden. Dabei sind die Schnittstellen gut zu koordinieren.

Abb. 21: Situationsplan Vertiefungsstudie Team Hosoya Schäfer (massstabslos)

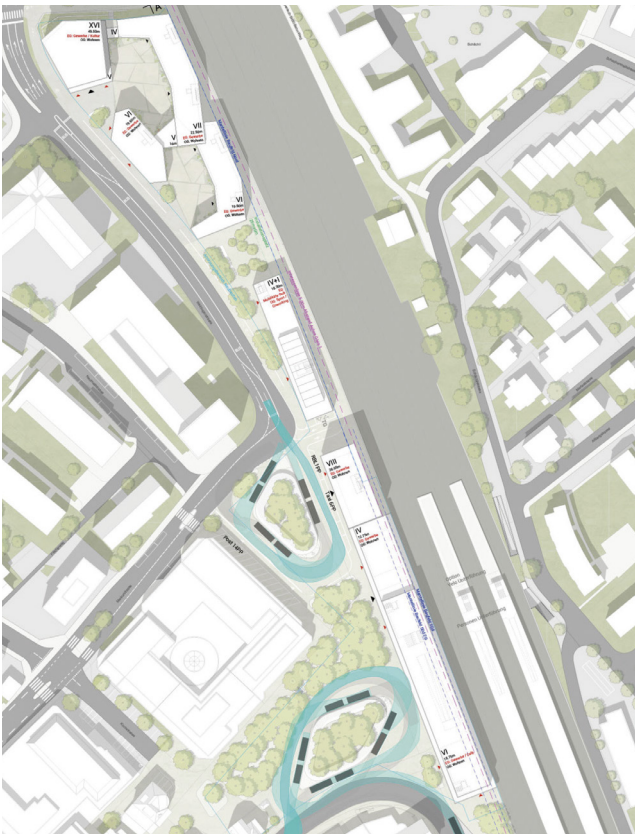
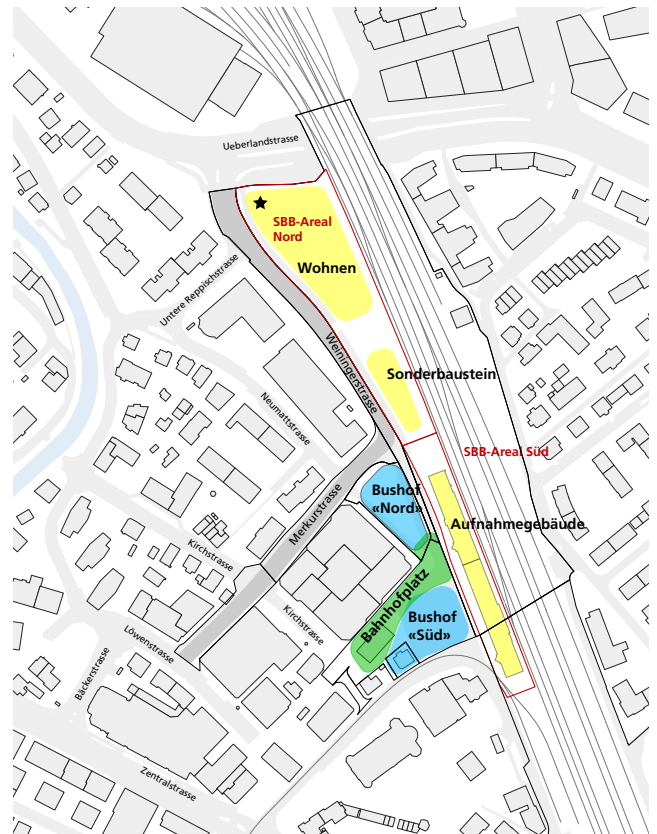


Abb. 20: Schematische Darstellung der Themenschwerpunkte (Eckhaus)



Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon»

Das Richtprojekt (Stand 16. Februar 2022) konkretisiert die Konzeptansätze des Planungsteams Hosoya Schaefer, Bryum, IBV aus dem Studienauftrag und den Vertiefungsstudien. Es macht vertiefte Aussagen zu den Themen bauliche Dichte, den Freiraumqualitäten, der Mobilität, sowie Lärmschutz und Störfallvorsorge.

Das Richtprojekt gilt als Grundlage für den Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» der SBB und ist im vorliegenden Verfahren zu berücksichtigen.

Die konkrete Anordnung und Gestaltung der Bushöfe «Nord» und «Süd» sowie die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes ist Teil dieses Verfahrens. Insofern sind die Bushöfe und die Gestaltung des Bahnhofplatzes aus dem Richtprojekt als Nachweis der Machbarkeit zu verstehen.

