

Privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

15. April 2024



Auftraggeberin

SBB AG

Immobilien Development
Anlageobjekte Entwicklung Urban
Vulkanplatz 11, Postfach
8048 Zürich

Gesamtprojektleitung: Andrea Hagn-Ziegert

Auftragnehmerin

Eckhaus AG

Städtebau Raumplanung

Claudio Grünenfelder
Timo Setz

Rousseaustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch

Titelbild: Drohnenflugbild vom 17. März 2020 (SBB AG)

240415_1070_GP_Dietikon_Bahnhofareal_Bericht_Art.47.indd

Inhalt

1	Anlass und Zielsetzung	4
1.1	Ausgangslage und Anlass	4
1.2	Handlungsbedarf und Entwicklungsabsichten	5
1.3	Planungsperimeter und Grundeigentum	6
1.4	Bahnhofareal Dietikon	7
1.5	Zielsetzungen	10
1.6	Entwicklung Bahnhofgebiet	10
2	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	12
2.1	Rahmenbedingungen auf Bundesebene	12
2.2	Kantonale Rahmenbedingungen	12
2.3	Regionale Rahmenbedingungen	16
2.4	Kommunale Rahmenbedingungen	17
2.5	Nutzungsplanung	24
3	Relevante Grundlagen	28
3.1	Städtebaulicher Studienauftrag	28
3.2	Vertiefungsstudien	29
3.3	Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon»	30
3.4	Velostation Bahnhof Dietikon / Gleisquerung	42
3.5	Städtebaulicher Vertrag / Mehrwertausgleich	45
3.6	Rahmenbedingungen SBB	46
3.7	Strassenprojekte	48
3.8	Projekt Limmattalbahn	49
4	Gestaltungsplanvorschriften	50
4.1	Allgemeine Bestimmungen (A)	50
4.2	Bau- und Nutzungsvorschriften (B)	52
4.3	Gestaltung (C)	59
4.4	Freiraum (D)	60
4.5	Erschliessung und Parkierung (E)	62
4.6	Umwelt (F)	65
4.7	Schlussbestimmungen (G)	67
5	Sachthemen und Auswirkungen	68
5.1	Heimatschutz und Denkmalpflege	68
5.2	Bauzonkapazität und -reserve	68
5.3	Mehrwertausgleich	70
5.4	Sozialräumliche Betrachtung	70
5.5	Freiraumversorgung	71
5.6	Mobilität	71
5.7	Natur- und Landschaftsschutz	74
5.8	Umwelt	74
5.9	Hochhaus & Schattenwurf	88
6	Interessensabwägung	90
7	Verfahren und Mitwirkung	97
8	Beilagen	99

1 Anlass und Zielsetzung

1.1 Ausgangslage und Anlass

Stadt Dietikon

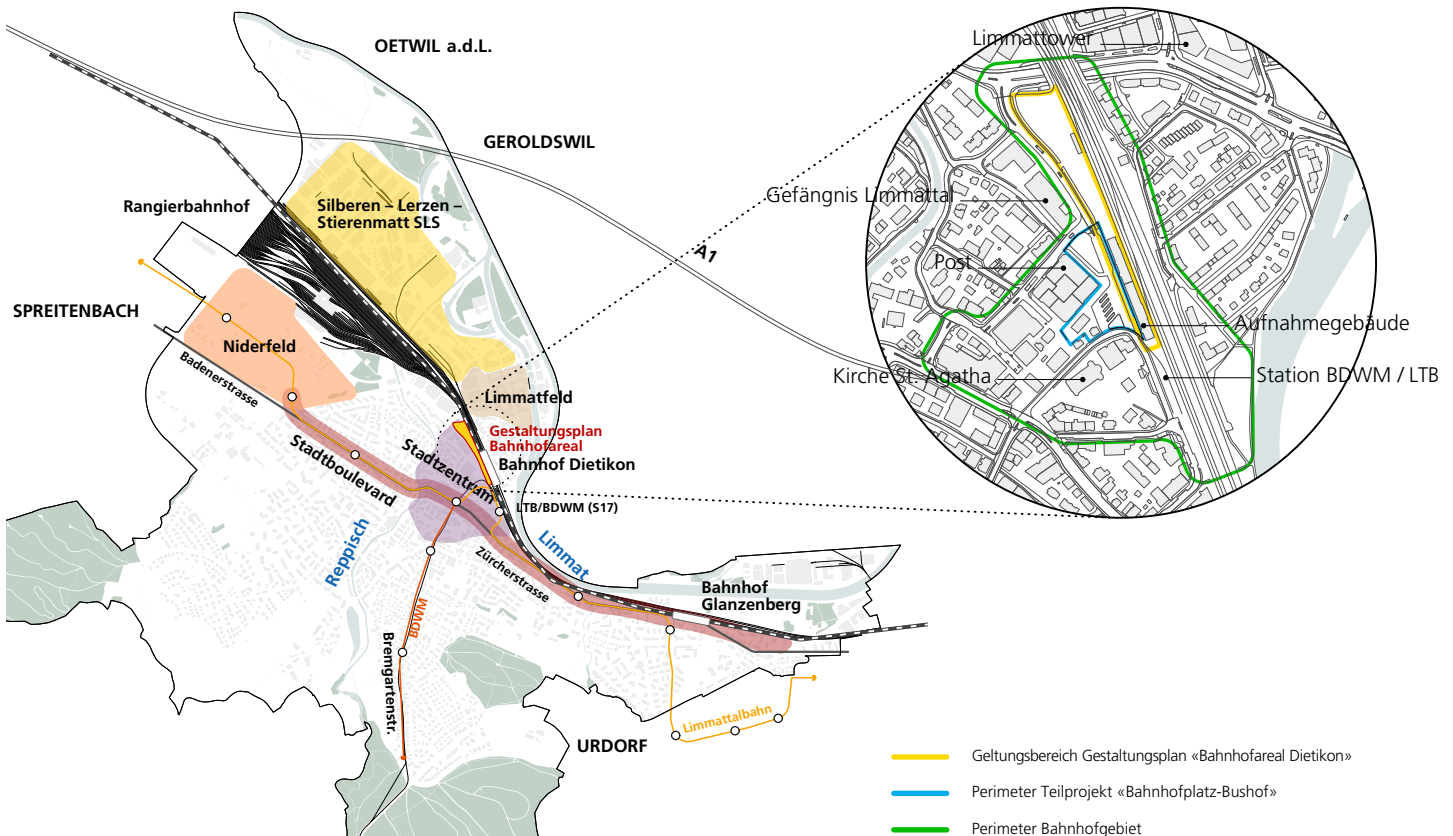
Die Stadt Dietikon ist Bezirkshauptort und Regionalzentrum im Westen des Kantons Zürich inmitten der dynamischen Stadtlandschaft des Limmattals. Nach dem Wandel des Bauerndorfs zum Industriestandort und damit zur Stadt (seit 1953 mehr als 10'000 Einwohner*innen) stagnierte die Bevölkerungszahl zwischen den 1980er 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.

Dietikon weist eine anhaltend hohe Entwicklungsdynamik auf. Mit dem Limmattfeld, dem Niederfeld und dem Gebiet Silbernen-Lerzen-Stierenmatt SLS liegen grossflächige Entwicklungsgebiete mit klar städtischen Strukturen und hohen baulichen Dichten vor. Die drei Gebiete liegen, wie auch das Stadtzentrum, innerhalb des Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung (Kantonaler Richtplan).

Anlass

Das Stadtzentrum Dietikon soll gemäss übergeordneten Planungen und Raumordnungskonzepten einer überdurchschnittlichen 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.

Abb. 1: Entwicklungsgebiete der Stadt Dietikon (1:40'000) und Zoom Bahnhofareal (1:10'000)



1.2 Handlungsbedarf und Entwicklungsabsichten

Entwicklungsabsicht SBB AG – Bahnhofareal

Die SBB AG plant, ihre Parzellen westlich des Gleisfeldes mit Rechtskraft des Gestaltungsplans schrittweise zu einem qualitativ hochstehenden, lebendigen und nachhaltigen Teil des Zentrumquartiers zu entwickeln und hochwertigen Nutzungen zuzuführen. In den oberen Geschossen sind Wohnungen vorgesehen und im Erdgeschoss wohnergänzende sowie publikumsorientierte Nutzungen, wie Gewerbe-, Retail- und Gastronomieflächen.

Entwicklungsabsicht Stadt Dietikon – Bahnhofplatz - Bushof

Die Stadt Dietikon beabsichtigt, das Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte zu stärken und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs weiterzuentwickeln. Ein Fokus liegt auf der Optimierung des Bushofes (vgl. Städtisches Gesamtverkehrskonzept (GVK), Massnahme OE3 mit der Priorität A). Grund ist, dass am heutigen Bushof keine ausreichend langen Haltekanten für Gelenkbusse vorhanden sind, die Haltestellenanordnung die Betriebsabläufe erschwert und die Gestaltung nicht behindertengerecht ist.

Gemeinsame Entwicklungsabsicht Stadt Dietikon / SBB AG

Die Stadt Dietikon und die SBB AG haben im Jahr 2016 gemeinsam einen Prozess zur baulichen Entwicklung des Bahnhofgebiets gestartet (vgl. Kap. 1.6). Ziel war es, die Entwicklungsabsichten im Rahmen einer gemeinsamen, gesamtheitlichen Betrachtung über das gesamte Bahnhofgebiet möglichst optimal aufeinander abzustimmen.

Die Stadt und die SBB AG führten im Jahr 2019 gemeinsam einen städtebaulichen Studienauftrag über das Bahnhofgebiet durch. Mit Abschluss der nachfolgenden verkehrlichen Vertiefungsstudie wurde das städtebauliche Konzept des Planungsteams Hosoya Schäfer, Bryum, IBV Hüsler als gemeinsame Grundlage für die weiteren Planungsschritte ausgewählt.

Dieses Konzept dient der SBB AG als Grundlage für die Erarbeitung des Richtprojekts und des privaten Gestaltungsplans auf dem Bahnhofareal und der Stadt als Grundlage für die Projektierung der Neugestaltung des «Bahnhofplatz - Bushof». Diese Prozesse entwickeln die Parteien in unabhängigen Verfahren. Sie sorgen jedoch im Rahmen eines regelmässigen Austauschs für die notwendige Abstimmung der koordinierten baulichen Entwicklung.

1.3 Planungsperimeter und Grundeigentum

Planungsperimeter

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans umfasst das Bahnhofareal zwischen dem Gleisfeld im Osten sowie der Weingerstrasse und dem Bahnhofplatz im Westen. Das Bahnhofareal wurde im Jahre 2013 von der Reservezone in eine Zentrumszone Z5 umgezont (vgl. Kap. 2.5). Zusammen mit der Umzonung wurde auch eine Gestaltungsplanpflicht festgelegt.

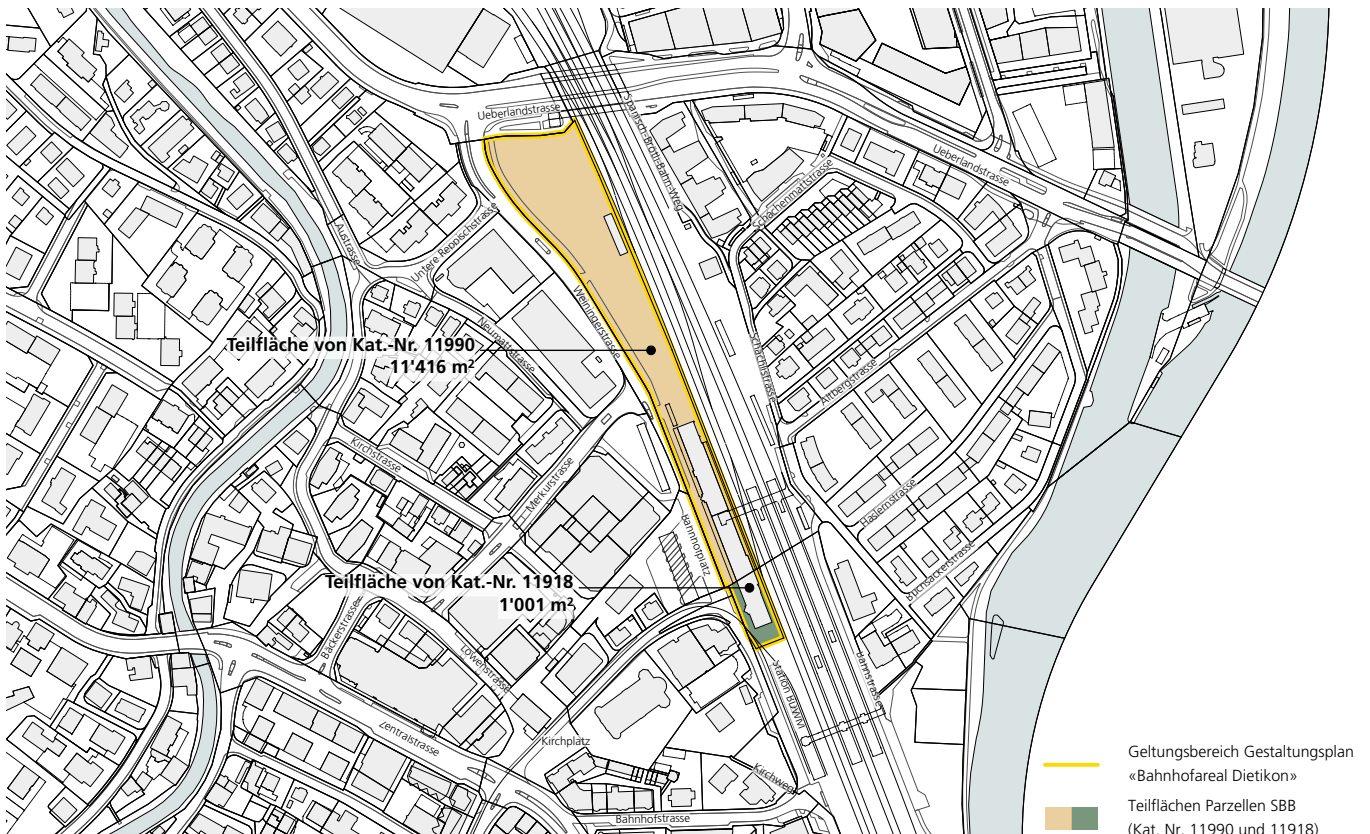
Grundeigentum

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst, auf zwei Teilflächen der Parzellen Kat.-Nrn. 11990 und 11918 aufgeteilt, eine Landfläche von insgesamt 12'417 m². Beide Parzellen sind im Grundeigentum der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB AG).

Der Geltungsbereich verteilt sich wie folgt auf die beiden Parzellen:

Grundeigentümerin	Landfläche [m ²]	Anteil [%]
Teilfläche SBB AG (Kat.-Nr. 11990)	11'416	91.9
Teilfläche SBB AG (Kat.-Nr. 11918)	1'001	8.1
	12'417	100

Abb. 2: Geltungsbereich und Grundeigentum (1:5'000)



1.4 Bahnhofareal Dietikon

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 (heute S17) im Jahr 1902 wurde er zu einem wichtigen Umsteigebahnhof.

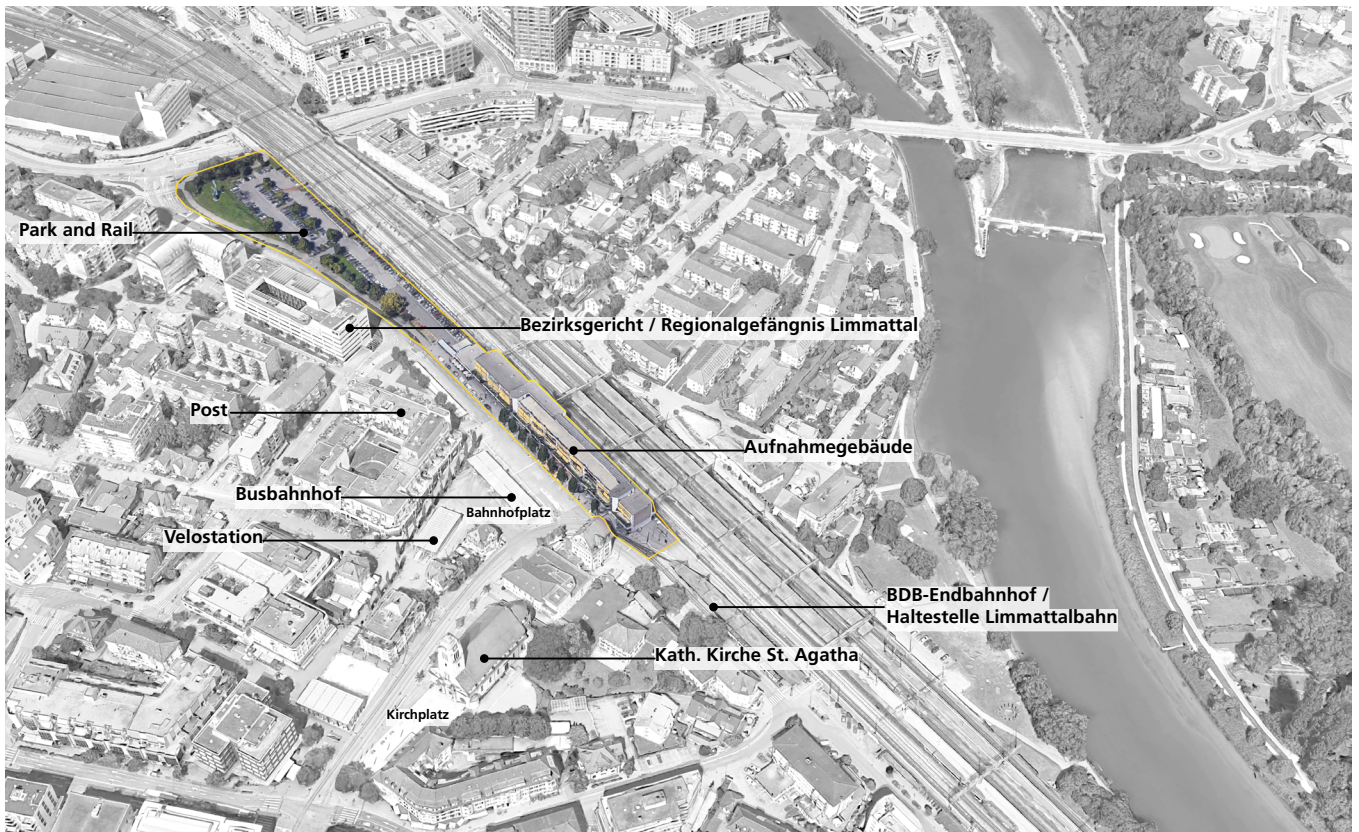
Die Erschliessungsqualität am Bahnhof ist heute sehr hoch. Es halten sowohl die Fernverkehrszüge Basel-Zürich HB-Zürich Flughafen, vier S-Bahnen sowie die Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Bahn S17 (AVA). Zudem verkehren über das Durchfahrtsgleis 2 alle Güterzüge von und zum Rangierbahnhof Limmattal (RBL). Mit dem Bau der Limmattalbahn (LTB) wird der Bahnhof auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ans Zürcher Stadtbahnnetz angeschlossen. Zur zentralen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zählen auch der Bushof mit 10 Buslinien und die öffentliche Velostation.

Der nördliche Teil des Areals wird heute als P+R Parkplatz genutzt. Auf dem südlichen Teil des Areals befindet sich das 1977 errichtete Aufnahmegebäude. Angrenzend an das Areal, aber ausserhalb des Geltungsbereichs, befindet sich die Endhaltestelle der S17 von Dietikon ZH nach Wohlen AG (AVA) mit einem zweigleisigen Kopfbahnhof und der angrenzend künftigen Haltestelle der Limmattalbahn.

Bahnhofumfeld

Im Bahnhofumfeld konzentrieren sich öffentliche Nutzungen wie das Postgebäude, das Bezirksgericht Dietikon, das Regionalgefängnis Limmattal, die katholische Kirche St. Agatha mit angrenzendem Kirchgemeindehaus, sowie diverse Gastronomieangebote und Dienstleistungsnutzungen.

Abb. 3: Übersicht Bahnhofareal Dietikon (google maps | Eckhaus)



Aufnahmegebäude

Entworfen wurde das Gebäude von Architekt W. Moser, in einem längeren Prozess (Baujahr 1977). Ursprünglich projektierten die SBB AG ein 7- bis 8-geschossiges Bahnhofgebäude; später ein reduziertes 5- bis 7-geschossiges Gebäude. Gebaut wurde letztlich das heute bestehende Gebäude mit 4 Vollgeschossen. Die Option einer späteren Aufstockung wurde jedoch bautechnisch berücksichtigt (Statik, Liftschacht etc.). 1993 wurde die Aufstockung mit einer neuen Gebäudehöhe von 21.5 m zum Vorentscheid eingegeben, jedoch ein weiteres Mal nicht realisiert. Die damals vorgeschlagene Gebäudehöhe orientiert sich an der maximal zulässigen Gebäudehöhe der heutigen Zentrumszone Z5. Das Aufnahmegebäude ist nicht im Inventar der Denkmalpflege enthalten.

Im Gebäude befinden sich unter anderem Bahntechnik (SBB AG / AVA AG), ein Bahnreisezentrum sowie Personalräume, welche von der SBB AG auch weiterhin benötigt werden. Im Rahmen des Ausbaus der Limmattalbahn wurde das Erdgeschoss an der südlichen Ecke geöffnet, um Platz für die Passantenströme zu schaffen. Übersicht Nutzungen:

Dach	GSM-R Antenne, Bahntechnikanlagen
4. Obergeschoss	Waschküche mit Trockenräumen und Gemeinschaftsterrasse
3. Obergeschoss	5 Wohnungen à 3.5 Zi., 4 Wohnungen à 4.5 Zi., 2 1-Zi-Wohnungen
1. & 2. Obergeschoss	Je 11 Wohnungen à 3.5 Zimmer
Erdgeschoss	Gastrobetrieb Bahnhofimbiss, Spar, Kiosk, Verkaufsfläche Brezelkönig, Caffé Spettacolo, SBB Clean, Bahnreisezentrum sowie Bahntechnik
Untergeschoss	Heizung, Keller, Schutzräume, Lager Gastro, Velokeller Wohnungsmieter; sowie Relaisraum und weitere Bahntechnikanlagen

Abb. 4: Aufnahmegebäude Bahnhof Dietikon (Eckhaus | 02.03.2017)



Mobilität

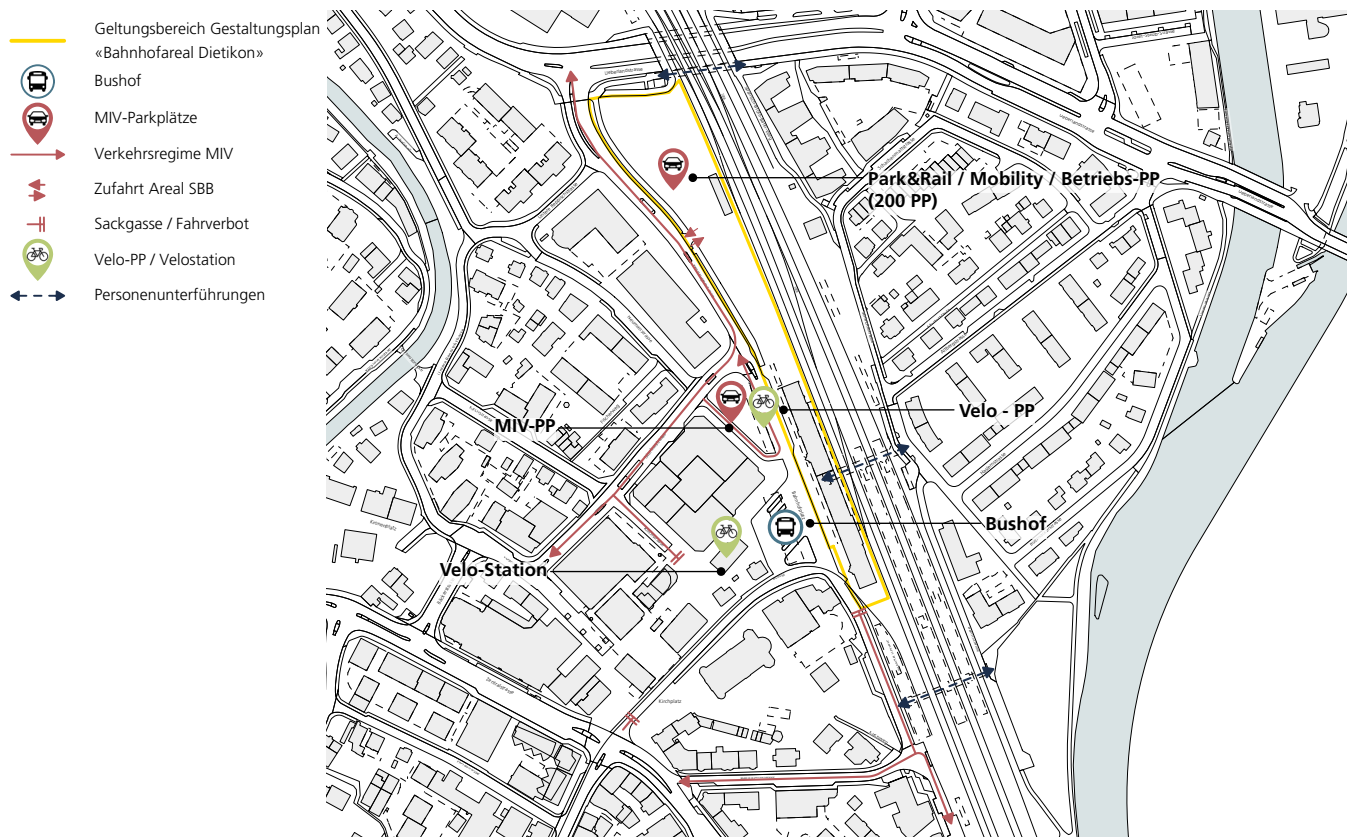
Das SBB-Areal am Bahnhof Dietikon ist heute sowohl für Fussgänger*innen, Velofahrer*innen sowie auch Benutzer*innen des öffentlichen Verkehrs sehr gut erreichbar und gut ins Netz integriert. Es bestehen drei Personenunterführungen welche das Bahnhofareal mit der östlich der Gleise gelegenen Stadtseite und dem Limmatraum verbinden. Zudem bestehen auf dem Bahnhofplatz und beim Merkurplatz gedeckte Veloparkplätze.

Für den motorisierten Individualverkehr ist der Bereich Bahnhof- und Kirchplatz vom Aufnahmegebäude bis zur Zentralstrasse für die Durchfahrt gesperrt. Auf dem Bahnhofareal nördlich des Aufnahmegebäudes besteht heute eine Park&Rail-Station mit rund 160 Parkplätzen. Die weiteren 40 Parkplätze sind teils fremdvermietet, teils Betriebsparkplätze der SBB AG sowie einige Mobility-Parkplätze.

Die Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Dietikon ist sehr hoch. Der Bahnhof wird durch vier S-Bahn-Linien und den Fernverkehrszügen Basel-Zürich HB-Zürich Flughafen bedient. Am Bushof bestehen Anschlussmöglichkeiten auf 10 Buslinien und die S17 (AVA). Mit der Eröffnung der Limmattalbahn (Ende 2022) werden drei Buslinien aufgehoben (302, 304, 311) und die Buslinie 303 verkehrt nur noch zwischen Bahnhof Dietikon und Spreitenbach (heute Schlieren – Bhf. Killwangen-Spreitenbach).

Defizite bestehen heute in der Nutzbarkeit des Bushofes (zu kurze Haltekannten, fehlende Behindertengerechtigkeit (nicht BehiG-konform), störende Faktoren im Betriebsablauf), der Nutzbarkeit des Bahnhofplatzes als Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität, den engen Platzverhältnissen der Zugänge zu den Gleisanlagen als auch in den eher dezentral gelegenen Veloparkplätzen.

Abb. 5: Schema Mobilität Bahnhofareal (1:5'000)



1.5 Zielsetzungen

Mit dem privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» werden die Voraussetzungen und die Qualitätsanforderungen für die erwünschte bauliche Weiterentwicklung des Bahnhofareals in Dietikon geschaffen. Der Gestaltungsplan setzt die in der Bau- und Zonenordnung (BZO) festgelegte Gestaltungsplanpflicht (Art. 26 g⁶) um.

Im Besonderen werden mit dem privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»:

- die Voraussetzungen zur Einhaltung der Grenzwerte bezüglich Lärmschutz und NIS sowie der Minimierung der Störfallexposition geschaffen;
- die Voraussetzung für eine städtebauliche und architektonisch hochwertige Überbauung des Bahnhofareals von Dietikon geschaffen;
- hochwertige Freiräume für die unterschiedlichen Nutzergruppen gewährleistet.