Städtebauliches Konzept

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

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

Abb. 22: Übersicht Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon mit Bezeichnungen und angepasster Nutzungsverteilung (Richtprojekt S. 10 - angepasst)

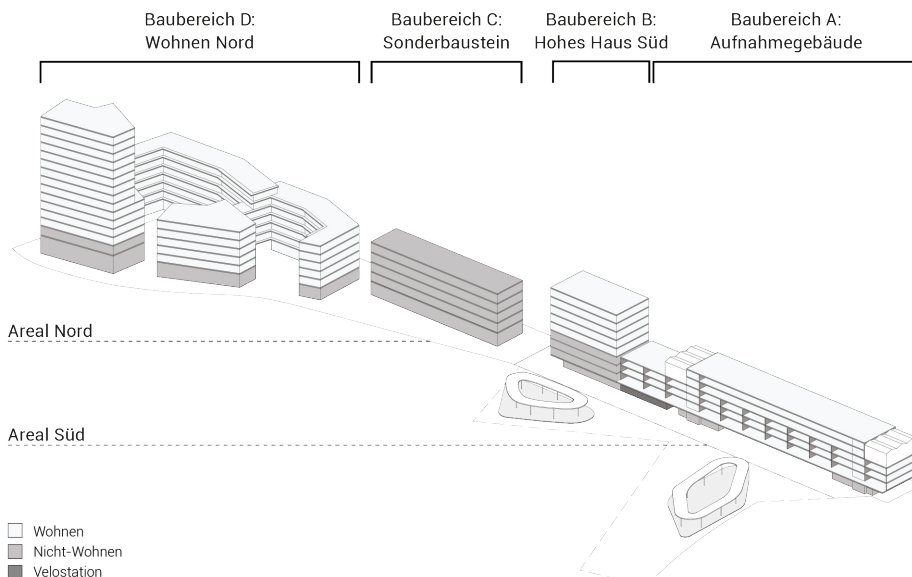


Abb. 23: Situationsplan Dachaufsicht Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon (1:1'500)



Erschliessung

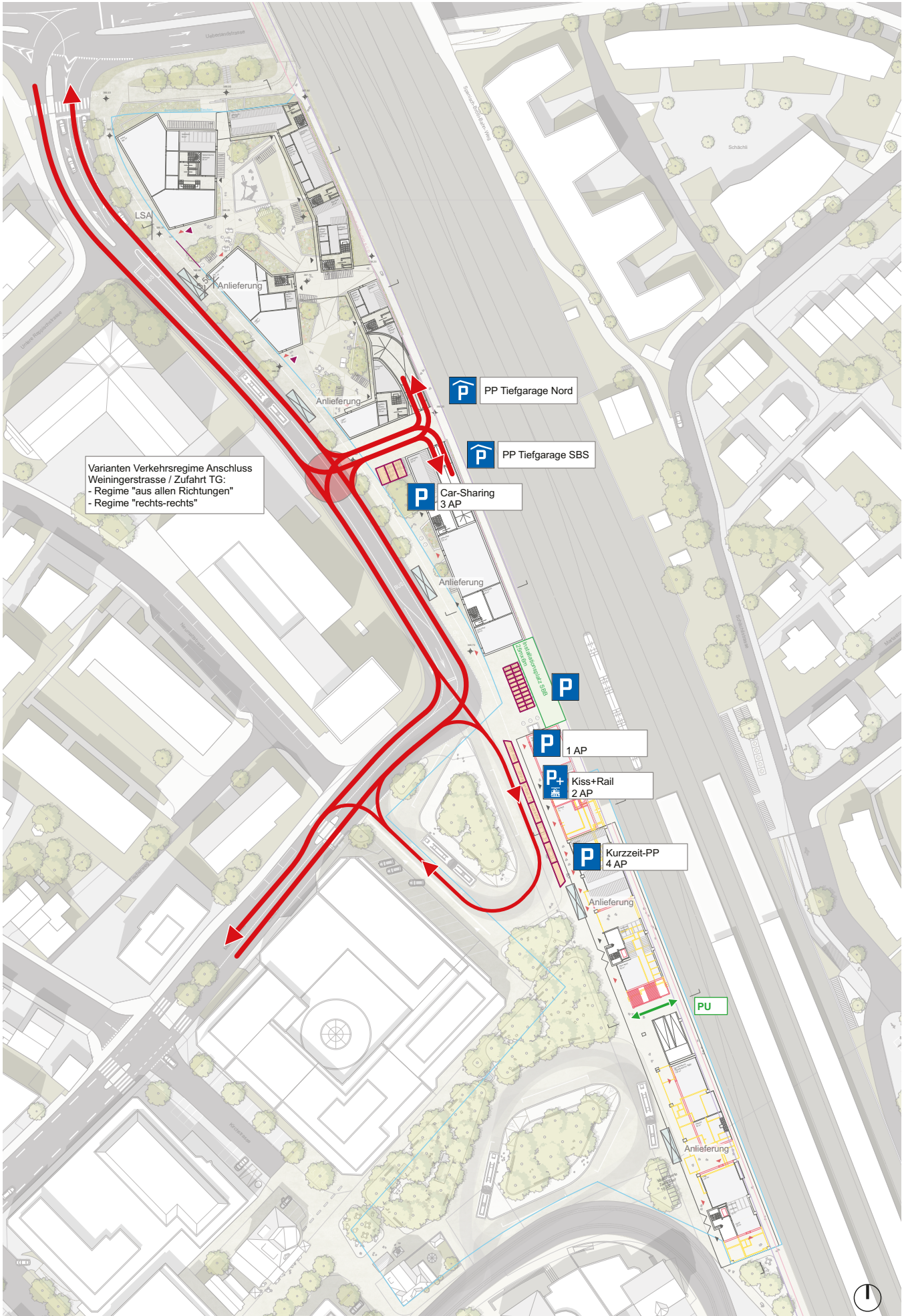
Das Areal wird über die Weiningerstrasse (kommunale Sammelstrasse) ans kantonale Strassennetz (Ueberlandstrasse) angebunden. Die Zu- und Wegfahrt wird in Abstimmung mit dem geplanten Strassenprojekt Weiningerstrasse entweder als Vollknoten oder als "rechts rein, rechts raus" - Verkehrsregime betrieben.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

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

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

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

Abb. 24: Schema Erschliessung MIV (Richtprojekt S. 76)



7.2 Übergeordnete Grundlagen

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Kanton Zürich

Mit dem Gesamtverkehrskonzept legt der Regierungsrat die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich fest (GVK 2006; RRB Nr. 1334/2006).

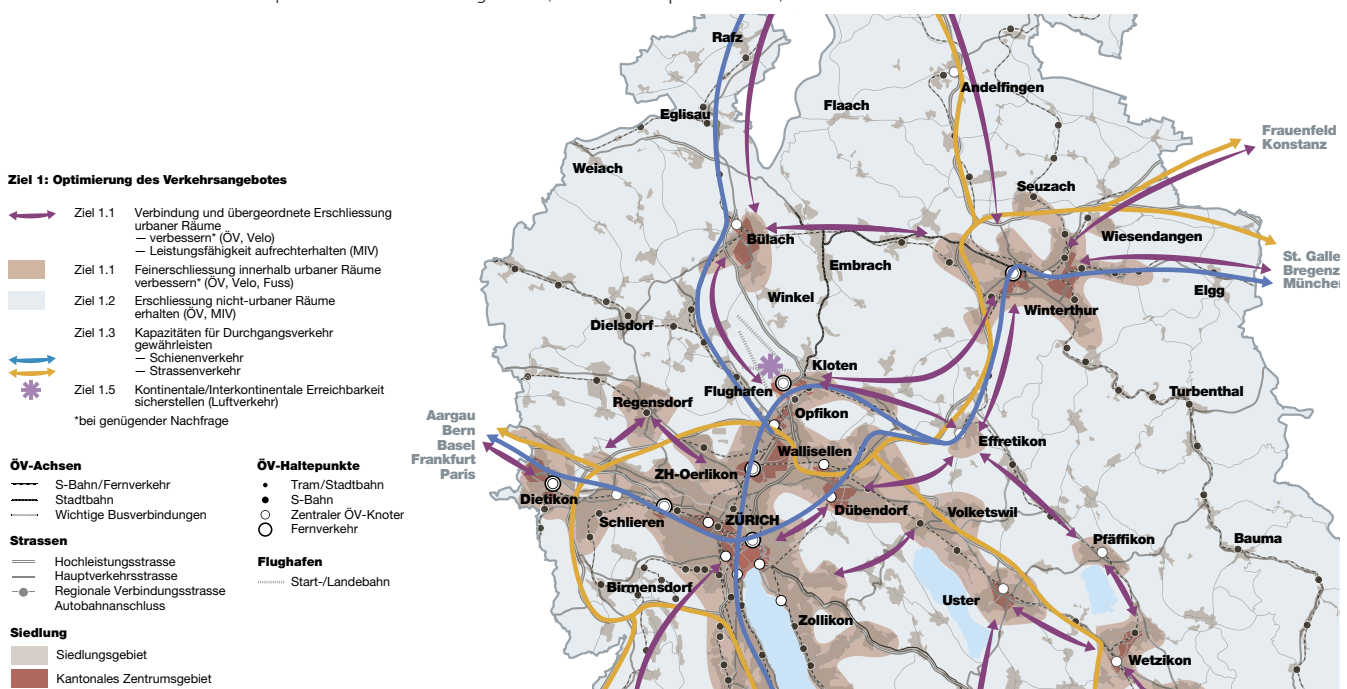
Der Kanton Zürich steht in den nächsten Jahrzehnten vor grossen Herausforderungen. Es ist weiterhin mit einem markanten Anstieg von Bevölkerung und Beschäftigten zu rechnen. 80% des Wachstums sollen gemäss Richtplan in den urbanen Gebieten stattfinden. Die Mobilitätsnachfrage wird bedeutend steigen, und die heute spürbaren Überlastsituationen in der S-Bahn und auf den Strassen akzentuieren sich bis 2030 weiter.