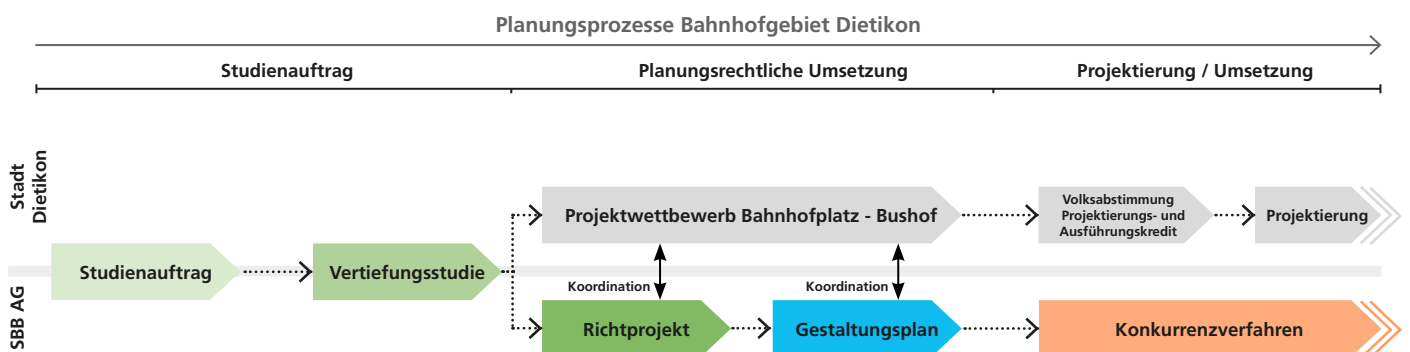
1.6 Entwicklung Bahnhofgebiet

Die Stadt Dietikon und die SBB AG haben im Jahr 2016 einen gemeinsamen Planungsprozess zur baulichen Entwicklung des Bahnhofgebiets gestartet.

In einem ersten Schritt führten die beiden Parteien im Jahr 2019 gemeinsam einen städtebaulichen Studienauftrag über das gesamte Bahnhofgebiet durch. Die vier interdisziplinären Teams (Fachdisziplinen Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) erarbeiteten Konzeptvorschläge für die Neuüberbauung des Bahnhofareals und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Abstimmung auf die Neuorganisation des Bushofs. Gemeinsam mit externen Fachpersonen wurden die Konzeptansätze diskutiert und beurteilt. Mit zwei der Teams wurde im Jahr 2020 eine verkehrliche Vertiefungsstudie mit dem Fokus auf den Bushof (betriebliche Machbarkeit) durchgeführt. Das Ergebnis der Vertiefungsstudien bildet die konzeptionelle Grundlage für die Weiterentwicklung der Teilprojekte «Bahnhofareal» und «Bahnhofplatz - Bushof».

Der SBB AG dient das Konzept als Grundlage für die Erarbeitung des Richtprojekts und des privaten Gestaltungsplans auf dem Bahnhofareal, während es der Stadt Dietikon als Grundlage für die Projektierung zur Neugestaltung des Bushofs und Bahnhofplatzes dient. Dazu werden zwei unabhängige Teilprojekte durchgeführt. Die Stadt und die SBB AG sorgen im Rahmen eines regelmässigen Austauschs für die notwendige Abstimmung der koordinierten baulichen Entwicklung.

Abb. 6: Übersicht Entwicklung Bahnhofgebiet sowie Abhängigkeiten / Koordination zu anderen Verfahren



Studienauftrag (siehe Kap. 3.1)

Für die gesamtheitliche Betrachtung der städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrstechnischen Anforderungen wurde ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt.

Ziel des Studienauftrags war es, einerseits für einen erweiterten Perimeter Stadtraum Aussagen für die künftige Hierarchisierung des Stadtraumes bezogen auf Aspekte des öffentlichen (Frei-)Raumes aber auch der Bebauung zu machen. Andererseits galt es, im eigentlichen Perimeter "Bahnhofgebiet", Antworten für die nachhaltige Verdichtung des Bahnhofgebietes mit der Definition von Nutzungsschwerpunkten, der Optimierung des Bushofs und der allgemeinen Mobilitätsabwicklung im Bahnhofgebiet zu finden.

Trotz dem Gewinn vieler zentraler Erkenntnisse konnte Ende 2019 kein eindeutiger Variantenentscheid gefällt werden, weshalb die zwei vielversprechendsten Ansätze mittels Vertiefungsstudie weiterbearbeitet wurden.

Vertiefungsstudie (siehe Kap. 3.2)

Ziele der Vertiefungsstudie waren primär die Klärungen des künftigen Verkehrssystems im Bahnhofgebiet, der Anordnung, Machbarkeit und Lage des Bushofs, des Busbetriebs, der Schnittstellen zum Bahnhofareal sowie der Etappierung.

Nach Abschluss des Verfahrens wurde das Konzept des Planungsteams Hosoya Schäfer / Bryum / IBV Hüsler zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die zentrale Erkenntnis bezüglich Bushof ist es, ihn auf zwei Businseln "Nord" und "Süd" aufzuteilen. Zudem soll der Bahnhofplatz zwischen den zwei Inseln als möglichst verkehrsfreier Stadtplatz gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Auf dem Bahnhofareal wurden für die bauliche Entwicklung drei Nutzungsschwerpunkte (Wohnen Nord, Sonderbaustein, Aufnahmegebäude) definiert.

Richtprojekt (siehe Kap. 3.3)

Den Erkenntnissen der Vertiefungsstudie folgend, wurden im Richtprojekt die verschiedenen Inhalte vertieft. Dies beinhaltet insbesondere den Umgang mit dem Eisenbahn- und Strassenlärm sowie dem Störfallrisiko, die Erschliessung des Areals sowie die Plausibilisierung diverser Themen in den einzelnen Nutzungsschwerpunkten.

Projektwettbewerb Bahnhofplatz – Bushof

Parallel zur Erarbeitung und Genehmigung des Gestaltungsplans wird für das Teilprojekt Bahnhofplatz - Bushof ein Projektwettbewerb durchgeführt. Ziel ist es, das Konzept mit den zwei Businseln und dem baubestandenem Bahnhofplatz als Grundlage für die Projektierung und Ausführung weiterzuentwickeln.

Dabei werden die Schnittstellen zur Überbauung des Bahnhofareals, den umliegenden Strassen (sowie -projekten) und der Limmattalbahn sowie der Option von Durchmesserlinien für die Busse weiter vertieft.

2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Nachfolgend werden die für die Erarbeitung des Gestaltungsplans relevanten planungsrechtlichen Rahmenbedingungen aufgeführt. Die Aufzählung soll einen Überblick geben und ist nicht als abschliessende Auflistung aller geltenden gesetzlichen Vorgaben zu verstehen.

2.1 Rahmenbedingungen auf Bundesebene

Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)

Mit der 1. Etappe zur Revision des RPG von 2014 hat der Bund den Fokus auf eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gelegt. Ziel ist, dass Natur und Landschaft geschont werden und stattdessen im bestehenden Siedlungsgebiet entwickelt werden soll.

Sachpläne, Konzepte und Inventare des Bundes

Der Bund zeigt in den Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und unter Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt.

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans tangiert keine Sachpläne oder Konzepte (Art. 13 RPG) sowie keine Inventare des Bundes.

2.2 Kantonale Rahmenbedingungen

Planungs- und Baugesetz (PBG)

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) bildet die rechtliche Grundlage für die räumliche Entwicklung des Kantons Zürich. Es regelt die Zuständigkeiten der kantonalen und gemeindlichen Behörden und legt die Rahmenbedingungen und Anforderungen an kantonale und kommunale Planungsinstrumente fest. Neben den Vorgaben zur Richt- und Nutzungsplanung sowie der Sondernutzungsplanung (Gestaltungspläne, § 83 ff.) regelt das PBG auch die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes (§§ 203-2017 PBG).

Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB)

Mit der Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 14. September 2015 sind im Kanton Zürich die harmonisierten Baubegriffe der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) ins kantonale Recht überführt worden, wobei für die Umsetzung auf Stufe der Bau- und Zonenordnung eine Übergangsfrist von acht Jahren festgesetzt worden ist. Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Dietikon ist noch nicht an die seit dem 1. März 2017 in Kraft stehende PBG-Teilrevision angepasst.

Soweit bei Gestaltungsplänen von den Bestimmungen über die Regelbauweise abgewichen werden darf (vgl. § 83 Abs. 1 PBG), dürfen die neuen Baubegriffe verwendet werden. Bei den neuen Baubegriffen handelt es sich – soweit das kommunale Recht noch nicht harmonisiert ist – um solche Abweichungen (Kanton Zürich, Harmonisierung der Baubegriffe IVHB, FAQ).

In der vorliegenden Sondernutzungsplanung gelten im Sinne der Voranwendung die Baubegriffe gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV) sowie der Besonderen Bauverordnung II (BBV II) in den jeweiligen nachgeführten Fassungen ab 1. März 2017.

Raumordnungskonzept

Das Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans differenziert für die gewünschte räumliche Entwicklung fünf Handlungsräume. Die Stadt Dietikon liegt im Handlungsraum Stadtlandschaft, mit dem Fokus "Dynamik ermöglichen". Die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus. Für den Gestaltungsplan ist folgender Handlungsbedarf relevant:

- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren.
- Städtebauliche Qualität und Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmasstäblicher Bauten sicherstellen.

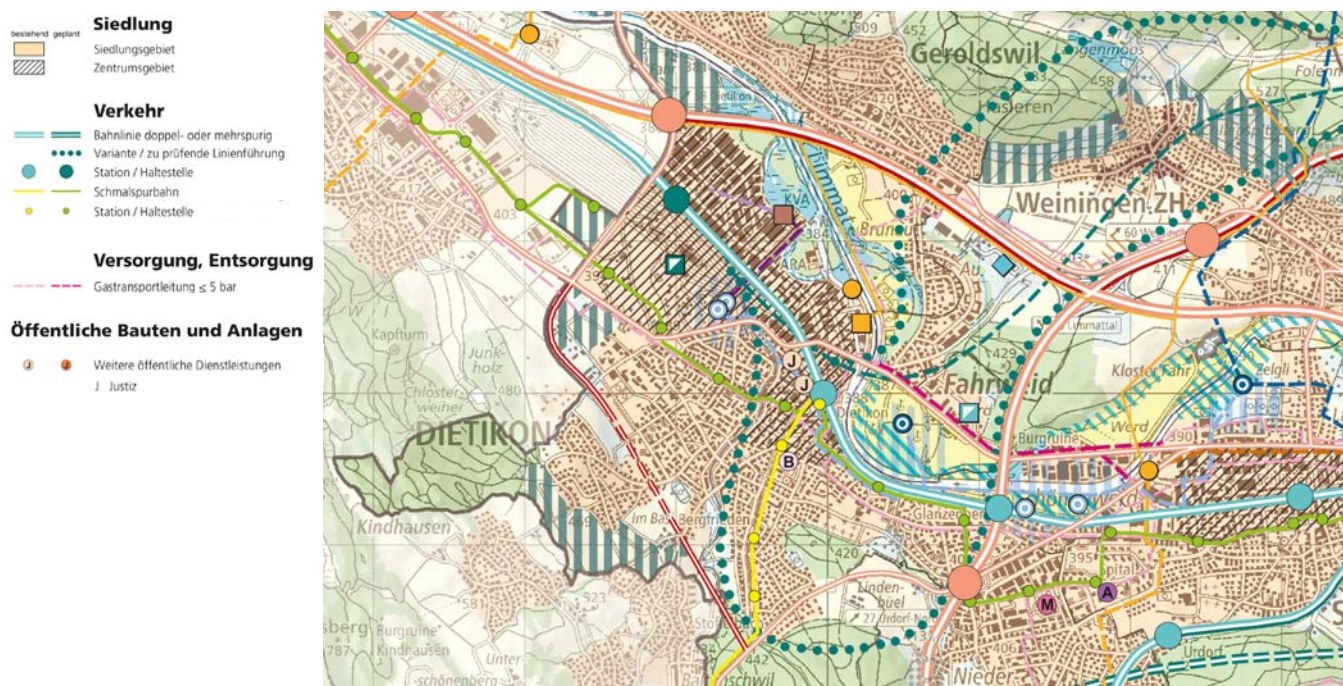
Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan regelt die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung und zeigt auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Er ist das zentrale Steuerungsinstrument für eine nachhaltige räumliche Entwicklung des Lebensraums. Richtpläne (kantonal, regional, kommunal) enthalten Festlegungen für die Behörden, sind aber weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden und lassen so für die Behörden einen gewissen Handlungs- und Ermessensspielraum offen. Die Richtplanung bildet die strategische Grundlage der Nutzungsplanung. Der rechtskräftige kantonale Richtplan wurde am 7. Juni 2021 vom Kantonsrat festgesetzt (siehe Abbildung unten).

Der gesamte Geltungsbereich des Gestaltungsplans liegt innerhalb des Zentrumsgebiets.

"In Zentrumsgebieten sowie in Bahnhofbereichen mit überörtlicher Bedeutung ist eine der besonderen Lagegunst angemessene, überdurchschnittlich dichte Nutzung anzustreben" (Kantonaler Richtplan, S. 33). Zudem sind in der Regel Mischnutzungen (gemäss Praxis des Kantons min. 20% Nicht-Wohnen) anzustreben. Weiter sollen die Zentrumsgebiete einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels und zur Förderung erneuerbarer Energien beitragen (vgl. Energieplanung).

Abb. 7: Ausschnitt Teilrevision Kantonaler Richtplan Zürich - Blatt Nord (Stand Festsetzung 07.06.2021 | 1:50'000)



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).

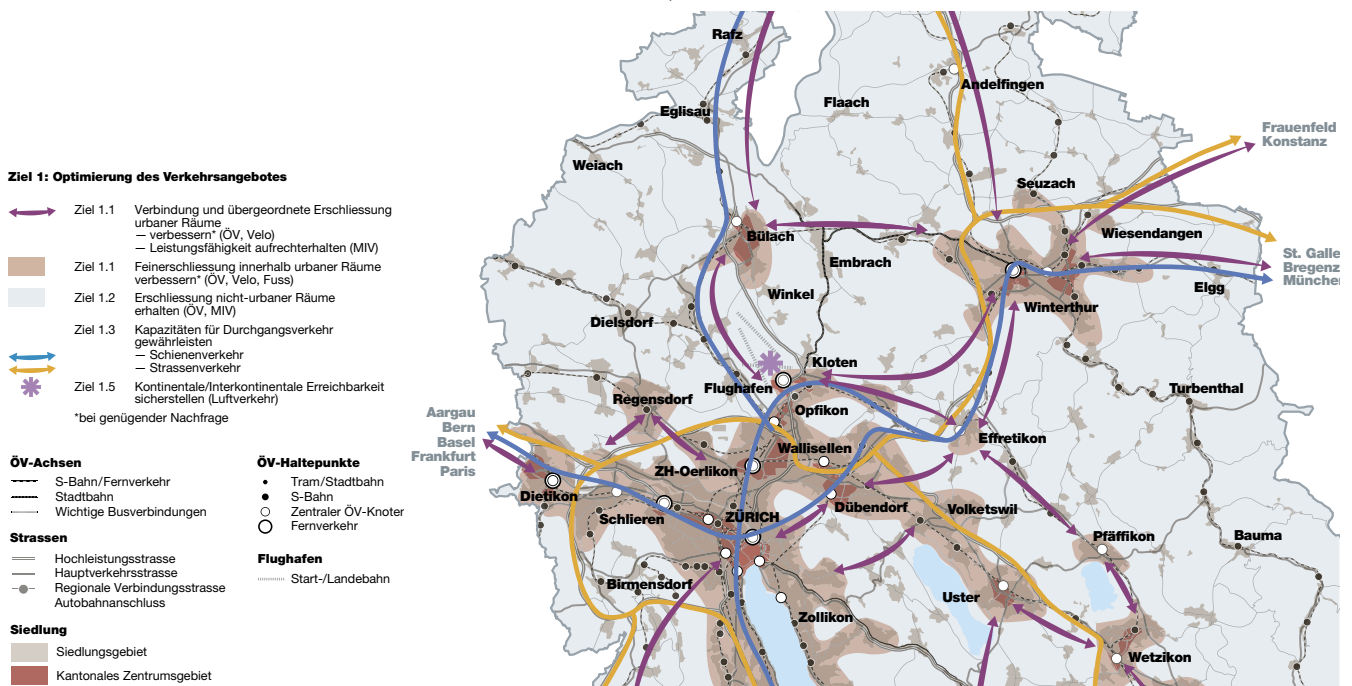
Der Kanton Zürich steht in den nächsten Jahrzehnten vor grossen Herausforderungen. Es ist weiterhin mit einem markanten Anstieg von Bevölkerung und Beschäftigten zu rechnen. 80% des Wachstums sollen gemäss Richtplan in den urbanen Gebieten stattfinden. Die Mobilitätsnachfrage wird bedeutend steigen, 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 die Angebote 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 Verkehrsangebotes 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. 8: 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.

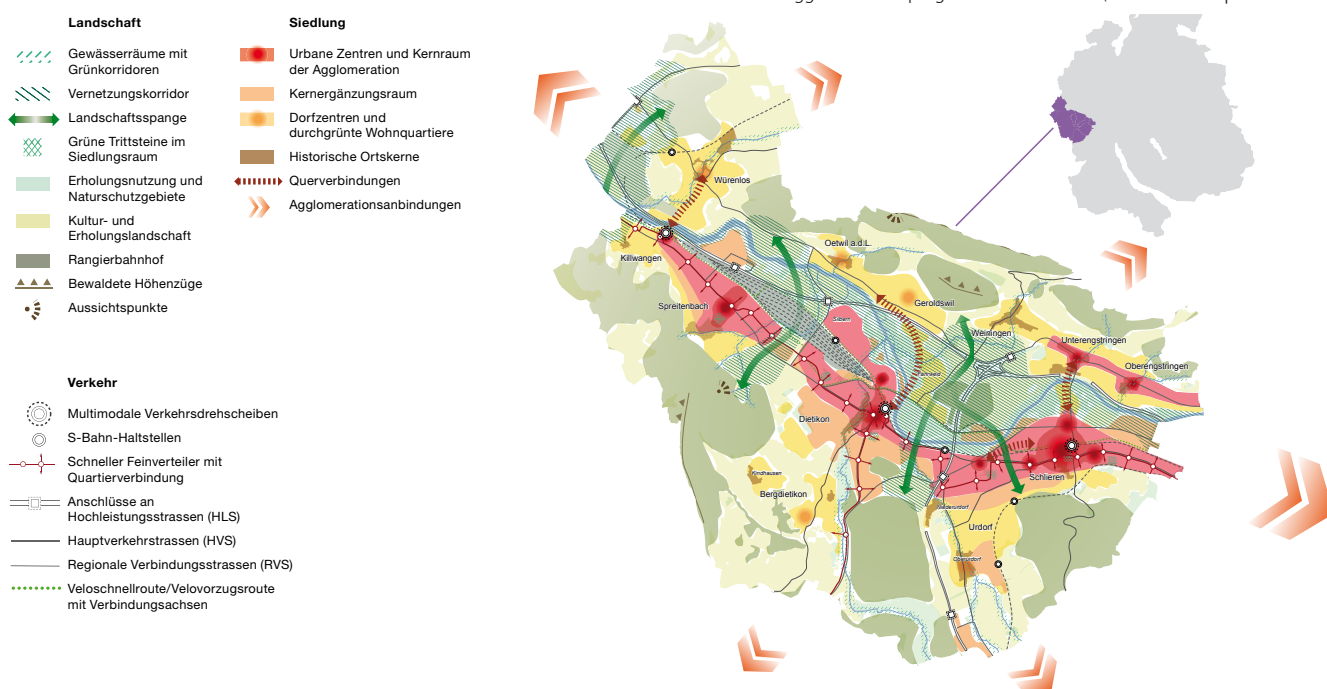
Das Limmattal ist eine äusserst dynamische Region an der Schnittstelle zwischen Zürich und dem Raum Baden. Auf der linken Limmattseite verschmelzen die Siedlungsgebiete zunehmend miteinander. Die Entwicklungsdynamik wird voraussichtlich anhalten und die in weiten Teilen des Limmattals überdurchschnittliche 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. 9: Zielbild Agglomerationsprogramm "Limmattal" (Kanton Zürich | massstabslos)



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

Im kantonalen Inventar werden Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung aufgeführt. Es wird unterschieden in Objekte von regionaler und kantonaler Bedeutung. Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind keine Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung aufgeführt.

Archäologie

Das Gestaltungsplangebiet liegt in der archäologischen Zone 5. 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 integriert werden (vgl. Kap. 5.8 Umwelt).

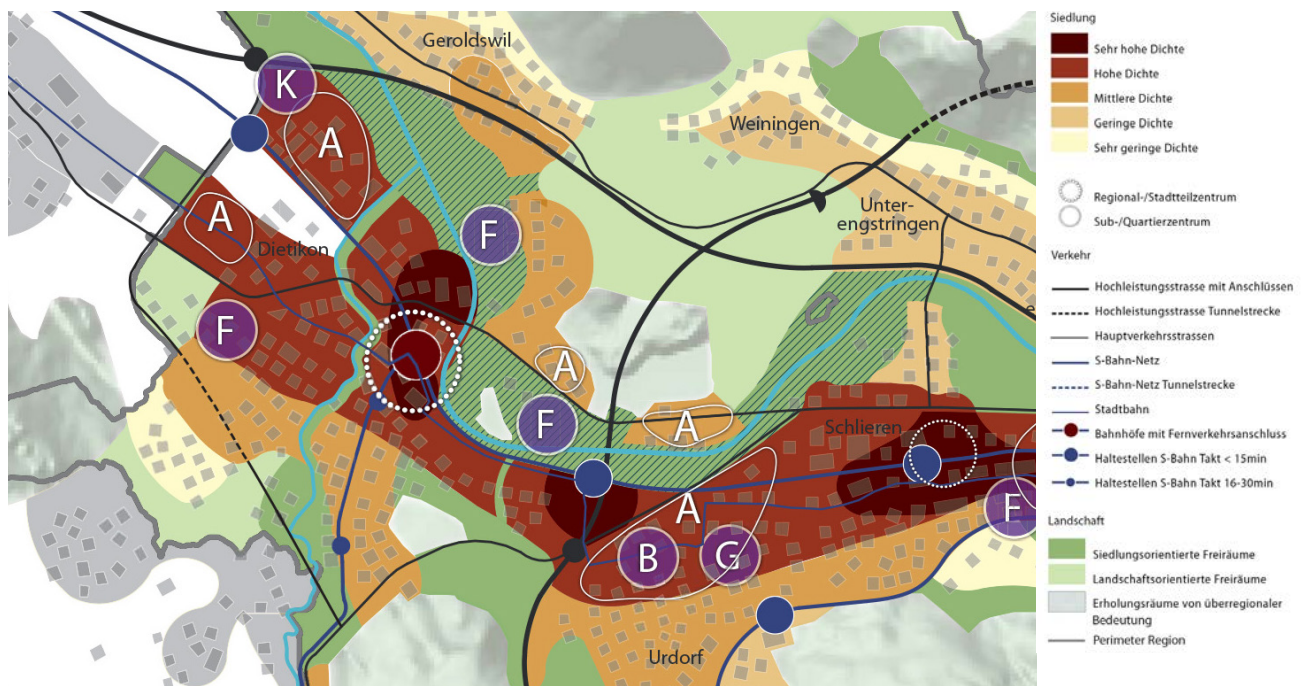
2.3 Regionale Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)

Das Regio-ROK entwirft ein Bild der angestrebten künftigen Raumordnung auf regionaler Ebene. Das Regio-ROK dient als strategischer Rahmen für die raumwirksamen Tätigkeiten der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL). Im Regio-ROK enthalten sind Massnahmen zu einer gesteuerten Siedlungsentwicklung und zu Infrastrukturausbauten sowie das Bekenntnis zur überregionalen Planung. Es bildet die Grundlage für das Agglomerationsprogramm Limmattal und die Revision des regionalen Richtplans.

Im Regio-ROK ist das Gestaltungsplangebiet dem Siedlungsgebiet mit "sehr hoher Dichte" (>300 EB/ha) zugeordnet. Zudem bildet das Bahnhofgebiet ein Regional- sowie Stadtteilzentrum mit Fernverkehrsanschluss.

Abb. 10: Raumordnungskonzept Region Limmattal - Zielbild (ZPL | massstabslos)



Regionaler Richtplan Zürcher Unterland

Der regionale Richtplan (RRP) ist das strategische Führungsinstrument der ZPL. Mit dem RRP wird die langfristige räumliche Entwicklung auf 20 bis 25 Jahre hinaus koordiniert und gesteuert. Der RRP verfeinert die Vorgaben des kantonalen Richtplans. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 4. Oktober 2017 (RRB Nr. 925 / 2017) den regionalen Richtplan festgesetzt.

Der regionale Richtplan sieht für Zentrumsgebiete einen Mindestwohnanteil von 50 Prozent sowie einen Gewerbeanteil von mindestens 25 Prozent vor. Die Zielvorgaben des Richtplans gelten nicht für einzelne Bauprojekte oder Areale, sondern für grössere Gebiete (bspw. Strassengevierte).

2.4 Kommunale Rahmenbedingungen

Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan wurde mit Verfügung vom 20. Oktober 2022 vom Kanton genehmigt. Mit dem Beschluss vom 3. Februar 2023 hat der Gemeinderat den Richtplan festgesetzt.

Der kommunale Richtplan soll die gewünschte Entwicklung Dietikons sichern, indem er die dafür notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen schafft. Als strategisches Führungsinstrument des Stadtrates wird der kommunale Richtplan während der nächsten 15 bis 25 Jahre bei allen raumplanerischen Belangen als Basis dienen.

Der Richtplan besteht aus dem Richtplandtext und den Teilkarten "Siedlung, Freiraum, Natur und Landschaft", "MIV", "Veloverkehr", "Fussverkehr" und "Öffentlicher Verkehr".

Abb. 11: Kommunaler Richtplan, Ausschnitt Karte Siedlung, Freiraum, Natur Landschaft (Stand Festsetzung 03.02.2023 | 1:50'000)



Abb. 12: Ausschnitte Karten motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr und Veloverkehr (Stand Festsetzung 03.02.2023 | 1:10'000)

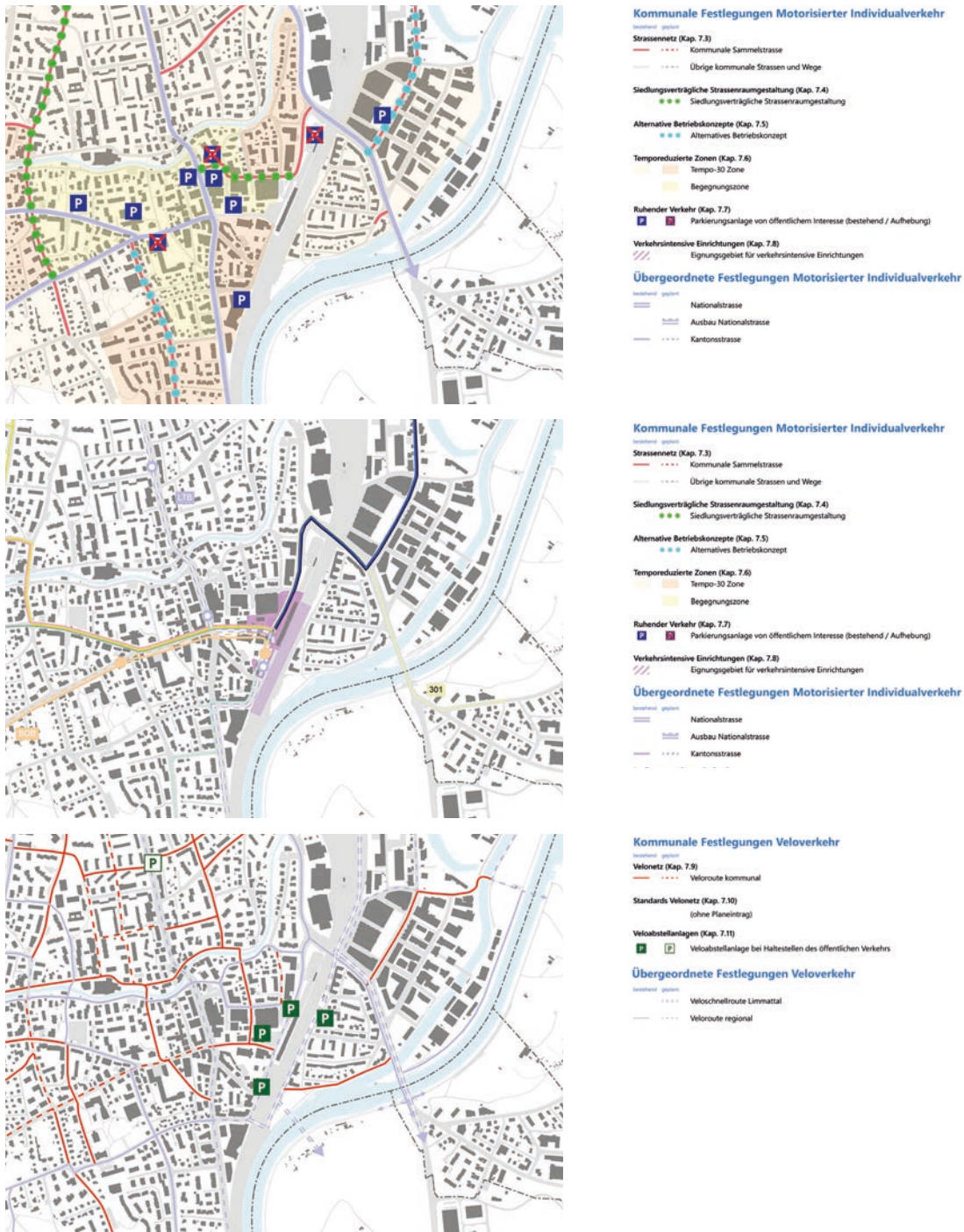


Abb. 13: schematische Darstellung Entwicklung Bahnhofgebiet, Kap. 7.13, Richtplanteil (Stand Festsetzung 03.02.2023 | massstabslos)



Folgende Inhalte betreffen das Bahnhofareal oder die direkt angrenzenden Bereiche, welche im Zusammenhang mit der geplanten Neuüberbauung des Bahnhofareals stehen:

- Die Zentrumsgebiete weisen eine hohe Dichte auf und dienen nebst dem Wohnen primär der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. Es sind nicht oder nur mässig störende Betriebe und Nutzungen gestattet (Kap. 4.3, Richtplantext).
- Im Rahmen einer Sondernutzungsplanung und der Sicherstellung der qualitativen Anforderungen kann in den bezeichneten Siedlungstypen das Nutzungsmass gegenüber der Grundordnung in der Regel wie folgt erhöht werden: Zentrumsquartiere $\leq 20\%$ (Kap. 4.5 Richtplantext).
- Im Rahmen der Sondernutzungsplanung ist ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten, welches ein Variantenstudium beinhaltet. Bei grösseren Arealen ($\geq 5'000\text{ m}^2$) ist ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. Die Stadt hat dabei das Anrecht auf eine angemessene Vertretung im Beurteilungsgremium (Kap. 4.5, Richtplantext).
- Hochhäuser (ab 10 Vollgeschossen) und Hohe Häuser (6 bis 9 Vollgeschosse) können nur im Rahmen einer Sondernutzungsplanung realisiert werden und haben eine besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufzuweisen (Kap. 4.6 - kRP).
- Das Bahnhofareal ist für strassenorientierte Hohe Häuser mit 6 bis 9 Vollgeschossen geeignet (Kap. 4.6, Richtplantext).
- Im Stadtzentrum sind die Erdgeschosse publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten und stellen die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sicher (Kap. 4.7, Richtplantext).
- Im Stadtzentrum sind die Erdgeschosse überhoch auszubilden (Kap. 4.7, Richtplantext).
- Die Park&Rail-Anlage beim Bahnhof Dietikon wird mit der Entwicklung des Areals durch die SBB AG ersatzlos aufgehoben. Auf dem Areal werden nur noch die für die ansässigen Nutzungen notwendigen Pflichtabstellplätze (für Beschäftigte, Bewohner*innen, Kunden, Besucher*innen etc.) sowie einige wenige Kiss&Ride-Parkplätze (K&R) für den Bahnhof realisiert (Kap. 4.7, Richtplantext).
- Bahnhof Dietikon, Veloabstellanlage (Ist: 105 / Soll: 300): Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofareals und der Neuorganisation des Bahnhofplatzes soll eine neue Veloabstellanlage in unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung erstellt werden. Die Anlage hat mindestens 250 gedeckte Veloabstellplätze aufzuweisen. Ein direkter Zugang zur Personenunterführung ist wünschenswert (Kap. 7.11, Richtplantext).
- Veloabstellanlage Velohaus / Zentrum (Ist: 360 / Soll: 100): Das Velohaus steht im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofareals und der Neuorganisation des Bahnhofplatzes grundsätzlich zur Disposition, sofern in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ein adäquater Ersatz angeboten werden kann (vgl. Anlage Bahnhof Dietikon). Als Ersatz für das Velohaus sind im Bereich Kirchplatz / Markthalle aber weiterhin rund 100 Veloabstellplätze anzubieten, wobei mindestens 1/3 überdacht sein soll (Kap. 7.11, Richtplantext).
- Im Bereich des Aufnahmegebäudes ist eine Velostation mit mindestens 250 Veloabstellplätzen zu erstellen (Kap. 7.13, Richtplantext).
- Es ist eine Velo- und Fussgängerunterführung mit Anbindung an die neue Velostation anzustreben (Kap. 7.13, Richtplantext).




Stadtentwicklungsstrategie Dietikon 2025

Mit der Stadtentwicklungsstrategie 2025 hat die Stadt Dietikon ihre Entwicklungsziele für die künftige Entwicklung definiert. Das Konzept wurde am 1. Februar 2016 vom Stadtrat verabschiedet.




Ein lebendiges Stadtzentrum wird als eines von vier übergeordneten Ziele genannt. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung soll ein attraktives und belebtes Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte geschaffen werden. Im Zentrum sollen urban gestaltete fussgängerorientierte Begegnungs- / Aufenthaltsorte geschaffen und die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden.

Abb. 14: Stadtentwicklungsstrategie 2025: Pläne zum räumlichen Konzept (Stadt Dietikon | massstabslos)



Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung

-  **Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung**
Erhöhung der Siedlungsqualität in den Bereichen Städtebau, Freiraumgestaltung und Wohnraumangebot
-  **Zentrumsentwicklung**
Erhalt und Schaffung eines attraktiven und belebten Stadtzentrums mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte
-  **Stadtboulevard**
Repräsentativer Boulevard mit städtischem Charakter, grosszügig gestaltetem Strassenraum und besonders hoher städtebaulicher Qualität

Arealentwicklungen und Transformationsprozesse

-  **Industrie**
Gebiete, welche vorrangig für Industriebetriebe und das produzierende Gewerbe reserviert sind
-  **Gewerbe**
Gebiete, welche vorrangig für Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe reserviert sind
-  **Wohnen**
Gebiete, welche vorrangig für Wohnnutzungen reserviert sind




Freiräume

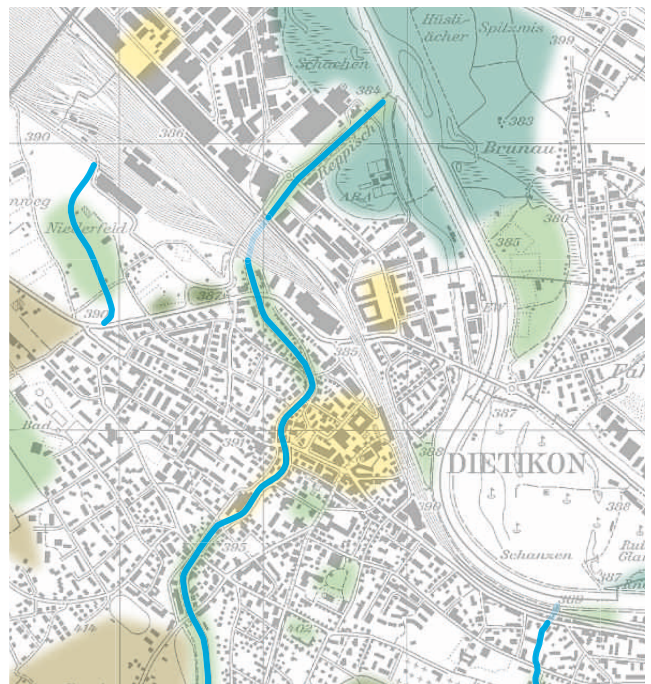
-  Urban gestalteter Begegnungs- und Aufenthaltsort
-  Parkartig und/oder naturnah gestalteter Frei- und Erholungsraum

Gewässer

-  Ökologische Aufwertung des Gerinnes und Sicherstellung der Hochwassersicherheit

Natur und Landschaft

-  Landwirtschaftlich geprägter Raum mit hoher Landschaftsqualität und Biodiversität
-  Landschaftlich und ökologisch äusserst wertvolle Flussaue mit sanfter Freizeinnutzung
-  Wald



Leitbild Stadtboulevard

Im Rahmen des Leitbilds wurde eine Aufwertungs- und Entwicklungsstrategie mit dem Ziel der qualitativ hochstehenden Verdichtung der Stadt Dietikon erarbeitet. Die Grundsätze des Leitbildes wurden in einem nächsten Schritt in den kommunalen Richtplan überführt.

Im Stadtzentrum – zwischen Bahnhof und Hauptstrasse – liegt der Fokus auf der Klärung der Freiraumstruktur durch die klarere städtebauliche Auszeichnung der Plätze und der Strassenräume sowie durch eine bessere Vernetzung der verschiedenen Freiräume.

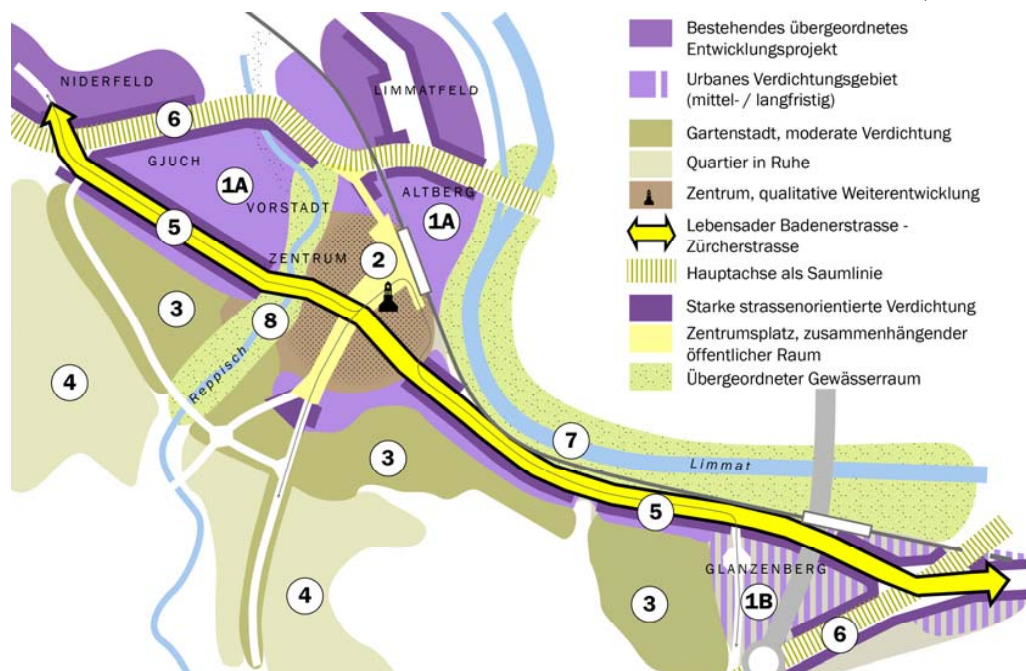
In den Quartieren Gjuch, Vorstadt und Altenberg wird im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gebiete Niderfeld und Limmatfeld ein Stadtwerdungsprozess angestrebt. Dabei soll neben der Erhöhung der baulichen Dichte auch die Aneignbarkeit der Freiflächen und dem räumlichen Bezug der Bauten zur Strasse Beachtung geschenkt werden. Das Quartier Altenberg liegt angrenzend an den Planungsperimeter des Gestaltungsplan auf der Ostseite des Bahnhofs — zwischen dem Zentrum und dem Limmatfeld.

Hochhauskonzept Stadt Dietikon

Das Hochhauskonzept der Stadt Dietikon (4. Juli 2016) bildet die Basis für den Bau eines Hochhauses oder eines hohen Hauses, indem darin die übergeordneten städtebaulichen Rahmenbedingungen geklärt wurden.

Die Inhalte des Hochhauskonzepts sind zentrale Grundlage für die nachfolgenden Planungen. Der Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» stützt sich auf die im nachfolgend erläuterten Konzept und sichert diese eigentümerverbindlich.

Abb. 15: Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie: Synthesepan (Stadt Dietikon | massstabslos)



1A: Stadtwerdung der Quartiere Gjuch, Vorstadt und Altenberg

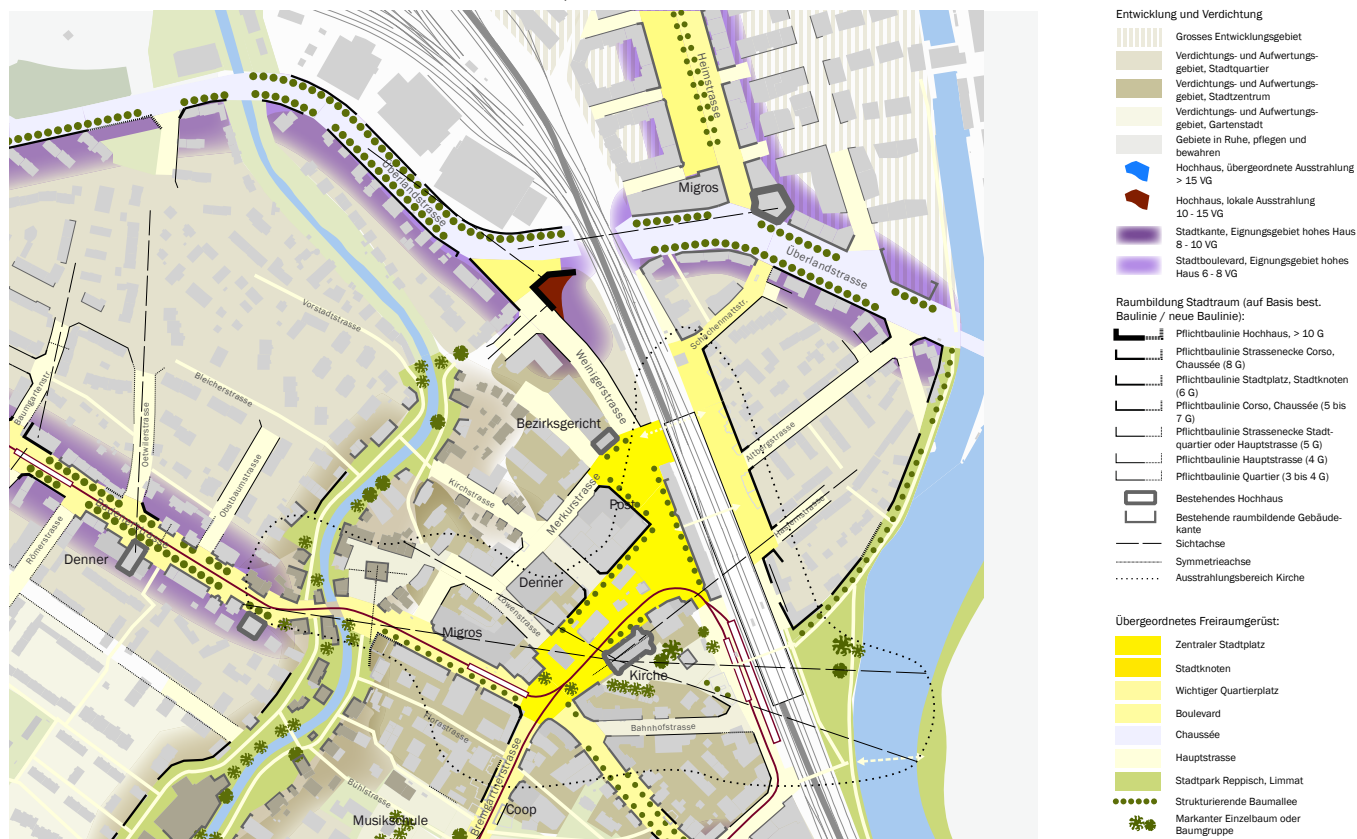
1B: Langfristige Transformation des Gebiets Glanzenberg

2: Qualitative Weiterentwicklung des Zentrums, Erhalt des bestehenden Massstabs, Schaffung eines grosszügigen, zusammenhängenden Zentrumsplatzes, Stärkung des Bezugs zum Verwaltungszentrum im Bereich des Knotens Oberdorfstrasse - Bremgartnerstrasse

Nebst den Eignungsstandorten werden im Hochhauskonzept als Leitidee der Typologien vier unterschiedliche Hochhaustypen unterschieden: Hochhäuser mit übergeordneter Ausstrahlung (15 bis 25 Geschosse) oder mit lokaler Ausstrahlung (10 bis 15 Geschosse) und zwei Typen von hohen Häusern 8 bis 10 / 6 bis 8 Geschosse).

An der Ecke Ueberland-/Weingerstrasse sieht das Konzept ein Hochhaus mit "lokaler Ausstrahlung" (10 bis 15 Geschosse) vor. Diese Standorte liegen an wichtigen Verkehrsachsen und markieren einen Knoten mit einer lokalen Hauptstrasse. Die Hochhäuser sind Teil der Quartiere in Stadträumen mit einem kleinräumigeren Massstab als die beiden Stadtknoten. Hochhäuser an diesen Standorten haben eine Funktion als lokale Orientierungspunkte. In der Sichtachse der Ueberlandstrasse soll die bestehende Situation geklärt und der Eingang zum Zentrum aus nördlicher Richtung akzentuiert werden. Dieser Ort bildet den Eingang zum Zentrum aus nördlicher Richtung. Mit einem Hochhaus wird die besondere und strategische Lage am Knoten Ueberlandstrasse – Weingerstrasse, in der Sichtachse der Ueberlandstrasse, betont. Mit diesem baulichen Akzent wird auch auf die Massstäblichkeit des Verkehrsraumes reagiert.

Abb. 16: Ausschnitt Hochhauskonzept Stadt Dietikon (Stadt Dietikon | 1:7'500)



Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

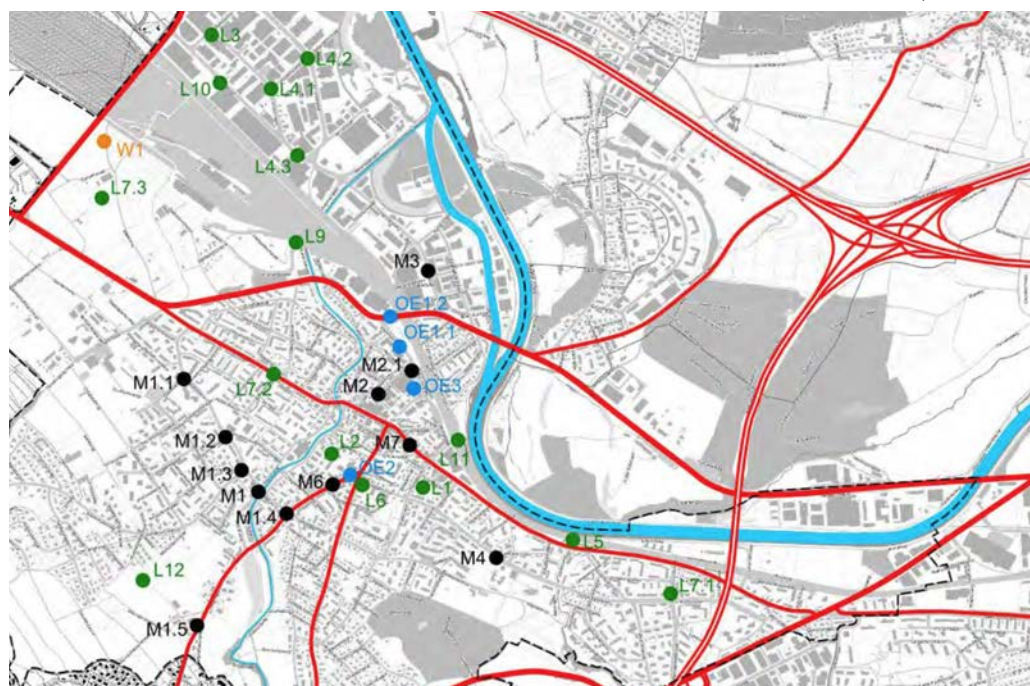
Das Verkehrssystem der Stadt Dietikon wird sich - ausgelöst durch den Neubau und Ausbau von mehreren Verkehrsinfrastrukturanlagen (Limmattalbahnhof, Doppelspurausbau S17 (AVA), Ausbau der Ueberlandstrasse) - in den nächsten Jahren stark verändern. Die Stadt Dietikon verfügt mit dem Gebiet Silbern-Lerzen-Stierenmatt (SLS) und dem Niderfeld 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 Langsamverkehrsnetz 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 (vgl. auch Kap. 3.6):

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

Abb. 17: Städtisches Gesamtverkehrskonzept - Übersicht Massnahmen (Stadt Dietikon | masstabslos)



2.5 Nutzungsplanung

Bau- und Zonenordnung

Der Zonenplan legt die Nutzung der einzelnen Grundstücke parzellenscharf und eigentümergebunden fest. Er unterscheidet vorab in Bau-, Freihalte-, und Erholungszonen, Reservezonen und kommunale Landwirtschaftszonen. Im rechtskräftigen Zonenplan der Stadt Dietikon (vom 21. August 1996 inkl. Teilrevisionen bis 11. Dezember 2008) liegen sämtliche Grundstücke des Geltungsbereichs in der Reservezone; sie wurden jedoch mit Genehmigung der Baudirektion vom 20. Dezember 2013 in die Zentrumszone 5 (Z5) mit Gestaltungsplanpflicht eingezont. Gemäss Bauordnung (Stand 30. Januar 2014) gelten die folgenden Grundmasse und ergänzenden Anforderungen:

Grundmasse Z5 (Art. 16 BO)

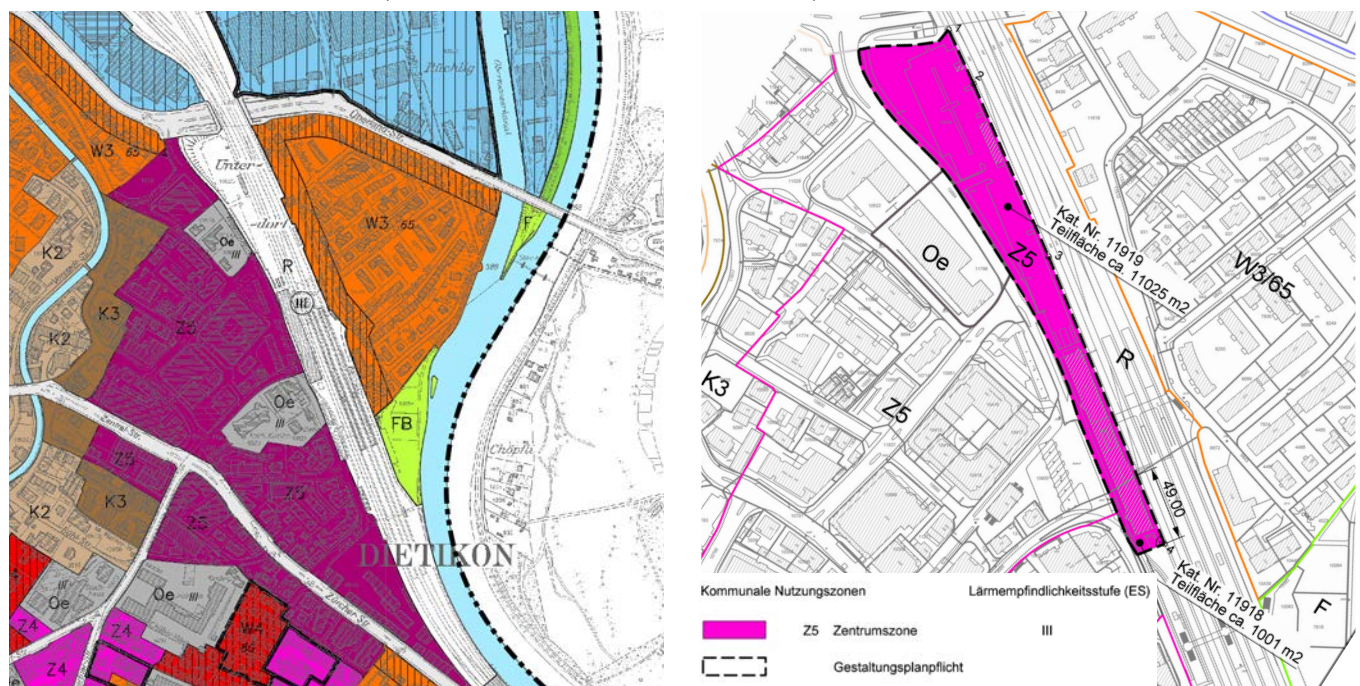
Vollgeschosse:	5
Dachgeschosse:	2
Untergeschosse:	1
Ausnützungsziffer:	140%
Wohnanteil, min.:	20 %
Gebäudehöhe, max.	21.5 m

Es gelten die kantonalrechtlichen Mindestabstände. Die geschlossene Bebauung ist bis auf eine Tiefe von 20 m erlaubt.

Gemäss **Art. 17 BO** gilt: Sofern folgende Nutzungsverpflichtungen eingegangen werden, ist die maximale Ausnützungsziffer wie folgt erhöht:

- a. "Falls das Erdgeschoss dauernd mit Läden, Gaststätten oder anderen Betrieben mit Publi-

Abb. 18: Ausschnitt Zonenplan (Stadt Dietikon | 1:10'000) / Einzonung Bahnhofareal (Stadt Dietikon | 1:5'000)



- kumsverkehr ausgestattet ist, beträgt die max. Ausnützungsziffer für die Zone Z5 160% [...]."
- b. "Falls der Wohnanteil mind. 35% in der Zone Z5 [...] beträgt, ist die max. Ausnützungsziffer 150% [...]."
- c. "Falls die Nutzungen sowohl gemäss lit. a) als auch gemäss lit. b) eingehalten werden, beträgt die max. Ausnützungsziffer 170 % in der Zone Z5 [...]."
- "Die eingegangenen Nutzungsverpflichtungen sind im Grundbuch anzumerken. Nutzungsverlagerungen sind innerhalb desselben Strassengeviertes gestattet."

Arealüberbauung (Art. 26⁵ BO)

Arealüberbauungen sind Überbauungen von Grundstücken mit einer bestimmten in der Bauordnung festgesetzten Mindestfläche nach einer einheitlichen Baueingabe. Arealüberbauungen dürfen je nach den Bestimmungen in der Bauordnung insbesondere bezüglich der zulässigen Ausnützung von der Regelbauweise abweichen (vgl. § 72 Abs. 1 PBG). Die grösseren Gestaltungsfreiheit bedingt jedoch die Erfüllung von erhöhten Anforderungen. Neben der Einhaltung der Mindestfläche gelten nach § 71 PBG zusätzliche Anforderungen an die Gestaltung, Ausstattung und Ausrüstung der Bauten und Freiräume. Die Bauten müssen besonders gut gestaltet sein, damit werden gegenüber der befriedigenden Gesamtwirkung (§ 238 PBG) erhöhte Qualitätsansprüche gestellt. Grundlage für die Beurteilung bilden die Merkmale von § 71 Abs. 2 PBG.

In der Zentrumszone Z5 gilt, eine Mindestfläche von 3'000 m² für Arealüberbauungen. Damit erhöht sich die Ausnützungsziffer um 10 %. Für arealinterne Grenz- und Gebäudeabstände gelten die kantonalrechtlichen Mindestvorschriften. Die zonengemässe Beschränkung der Gebäudelänge gilt nicht, die Bautiefe ist frei und das Zusammenbauen mehrerer Häuser gestattet. Zudem sind zwei zusätzliche Vollgeschosse (in Z5 somit 7 Vollgeschosse) zulässig.

Gestaltungsplanpflicht Bahnhofareal (Art. 26⁶ BO)

Im speziell gekennzeichneten Gebiet Bahnhofareal gilt eine Gestaltungsplanpflicht. Der Gestaltungsplan Bahnhofareal bezweckt:

- die Sicherung der P+R Parkplätze, des öffentlichen Rad- und Gehwegs sowie der öffentlichen Veloabstellplätze beim Bahnhof Dietikon;
- die Sicherstellung einer hochwertigen Bebauung und Aussenraumgestaltung;
- den Nachweis zur Einhaltung der Grenzwerte der Lärmschutzverordnung;
- den Nachweis zur Einhaltung der Anlagegrenzwerte der NIS-Verordnung;
- die Minimierung der Störfallrisikoexposition;
- die Sicherstellung des Hochwasserschutzes.

Baulinien

Die Baulinien begrenzen die Bebauung und dienen der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen sowie der baulichen Gestaltung (§ 96 ff. PBG). Verkehrsbaulinien können die geschlossene Bauweise oder die Gestaltung von Verkehrsräumen und Plätzen vorschreiben (§ 97 PBG). Gemäss Vorschlag aus dem kommunalen Richtplan sollen angrenzend an den Geltungsbereich des Gestaltungsplan gewisse Baulinien auf dem Bahnhof- und Merkurplatz aufgehoben werden. Dies hat keinen direkten Einfluss auf die vorliegende Planung.

Im Bereich des Geltungsbereichs bestehen rechtskräftige Verkehrsbaulinien aus dem Jahr 1938 (RRB Nr. 1225 / 1938).

Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Zweiräder

Die Anforderungen an die Anzahl und Gestaltung der Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Zweiräder (Velos, Mofas) und Kinderwagen sind in der Bauordnung geregelt (Art. 31 und 32 BO).

Zurzeit werden die Anforderungen überarbeitet und im Rahmen einer Parkplatzverordnung neu definiert. Diese Verordnung ist Bestandteil der Bau- und Zonenordnung und gilt für das ganze Stadtgebiet Dietikon. Diese Verordnung legt – vorbehaltlich allfälliger Sonderbauvorschriften und Regelungen in Gestaltungsplänen – fest, wie viele Abstellplätze für Personenwagen, Motorräder und Velos auf privatem Grund erforderlich und zulässig sind.