Das Verkehrssystem im Kanton Zürich soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn das Angebot im Personenverkehr für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr sowie den Luftverkehr aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden. Die Grundsätze für diese Aufgaben legt das Gesamtverkehrskonzept (GVK) fest. Es zeigt auf, wo der Kanton beim Verkehrsangebot Schwerpunkte setzt und wo er die Mobilität im Rahmen seiner Kompetenzen beeinflusst.

Das GVK zeigt die Leitsätze, Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte für die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Kanton Zürich auf.

Entsprechend dem kantonalen Richtplan gilt auch für das GVK 2018 der Planungs- und Prognosehorizont 2030. Gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans wird das GVK für Räume mit hohem Abstimmungsbedarf zwischen den Verkehrsarten oder zwischen dem Verkehr und der angestrebten Raumentwicklung konkretisiert. Zu diesem Zweck werden in den Schwerpunkträumen des Kantons Agglomerationsprogramme umgesetzt. Ausserhalb dieser Perimeter – oder wo Detailplanungen angezeigt sind – werden regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeitet.

Abb. 25: Ausschnitt GVK Ziel 1: "Optimieren des Verkehrsangebotes" (Kanton Zürich | massstabslos)



Agglomerationsprogramm 4. Generation Limmattal

Die Agglomerationsprogramme der 4. Generation entwickeln die vorangegangenen Programme weiter und setzen neue Akzente. Agglomerationsprogramme helfen, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Zudem ermöglichen sie eine Mitfinanzierung durch den Bund.

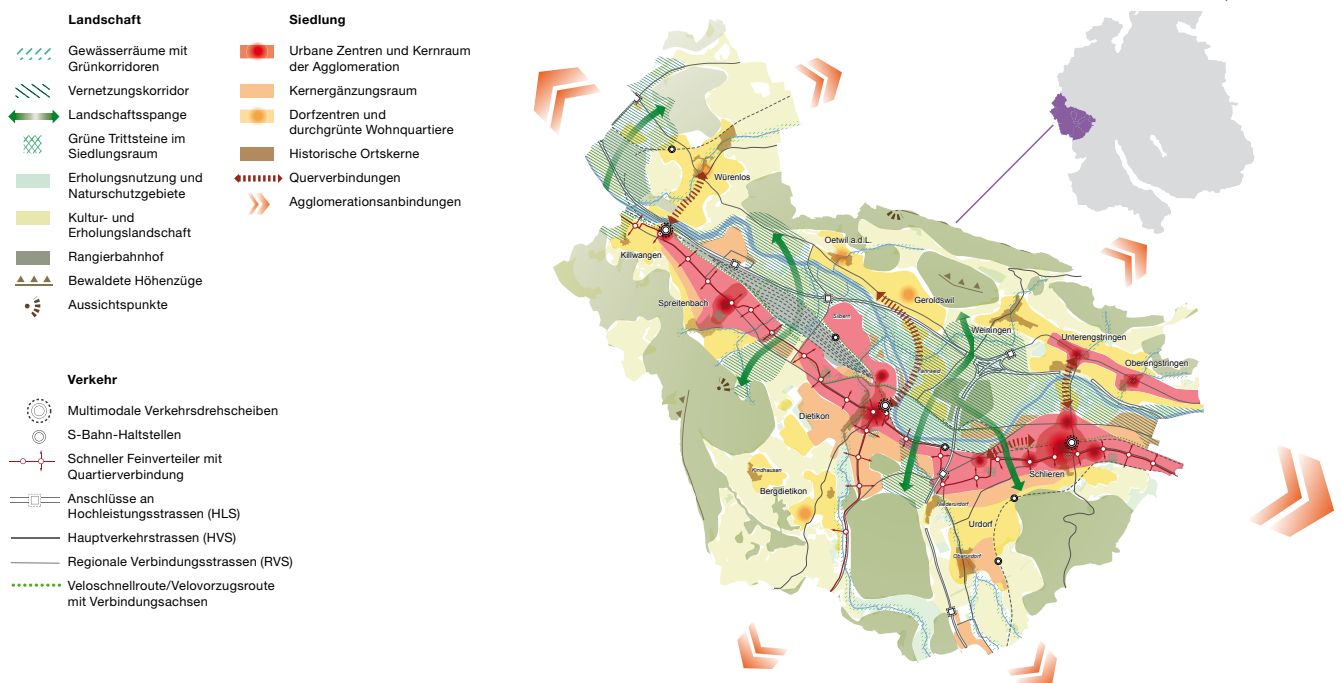
Das Limmattal ist eine äusserst dynamische Region an der Schnittstelle zwischen Zürich und dem Raum Baden. Auf der linken Limmattalseite verschmelzen die Siedlungsgebiete zunehmend miteinander. Die neue Limmattalbahn wird zur identitätsstiftenden Verbindung. Die Stadt Zürich, Baden und die umliegenden Gemeinden sind schnell erreichbar. Die Entwicklungsdynamik wird voraussichtlich anhalten und die in weiten Teilen des Limmattals überdurchschnittliche Nutzungsdichte wird steigen.