In den Reduktionsgebieten A, B und C kann von der Parkplatzpflicht für Autos abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Mobilitätskonzepts nachgewiesen wird, dass ein reduzierter oder kein Bedarf an den Abstellplätzen vorhanden ist.

An ein Mobilitätskonzept werden in der Regel mindestens folgende Anforderungen gestellt:

- a) Ziel des Konzepts inkl. Angaben zum Modal Split
- b) Angaben zum bestehenden und angestrebten Verkehrsaufkommen
- c) Zusammenspiel von Parkplatz-Angebot, erwarteter Parkplatz-Nachfrage und Parkplatzbewirtschaftung
- d) Massnahmen zur Einhaltung der Ziele betreffend Verkehrsaufkommen und Modal Split
- e) Konzept der Information, Schaffung von Anreizen zur Benützung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, Ausstattung der Parkplatzanlagen (für Auto, Velo, Mofa usw.), Nutzung von Sharing-Angeboten usw.
- f) Monitoring und Zuständigkeit für den Vollzug
- g) Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden

Im Rahmen von Gestaltungsplänen kommt die kantonale «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» zur Anwendung.

3 Relevante Grundlagen

3.1 Städtebaulicher Studienauftrag

Im Rahmen des städtebaulichen Studienauftrags Bahnhofgebiet Dietikon (März bis September 2020) haben vier interdisziplinäre Teams (Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) Konzepte für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets entworfen. Diese wurden gemeinsam mit der Begleitgruppe diskutiert und beurteilt. Die Begleitgruppe setzte sich aus externen Fachexpert*innen sowie Vertreter*innen der Stadt, der SBB Infrastruktur und SBB Immobilien, der VBZ und 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. 19: Team 1: Futurafrosch – Architektur und Raumentwicklung, mavo Landschaften, Rombo GmbH, Fischer AG Immobilienmanagement

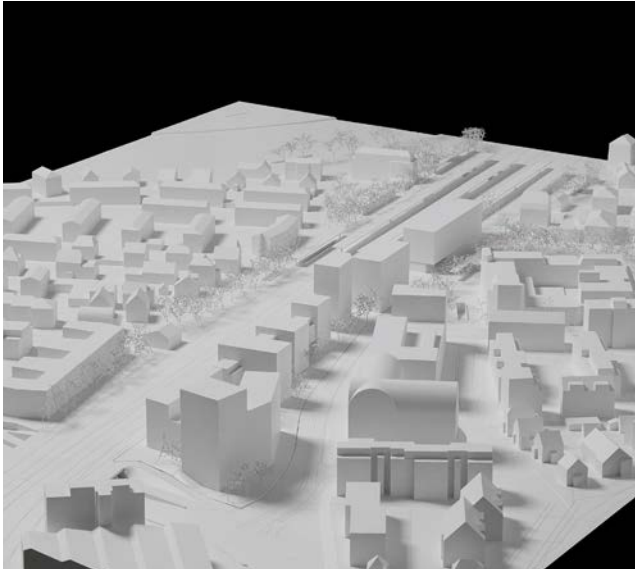


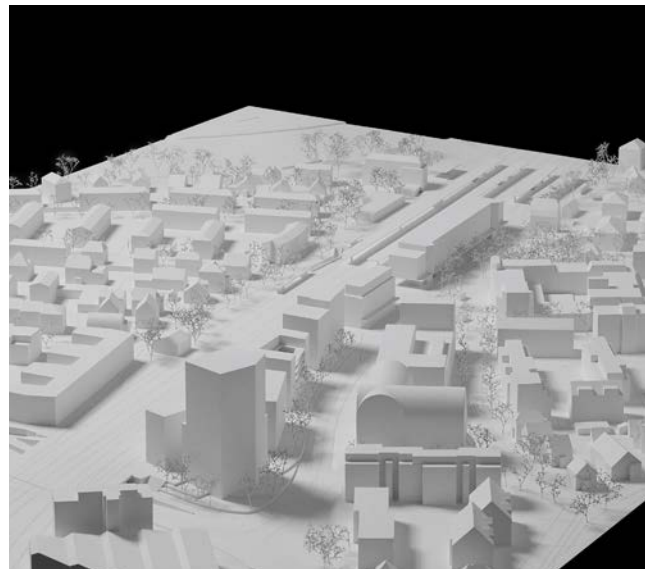
Abb. 20: Team 2: Hosoya Schaefer Architects, Bryum GmbH, IBV Hüsler AG



Abb. 21: Team 3: KCAP Architects and Planners, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Schneiter Verkehrsplanung



Abb. 22: Team 4: Van de Wetering, Hager Partner AG, Basler & Hofmann AG



3.2 Vertiefungsstudien

Im Rahmen der Vertiefungsstudien wurden die Konzepte der Teams 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 Businseln "Nord" und "Süd" aufgeteilt. Im Sinne der Aufwärtskompatibilität soll die Möglichkeit für künftig einzelne Durchmesserlinien bestehen.
- Der Bahnhofplatz zwischen den zwei Inseln soll als möglichst verkehrsfreier Stadtplatz im Sinne eines durchgrünten Platzes 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 (i.S. Anbau) in Richtung Norden ist denkbar.
- Beim Sonderbaustein soll eine grosse Flexibilität bezüglich Nutzungen erhalten bleiben.
- Im Nutzungsschwerpunkt «Wohnen Nord» 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. 24: Situationsplan Vertiefungsstudie Team Hosoya Schäfer (massstabslos)

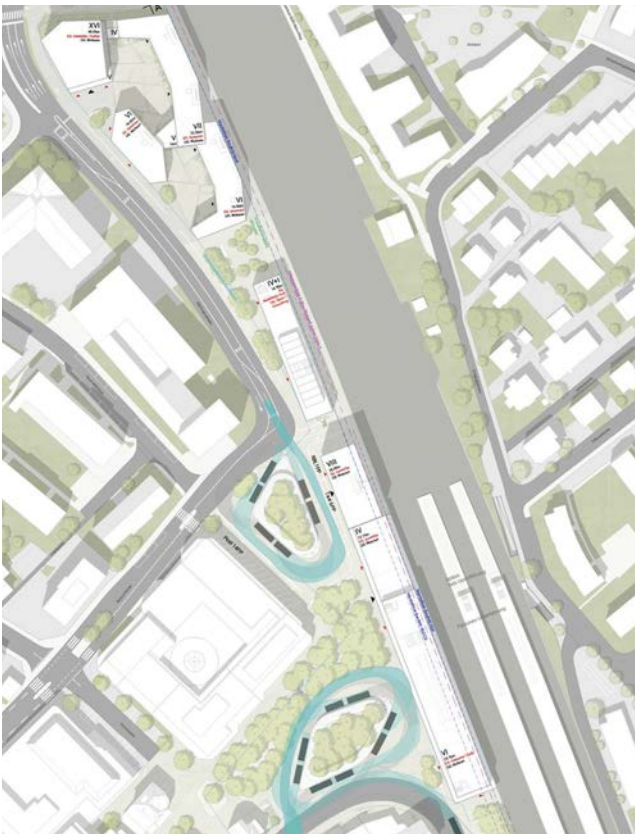
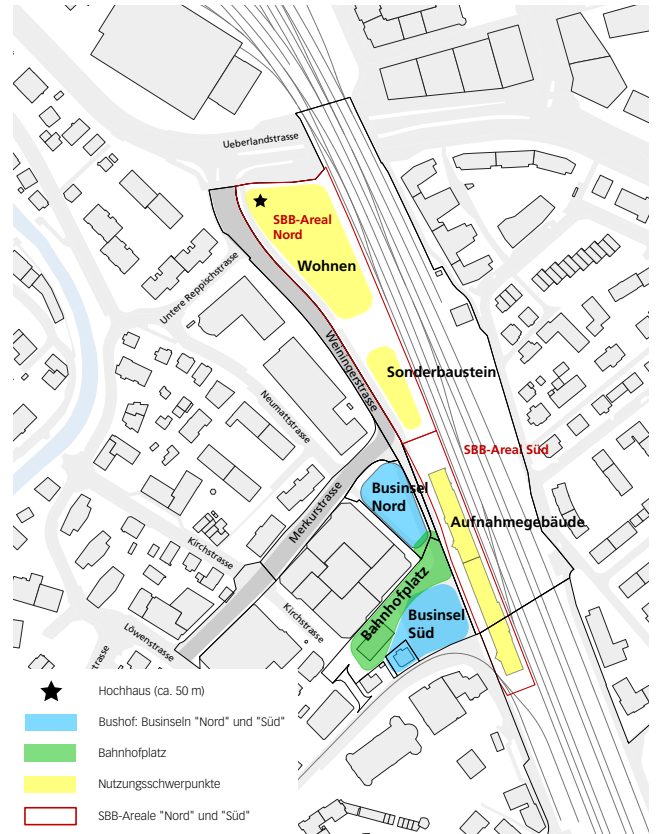


Abb. 23: Schematische Darstellung der Themenschwerpunkte (Eckhaus)



3.3 Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon»

Das Richtprojekt 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 vorliegende Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon» vom 16. Februar 2022 dient als wegleitendes Projekt für den Gestaltungsplan und als Qualitätsmassstab für weitere Planungen. Basierend auf den Angaben aus dem Richtprojekt wurden das Lärmgutachten (vgl. S. 40 / 41 und Kap. 5.8), das Störfallgutachten (vgl. S. 38 / 39 und Kap. 5.8) sowie das zum Richtprojekt gehörende Mobilitätskonzept (vgl. S. 36 / 37 und Kap. 5.6) erstellt. Im Zusammenhang mit den Lärmschutzanforderungen und den kantonalen Anforderungen zur Umsetzung der Mischnutzung (vgl. Kap. 4.2) wurde der Nutzungsmix im Baubereich B "Hohes Haus Süd" nachgelagert angepasst (vgl. Beilage [1.2] Vertiefung Nutzungsverteilung). Ergänzend zum Erdgeschoss sind auch in den drei ersten Obergeschossen gewerbliche Nutzungen, anstatt Wohnnutzungen, vorgesehen (siehe Grafik unten). Zudem wurden im Zusammenhang mit den Lärmschutzanforderungen auch die Grundrisse im Hochhaus zur Ueberlandstrasse plausibilisiert (vgl. Beilage [1.3] Vertiefung Lärm Grundriss HH und Beilage [3]).

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 Ueberlandstrasse. 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 neungeschossiger 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 lärmexponiert ist. Mittels Innenhöfen werden Wohnoasen geschaffen.

Abb. 25: Übersicht Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon mit Bezeichnungen und angepasster Nutzungsverteilung (Richtprojekt S. 10 - angepasst / Beilage 1.2)

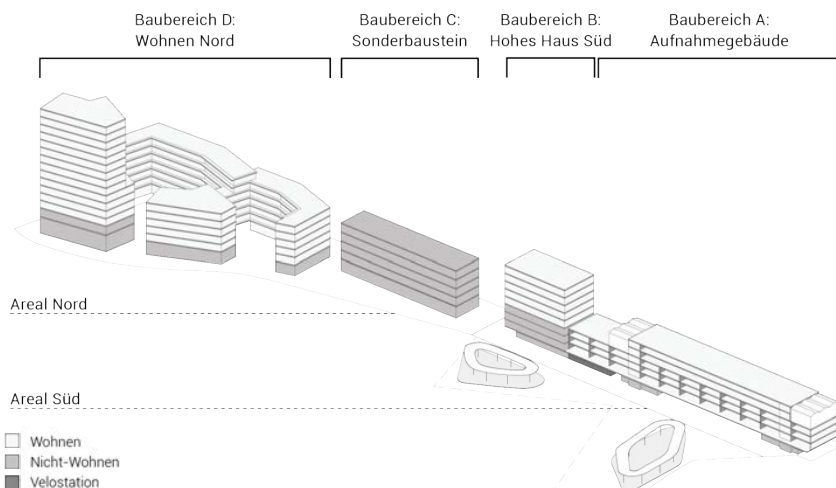


Abb. 26: Situationsplan Dachaufsicht Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon (1:1'500)



Themenschwerpunkte

Aufnahmegebäude (Baubereich A)

Im Sinne der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit - der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit - wird das Aufnahmegebäude mit dem Baujahr 1977 weitgehend erhalten, saniert und um zwei Geschosse aufgestockt. Weiterhin ist das Aufnahmegebäude Standort bahntechnischer Anlagen und übernimmt die Funktion als Mobilitätsdrehscheibe mit attraktivem Bahnzugang und Velostation im Erdgeschoss. Das Erdgeschoss ist mit publikumsorientierten Nutzungen besetzt, die Obergeschosse dienen weiterhin dem Wohnen.

Als Ort des Ankommens und Umsteigens, ist die klare Trennung und das bewusste Führen der Personenflüsse zentral. Die Durchlässigkeit des Erdgeschosses wird vergrössert, Verkaufsflächen werden reduziert zugunsten einer Optimierung der Personenströme vor allem auch entlang des näher rückenden Bushofs.

Hohes Haus Süd (Baubereich B)

Im Norden wird der bestehende Anbau des Aufnahmegebäudes zurückgebaut und durch das 30 Meter hohe "Hohe Haus Süd" ersetzt. Das neugeschossige Gebäude bildet den Abschluss des Bahnhofplatzes. Hinsichtlich lichter Höhe und Nutzung des Erdgeschosses orientiert sich der Bau am bestehenden Aufnahmegebäude. Das Erdgeschoss und die ersten drei Obergeschosse sind für gewerbliche Nutzungen und die darüberliegenden für Wohnnutzungen gedacht.

Sonderbaustein (Baubereich C)

Die besondere Lage, mit dem schmalen Baubereich am Gleisfeld und dem Gefängnis Limmattal als Gegenüber, widerspiegelt sich in der Nutzung des Sonderbausteins als reiner Gewerbe- und Dienstleistungsbau. Wohnnutzungen wurden aufgrund der Nachbarschaft zum Gefängnis (Einsehbarkeit) sowie der Anforderungen zur Störfallvorsorge und zum Lärmschutz ausgeschlossen.

Die Umgebung passt sich an dieser schmalen Stelle des Perimeters den Anforderungen an Zufahrten, Durchfahrten und Stellplätzen an. Strassenseitig orientiert sich das Gebäude an den Traufhöhen der Nachbarsgebäude.

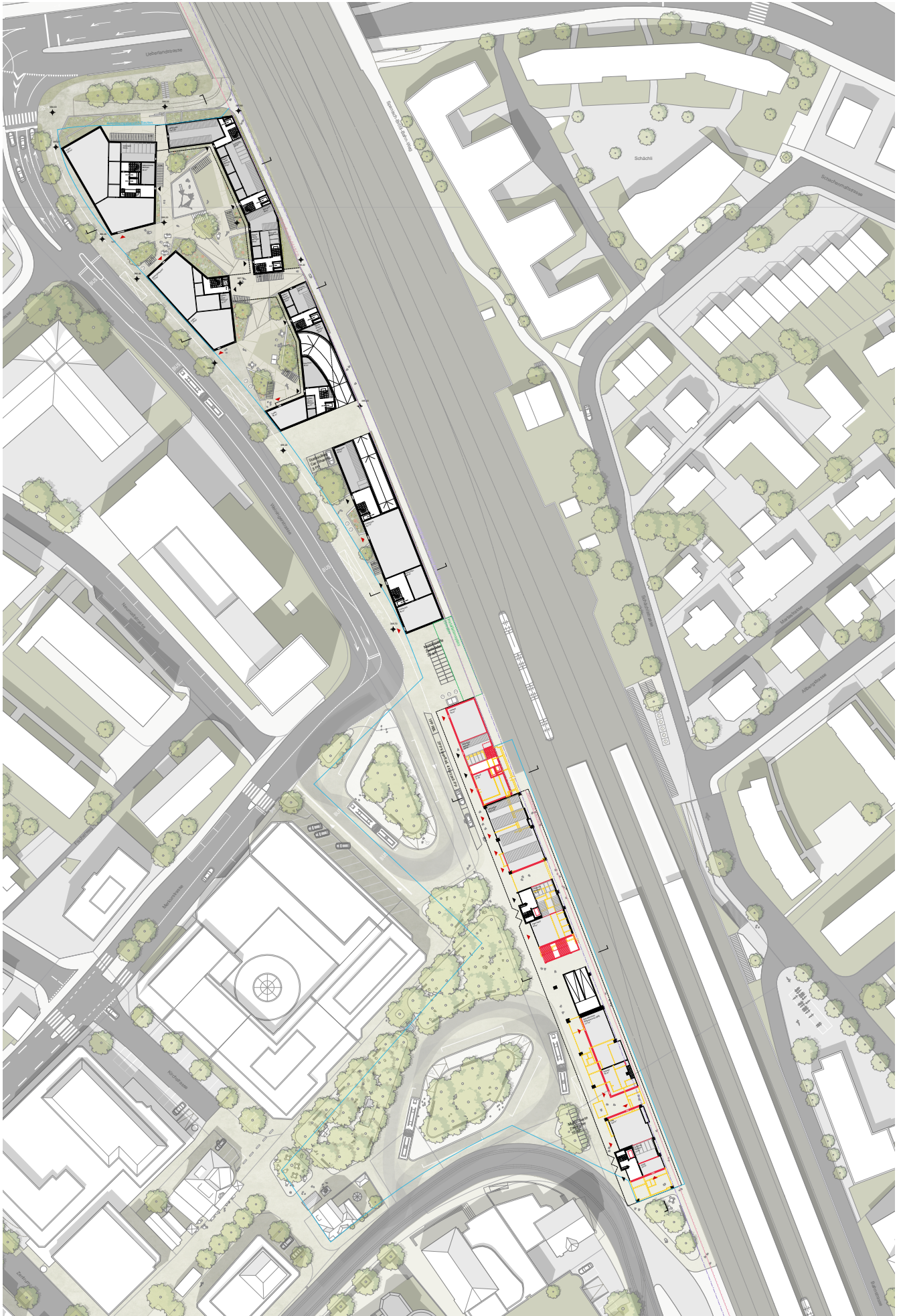
Wohnen Nord (Baubereich D)

Im Norden des Areals liegt der Fokus auf der Nutzung der Parzellentiefe für innenliegende Wohnqualitäten. Im Erdgeschoss entlang der Weingerstrasse sind öffentlichen Nutzungen geplant.

Insbesondere die umweltrechtlichen Vorgaben seitens Lärmschutz und Störfallschutz spiegeln sich in den Kubaturen und den Grundrissen. Wohn- und Schlafräume werden konsequent gleisabgewandt angeordnet. Entlang der Gleise sind stattdessen Badezimmer, abgeschlossene Küchen und Reduits vorgesehen. Die Fassadenabwicklung und die begrenzte Ausdehnung des Untergeschosses aufgrund des hohen Grundwasserspiegels, führen zur Anordnung der Abstellräume in den Obergeschossen.

Im Kontrast zum verkehrsgeprägten Raum des Bahnhofs und Sonderbausteins entsteht im Areal Nord ein Wohnhof für eine neue Nachbarschaft. Ein zu allen Seiten durchlässiger Freiraum bildet einen halböffentlichen Charakter aus, spielt mit wechselnden Niveaus, schafft geschützte Wohneingänge, Raum für Kultur und Öffentlichkeit. Als verkehrsfreier Raum bietet sich der Hof gleichzeitig für freies Spiel an und kreiert Treffpunkte für die Hausgemeinschaft. Vertikales Grün an den Fassaden, sowie möglichst unversiegelte Flächen kompensieren grosse Baumsetzungen und schaffen eine gärtnerische Atmosphäre.

Abb. 27: Situationsplan Erdgeschoss Richtprojekt Bahnhofareal Dietikon (1:1'500)



Freiraumkonzept

Die Freiräume werden entsprechend der Nutzung und den Anforderungen der Themenschwerpunkte programmiert und gestaltet. Von der Schaffung von innenliegenden Wohnqualitäten mittels begrünten und gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen im Wohnareal Nord über eine einladende halböffentliche Vorzone beim Sonderbaustein zum öffentlichen Bahnhofplatz - Bushof beim Aufnahmegebäude. Durch die Distanz der Neubauten zu den Gleisen in allen Arealteilen, wird ein durchgängiger, mindestens 2 Meter breiter Fussweg von der Brücke Ueberlandstrasse bis zum Perron und von diesem über den Pocket Park bis hin zur neuen südlichen Personenunterführung möglich. Entlang der Weiningerstrasse soll eine Baumreihe den stark versiegelten Strassenraum durchbrechen.

In den Baubereichen stehen folgende Ziele im Fokus:

- Im Areal Süd (Baubereiche A und B) ist der Freiraum stark von den Anforderungen der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse geprägt. Der Personenfluss zwischen Bahn und Bus sowie entlang des Aufnahmegebäudes steht im Vordergrund. Zudem verläuft entlang des Aufnahmegebäudes parallel eine Fahrgasse für Anlieferung und Rettung ohne MIV, um die sichere Verbindung von Bahnhof ins Ortszentrum für Fussgänger*innen zu gewährleisten. Um den Bewohner*innen genügend Spiel- und Ruheflächen zu bieten werden die Dachflächen aktiviert sowie sogenannte "Laternen" als gemeinschaftliche Freiräume erstellt.
- Beim Sonderbaustein (Baubereich C) ordnet sich die Umgebung den Anforderungen an Zu- und Wegfahrt zu den Tiefgaragen unter. Zusätzlich bedingt durch die Interessenslinie der SBB und die benötigte Installationsfläche, bleibt der Freiraum zwischen Aufnahmegebäude und Sonderbaustein frei von Bepflanzung und dient der Parkierung, Anlieferung und Entsorgung.
- Die Innenhöfe im Wohnen Nord (Baubereich D) sollen nutzbar und attraktiv gestaltet werden. Die notwendige Geländemodellierung wird für Sitzkanten und der Schaffung von Nischen genutzt. Dabei sollen die Höfe in alle Richtung barrierefrei zugänglich und durchwegbar bleiben.

Etappierung

Das Vorgehen zur Realisierung der Neubauten hängt von verschiedenen Faktoren ab. Sowohl das «Wohnensemble Nord» (Baubereich D), der «Sonderbaustein» (Baubereich C), als auch die Baubereiche A und B können grundsätzlich ohne bauliche Abhängigkeiten zueinander umgesetzt werden.

Die Erstellung des «hohen Haus Süd» (Baubereich B) und die Sanierung und Aufstockung des Aufnahmegebäudes (Baubereich A) stehen jedoch in Abhängigkeit mit der Entwicklung des Bahnhofplatzes und der Bushöfe, zudem besteht eine Abhängigkeit zur der geplanten Auslagerung der Bahntechnik.



- Versiegelt / Strassenbau / Asphalt
- Versiegelt
- Versiegelt / erhöhter Fugenteil
- Grünfläche / Staudenbeete
- Schotterrasen
- Begehbare Dachfläche
- Chausseierung
- Fallschutz
- Entsorgung UFC
- Unterbauter Bereich
- verkehrsfreie, gemeinschaftliche Freifläche
- Treffpunkte, Ruhefläche
- Spielfläche

Nachweis Freiflächen

Grünfläche: Wiese, Rabatte, Pflanzfläche (m²)
 halbdurchlässige Fläche: Kiesfläche, Chausseierung, o.Ä. (m²)
 versiegelte Fläche: Asphalt (m²)
 Dachfläche, begrünt (m²)
 Dachfläche, begehbar (m²)
 Dachfläche, produzierend (m²)
 gemeinschaftliche Hoffläche (m²)
 bearbeitete Umgebungsfläche BUF (m²)
 Anteil Grünfläche
 Anteil nicht unterbaute Fläche

	Wohnen Nord	Sonderbaustein	Hohes Haus Süd	Aufnahmegebäude
Grünfläche: Wiese, Rabatte, Pflanzfläche (m ²)	1'060	200	120	60
halbdurchlässige Fläche: Kiesfläche, Chausseierung, o.Ä. (m ²)	305	135	0	100
versiegelte Fläche: Asphalt (m ²)	2'050	895	665	2'150
Dachfläche, begrünt (m ²)	715	635	0	991
Dachfläche, begehbar (m ²)	415	0	261	258
Dachfläche, produzierend (m ²)	406	0	0	0
gemeinschaftliche Hoffläche (m ²)	1'173	0	0	0
bearbeitete Umgebungsfläche BUF (m ²)	3'486	1'456	965	2'772
Anteil Grünfläche	30%	13%	12%	2%
Anteil nicht unterbaute Fläche	37%	71%	35%	32%

Nachweis Spiel- und Ruhefläche

Nutzfläche Wohnen (m²)
 anrechenbare Spiel- und Ruhefläche (m²)
 Anteil Spiel- und Ruhefläche

	Wohnen Nord	Areal Süd	gesamt
Nutzfläche Wohnen (m ²)	10'227	7'495	17'722
anrechenbare Spiel- und Ruhefläche (m ²)	1'743	912	2'655
Anteil Spiel- und Ruhefläche	17%	12%	15%

Mobilität

Erschliessung

Das Areal wird über die Weiningerstrasse (kommunale Sammelstrasse) ans kantonale Strassennetz (Ueberlandstrasse) angebunden. Die Zu- und Wegfahrt wird in Abstimmung mit dem künftigen Strassenprojekt Weiningerstrasse (vgl. Kap. 3.6) 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 Businselschlaufen. Für diese Anforderungen werden Stellflächen markiert und dauernd freigehalten.

Für den Langsamverkehr 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 neugestaltet. 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.

Mobilitätskonzept

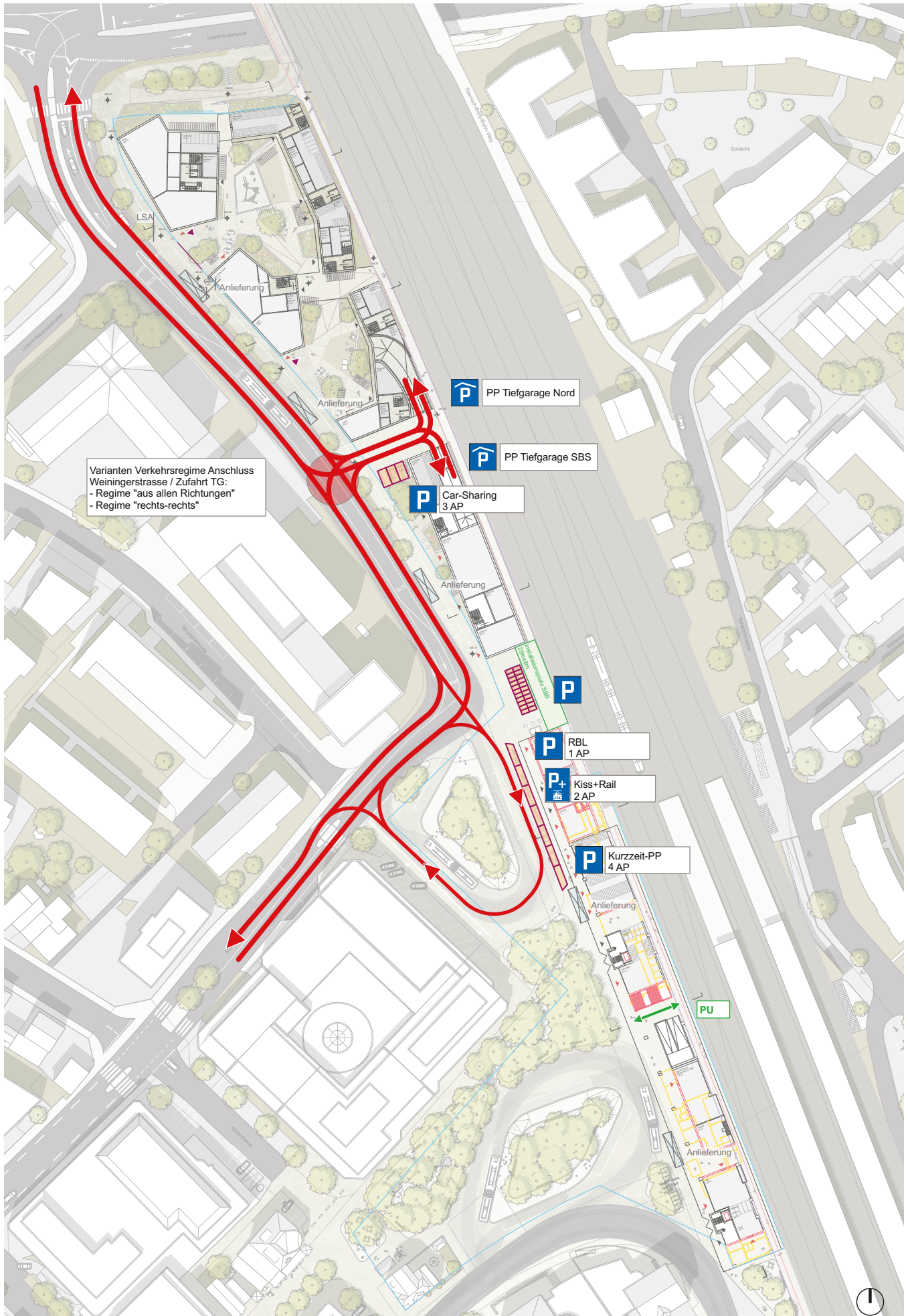
Im Richtprojekt wird anhand der geplanten Nutzungen eine Abschätzung des Minimalbedarfs an Fahrzeugabstellplätzen vorgenommen. Der Minimalbedarf für die geplanten Nutzungen beträgt rund 121 Abstellplätze. Dazu kommen 8 Betriebsparkplätze der SBB AG. Insgesamt sind damit 129 Abstellplätze erforderlich.