Das erwartete Wachstum führt zu mehr Verkehr. Damit dieser bewältigbar bleibt, muss die Siedlungsentwicklung noch konsequenter auf den ÖV ausgerichtet werden, vor allem auf die neue Limmattalbahn. Das gelingt z.B. durch das Konzentrieren der Siedlungsentwicklung auf die linke Talseite. Als urbanes Verkehrsmittel ermöglicht die Limmattalbahn, das Verkehrswachstum effizient und umweltverträglich aufzunehmen. Die Massnahmen der 4. Generation sollen deshalb noch mehr Personen zum Umsteigen auf die Bahn motivieren, etwa durch attraktive Haltestellen, die optimal zu Fuss und mit dem Velo erreichbar sind. Auch sollen die Haltestellen identitätsstiftend in den Siedlungsraum eingebettet sein.

Folgender Handlungsbedarf wurde im Bereich des Perimeters festgelegt:

- Siedlungsentwicklung nach Innen: Übereinstimmend mit dem Raumkonzept des Kantons Zürich ist das Siedlungswachstum im Limmattal auf den Kernraum der Agglomeration zu lenken sowie auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszurichten.
- Verkehr gezielt lenken: Die Entwicklungsdynamik und das Ziel, den Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu heben, bestimmen die verkehrlichen Teilstrategien. Fuss- und Veloverkehr müssen gestärkt und auf die Haltestellen des ÖV ausgerichtet werden. Die multimodalen Verkehrsdrehscheiben werden daher ausgebaut.

Abb. 26: Zielbild Agglomerationsprogramm "Stadt Zürich-Limmattal" (Kanton Zürich | massstabslos)



Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan wurde am 20. Oktober 2022 vom Kanton genehmigt. Als strategisches Führungsinstrument des Stadtrates wird der kommunale Richtplan während der nächsten 15 bis 25 Jahre bei allen planerischen Prozessen als Basis dienen.

Folgende Inhalte betreffen das Bahnhofgebiet, welche im Zusammenhang mit der geplanten Neukonzeption des Bahnhofplatz - Bushof stehen:

- Baulinien: Die bestehenden Baulinien (RRB Nr. 2448/1928, RRB 460/1989 und RRB 1225/1938) im Bereich des Bearbeitungsperimeter sollen künftig aufgehoben werden. Der Zeitpunkt zur Aufhebung ist noch nicht klar (kRP Kap. 4.9). Sie müssen im folgenden Verfahren nicht berücksichtigt werden.
- Stadtakustik: Bei der Entwicklung des Siedlungsgebietes und bei der Gestaltung von Frei- und Strassenräumen ist den akustischen Aspekten Rechnung zu tragen (kRP Kap. 4.12).
- Stadtklima: Zur Sicherung der Lebensqualität sind die klimatischen Veränderungen und vermehrten Extremsituationen zu berücksichtigen (vgl. Kap. 6.8 und kRP Kap. 4.13).
- Freiraum Plätze: Die Plätze werden einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsansprüchen gerecht und stiften mit ihrer auf die ortsspezifische Umgebung abgestimmten Gestaltung eine eigenständige Identität. Die Kernbereiche der Plätze sind frei von motorisiertem Individualverkehr, multifunktional möbliert und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Plätze sind zentrale Orte des öffentlichen Lebens und für jedermann jederzeit frei zugänglich. Ihre sozio-kulturelle Bedeutung wird mit zeitlich begrenzten öffentlichen oder halböffentlich Veranstaltungen gezielt gestärkt (kRP Kap. 5.3).
- Park- und Grünanlagen: Der Bahnhofplatz als Grünanlage mit urbanem Charakter für den kurzweiligen Aufenthalt soll bis zum St. Agatha-Park durchgebunden werden (kRP Kap. 5.4).
- Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung (vgl. Kap. 7.1): Der hochbelastete Korridor Bäckerstrasse / Löwenstrasse / Merkurstrasse wird siedlungsverträglich gestaltet (kRP Kap. 7.4)
- Temporeduzierte Zonen: Im Zentrumsbereich werden Begegnungszonen eingerichtet. Dies betrifft auch das Zentrum (Bahnhofplatz, Kirchplatz, Kirchstrasse, Löwenstrasse, und Kronenplatz) mit Ausnahme des Bushofs (kRP Kap. 7.6).
- Park&Rail: Die Park&Rail-Anlage beim Bahnhof Dietikon wird mit der Entwicklung des Areals durch die SBB AG ersatzlos aufgehoben (kRP Kap. 5.3).
- Velonetz: Mit den laufenden Planung rund um den Bahnhof ist die Erreichbarkeit für Velofahrende deutlich zu verbessern. Dazu gehört auch die fehlende Veloverbindung vor dem Aufnahmegebäude zwischen dem Bushof «Nord» und «Süd» (kRP 7.9).
- Veloabstellanlagen: Neben der geplanten Velostation im Aufnahmegebäude (300 Veloabstellplätze) sollen für die Zentrumsnutzungen weitere 100 Veloabstellplätze geschaffen werden (vgl. Kap. 2.4 Anforderungen Mobilität und kRP Kap. 7.13).
- Velo- und Fussunterführung: Es ist eine Velo- und Fussgängerunterführung mit Anbindung an die neue Velostation anzustreben (Kap. 7.13 - kRP).

Kommunale Festlegungen Motorisierter Individualverkehr

bestehend geplant

Strassennetz (Kap. 7.3)

— Kommunale Sammelstrasse

— Übrige kommunale Strassen und Wege

Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung (Kap. 7.4)

● Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung

Alternative Betriebskonzepte (Kap. 7.5)

● Alternatives Betriebskonzept

Temporeduzierte Zonen (Kap. 7.6)

Tempo-30 Zone

Begegnungszone

Ruhender Verkehr (Kap. 7.7)

P Parkierungsanlage von öffentlichem Interesse (bestehend / Aufhebung)

Verkehrssensitive Einrichtungen (Kap. 7.8)

/// Eignungsgebiet für verkehrsintensive Einrichtungen

Übergeordnete Festlegungen Motorisierter Individualverkehr

bestehend geplant

— Nationalstrasse

— Ausbau Nationalstrasse

— Kantonsstrasse



Kommunale Festlegungen Motorisierter Individualverkehr

bestehend geplant

Strassennetz (Kap. 7.3)

— Kommunale Sammelstrasse

— Übrige kommunale Strassen und Wege

Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung (Kap. 7.4)

● Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung

Alternative Betriebskonzepte (Kap. 7.5)

● Alternatives Betriebskonzept

Temporeduzierte Zonen (Kap. 7.6)

Tempo-30 Zone

Begegnungszone

Ruhender Verkehr (Kap. 7.7)

P Parkierungsanlage von öffentlichem Interesse (bestehend / Aufhebung)

Verkehrssensitive Einrichtungen (Kap. 7.8)

/// Eignungsgebiet für verkehrsintensive Einrichtungen

Übergeordnete Festlegungen Motorisierter Individualverkehr

bestehend geplant

— Nationalstrasse

— Ausbau Nationalstrasse

— Kantonsstrasse



Kommunale Festlegungen Veloverkehr

bestehend geplant

Velonetz (Kap. 7.9)

— Veloroute kommunal

Standards Velonetz (Kap. 7.10)

(ohne Planeintrag)

Veloabstellanlagen (Kap. 7.11)

P Veloabstellanlage bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Übergeordnete Festlegungen Veloverkehr