Im Areal Süd (Baubereiche A und B) können keine Abstellplätze realisiert werden. Für die bestehenden Wohnungen stehen auf der Ostseite der Gleise bei der Nötzliwiese 19 Abstellplätze (ausserhalb des Perimeters) zur Verfügung. Die übrigen Abstellplätze für das Areal Süd wurden im Richtprojekt in den Tiefgaragen des Areals Nord (Baubereiche C und D) untergebracht.

Damit kann der Minimalbedarf der Abstellplätze, über den gesamten Perimeter gesehen, erreicht werden. Wieweit diese gesamtheitliche Betrachtung bei der Projektierung möglich ist, hängt stark von der Reihenfolge der baulichen Umsetzung ab.

Kann der Minimalbedarf im Rahmen einer Bauetappe nicht nachgewiesen werden oder wird die Anzahl gesamthaft reduziert, muss ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Das im Richtprojekt enthaltene Mobilitätskonzept skizziert mögliche Massnahmen für ein allenfalls erforderliches Mobilitätskonzept auf Stufe Bauprojekt/-gesuch. Es enthält unter anderem folgende Massnahmen:

- Reduktion des Fahrzeugabstellbedarf durch Autoverzichtserklärung, Car-Sharing, Parkplatz-Pooling, Paketstation, etc.
- Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs durch ausreichende Abstellplätze für Sondervelos (Cargovelo, Anhänger), guter Zugänglichkeit sowie sichere und attraktive Abstellplätze.



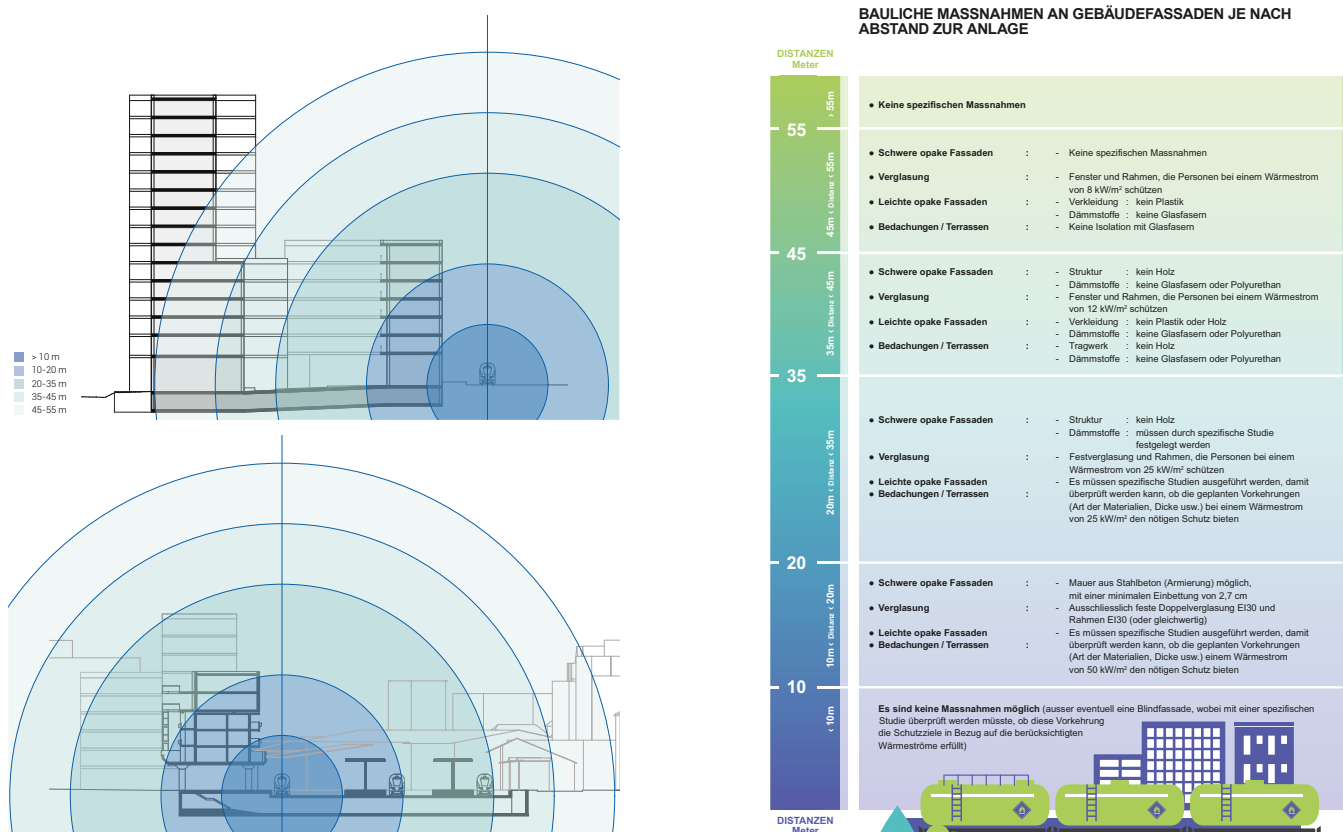
Störfall

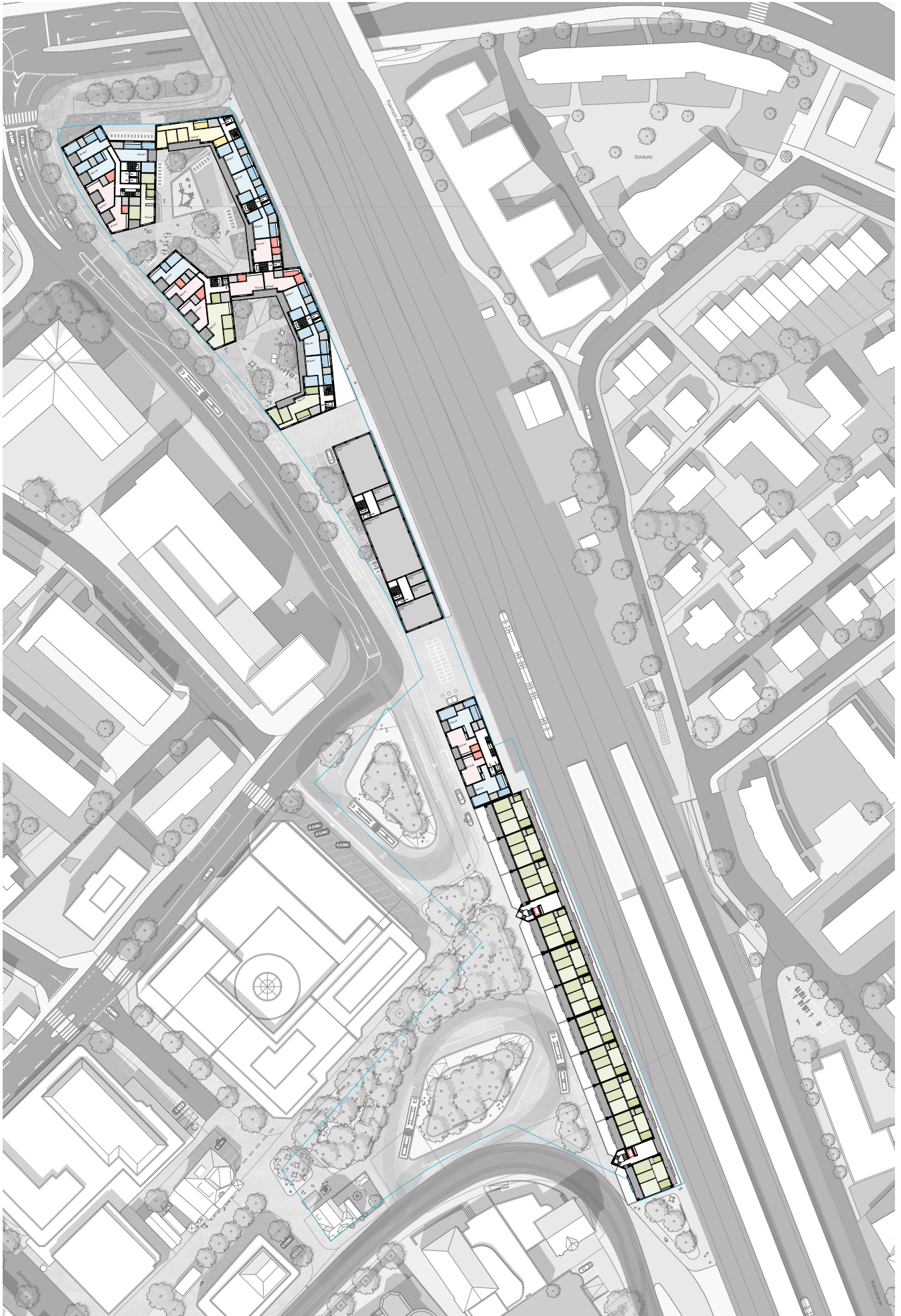
Auf der Bahnstrecke durchs Limmattal wird Gefahrgut transportiert. Daher gilt sie als risikorelevante Bahnanlage im Sinne der Störfallverordnung. Bei Planungs- und Bauvorhaben im Umfeld von 100 m zur Bahnstrecke ist deshalb die Störfallvorsorge zu berücksichtigen (vgl. 5.8 Umwelt). Entscheidend für die Massnahmen der Störfallvorsorge ist die Distanz zwischen Gebäudefassade und Gleisen, auf welchen die Gefahrgüter transportiert werden (vgl. Abb. 30).

Im Richtprojekt wird mit verschiedenen Massnahmen auf die Störfallexposition reagiert:

- In der Grundrisskonzeption der Neubauten werden Wohn- und Schlafräume gleisabgewandt angeordnet. Zum Gleisfeld sind nur Abstellräume, Badezimmer, Arbeitsküchen und Korridore vorgesehen.
- Die Fassaden weisen zum Gleisfeld einen relativ geringen Grad an Fassadenöffnungen und einen hohen Brandwiderstand auf. In der weiteren Projektierung werden innovative und kreative Lösungen für den gestalterischen Umgang mit der Gleisfassade gefragt sein.
- Die Hauszugänge und Fluchtwege der Neubauten sind bahnabgewandt angeordnet.
- Für die bestehenden Wohnungen im Aufnahmegebäude gilt die Besitzstandsgarantie. Die Aufstockung hingegen muss, hinsichtlich Nutzungsanordnung und Erschliessung, die Anforderungen für Neubauten einhalten. Daher wird bei der Aufstockung die Logik der Raumordnung und Erschliessung gegenüber dem Bestand umgedreht (gleisabgewandt).

Abb. 30: Schnitte Hochhaus und Aufnahmegebäude mit Abstand zur Störfallquelle (Richtprojekt S. 107 / 108 | massstablos)





Lärm

Das Bahnhofareal ist stark durch Eisenbahn- und Strassenverkehrslärm belastet.

Die Erarbeitung des Richtprojektes wurde durch eine Lärmexpertin begleitet, welche die Grundrisse auf die Einhaltung der Lärmschutzanforderungen überprüft hat (vgl. auch Kap. 5.8 Umwelt - Lärm und Beilage [3] Lärmgutachten). Aufgrund der Rückmeldungen der kantonalen Vorprüfung wurde das Lärmgutachten aktualisiert und der Grundriss im 2. Obergeschoss im Hochhaus des Baubereichs D gegenüber dem Richtprojekt vom 16. Februar 2022 plausibilisiert respektive angepasst (vgl. Abb. rechts unten).

Das Lärmgutachten enthält neben der Beurteilung des Bahn- und Strassenverkehrslärm auch Aussagen zum Parkierungslärm sowie zu den Lärmemissionen des Ist- als auch des geplanten Zustands des Bushofs. Das Gutachten zeigt auf, dass das Richtprojekt die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllt.

Das Areal liegt in der Zentrumszone Z5 mit Empfindlichkeitsstufe III (ES III). Da es jedoch erst nach der Inkraftsetzung des Umweltschutzgesetzes am 1.1.1985 eingezont wurde, ist im Rahmen des Gestaltungsplans nachzuweisen, dass die Planungswerte (PW) eingehalten werden können.

Die Planungswerte (PW) sind um fünf Dezibel strenger als die für konkrete Bauvorhaben massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) und gewährleisten einen sehr guten Lärmschutz. Durch die Anwendung der Planungswerte soll im Sinne der Lärmvorsorge erreicht werden, dass auch bei einer künftigen Zunahme der Lärmbelastung wenigstens die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Im Rahmen des Richtprojekts wurde das städtebauliche Konzept aus dem Studienauftrag (vgl. Kap. 3.1) und die darin formulierten Anforderungen an den Lärmschutz konkretisiert. Aufgabe des Richtprojekts war es, ausgehend von den hohen Anforderungen an den Lärmschutz und die Störfallvorsorge, ortsspezifische Gebäudetypologien und lärmoptimierte Grundrisse zu entwickeln.

Das Richtprojekt hat folgende Massnahmen zur Lärmschutzoptimierung berücksichtigt:

- Möglichst durchgehende Gebäuderiegel zum Gleisfeld zur Abschirmung der rückwärtigen Bereiche und Reduktion an gegenüberliegenden Bauten
- Schmale Gebäudekörper mit durchgesteckten Wohnungen und mindestens zweiseitiger Orientierung schaffen den Bezug zu möglichst ruhigen Aussenbereichen (Freiraum, Loggia).
- Durch die spezielle Gebäudetypologie im "Wohnen Nord" mit den zwei Innenhöfen erhöht sich der Anteil an lärmgeschützten Bereichen.
- Neue lärmempfindliche Nutzungen (Wohn-, Ess- und Schlafräume) sind zur bahnabgewandten Seite und lärmunempfindliche Nutzungen (Erschliessung, Bad/WC, Arbeitsküchen, Réduits) zur Bahnseite angeordnet.
- Jeder lärmempfindliche Raum des Richtprojektes weist eine Lüftungsmöglichkeit über ein lärmabgewandtes Fenster auf.
- Mit schalltechnisch optimierten Loggien (Mindesttiefe von 2 m und Mindestfläche von 6 m²) werden an den Fassaden entlang der Weiningerstrasse deutliche Lärmreduktionen erzielt.

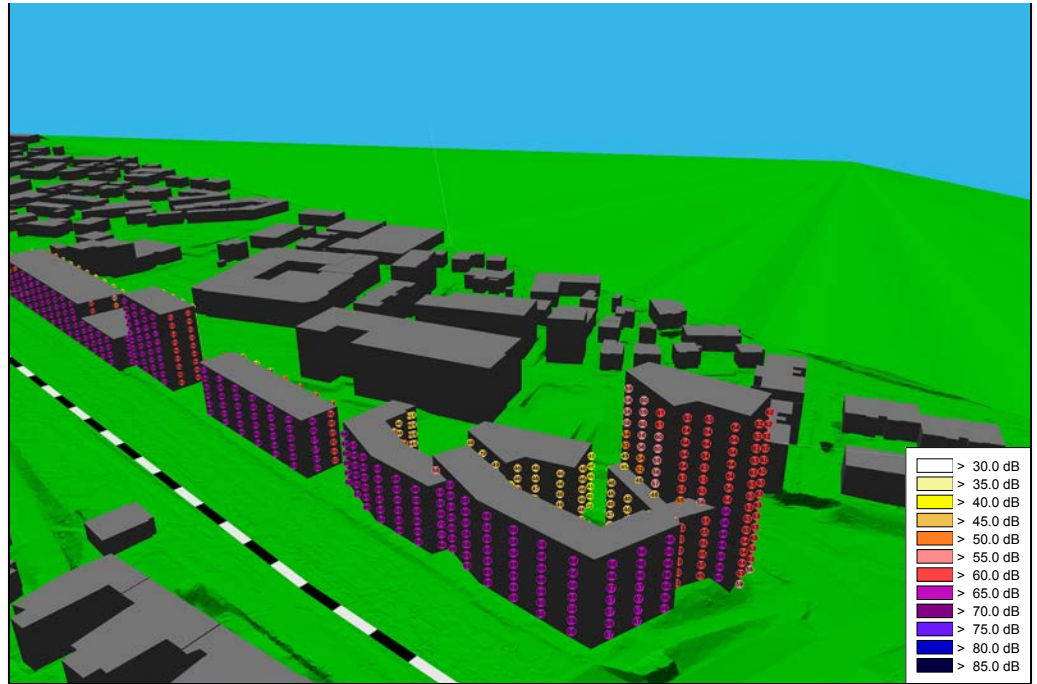


Abb. 33: Strassenlärm Situation Tag (Lärmgutachten S. 39)

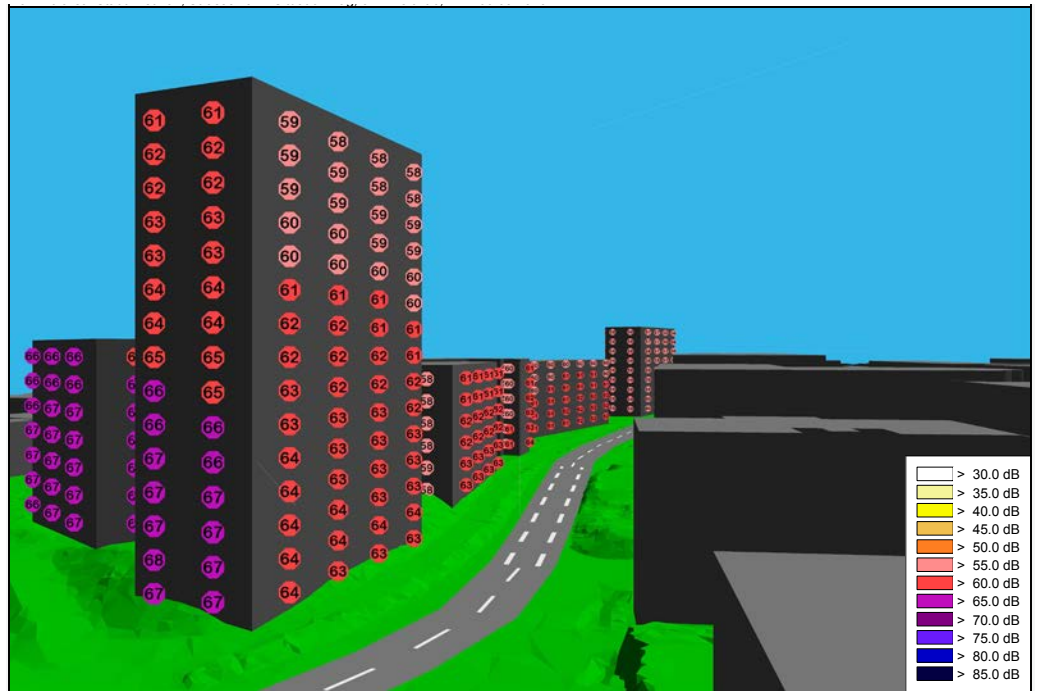


Abb. 34: Plausibilisierung Grundrisse Hochhaus (Beilage [1.3])

Lediglich der nordwestliche Bereich des Hochhauses weicht im 2. Obergeschoss vom Regelgeschoss ab. Folgende Massnahmen werden zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte getroffen:

- Vergrösserung der nordwestlichsten Loggia auf über 4.5m Tiefe
- Alle Lüftungsfenster orientieren sich zur Loggia
- Aus einer kleinen 2.5 Zimmer Wohnung wird eine grosszügige 1.5 Zimmer Wohnung
- Fassadenraster und Grundstruktur bleiben gleich

Überlagerung der Grundrisse 2. OG u. Regelgeschoss



3.4 Velostation Bahnhof Dietikon / Gleisquerung

Im Zusammenhang mit der geplanten Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs sowie der Entwicklung des Bahnhofareals soll das bestehende Velohaus aufgehoben und durch eine neue Velostation auf dem Bahnhofareal ersetzt werden. Im Rahmen des bisherigen Planungsprozesses (vgl. Kap. 1.6) wurden dazu unterschiedliche Lösungsansätze untersucht. Ebenfalls in verschiedenen Konzeptansätzen untersucht wurde zusätzlich zur bestehenden Personenunterführung die Option einer Veloquerung zur Vernetzung der Quartiere, mit Anbindung an die Velostation.

Variantenstudium

Die stadträumliche Beziehung über das Gleisfeld wurde bereits im städtebaulichen Studienauftrag thematisiert. Als Erkenntnis aus dem Studienauftrag hielt das Beurteilungsgremium die Prüfung einer möglichen Aktivierung des bestehenden Kabeldurchlasses fest. Nach der genaueren Untersuchung in den anschliessend Vertiefungsstudien wurde diese Aktivierung aufgrund der bestehenden Gasleitung, des zu kleinen Querschnitts und der zu geringen Überdeckung verworfen. In Kombination mit der zunächst unterirdisch konzipierten Velostation wurden auch die Optionen einer neuen Veloquerung, parallel zur bestehenden Personenunterführung, sowie die Verbreiterung der Personenunterführung aufgezeigt. Die weiterführenden Abklärungen zur Machbarkeit haben ergeben, dass eine Kombination der Veloverbindung mit der Personenunterführung sowie insbesondere der direkte Zugang aus der Velostation nicht bewilligungsfähig sind.

Als Alternative zur unterirdischen Velostation wurden auch Varianten zur Anordnung im Erdgeschoss geprüft. Einerseits im Neubau «Hohes Haus Süd» und andererseits im bestehenden Aufnahmegebäude. Die Velostation soll möglichst nahe am Abgang zur Personenunterführung liegen.

Variantenentscheid

Die unterirdische Anordnung der Velostation beansprucht beträchtliche Flächen im Erdgeschoss für die Rampenbauwerke. Zudem führt die Anordnung im Untergeschoss des Aufnahmegebäudes zu Konflikten mit den bestehenden Nutzungen und der Tragstruktur des Gebäudes. Da ein direkter

Abb. 35: Umnutzung bestehender Kabelkanal
(städtebaulicher Studienauftrag, Planungsteam Hosoya Schaefer)

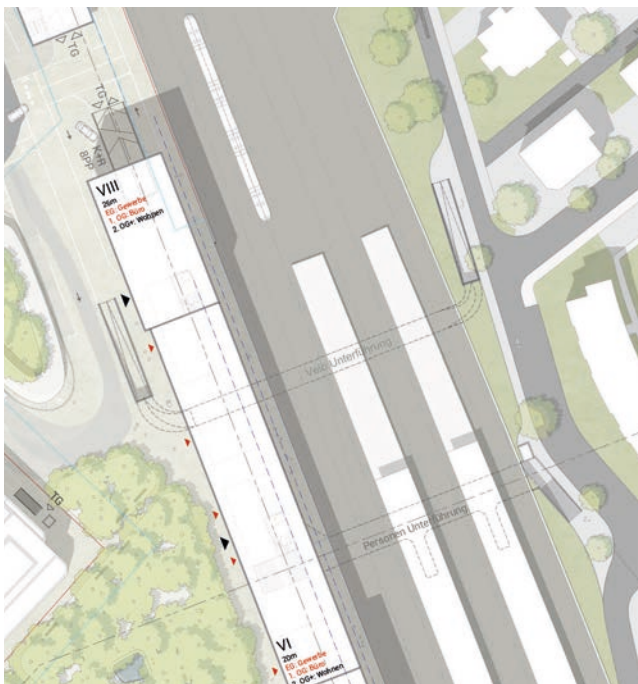
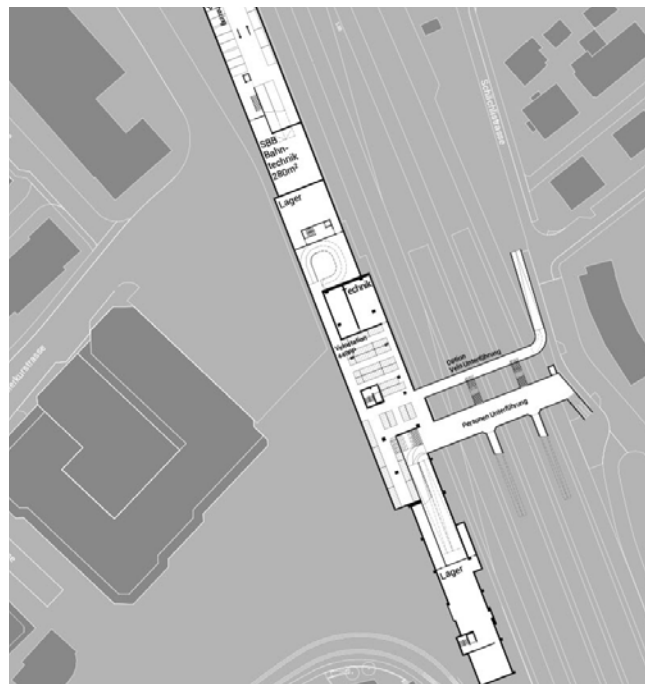


Abb. 36: Option Velounterführung
(städtebaulicher Studienauftrag, Planungsteam Hosoya Schaefer)



unterirdischer Zugang zur Personenunterführung nicht möglich ist, erweist sich auch die Zugänglichkeit als problematisch. An der Sitzung vom 18. November 2021 hat der Steuerungsausschuss (Stadt Dietikon / SBB) daher entschieden, die Variante 4a (Abb. 40) mit der Velostation im EG des Aufnahmegebäudes und ohne Option Veloverbindung, weiterzuverfolgen.

Der Gemeinderat hat im Rahmen der Festsetzung des kommunalen Richtplans die Massnahme aufgenommen, dass eine Velo- und Fussgängerunterführung mit Anbindung an die neue Velosta-

Abb. 37: Velostation unterirdisch, Variante 1a
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)



Abb. 38: Velostation unterirdisch, Variante 2
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)

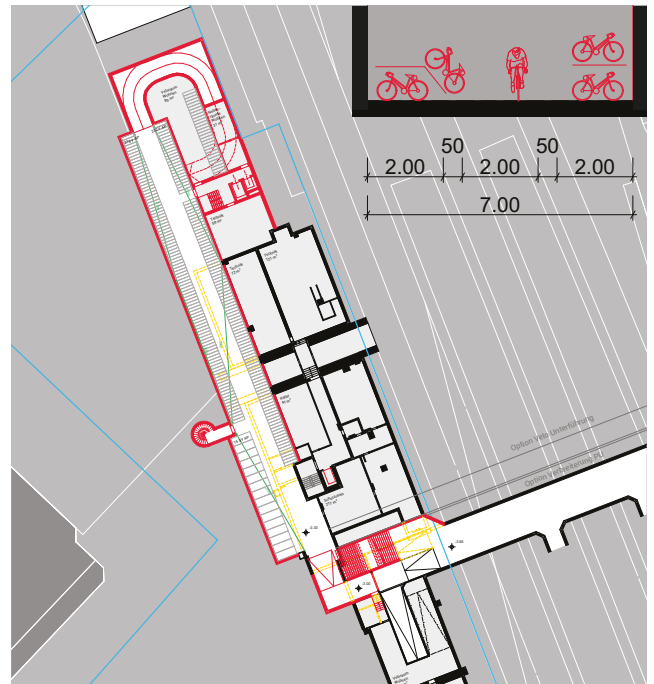


Abb. 39: Velostation oberirdisch im hohen Haus Süd, Variante 3
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)

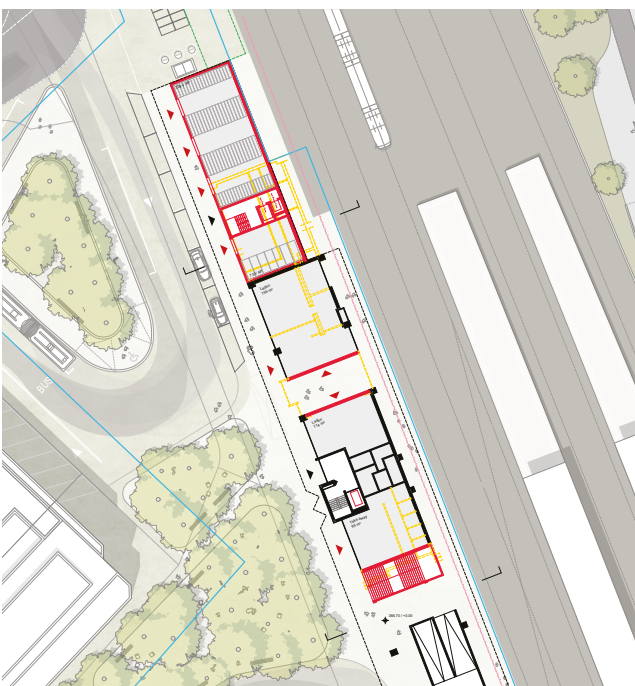
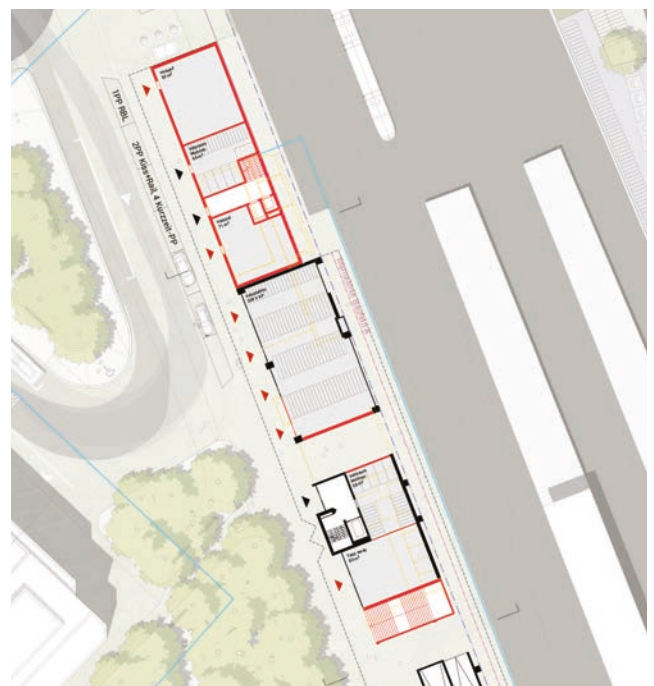


Abb. 40: Velostation oberirdisch im Aufnahmegebäude, Variante 4a
(Richtprojekt, Planungsteam Hosoya Schaefer)



tion anzustreben sei (vgl. Kap. 2.4). Dabei ist er von der Annahme ausgegangen, dass die Velostation unterirdisch angeordnet wird. Der Anschluss an die Velostation ist durch die geplante oberirdische Anordnung hinfällig. Eine neue unterirdische Gleisquerung, unabhängig von der Velostation, würde im Bereich des Aufnahmegebäude und des «Hohen Haus Süd» zu ähnlichen Konflikten führen wie die unterirdische Velostation. Zwischen dem «Hohen Haus Süd» und dem «Sonderbaustein» steht das Rampenbauwerk im Konflikt mit dem Installationsplatz sowie mit den geplanten Untergeschossen. Der Installationsplatz hat als bahntechnischer relevanter Zugang zum Gleisfeld hohe Bedeutung für den Bahnbetrieb. In den Untergeschossen sind die Platzverhältnisse ohnehin schon beengt, da im südlichen Teil des Bahnhofareals keine Abstellplätze möglich sind und ein zweites Untergeschoss wegen des Grundwasserschutzes ausgeschlossen ist.

Aufgrund dieser Überlegungen wurde die Option einer separaten Gleisquerung nicht mehr weiterverfolgt. In diese Betrachtung nicht eingeflossen sind die sehr hohen Erstellungskosten einer solchen Unterführung sowie detaillierte Abklärungen zur technischen Machbarkeit der Gleisquerung.

Abb. 41: Velostation oberirdisch im hohen Haus Süd, Variante 3 (Richtprojekt, Hosoya Schaefer)

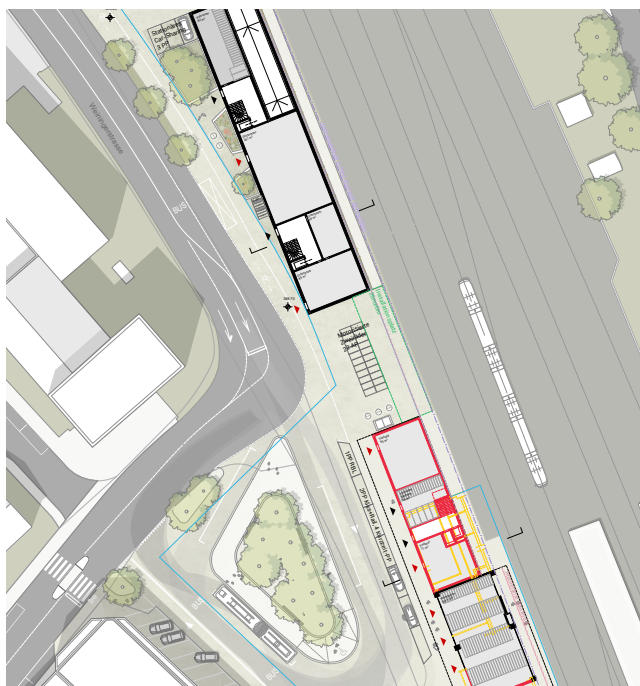
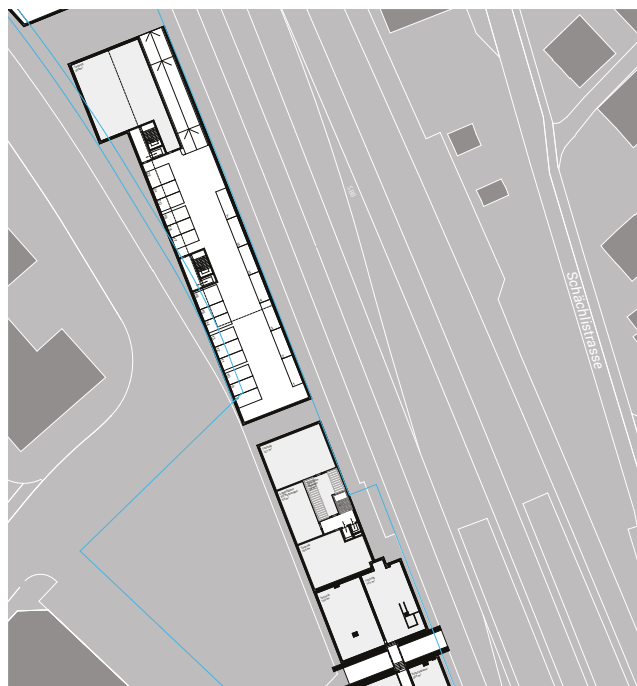


Abb. 42: Untergeschoss Sonderbaustein, Hohes Haus Süd (Richtprojekt, Hosoya Schaefer)



3.5 Städtebaulicher Vertrag / Mehrwertausgleich

Gemäss Artikel 5 des Raumplanungsgesetzes haben die Kantone und Gemeinden einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen entstehen zu regeln. Der Kanton Zürich kommt diesem Auftrag im Rahmen des Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) vom 28. Oktober 2019 nach. Das Mehrwertausgleichsgesetz und die Mehrwertausgleichsverordnung vom 30. September 2020 wurden am 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt. Die Mehrausnützung, welche durch die vorliegende Sondernutzungsplanung gegenüber der Grundordnung ermöglicht wird, muss im Sinne des Mehrwertausgleichs ausgeglichen werden.

Ergänzend zum Gestaltungsplan wird zwischen der Stadt Dietikon und der SBB ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen (vgl. auch Beilage [5]). Die Festsetzung des Gestaltungsplans sowie die vertragliche Einigung bedingen sich gegenseitig.

Der Zweck des städtebaulichen Vertrags ist:

- Ausgleich des planungsbedingten Mehrwertes durch Sachleistungen in Form einer öffentlichen Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes sowie in Form der finanziellen Beteiligung an einem Ausbau der Veloabstellanlagen nördlich der Gleise abgegolten. Zusätzlich werden als Beitrag an den Bedarf an bezahlbarem Wohnraum in der Stadt Dietikon innerhalb des Geltungsbereich des Gestaltungsplan 33 % der Wohnflächen im preisgünstigen Segment angeboten.
- Eckwerte für die Regelung der Schnittstellen mit Projekten im unmittelbaren Umfeld des Gestaltungsplanperimeters wie insbesondere dem Teilprojekt «Bahnhofplatz - Bushof» sowie der Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse als auch der Gestaltung des «Freiraum Bahnhofareal».
- Regelung der Zusammenarbeit der Vertragsparteien über die Festsetzung des Gestaltungsplans hinaus.

Der städtebauliche Vertrag regelt bezüglich Ausgleich des Mehrwertes konkret folgende Themen:

- Berechnungsmethodik des planungsbedingten Mehrwertes und Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistung.
- Verwendung und Massnahmen der Ausgleichsleistung.
- Fälligkeit und Umsetzung.

Die geplanten Massnahmen als Ausgleichleistungen sind:

- Das Nutzungsrecht, die Errichtung sowie der Betrieb und Unterhalt der öffentlichen Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes.
- Beteiligung am Ausbau der Veloabstellanlagen Altberg im Sinne eines Anteils an Errichtungskosten.
- Ausgleich des Werteffekts durch die Erstellung von 33 % preisgünstigem Wohnen.

3.6 Rahmenbedingungen SBB

Im Folgenden werden die wichtigsten (technischen) Rahmenbedingungen der SBB für die Überbauung des Bahnhofareals erläutert, welche für das Richtprojekt und den Gestaltungsplan relevant sind.

Generelle Anforderungen

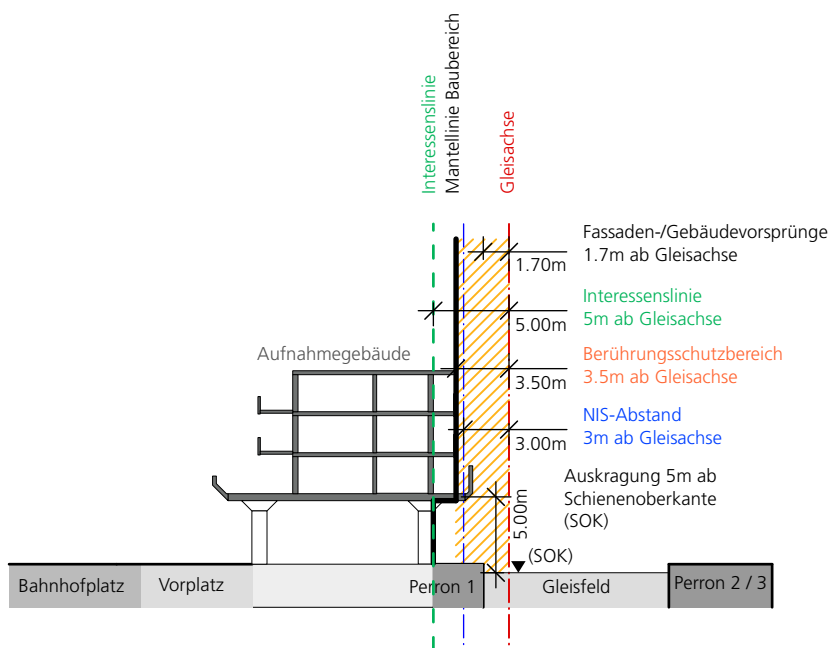
Grundsätzlich sind alle Bauwerke, insbesondere Leitungsquerungen, Schüttungen, Stützbauwerke, Baugruben sowie Tragwerke unmittelbar neben, über oder unter der Bahn nach den Regeln der Baukunde und den massgebenden Normen zu projektieren und auszuführen. Der sichere Bahnbetrieb darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt oder gefährdet werden. Die Grundlagen für die Bemessung von Bauwerken im Bereich von Bahnanlagen sind die gültigen Schweizer Normen und Richtlinien, insbesondere die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), die relevanten Regelwerke Technik Eisenbahn (RTE) des VöV und die Normen SIA 260 ff.

Hinweis Bahnbetrieb: Die Gleisanlage am Bahnhof Dietikon besteht aus sechs Gleisen. Gleis 2 ist ein Durchfahrtsgleis, das primär von den Güterzügen des Rangierbahnhofs genutzt wird. Entlang des Aufnahmegebäudes am Gleis 1 befindet sich das Hausperron und zwischen den Gleisen 3 und 4 sowie 5 und 6 befinden sich jeweils Mittelperrons.

Allgemein gilt:

- Ein sicherer und ungehinderter Zugang zur Bahn ist dauernd zu gewährleisten und die Umsteigefunktionen sind reibungslos aufrecht zu erhalten.
- Die Nutzung und der Betrieb der kundenrelevanten Anlagen ist sicherzustellen.
- Das Perron am Gleis 1 muss in seiner vollen Länge benutzbar bleiben. Es dient ausschliesslich als Aufenthalts- und Wartebereich für die Bahnkunden für den Fahrgastwechsel.
- Freihaltung einer Fläche von 25 Meter Länge und 6 Metern Breite zwischen Areal Nord und Areal Süd für Installationsplatz.

Abb. 43: Abstandsvorgaben Areal Süd in Bezug zur Gleisanlage (Eckhaus | 1:500)



Anforderungen Areal Süd (Baubereiche A und B)

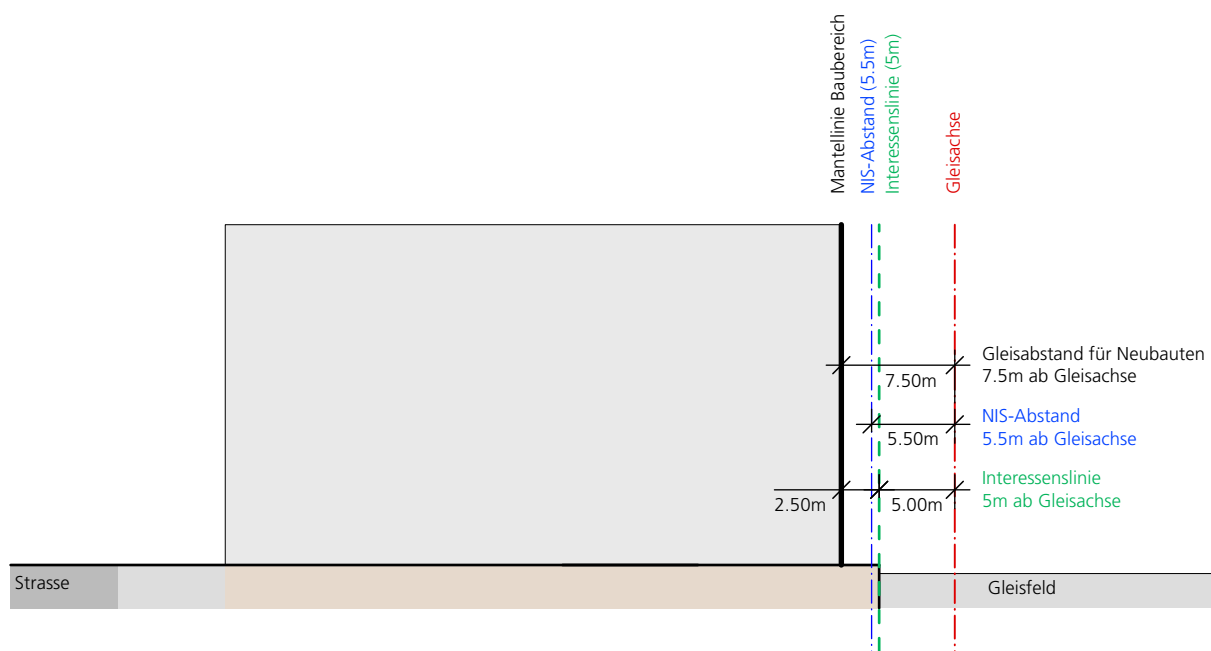
Im Bahnhofgebäude befinden sich wichtige bahntechnische Anlagen (Stellwerk- und Niederspannungsanlagen, GSM-R etc.), welche dauernd in Betrieb sein müssen und deren Funktion nicht gestört werden darf. Das Gebäude selbst grenzt unmittelbar an die Betriebs- und Publikumsanlagen des Bahnhofs Dietikon bzw. ist Teil davon. Bauarbeiten (erschütterungsarme Baumethoden) müssen bei laufendem Bahnbetrieb und unter Aufrechterhaltung der Passagierströme erfolgen.

- Eine Überdachung des Perrons im Bereich des heutigen Gebäudes ist zwingend erforderlich, so dass ein zweckmässiger Witterungsschutz für die Bahnkunden gewährleistet wird.
- Bei Überdachung mittels Auskragung der Obergeschosse beträgt die Mindesthöhe 5.0 m über Schienenoberkante – bei einem Mindestabstand von 1.70 m zur Achse von Gleis 1.
- Es sind keine Stützen im Perron- oder Gleisbereich erlaubt.
- Ragt das Gebäude mit einer Auskragung in den Berührungsschutzbereich für spannungsführende Teile hinein (3.5 m zur Achse Gleis 1), muss es eine geschlossene Fassade aufweisen (Fenster nicht offenbar; Terrasse auf dem Dachgeschoss mit geschlossener Brüstung).
- Der NIS-Abstand beträgt 3 Meter ab Achse von Gleis 1.
- Die Interessenslinie des Bahnbetriebsgebietes beträgt 5 Meter zur Achse von Gleis 1.

Anforderungen Areal Nord (Baubereiche C und D)

- Die Interessenslinie des Bahnbetriebsgebietes verläuft mit einem Abstand von 5.0 m zur Achse von Gleis 1.
- Sämtliche Bauinstallationen und Schutzvorrichtungen müssen ausserhalb des Bahnbetriebsgebiets angeordnet werden können.
- Der Gebäudeabstand zur Achse von Gleis 1 beträgt mindestens 7.5 m. Dies gilt auch für gleisseitige Auskragungen.

Abb. 44: Abstandsvorgaben Areal Nord in Bezug zur Gleisanlage (Eckhaus | 1:500)



3.7 Strassenprojekte

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Dietikon (2016) sieht, basierend auf Netzentwicklungsstrategien und singulären Problemstellen, über 40 Massnahmen vor. Die Massnahmen OE1 und M2 tangieren das direkt angrenzende Strassennetz des Bahnhofareals.

Busführung Ueberland-/Weingerstrasse (OE1)

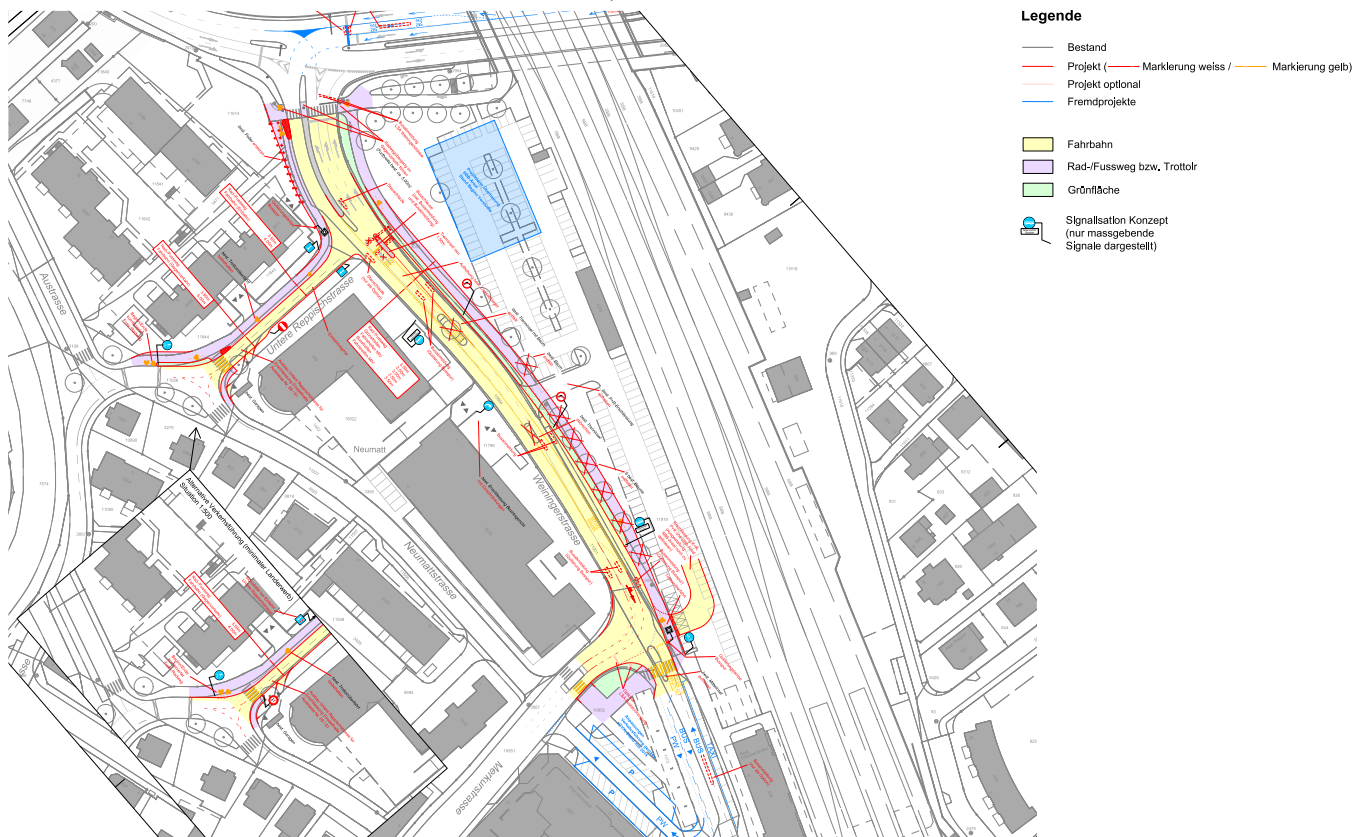
Das Busführungskonzept im Bereich Ueberlandstrasse/ Weingerstrasse setzt sich aus zwei Einzelmassnahmen zusammen. Die Massnahme OE1.1 umfasst eine Busspur in Mittellage auf der Weingerstrasse, die in beiden Fahrrichtungen befahrbar ist. Am Knoten Ueberland-/Weingerstrasse ist eine modifizierte Verkehrsführung vorgesehen, damit der Bus vom übrigen Verkehr getrennt auf die Weingerstrasse in Fahrrichtung Bahnhof einbiegen kann (OE1.2).

Für die Machbarkeit der Busspur wurde seitens Kanton 2016 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Die Machbarkeitsstudie Weingerstrasse (Stand 31.08.2016) ist aktuell sistiert. Es liegen keine Angaben zur geplanten Umsetzung respektive ein Strassenprojekt vor. Im Sinne der Aufwärtskompatibilität und der Raumsicherung des potenziellen künftigen Strassenausbau wird die Studie bei der Entwicklung des Bahnhofareals berücksichtigt (vgl. Art. 3 Abs 4).

Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse (M2)

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 eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung weiterverfolgt. Neben der Einrichtung einer Tempo-30 oder Tempo-20 Zone ist die Parkplatzeröffnung bei der Post zentral.

Abb. 45: Machbarkeitsstudie Weingerstrasse (Kanton Zürich, 31.08.2016 | 1:2'500)



3.8 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 ist direkt neben der Haltestelle der Bremgarten-Dietikon-Bahn S17 (AVA) geplant. Seit Mitte 2019 ist auf dem ersten Abschnitt zwischen Altstetten und Schlieren der Betrieb gestartet. Die 2. Etappe befindet sich aktuell im Bau. Ab Dezember 2022 soll die Limmattalbahn auf der gesamten Strecke fahren.

Für die S17 (AVA) von Dietikon nach Wohlen ist ein Doppelspurausbau geplant. Dieser wird 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 (AVA) befahren, es gilt das Lichtraumprofil EBV A (inkl. Kurverweiterung). Für die LTB gilt C3 der VBZ. Der Durchgang auf Niveau Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes wird mit dem Bau der LTB erstellt. Diese Gehwegfläche für die Bahnkunden ist zu erhalten, so dass die Verbindung Busbahnhof – Perron S17 (AVA) bzw. Personenunterführung gewährleistet ist.

Abb. 46: Ausschnitt Plan Projekt LTB / S17 (ZVV / Limmattalbahn | 1:2'500)



4 Gestaltungsplanvorschriften

In diesem Kapitel werden die verbindlichen Inhalte des Gestaltungsplans (Vorschriften und Situationsplan) und dessen planerischen Absichten und Argumentationen erläutert.

4.1 Allgemeine Bestimmungen (A)

Zweck (Art. 1)

Gestützt auf das Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon» werden mit dem Gestaltungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die nachhaltige Weiterentwicklung des Bahnhofareals von Dietikon geschaffen und die Vorgabe der Gestaltungsplanpflicht gemäss Art. 26g BO (vom 19. März 1987; Stand: 30. Januar 2014) umgesetzt.

Insbesondere werden mit dem Gestaltungsplan:

- die Voraussetzungen zur Einhaltung der Grenzwerte bezüglich Lärmschutz und NIS sowie der Minimierung der Störfallexposition geschaffen;
- die Voraussetzungen für eine städtebauliche und architektonisch hochwertige sowie klimatisch wirksame Überbauung geschaffen;
- hochwertige Freiräume für die unterschiedlichen Nutzergruppen gewährleistet;
- die Voraussetzungen für eine hohe Bau- und Nutzerdichte sowie für eine vielfältige Nutzungsstruktur geschaffen;
- die Voraussetzungen für städtebauliche Akzente geschaffen;
- die öffentliche Fuss- und Veloverbindung sowie eine attraktive öffentliche Velostation am Bahnhof Dietikon gesichert;
- eine qualitativ hochwertige Anbindung zum Bahnhofplatz und Bushof gesichert.

Bestandteile und Geltungsbereich (Art. 2)

Bestandteile

Die eigentümerverbindlichen Bestimmungen zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» sind in den Vorschriften und dem dazugehörigen Situationsplan (Massstab 1:500) festgehalten. Der vorliegende Bericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV), dient der Erläuterung der Festlegungen und hat informativen Charakter.

Geltungsbereich

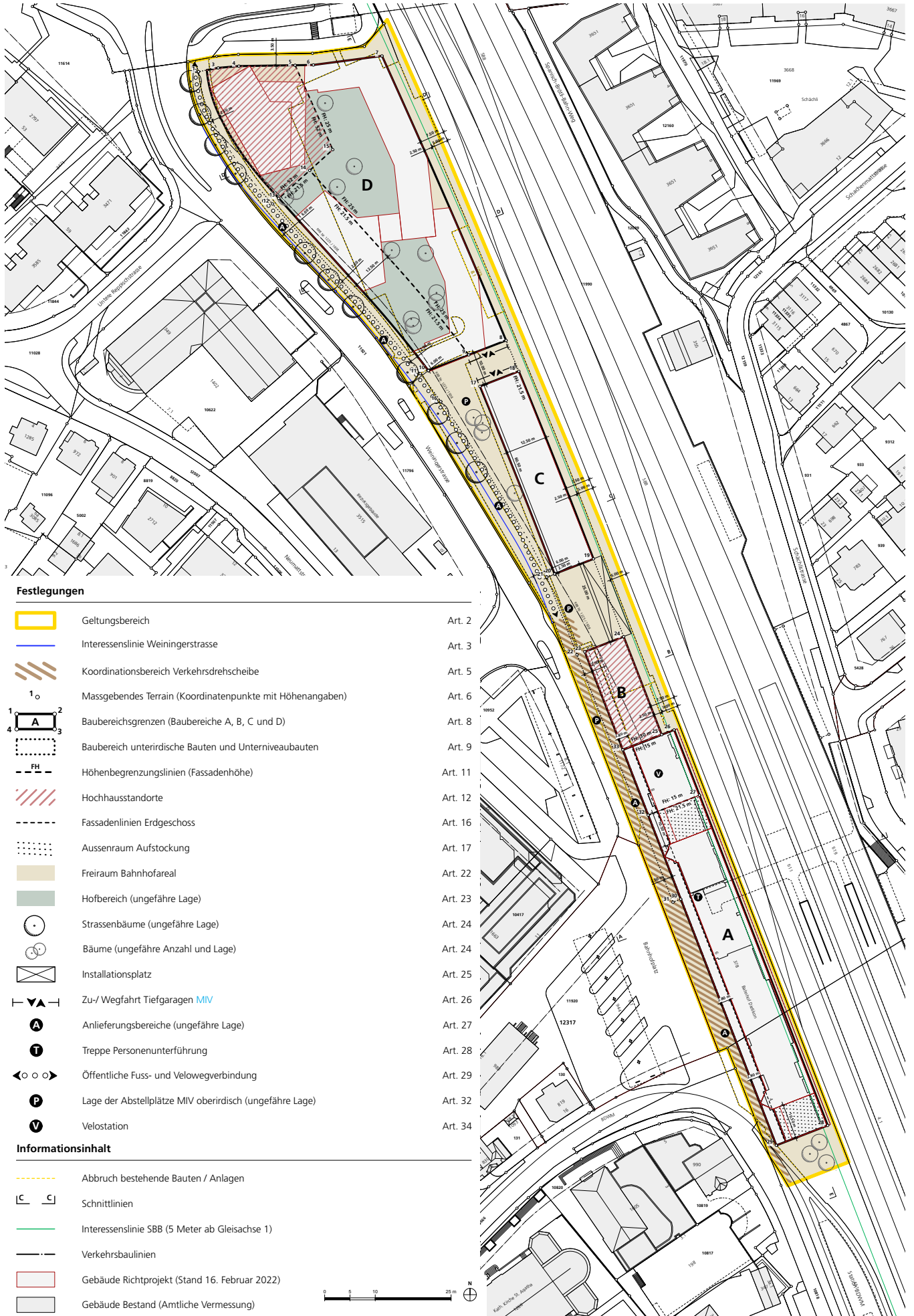
Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans umfasst Teilflächen der zwei Grundstücke im Besitz der SBB AG (Kat.-Nr. 11918 und Kat.-Nr. 11990) mit einer Gesamtfläche von 12'417 m². Der Gestaltungsplan gilt für den im Situationsplan mit Geltungsbereich bezeichneten Perimeter.

Der Geltungsbereich umfasst das gesamte Gebiet der Gestaltungsplanpflicht Bahnhofareal gemäss Art. 26g BO. Er setzt damit die Gestaltungsplanpflicht gesamtheitlich um. Die Abgrenzung gegenüber dem Gleisfeld entspricht der Zonengrenze.

Verhältnis zum geltenden Recht (Art. 3)

Der Gestaltungsplan legt im Verhältnis zur Grundordnung erleichternde und verschärfende Abweichungen fest. Sofern nichts Abweichendes festgelegt wird, gilt die jeweils gültige Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Dietikon.