bestehend geplant

— Veloschnellroute Limmattal

— Veloroute regional



7.3 Städtische Entwicklungskonzepte

Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

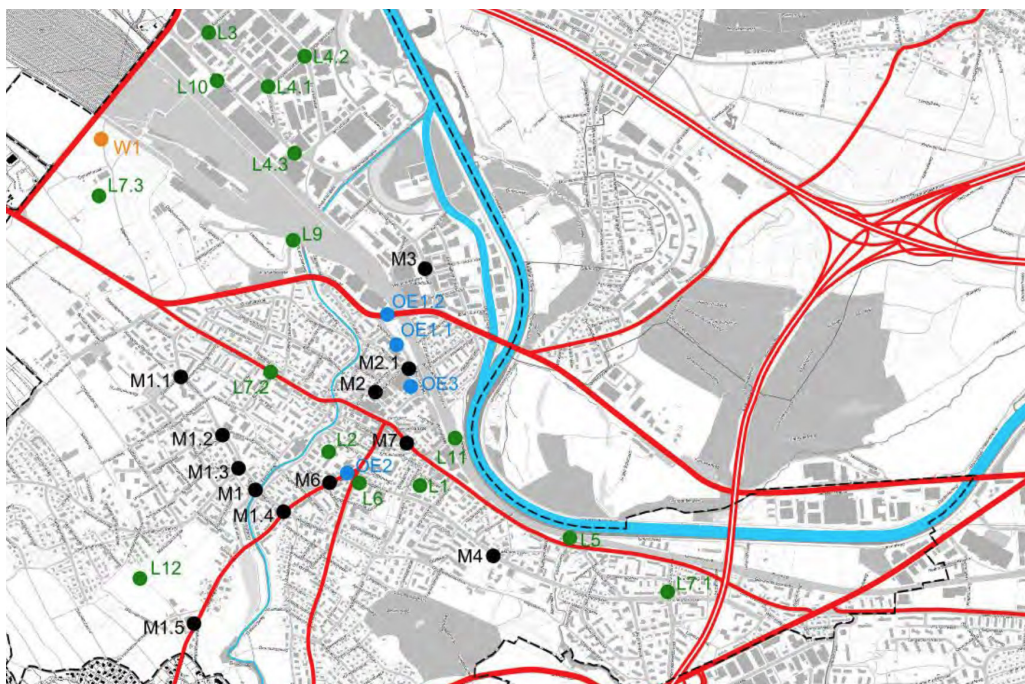
Das Verkehrssystem der Stadt Dietikon wird sich - ausgelöst durch den Neubau und Ausbau von mehreren Verkehrsinfrastrukturanlagen (Limmattalbahn, Doppelspurausbau S17 (AVA), Ausbau der Ueberlandstrasse) - in den nächsten Jahren stark verändern. Die Stadt Dietikon verfügt mit dem Gebiet Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS) und dem Niederfeld zudem über zwei grosse Entwicklungsschwerpunkte (ESP). Um diesen anstehenden Veränderungen und verkehrlichen Herausforderungen Rechnung zu tragen, wurde ein städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) erarbeitet. Ziel dieses sGVK ist es, ein strategisches Instrument zu haben, auf dessen Basis die Verkehrsplanung für die nächsten 15 bis 20 Jahre erfolgen kann.

Das Bahnhofgebiet Dietikon soll als ÖV-Drehscheibe (Zentrumshub) gestärkt werden. Das städtische Gesamtverkehrskonzept legt die strategischen Eckwerte für den Gesamtverkehr fest. Ein wesentlicher Bestandteil ist die Mobilitätsstrategie, welche unter anderem vorsieht, dass das Verkehrsaufkommen an zentralen Lagen reduziert wird, die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auch zukünftig aufrechterhalten wird und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrsnetz gesteigert wird. Für einzelne Teilräume bzw. Strassenabschnitte wurden insgesamt über 40 Massnahmen entworfen.

Im Umfeld des Geltungsbereichs des Gestaltungsplan und daher relevant werden im sGVK folgende Massnahmen aufgeführt:

- M2: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse
- M2.1: Erschliessung Post
- OE1: Busführung Ueberlandstrasse/ Weiningerstrasse
- OE1.1: Busspur Mittellage Weiningerstrasse
- OE1.2: Verkehrsführung LSA Ueberlandstrasse/ Weiningerstrasse
- OE3: Variantenstudie Bus Bahnhof Dietikon

Abb. 28: Städtisches Gesamtverkehrskonzept - Übersicht Massnahmen (Stadt Dietikon | massstabslos)