Abb. 47: Situationsplan privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» (Originalmassstab 1:500 verkleinert auf 1:1'500)



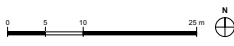
Festlegungen

- Geltungsbereich
- Interessenslinie Weingerstrasse
- Koordinationsbereich Verkehrsdrehscheibe
- Massgebendes Terrain (Koordinatenpunkte mit Höhenangaben)
- Baubereichsgrenzen (Baubereiche A, B, C und D)
- Baubereich unterirdische Bauten und Unterniveaubauten
- Höhenbegrenzungslinien (Fassadenhöhe)
- Hochhausstandorte
- Fassadenlinien Erdgeschoss
- Aussenraum Aufstockung
- Freiraum Bahnhofareal
- Hofbereich (ungefähre Lage)
- Strassenbäume (ungefähre Lage)
- Bäume (ungefähre Anzahl und Lage)
- Installationsplatz
- Zu-/ Wegfahrt Tiefgaragen **MIV**
- Anlieferungsbereiche (ungefähre Lage)
- Treppe Personenunterführung
- Öffentliche Fuss- und Velowegverbindung
- Lage der Abstellplätze MIV oberirdisch (ungefähre Lage)
- Velostation

Informationsinhalt

- Abbruch bestehende Bauten / Anlagen
- Schnittlinien
- Interessenslinie SBB (5 Meter ab Gleisachse 1)
- Verkehrsbaulinien
- Gebäude Richtprojekt (Stand 16. Februar 2022)
- Gebäude Bestand (Amtliche Vermessung)

- Art. 2
- Art. 3
- Art. 5
- Art. 6
- Art. 8
- Art. 9
- Art. 11
- Art. 12
- Art. 16
- Art. 17
- Art. 22
- Art. 23
- Art. 24
- Art. 24
- Art. 25
- Art. 26
- Art. 27
- Art. 28
- Art. 29
- Art. 32
- Art. 34



In der vorliegenden Planung gelten im Sinne der Voranwendung die Baubegriffe und Definitionen sowie Mess- und Berechnungsweisen gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV) sowie der Besonderen Bauverordnung II (BBV II) in den jeweiligen nachgeführten Fassungen ab 1. März 2017. Die Voranwendung gilt solange, bis die Stadt ihre BZO an die IVHB angepasst hat. Soweit bei Gestaltungsplänen von den Bestimmungen über die Regelbauweise abgewichen werden darf (vgl. § 83 Abs. 1 PBG), dürfen die neuen Baubegriffe verwendet werden. Bei den neuen Baubegriffen handelt es sich um solche Abweichungen. Die BZO-Revision ist in Arbeit.

Die Wirkung der Verkehrsbaulinie (RRB Nr. 1225 / 1938) im Geltungsbereich gemäss Art. 2 Abs. 2 ist während der Geltungsdauer des Gestaltungsplans suspendiert.

Wie im Kapitel 3.7 erwähnt wurde 2016 für die Busspur auf der Weiningerstrasse eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Im Zusammenhang mit der Suspendierung der Verkehrsbaulinie, der maximalen Raumsicherung respektive dem möglichen künftigen Ausbau der Weiningerstrasse (Fahrbahn) wird die Interessenslinie Weiningerstrasse festgelegt. Die Interessenslinie wird auf die Fahrbahnkante gemäss Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse festgelegt. Ab dieser Fahrbahnkante wird ein 6 Meter breiter Streifen von der Bebauung freigehalten (vgl. Art. 8 Baubereiche). Mit Art. 30 wird die öffentliche Fuss- und Veloverbindung in diesem 6 Meter breiten Bereich gesichert. Zudem wird mit Art. 25 eine Baumreihe zur Begrünung und Verschattung des Strassenraumes gesichert.

Wegleitendes Konzept (Art. 4)

Das Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon» vom 16. Februar 2022 dient als Referenzprojekt für den Gestaltungsplan und als Qualitätsmassstab für weitere Planungen. Es ist für die bauliche Umsetzung der weiterführenden Projekte zur baulichen Weiterentwicklung des Bahnhofareals wegleitend.

Koordinationsbereich Verkehrsdrehscheibe (Art. 5)

Das Konzept zum «Bahnhofplatz-Bushof» basiert auf derselben konzeptionellen Grundlage wie das Richtprojekt (vgl. Art. 4) auf dem Bahnhofareal (Studienauftrag, Vertiefungsstudien). Die beiden Vorhaben wurden anschliessend für die Projektierung in zwei Teilprojekte mit unterschiedlicher Zuständigkeit aufgeteilt. Die Koordination zwischen den Teilprojekten wird über das Gremium des „Steuerungsausschuss Bahnhofgebiet“ sichergestellt.

Ergänzend wird im vorliegenden Gestaltungsplan zur Sicherung der Abstimmung aller verkehrlichen Ansprüche im Sinne einer Koordinationspflicht der „Koordinationsbereich Verkehrsdrehscheibe“ festgelegt. Damit wird sichergestellt, dass die verschiedenen Ansprüche und Projekte im Bereich der Vorzone des Aufnahmegebäudes umfassend koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. Dies umfasst neben dem störungsfreien Betrieb des Bushofs, der Parkierung, der Anlieferung sowie Notzufahrten insbesondere auch die Führung des Fuss- und Veloverkehrs entlang dem Aufnahmegebäude. Auch die Etappierung und der Bauablauf muss umfassend koordiniert werden.

4.2 Bau- und Nutzungsvorschriften (B)

Massgebendes Terrain (Art. 6)

Als massgebendes Terrain gilt das heute bestehende Terrain. Auf Basis der Höhenermittlung durch den Geometer wurden die im Situationsplan festgelegten Höhenpunkte definiert. Zwischen diesen Höhenpunkten wird das Gelände interpoliert.

Nutzweise (Art. 7)

Auf dem Bahnhofareal wird ein vielfältiges Nutzungsangebot angestrebt. Neben Wohnnutzungen sollen Nutzungen wie Kleingewerbe, Dienstleistung, Verwaltung, Nutzungen die der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Läden) dienen sowie Gastronomienutzungen angesiedelt werden. Aufgrund der Zentralität und der Lärmvorschriften (vgl. Art. 40 / 41) sind neben Wohnnutzungen höchstens mässig störendes Gewerbe zulässig. Nicht zulässig sind stark störende Betriebe.

Neben den generellen Nutzungsbestimmungen sieht der Gestaltungsplan auch spezifische Nutzungen oder Nutzungseinschränkungen in den einzelnen Baubereichen vor: Im Baubereich C sind im gesamten Baubereich aufgrund der Nähe zum Gefängnis Limmattal und den umweltrechtlichen Anforderungen (Störfall, Lärm) keine Wohnnutzungen zulässig. Zur Erreichung des Ziels einer belebten Erdgeschosszone werden in den Baubereichen A, B und D Wohnnutzungen im Erdgeschoss ausgeschlossen.

Im Erdgeschoss zum Strassenraum der Weiningerstrasse und zum Bahnhofplatz sind in der ersten Raumtiefe von mindestens 5 Metern nur publikumsorientierte Nutzungen sowie gemeinschaftliche Nebennutzflächen für Wohnnutzungen (z.B. Veloabstellplätze) und Hauszugänge zulässig.

Die Ansiedlung von Nicht-Wohnnutzungen in den Erdgeschossen, wie beispielsweise Ladengeschäften und Gastronomie, sorgt für eine Belebung des Stadtzentrums durch Publikumsverkehr. Damit wird im Sinne des kommunalen Richtplans gehandelt (vgl. Kap. 2.4).

Um die angestrebte Mischnutzung (ES III) sicherzustellen, soll der Wohnanteil über das Teilareal Süd (Baubereiche A und B) sowie das Teilareal Nord (Baubereiche B und C) gesehen mindestens 50 Prozent jedoch höchstens 80 Prozent der anrechenbaren Geschossfläche (aGF) betragen. Damit wird für die Realisierung der Bauetappen ein angemessener Projektierungsspielraum erhalten, um auf Veränderungen in den Nutzungsbedürfnissen und Nachfrageschwankungen reagieren zu können. Der vorgeschriebene Wohnanteil wird im Richtprojekt im Sinne der Gesamtbetrachtung gesamthaft eingehalten und wurde nachgelagert im Zusammenhang mit den Lärmschutzanforderungen im Baubereich B so verändert, dass über die Teilareale Nord und Süd jeweils höchstens 80 Prozent Wohnnutzung respektive mindestens 20 Prozent Nicht-Wohnnutzungen eingehalten sind. Damit wird die erwünschte Mischnutzung der Zentrumszone, die auch den übergeordneten raumplanerischen Vorgaben entspricht, je Teilareal sichergestellt. Bei etappierter Ausführung von Bauvorhaben darf der Anteil in einzelnen Zwischenzuständen über jeweils beide Teilareale (Nord respektive Süd) gesehen unter- respektive überschritten werden.

Baubereiche A, B, C, D (Art. 8)

Oberirdische Gebäude sind nur innerhalb der Baubereiche A, B, C und D zulässig. Die Baubereiche sind so festgelegt, dass sie gegen Westen von der Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse den kantonalrechtlichen Mindeststrassenabstand von 6 Metern gemäss § 265 PBG einhalten. Dieser Mindeststrassenabstand wird zudem mit der Interessenslinie Weiningerstrasse (Art. 3, Abs. 4) gesichert. Östlich, zum Gleisfeld hin, sind die Baubereiche so festgelegt, dass die Interessenslinie der SBB AG (5 Meter) sowie die notwendigen Abstände zur Gleisachse von Gleis 1 (7.5 Meter im Norden) und die NIS-Abstandslinien (1yT-Linie im Norden bei 5.5 Meter und im Süden bei 3 Meter) sowie beim Baubereich A der Berührungsschutzbereich (3.5 Meter ab Gleisachse 1) eingehalten werden (vgl. Kap. 3.5). Gegen Norden ist der Baubereich D durch den kantonalen Mindestgrenzabstand von 3.5 Meter begrenzt. Zwischen den Baubereichen B und C ist der Installationsplatz mit einer Breite von 25 Metern angeordnet. Zwischen den Baubereichen C und D wird durch einen 10 Meter breiten Abstand die Zufahrt zu den Tiefgaragen sichergestellt. Innerhalb der Baubereiche wird die Anzahl

der Baukörper nicht beschränkt. Damit soll insbesondere im Baubereich D der notwendige Spielraum für die konkrete Projektentwicklung gewahrt werden.

Der bebaubare Bereich bestimmt sich durch die im Situationsplan festgelegten Baubereichsgrenzen und Höhenbegrenzungslinien sowie durch die Fassadenhöhen nach Art. 11. Die Baukörper dürfen ungeachtet der Abstandsbestimmungen auf die Baubereichsgrenzen gestellt werden. Dabei sind die Gebäudelänge und -breite frei und es kommen auch keine Mehrhöhen- und Mehrlängenzuschläge zur Anwendung. Die Abweichung zu den Aussagen im kommunalen Richtplan (max. Gebäudelänge 40 Meter) ist insbesondere zur Gewährleistung der Lärmschutzvorgaben notwendig und wurde im Rahmen des Studienauftrag und des Richtprojektprozess städtebaulich überprüft und bestätigt.

Vorspringende Gebäudeteile im Sinne § 6 c. ABV dürfen in den Obergeschossen der Baubereiche B, C und D an den gleisabgewandten Fassaden über die Baubereichsgrenzen hinausragen. Der § 6 c. ABV besagt, dass vorspringende Gebäudeteile höchstens 2 m über die Fassadenflucht hinausragen, und mit Ausnahme der Dachvorsprünge, die Hälfte des zugehörigen Fassadenabschnitts nicht überschreiten dürfen. Bis an den Boden reichende vorspringende Gebäudeteile, welche über die Baubereichsgrenzen hinausragen sind nicht zulässig. Damit wird sichergestellt, dass der Trottoirbereich nicht weiter geschmälert wird (vgl. Art. 16).

Im Baubereich A dürfen ausschliesslich Dachvorsprünge über die Baubereichsgrenzen hinausragen.

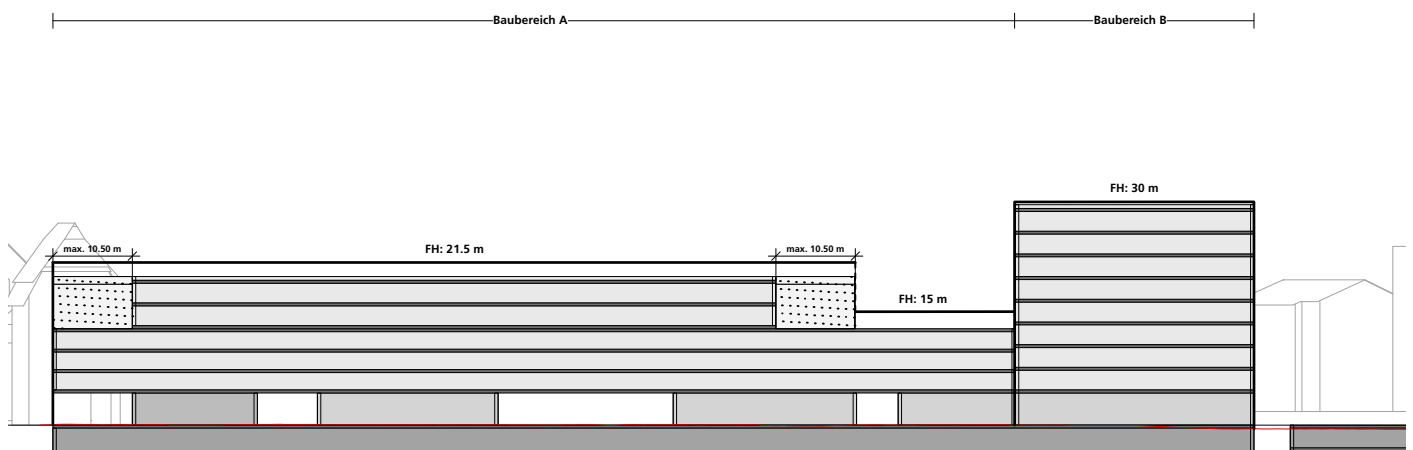
Baubereich unterirdische und Unterniveaubauten (Art. 9)

Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten dürfen innerhalb der Baubereiche nach Art. 8 und zusätzlich innerhalb des im Situationsplan bezeichneten Baubereichs für unterirdische und Unterniveaubauten erstellt werden. Gegenüber der Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse respektive der Interessenslinie Weiningerstrasse nach Art. 3 Abs. 4 beträgt der Strassenabstand analog zu Art. 29, lit d. BO 3.5 Meter.

Aufnahmegebäude (Art. 10)

Das bestehende Aufnahmegebäude wird im Sinne der Nachhaltigkeit (sozial, ökonomisch, ökologisch) und Nutzbarkeit (Vorgaben zu Störfall und Lärmschutz) mit Ausnahme des nördlichen Anbaus (Imbiss) erhalten. Es darf innerhalb der zulässigen Masse gemäss Art. 11 umgebaut, aufgestockt und erweitert werden. Dies ermöglicht eine Sanierung des bestehenden Aufnahmegebäudes sowie eine Aufstockung im Sinne des ursprünglich geplanten Projekts (vgl. Kap. 1.4)

Abb. 48: Längsschnitt privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» (Originalmassstab 1:500 verkleinert auf 1:1'000)



Grundmasse (Art. 11)

Für die Baubereiche A, B, C und D werden als Grundmasse die höchstens zulässigen anrechenbaren Geschossflächen (aGF in Quadratmeter [m²]) und die Fassadenhöhen (in Meter [m]) festgelegt:

	Baubereich A	Baubereich B	Baubereich C	Baubereich D	Geltungsbereich
Anrechenbare Geschossfläche max. aGF [m ²]	5'700	2'700	3'000	13'600	25'000
Fassadenhöhe max. [m] *	21.5 / 15	30	21.5	52 / 25 / 21.5	-

* Für die Höhenstaffelung sind die Höhenbegrenzungslinien im Situationsplan massgebend.

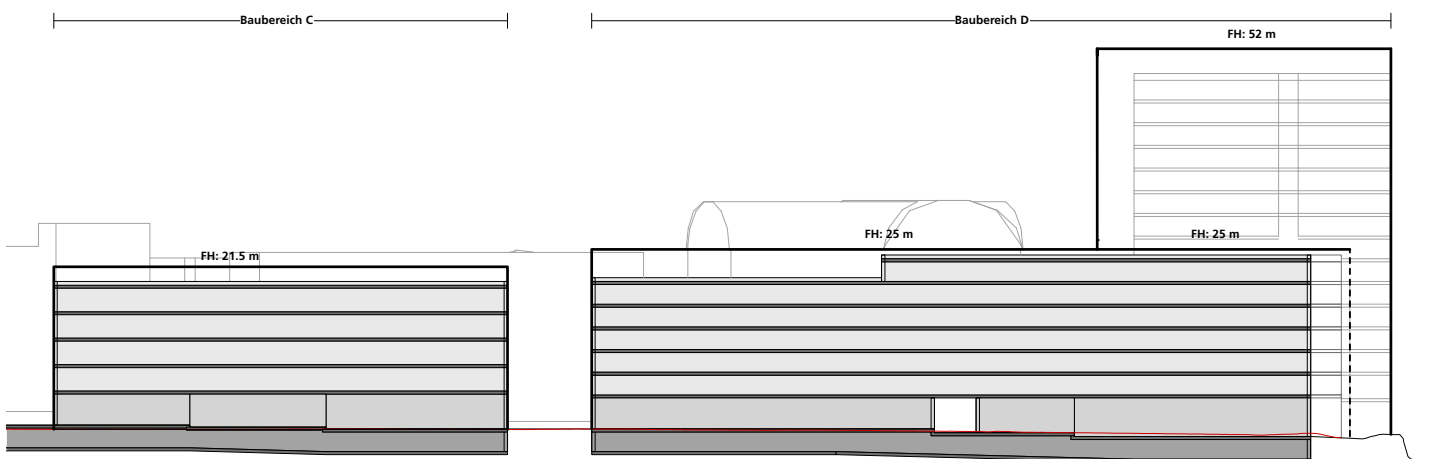
Anrechenbare Geschossflächen

Die höchstens zulässige anrechenbare Geschossfläche wird, gestützt auf das Richtprojekt, mit einem angemessenen Projektierungsspielraum für die einzelnen Baubereiche festgelegt. Der Gestaltungsplan sieht keine Regelung zum Transfer der Geschossflächen zwischen den Baubereichen vor, da die festgelegten Geschossflächen im Rahmen des Richtprojekts als verträgliches Mass eruiert wurden. Die Anrechenbarkeit der Geschossflächen richtet sich nach § 255 PBG. Zusätzlich zu den Räumen in Vollgeschossen sind auch jene Räume in den Attika- und Untergeschossen an die höchstens zulässige Geschossfläche anzurechnen. Damit wird sichergestellt, dass die realisierbare Dichte, dem im Laufe des Entwicklungsprozesses als verträgliche Dichte evaluierten Mass entspricht.

Höhenentwicklung

Für die einzelnen Baubereiche werden, gestützt auf das Richtprojekt, mit einem angemessenen Projektierungsspielraum die höchstens zulässigen Fassadenhöhen festgelegt. Diese sind mittels Höhenbegrenzungslinien im Situationsplan festgelegt. Die Anzahl Geschosse ist innerhalb der zulässigen Fassadenhöhe frei.

Die Fassadenhöhe des Aufnahmegebäudes respektive der Aufstockung, Baubereich A, orientiert sich mit 21.5 Metern an der zulässigen Gebäudehöhe der rechtskräftigen Zentrumszone 5. Die Aufstockung erfolgt symmetrisch angeordnet zwischen den beiden bestehenden Erschliessungskernen. Das "Hohe Haus Süd" im Baubereich B wird mit höchstens 30 Metern zulässiger Fassadenhöhe unter der brandschutzrechtlichen Höhe für ein Hochhaus festgelegt. Baurechtlich (vgl. § 282 PBG) gilt



dies aber als Hochhausstandort (vgl. Art. 12). Zwischen der Aufstockung im Baubereich A und dem "Hohen Haus Süd" im Baubereich B wird eine städtebauliche Zäsur mit einer maximal zulässigen Fassadenhöhe von 15 Metern festgelegt. Damit bleiben sowohl Aufstockung des Aufnahmegebäudes als auch das "Hohe Haus Süd" als eigenständige Volumen ablesbar.

Im Baubereich C orientiert sich die maximal zulässige Fassadenhöhe mit 21.5 Metern wiederum an der zulässigen Gebäudehöhe der rechtskräftigen Zentrumszone 5. Im Baubereich D wird in der ersten Bautiefe zur Weiningerstrasse hin, ebenfalls eine maximal zulässige Fassadenhöhe von 21.5 Metern festgelegt. In der Ecke Weininger-/Ueberlandstrasse ist ein Hochhaus mit einer höchstens zulässigen Fassadenhöhe von 52 Metern erlaubt. Dies entspricht rund 15 Geschossen mit einem angemessenen Projektierungsspielraum für die Einbettung in das Terrain aufgrund von notwendigen Hochwasserschutzmassnahmen. Zudem entspricht dies den Vorgaben des Hochhauskonzepts der Stadt Dietikon, welche an der Ecke Ueberland-/Weiningerstrasse ein Hochhaus mit "lokaler Ausstrahlung" (10 bis 15 Geschosse) vorsieht (vgl. Kap. 2.4 Hochhauskonzept der Stadt Dietikon). Ansonsten gilt im Baubereich D zur Bahn hin eine maximal zulässige Fassadenhöhe von 25 Metern, respektive zur Weiningerstrasse eine Fassadenhöhe von 21.5 Metern .

Dachaufbauten

Die notwendige Menge an Dachaufbauten wird im Rahmen der Projektierung festgelegt. Folgende Gebäudeteile dürfen über die zulässige Höhenbegrenzung hinausragen:

- Technisch bedingte Dachaufbauten und Liftüberfahrten, Kamine, Lüftungsanlagen, Abluftrohre, Mobilfunkantennen, GSM-Anlagen sowie gedeckte Dachaufgänge und Fassadenreinigungsanlagen;
- Feste Brüstungen oder andere Formen der Absturzsicherung, sofern die Dachfläche des obersten Geschosses begehbar gemacht wird und sie gegenüber der Fassadenflucht um mindestens 1 Meter zurückversetzt werden;
- Anlagen für die Energiegewinnung, wie beispielweise die Nutzung von Sonnenenergie oder Wind, sowie Anlagen zur intensiven Dachbegrünung mit Retentionsfunktion.

Hochhausstandorte (Art. 12)

Als Hochhäuser gelten Gebäude mit einer Gebäudehöhe von mehr als 25 Metern (§ 282 PBG). Hochhäuser sind innerhalb des Geltungsbereichs an den im Situationsplan bezeichneten Bereichen ausschliesslich im Baubereich B mit maximal 30 Metern Fassadenhöhe und im Baubereich D an der Ecke Weininger-/Ueberlandstrasse mit maximal 52 Metern zulässig und haben nach § 284 PBG erhöhte Gestaltungsanforderungen zu erfüllen.

Terrainveränderungen (Art. 13)

Abgrabungen sind im Sinne der BZO der Stadt Dietikon und des PBG für Haus- und Kellerzugänge, Gartenausgänge sowie Ein- und Ausfahrten zu Sammelgaragen bis zu 6 Metern Breite zulässig. Im Übrigen sind nur geringfügige Abgrabungen und Aufschüttungen zulässig.

Zwecks Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung und insbesondere zur Sicherstellung eines harmonischen Geländeverlaufs oder zur Sicherstellung von Schutzmassnahmen (Hochwasserschutz, Störfall) können weitergehende Terrainveränderungen bewilligt werden. Die Fassadenhöhe muss auch vom gestalteten Terrain aus eingehalten werden. Damit wird sichergestellt, dass insbesondere die allfälligen hochwasserschutztechnischen Terrainveränderungen (vgl. Objektschutzkonzept Kap. 5.8) zulässig sind.

Bauweise (Art. 14)

Die geschlossene Bauweise im Sinne des PBG ist zulässig. Zwischen den Baubereichen A und B sowie im Baubereich D in der ersten Bautiefe zur Bahnlinie ist die geschlossene Bauweise vorgeschrieben.

Als geschlossen gilt eine Überbauung, wenn die Gebäude einseitig oder mehrseitig zusammengebaut werden (§ 31 Abs. 2 AVB). Als Gebäude gelten in diesem Zusammenhang Baukörper mit einer baulich-funktionalen Vertikaltrennung bis auf den Baugrund. Diese betrifft nicht nur die angrenzenden Baubereiche A und B sondern mindestens auch den Baubereich D. Bei der im Richtprojekt gezeigten Gebäudefigur im Baubereich D handelt es sich um mehrere funktional eigenständige Gebäude, welche aneinandergesetzt werden. Aus Lärmschutzgründen müssen die Gebäude zusammengebaut werden und eine geschlossene Fassade zum Gleisfeld bilden. Zwischen den Baubereichen A und B ist das Zusammenbauen neben dem Lärmschutz auch aus städtebaulicher Sicht zwingend erforderlich (durchgehendes Erdgeschoss, Fassung Platzraum). Zudem würde ein Gebäudeabstand die Bebaubarkeit der Baubereiche B und D unerwünscht und unverhältnismässig einschränken.

Unter Vorbehalt einwandfreier hygienischer und feuerpolizeilicher Verhältnisse dürfen die kantonalen Gebäudeabstände innerhalb des Geltungsbereichs unterschritten werden.

Erdgeschosshöhen (Art. 15)

In den Baubereichen A, B, C und D gelten in der ersten Raumtiefe von mindestens 5 Metern, entlang der Weiningerstrasse und dem Bahnhofplatz, Geschosshöhen im Erdgeschoss von mindestens 4.5 Metern.

Gemäss dem kommunalen Richtplan (vgl. Kap. 2.4) sind im Stadtzentrum die Erdgeschosse überhoch auszubilden. In Anlehnung daran und zur Sicherstellung einer ausreichenden Geschosshöhe für Gewerbenutzungen sowie um das Erdgeschoss gestalterisch erkennbar zu machen, werden ausgehend vom bestehenden Aufnahmegebäude die Erdgeschosse überhoch ausgebildet.

Die Geschosshöhen der Erdgeschosse in den Baubereichen A, B und C orientieren sich an der bestehenden Geschosshöhe des Aufnahmegebäudes (4.5 Meter). Zum Baubereich D und zur Ueberlandstrasse senkt sich das Terrain kontinuierlich ab. Dies ermöglicht eine Geschosshöhe von mindestens 4.5 Metern im Baubereich D, diese kann jedoch bis zum Hochhaus an der Ecke Ueberland-/Weiningerstrasse auf rund 6 Meter erhöht werden.

Fassadenlinien Erdgeschoss (Art. 16)

Um für die Personenströme der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus, Limmattalbahnhof und S17 (AVA) mehr Zirkulationsflächen zu schaffen, sollen die Fassaden der Gebäude in den Baubereichen A und B auf die «Fassadenlinien Erdgeschoss» zurückgesetzt werden. Es gilt die im Situationsplan festgelegte Linie.

Aussenraum Aufstockung (Art. 17)

Durch die begrenzten Platzverhältnisse und den hohen Öffentlichkeitsgrad können im Freiraum rund um das Aufnahmegebäude keine gemeinschaftlichen Aussenräume angeboten werden. Zudem wird mit der Aufstockung die begehbare Dachfläche aufgehoben. Damit ein gewisses Mass an gemeinschaftlichen Aufenthaltsbereichen geschaffen werden kann, müssen beidseitig der Aufstockung Aussenräume erstellt werden.

Durch die Beschränkung auf 10,5 Meter Breite wird die symmetrische Ausbildung dieser gedeckten Bereiche sowie die räumliche Trennung zwischen Aufnahmegebäude und Hohem Haus Süd sichergestellt. Die Höhe richtet sich nach den im Situationsplan bezeichneten Höhenbegrenzungslinien gemäss Art. 11, welche eine maximale Fassadenhöhe von 21.5 Meter zulässt.

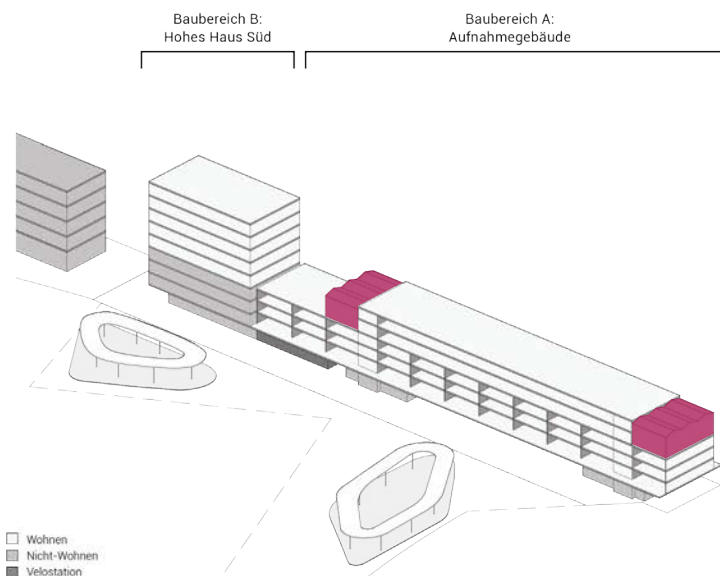
Etappierung (Art. 18)

Der Gestaltungsplan lässt die etappierte Ausführung der Bauten grundsätzlich zu. Es werden jedoch verschiedene Bedingungen an die Etappierung gestellt. Einerseits müssen sämtliche Etappen und Zwischenzustände die Anforderungen an eine besonders gute Gestaltung nach Art. 19 erfüllen. Andererseits muss bei etappenweiser Ausführung der Überbauung nachgewiesen werden, dass die Lärmschutzmassnahmen bei jedem Zwischenstand eingehalten werden (vgl. Art. 41 Abs. 3).

Die SBB AG strebt mit Rechtskraft des Gestaltungsplans eine schrittweise Arealentwicklung an. Wie genau die Etappierung der Bauten erfolgen wird, ist jedoch noch nicht definiert. Es gilt dabei zahlreiche Abhängigkeiten zu berücksichtigen, neben dem Lärmschutz sind insbesondere der Ersatz bahntechnischer Anlagen im Aufnahmegebäude und die Schnittstellen mit der geplanten Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs durch die Stadt Dietikon zentral. Es muss daher gemeinsam mit der Stadt Dietikon abgestimmt werden, wie die jeweiligen Baustellen zielführend terminiert und eingerichtet werden können. Dies wird über die Koordinationspflicht (vgl. Art. 5) sichergestellt.

Die Velostation nach Art. 35 ist vorzeitig oder zeitgleich mit der Aufhebung des heutigen Velohauses in Betrieb zu nehmen. Andernfalls ist auf dem Bahnhofareal ein Provisorium für die Velostation bereit zu stellen. Damit wird sichergestellt, dass am Bahnhof Dietikon durchgehend ein Angebot für die öffentliche Veloparkierung besteht.

Abb. 49: Axonometrie Aufnahmegebäude mit Verortung Aussenräumen Aufstockung in rot (Richtprojekt S. 20 angepasst | massstabslos)



4.3 Gestaltung (C)

Allgemeine Gestaltungsanforderungen (Art. 19)

Die Bauten und Anlagen sowie deren Umschwung sind im Sinne von § 71 PBG für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen als besonders gut zu gestalten. Damit werden, wie bei Sondernutzungsplanungen üblich, gegenüber den Grundanforderungen (§ 238 PBG) erhöhte Anforderungen an die Qualität der Überbauung und der Freiräume gestellt. Dies betrifft sowohl die bauliche Gestaltung (Materialisierung, Farben, Dachgestaltung, Beleuchtung) wie auch die Zwischenzustände der baulichen Entwicklung.

Dachgestaltung (Art. 20)

Zur Verbesserung der Biodiversität, zur Schaffung von Retentionsflächen für das anfallende Regenwasser sowie der Verminderung aufgeheizter Dachflächen schreibt der Gestaltungsplan eine ökologisch wertvolle Dachbegrünung für nicht zugängliche Bereiche eines Flachdachs vor. Dies gilt auch dort, wo Anlagen zur Energiegewinnung installiert werden.

Zur Aktivierung der Dachflächen und der Sicherstellung von genügend Spiel- und Ruheflächen (gemäss Art. 21) soll ein angemessener Anteil der Dachflächen bei Wohnbauten als begehbarer Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität für die Nutzer*innen des Gebäudes ausgebildet werden.

4.4 Freiraum (D)

Spiel- und Ruheflächen (Art. 21)

Für die zukünftigen Bewohner*innen sollen genügend attraktive, ruhige und sichere Spiel- und Ruheflächen gesichert werden. Über den gesamten Geltungsbereich muss der Anteil mindestens 15 Prozent der anrechenbaren Geschossflächen (aGF) der Wohnnutzungen betragen. Je Baubereich ist ein angemessener Anteil vorzusehen. Diese Vorgabe wird im Richtprojekt eingehalten, welches die örtlichen Gegebenheiten ortsspezifisch umsetzt. In den Baubereichen A und B sind angesichts der durch den Bahnhof und Bushof geprägten städtischen Situation keine Spiel- und Ruheflächen im Erdgeschoss möglich. Der hohe Grad an Öffentlichkeit und die durchgehenden Verkehrsflächen prägen das Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes. Dafür werden Dachflächen als Spiel- und Ruheflächen geschaffen. Zudem sind im Baubereich D grosszügigere Spiel- und Ruheflächen möglich. Spiel- und Ruheflächen sind angemessen zu begrünen und bepflanzen. Bei etappierter Ausführung darf der Anteil in einzelnen Zwischenzuständen unterschritten werden.

Freiraumkonzept (Art. 22)

Zur Sicherstellung einer gesamtheitlichen Gestaltung muss in der weiteren Planung die Gestaltung der Freiräume «Bahnhofareal» (vgl. Art. 23) und «Hofbereich» (vgl. Art. 24) nach einem Gesamtkonzept erfolgen. Dieses ist spätestens mit dem ersten Baugesuch im Baubereich D einzureichen. Es gibt mindestens Auskunft über Gestaltung, Ökologie, Biodiversität, Mikroklima, Hochwasserschutz, Retention und Versiegelungsgrad. Die Modellierung des Terrains (Anpassungen des Geländes) spielt dabei eine wichtige Rolle, sowohl was die stadträumliche Vernetzung der Neubauten als auch was den Hochwasserschutz betrifft – insbesondere im Bereich der Ecke Überland-/Weiningerstrasse. Das Freiraumkonzept trifft unter anderem Aussagen zur Integration des neuen öffentlichen Fuss- und Velowegs sowie des Fusswegs entlang der Gleise, zur Bepflanzung, zu Massnahmen zur Hitzeminderung (Schwammstadtprinzip, Grünflächenanteil) sowie zur Förderung der Biodiversität.

Abb. 50: Visualisierung Freiraum Bahnhofareal und Bahnhofplatz / Bushof (Richtprojekt S. 9)



Freiraum Bahnhofareal (Art. 23)

Der Freiraum des Bahnhofareals dient als multifunktionale Aufenthalts- und Mischverkehrsfläche zur Arealerschliessung, Anlieferung, Notzufahrt und Entsorgung. Der Freiraum Bahnhofareal umfasst den im Situationsplan bezeichneten Freiraum ausserhalb der Baubereiche. Er ist so zu gestalten, dass er bis an die Gebäudefassaden reicht und dauerhaft öffentlich zugänglich ist.

Durch den hohen Öffentlichkeitsgrad sowie die funktionalen Anforderungen als Bewegungsraum für Menschen (auch mit eingeschränkter Mobilität) und Fahrzeuge (LV, MIV, Installationsplatz), weist der Freiraum einen hohen Versiegelungsgrad auf. Im Freiraum Bahnhofareal kommt keine Grünflächenziffer zur Anwendung. Der Freiraum wird als Teil des funktionalen Stadtraums im Bahnhofgebiet verstanden, zu welchem auch der Bahnhofplatz - Bushof zählt. Der Bahnhofplatz soll in Zukunft einen hohen Anteil an unversiegelten Flächen aufweisen und stark durchgrünt sein. Mit der gesamtheitlichen Neugestaltung dieses Stadtraums wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen funktionalen Bewegungsräumen und attraktiven Aufenthaltsorten geschaffen.

Hofbereich (Art. 24)

Der Hofbereich dient der Erschliessung der angrenzenden Gebäude (Hauszugänge, Langsamverkehr, Veloabstellplätze) sowie als Aufenthaltsfläche für die Bewohner*innen und als Aussenraum für die angrenzenden Erdgeschossnutzungen. Damit wird auch die nötige Freiraumversorgung und grosse Teile des Bedarfs an Spiel- und Ruheflächen gemäss Art. 21 dieses Gestaltungsplans sichergestellt.

Der Hofbereich umfasst den im Situationsplan mit ungefährender Lage bezeichneten Freiraum innerhalb des Baubereichs D mit einer Mindestfläche von 1'000 m². Die Fläche darf auf mehrere Bereiche aufgeteilt werden, sofern diese miteinander über offene Gebäudedurchgänge verbunden sind. Damit soll sichergestellt werden, dass ein grosszügiger und zusammenhängender Freiraum entsteht, welche unter anderem auch dem Austausch und der Begegnung der Bewohner*innen dient. Im Hofbereich sind Unterhalts- und Notzufahrten zulässig. Zur Attraktivierung des Freiraums und einem

Abb. 51: Visualisierung Freiraum Hofbereich und Strassenbäume Weingerstrasse (Richtprojekt S. 11)



Beitrag zu einem angenehmen Mikroklima gilt im Hofbereich eine Grünflächenziffer im Sinne § 257 PBG von mindestens 30 Prozent. Dies entspricht mit der definierten Mindestfläche gemäss Abs. 1 einer Grünfläche von mindestens 300 m². Die Machbarkeit wurde im Richtprojekt nachgewiesen. Die Versiegelung ist im Sinne der Retention und Evapotranspiration möglichst gering zu halten. Zur Nutzung des Hofbereichs sind Sitzgelegenheiten vorzusehen und ein angemessener Teil ist als Spiel- und Ruheflächen für die Wohnnutzungen zu gestalten (vgl. Art 21).

Der Hofbereich ist gegen Norden und Osten durch mindestens je einen Durchgang an den Freiraum Bahnhofareal anzubinden. Gegenüber der Weingerstrasse ist mindestens ein Hofzugang vorzusehen, welcher über alle Geschosse offen auszugestalten ist. Damit wird die Durchlässigkeit des Hofbereichs gesichert.

Bäume (Art. 25)

Als Beitrag zu einem angenehmen Mikroklima mittels Beschattung der Strassenflächen ist entlang der Weingerstrasse eine Baumreihe mit mindestens 11 Strassenbäumen vorzusehen. Strassenbäume zeichnen sich durch eine erhöhte Robustheit gegenüber Hitze, Bodenversiegelung, eingeschränktem Wurzelraum sowie Salinität aus.

Sowohl im «Freiraum Bahnhofareal» (Art. 23) und im «Hofbereich» (Art. 24) sind eine angemessene Anzahl Bäume vorzusehen. Die genaue Lage der Bäume wird im Rahmen der Projektierung festgelegt. Als Richtschnur für die Beurteilung der «angemessenen Anzahl» gilt das Richtprojekt respektive die im Situationsplan mit ungefährender Anzahl und Lage festgelegten Bäume. Die Lage der Bäume ist im Rahmen der Projektierung auf die Anordnung der verkehrstechnischen Anforderungen der Erschliessung, Notzufahrt und Anlieferung abzustimmen.

Die geforderten Bäume sind zu erhalten und bei Abgang am bezeichneten Standort zu ersetzen. Im Bereich der Bäume ist möglichst auf eine Unterbauung zu verzichten. In den Baubereichen gemäss Art. 8 und 9 ist im Falle einer Unterbauung mit geeigneten Massnahmen, wie einer Überdeckung von mindestens 1.5 Meter Substrathöhe, ein langfristiger Erhalt der Bäume sicherzustellen.

Installationsplatz (Art. 26)

Als Zugriffsort für die Gleisanlagen ist an der im Situationsplan bezeichneten Stelle eine Fläche von 6 Metern Breite auf 25 Metern Länge als Installationsplatz dauerhaft freizuhalten. Der Installationsplatz darf in seiner Zugänglichkeit nicht dauerhaft eingeschränkt werden.

Bei Nichtbenutzung kann der Installationsplatz temporär möbliert und bespielt werden. Dies kann durch Möblierung wie Sitzgelegenheiten, Veloabstellplätze, Pflanztröge und dergleichen geschehen. Die Zufahrt zum Installationsplatz von der Strassenseite her muss gewährleistet sein. Dies umfasst mindestens eine Zufahrt mittels Lastwagen.

4.5 Erschliessung und Parkierung (E)

Zu- und Wegfahrt Tiefgaragen (Art. 27)

Die Zu- und Wegfahrten zu den Tiefgaragen werden zwischen den Baubereichen C und D konzentriert und über denselben Anschluss ans angrenzende Strassennetz (Weingerstrasse) angebunden. Für die unabhängige Überbaubarkeit in den Baubereichen C und D sind zwei Anschlusspunkte «Zu- und Wegfahrt Tiefgarage» festgelegt. Es ist jedoch auch eine gemeinsame Zu- und Wegfahrt und eine unterirdische Verbindung der Tiefgaragen denkbar.

Zur Sicherung der Durchlässigkeit im Freiraum und zur Gewährleistung der erhöhten gestalterischen Anforderungen sind die Zu- und Wegfahrten in die Gebäude zu integrieren.

Die Lage der Zufahrt zu den zwei Tiefgarageneinfahrten entspricht ungefähr der heutigen Zufahrt zur bestehenden Park&Rail-Anlage. Der Strassenanschluss wird heute als Vollknoten betrieben (Ein- und Ausfahrten aus und zu allen Richtungen möglich). Die genaue Abstimmung mit dem künftigen Strassenprojekt Weiningerstrasse (vgl. Kap. 3.6) wird in einer späteren Planungsphase erfolgen.

Anlieferungsbereiche (Art. 28)

Für die Anlieferung sind an den im Situationsplan bezeichneten Stellen Aufstellflächen zulässig. Die Umschlagplätze befinden sich innerhalb des Geltungsbereichs auf den Parzellen der SBB AG. Zwischen den Gebäudefassaden und den Aufstellflächen besteht eine Durchfahrtsbreite von durchgehend mindestens 3.5 Metern (vgl. öffentliche Fuss- und Veloverbindung gemäss Art. 30). Insgesamt sind fünf Anlieferungsbereiche geplant. Je zwei Bereiche bei den Baubereichen A und D sowie ein Bereich beim Baubereich C.

Treppe Personenunterführung (Art. 29)

Mit der im Situationsplan festgelegten Treppe soll ein zusätzlicher und direkter Zugang zur Personenunterführung mit einer Mindestbreite von 4.5 Metern erstellt werden. Heute ist die Personenunterführung nur über eine Rampeanlage zugänglich. Damit wird die Durchwegung und Erreichbarkeit des Mittelperrons deutlich verbessert. Zudem wird damit auch die wichtige Fussgänger-Verbindung vom Quartier Altberg zum Stadtzentrum gestärkt werden.

Öffentliche Fuss- und Velowegverbindung (Art. 30)

Entlang der Weiningerstrasse wird die heute bereits bestehende öffentliche Fuss- und Velowegverbindung planungsrechtlich gesichert. Sie weist eine durchgehende Mindestbreite von 3.5 Metern (Mindestbreite für kombinierte Fuss- und Velowege) auf und dient der Durchwegung des Bahnhofareals und der Verknüpfung mit den umliegenden Siedlungsteilen. Sie ist Teil der regionalen (Schweiz Mobil-)Veloroute 51 vom Säuliamt nach Schwyz. Soweit erforderlich kann sie auch für Not- und Unterhaltszufahrten genutzt werden. Die Wegverbindung ist in Abstimmung auf die bauliche Entwicklung zu erstellen und dauernd für die Öffentlichkeit zugänglich zu halten. Dessen Weiterführung über den Bahnhofplatz nach Südosten wird im Rahmen der Projektierung des Teilprojekts «Bahnhofplatz - Bushof» (vgl. Koordinationsbereich Verkehrsdrehscheibe gem. Art. 5) geklärt.

Anzahl Abstellplätze Motorfahrzeuge und Velos (Art. 31)

Für die Nutzungen innerhalb der Baubereiche wird die maximale Anzahl Abstellplätze für Personenwagen auf den Minimalbedarf gemäss der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen mit Stand "Fassung für die Vernehmlassung" vom 15. Juni 2018 begrenzt. Dies entspricht der Praxis der Stadt Dietikon im Rahmen von Gestaltungsplänen. Die Anzahl Veloabstellplätze richtet sich nach der VSS-Norm (40 065: Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen Ausgabe 2019; gültig ab 31.03.2019). Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.

Zusätzlich zu den Pflichtabstellplätzen sind für die Nutzungen des Bahnbetriebs maximal 8 Betriebsparkplätze für die SBB und im Zusammenhang mit der Funktion des Bahnhofs als Mobilitätshub gesamthaft 10 oberirdische Abstellplätze für Personenwagen und mindestens 18 Abstellplätze für motorisierte Zweiräder, Spezialvelos und dergleichen vorzusehen.

Mobilitätskonzept (Art. 32)

Im Falle einer Unterschreitung des Minimalbedarfs an Abstellplätzen muss mit der Einreichung des Baugesuchs ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Mit dem Konzept müssen Massnahmen zur Reduktion des Bedarfs festgelegt werden. Das Mobilitätskonzept als Bestandteil des Richtprojekts vom 16. Februar 2022 gilt wegleitend und zeigt mögliche Massnahmen zur Reduktion auf.

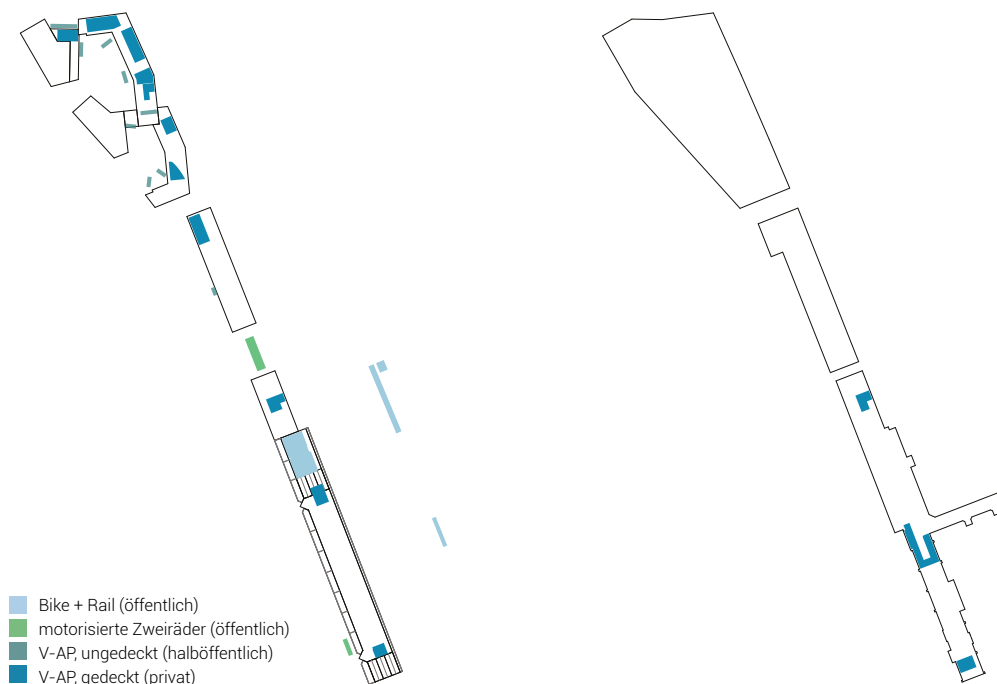
Lage und Gestaltung der Abstellplätze MIV (Art. 33)

Die Motorfahrzeugabstellplätze für Bewohner*innen, Beschäftigte, Besucher*innen und Kunden sowie die 8 Betriebsparkplätze für die SBB AG sind unterirdisch oder oberirdisch innerhalb der Gebäude anzuordnen. Damit wird im Sinne einer erhöhten Anforderung die Nutzbarkeit und Attraktivität des Freiraums erhöht. Die Abstellplätze nach Art. 31 Abs. 5 (Parkplätze mit der Funktion des Mobilitätshubs) sind oberirdisch an den im Situationsplan bezeichneten Stellen vorzusehen.

Die Lage der Abstellplätze für die Überbauung der einzelnen Baubereiche wird innerhalb des Geltungsbereichs nicht näher geregelt. Da in den Baubereichen A und B keine Fahrzeugabstellplätze erstellt werden können, müssen diese in den Baubereiche C und D angeordnet oder mittels Mobilitätskonzept darauf verzichtet werden. Für die Baubereiche A und B stehen, ausserhalb des Geltungsbereichs im Bereich der Nötzliwiese, höchstens 19 Abstellplätze zur Verfügung. Diese werden bereits heute durch Bewohnende und Beschäftigte des Aufnahmegebäudes genutzt.

Zum Laden von Elektrofahrzeugen sind bedarfsgerecht E-Ladestationen vorzusehen. Der genaue Umfang wird mit der Baubewilligung definiert. Netzanschluss, Anschlussleitung (Gebäude) und Ausbaureserven sind angemessen zu dimensionieren (vgl. SIA 2060).

Abb. 52: Schema Verortung Veloabstellplätze privat und öffentlich | Erd- und Untergeschoss (Richtprojekt S. 83)



Lage und Gestaltung der Veloabstellplätze (Art. 34)

Die folgenden Massnahmen stützen sich auf das Mobilitätskonzept zum Richtprojekt und werden im Sinne einer Vorleistung bereits auf Stufe Gestaltungsplan eigentümergebunden festgelegt. Sie sind an künftige Mobilitätskonzepte anrechenbar:

- Die Veloabstellplätze müssen stufenlos zugänglich sein sowie an zweckmässiger, leicht zugänglicher Lage und in guter Erreichbarkeit zu den Hauszugängen oder im Gebäude integriert erstellt werden. Mindestens 60 Prozent der Abstellplätze sind ebenerdig und min. 20 Prozent der Abstellplätze sind aussen gut in die Freiraumgestaltung integriert anzuordnen;
- Mindestens 5 Prozent der Abstellplätze müssen für Sondervelos (Cargovelos, Veloanhänger etc.) nutzbar sein;
- Es sind ausreichend Lademöglichkeiten für Elektrovelos vorzusehen.

Velostation (Art. 35)

Innerhalb des Baubereichs A ist im Erdgeschoss an der im Situationsplan bezeichneten Stelle eine Velostation mit mindestens 300 Abstellplätzen zu erstellen.

Diese ersetzt das heutige Velohaus auf dem Bahnhofplatz, welche im Zuge der Neugestaltung des öffentlichen Freiraums weichen muss. Damit verkürzt sich die Distanz zwischen Velostation und Bahnzugang erheblich, was einer Attraktivitätssteigerung gleichkommt.

4.6 Umwelt (F)

Energiestandard (Art. 36)

Die Stadt Dietikon fördert die Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energiequellen, orientiert sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit an den langfristigen Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft und setzt sich für ihre Energiebilanz entsprechende Ziele.

Gemäss der städtischen Richtlinien "Energetische Anforderungen bei Gestaltungsplanverfahren und Gebäudestandards für städtische Neu- und Umbauten" werden im Gestaltungsplan für Neubauten die Energiewerte von Minergie P-Eco oder -A-Eco festgeschrieben.

Soll ein anderer Standard umgesetzt werden (anstelle Minergie), ist nachzuweisen, dass die energetische Wirkung (inkl. grauer Energie) mindestens gleichwertig ist. Damit wird sichergestellt, dass auch ein anderer Energiestandard (bspw. DGNB, SGNB, etc.) angewendet werden kann, sofern die energetische Wirkung (inkl. grauer Energie) mindestens gleichwertig oder besser ist. Für Umbauten sind die Energiewerte Minergie Modernisierung einzuhalten. Dies entspricht der städtischen Richtlinie.

Energieversorgung (Art. 37)

Gemäss dem städtischen Energieplan (Genehmigung Baudirektion am 24. Februar 2022) soll die Wärmeversorgung für Raumheizung und Warmwasser über das öffentliche Fernwärmenetz (hier: KVA-Fernwärme) erfolgen, soweit der Wärmebedarf nicht durch gebäude- oder arealinterne Abwärmenutzung gedeckt werden kann. Damit wird sichergestellt, dass im Rahmen der Projektierung auch eine autarke Energieversorgung möglich bleibt.

Soll eine andere Lösung zur Energieversorgung umgesetzt werden (anstelle öffentliches Fernwärmenetz), ist nachzuweisen, dass die energetische Wirkung ökologisch mindestens gleichwertig ist.

Lokalklima / Ökologie (Art. 38)

Zur Umsetzung der Anforderungen an klimaangepasste Freiräume schreibt der Gestaltungsplan vor, dass Bauten und Anlagen sowie Freiräume so zu gestalten sind, dass einer übermässige Erwärmung entgegengewirkt wird. Dies kann beispielweise durch Begrünung und Bepflanzung von Freiräumen, Fassaden und Dächern und damit zusammenhängend durch Verschattung, hitzemindernde Materialien und unversiegelte Flächen geschehen.

Im Rahmen der Projektierung muss aufgezeigt werden, welche Auswirkungen die geplanten Neubauten und Veränderungen im Freiraum auf das Lokalklima haben und mit welchen kompensatorischen Massnahmen zur Hitzeminderung beigetragen werden kann. Die Vorgaben des Gestaltungsplans enthalten bereits eine Vielzahl an Massnahmen, welche sich positiv auf die lokalklimatische Situation auswirken (vgl. Kap. 5.8). Diese Massnahmen werden an die kompensatorischen Massnahmen angerechnet.

Für die Bepflanzung sind ökologisch wertvolle, standortgerechte und einheimische Pflanzen zu wählen. Die sorgfältige Wahl der Bepflanzung, unter Beachtung der ökologischen Werte und der Nutzbarkeit durch standortgerechte Fauna, unterstützt diese Ziele. Damit werden Pflanzen eingesetzt, welche den pHWert, die Feuchtigkeit des Bodens und die Besonnung des Ortes sowie weitere ökologische, ökonomische und soziale Aspekte berücksichtigen. Es wird eine möglichst hohe Artenvielfalt angestrebt.

Entsorgung (Art. 39)

Als erhöhte gestalterische Anforderung sieht der Gestaltungsplan vor, dass die Entsorgungsstellen für den Hauskehricht als Unterflurcontainer gestaltet werden müssen. Die genaue Lage der Entsorgungsstellen ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu definieren.

Lärmempfindlichkeitsstufe (Art. 40)

Im Gestaltungsplanperimeter gilt die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der eidg. Lärmschutzverordnung (LSV) und die Anforderungen gemäss Art. 29 LSV.

Lärmschutz (Art. 41)

In den Baubereichen A, B und D muss jeder lärmempfindliche Wohnraum über ein Fenster belüftet werden, bei dem sowohl der Beurteilungspegel für Eisenbahnlärm als auch für Strassenverkehrslärm den Wert von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht nicht übersteigt.

Alle lärmempfindlichen Betriebsräume, die über ein Fenster belüftet werden, bei dem der Beurteilungspegel für Eisenbahnlärm und für Strassenverkehrslärm den Wert von 65dB(A) am Tag übersteigt, sind mit kontrollierter Lüftung auszustatten. Damit werden im Gestaltungsplan für die erwähnten Bereiche die Planungswerte der ES III festgelegt und die Anforderungen an den Lärmschutz erhöht (vgl. Kap. 5.8).

Bei etappenweiser Ausführung der Überbauung muss nachgewiesen werden, dass die Lärmschutzmassnahmen bei jedem Zwischenstand eingehalten werden. Im Baubereich D ist die Etappierung so zu gestalten, dass die Gebäudekörper in der ersten Bautiefe entlang der Eisenbahnlinie und der Ueberlandstrasse zuerst oder gleichzeitig mit der zweiten Gebäudetiefe erstellt werden.

Störfall (Art. 42)

In der ersten Raumtiefe zur Bahnanlage dürfen keine neuen Wohn- und Schlafräume angeordnet werden. Empfindliche Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen sind nur zulässig, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese im Störfall ausreichend geschützt sind. Als empfindliche Nutzungen gelten beispielsweise Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen (z.B. Spitäler, Altersheime, Schulen, Kindergärten, Gefängnisse) oder hohen Personenbelegungen (z.B. Sportstadien).

Bei den Neubauten sind die Hauszugänge, Fluchtmöglichkeiten sowie die Frischluftzufuhr allfälliger Lüftungsanlagen auf die bahnabgewandte Seite auszurichten. Damit wird das Risiko minimiert.

Die Fassaden zur Bahnanlage sind so zu gestalten, dass sie die Anforderungen an den Brandwiderstand EI30 erfüllen. Damit wird sichergestellt, dass Erschliessungen und Räume mit hohem Personenaufkommen gleisseitig erhöhte Anforderungen aus brandschutztechnischer Sicht erfüllen (Brandschutzverglasung, Brandabschnitte, Fassadenaufbau).

Bei ebenerdigen Gebäudeöffnungen im Einflussbereich der Gleisanlage, wie Tiefgaragenzufahrten und dergleichen, muss das Eindringen von unfallbedingt freigesetzten Brennstoffen, mit geeigneten baulichen Massnahmen verhindert werden. Als geeignet gelten hier beispielweise Aufbordungen oder erhöhte Sockel bei Gebäudeöffnungen.

Hochwasserschutz (Art. 43)

Mit dem Baugesuch ist ein Objektschutznachweis zum Umgang mit Objektschutzmassnahmen für ein 300-jährliches Hochwasserereignis (HQ 300), den Oberflächenabfluss und bei Sonderrisikoobjekten für extreme Hochwasserereignisse (EHQ) einzureichen. Für das Schutzziel HQ300 muss die Einhaltung des Objektschutzes mittels permanenter Massnahmen erfolgen. Das Objektschutzkonzept in der Fassung vom 15. April 2024 ist für die weiterführenden Planungen und Projekte wegleitend.

Im