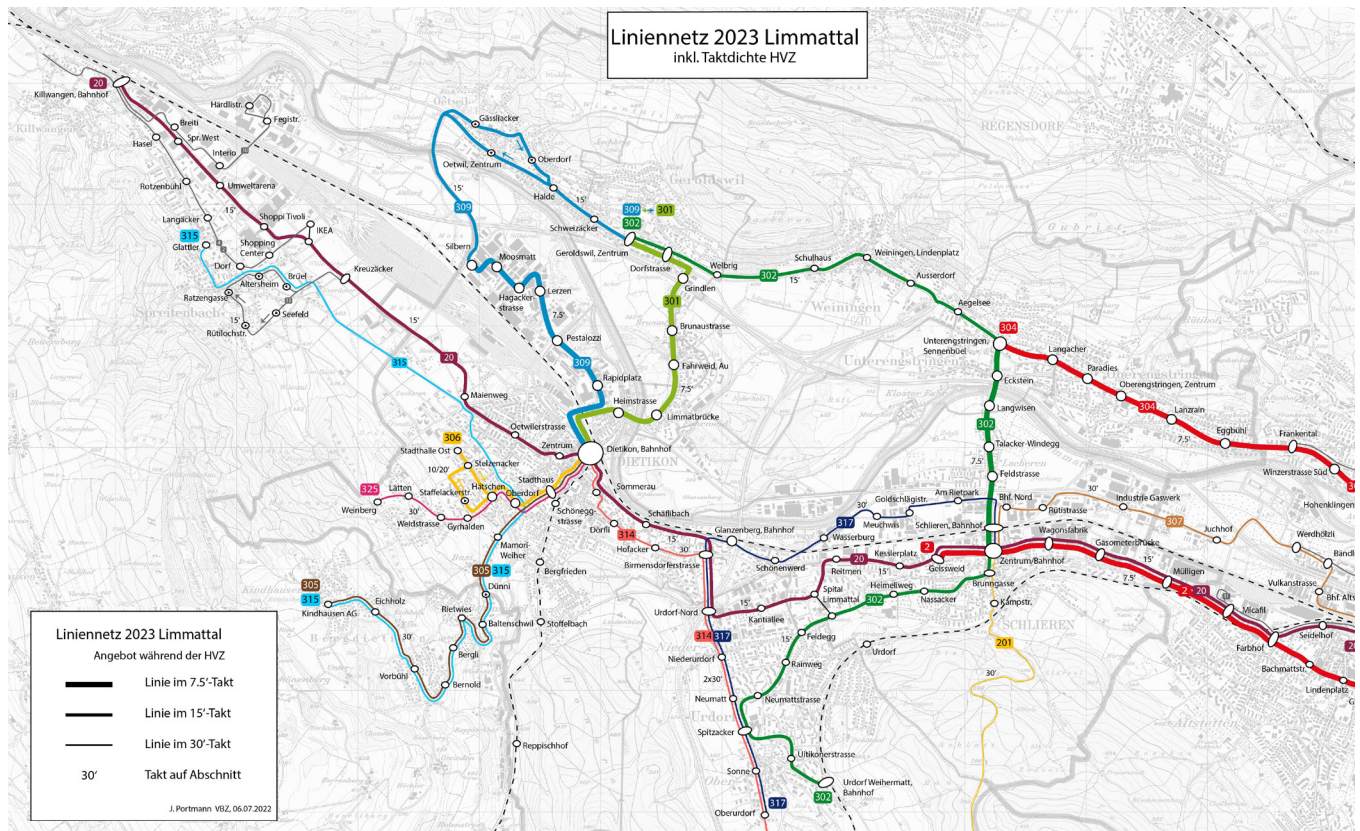


7.4 Grundlagen Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

1. Etappe Teilstrategie 2030

Die untenstehende Grafik zeigt das geplante Liniennetz ab 2023 (Umsetzung Dezember 2022) im Limmattal inkl. Angaben zur Taktichte in Hauptverkehrszeiten. Dies gilt als Grundlage für das vorliegende Verfahren (vgl. Kap. 2.3 und Beilage [4c]).

Abb. 29: Liniennetz 2023 Limmattal inkl. Taktichte Hauptverkehrszeiten (VBZ)

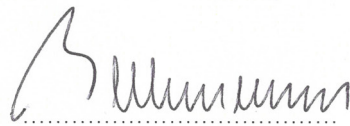


8 Genehmigung

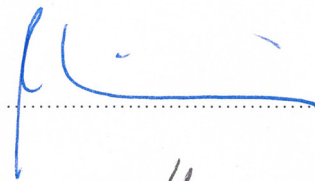
Dieses Programm zum Projektwettbewerb wurde an der Sitzung vom 20. Oktober 2022 in Dietikon vom Preisgericht genehmigt und anschliessend auf Korrespondenzweg im Zirkularbeschluss bereinigt und verabschiedet.

November 2022, das Preisgericht:

Roger Bachmann



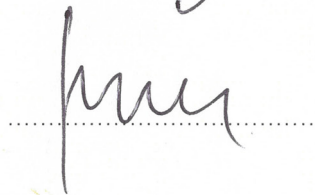
Anton Kiwic



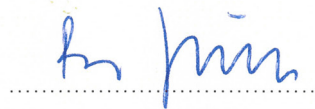
Severin Lüthy



Jürg Senn (Vorsitz)



Beat Nipkow



Oscar Merlo



Bruno Patt

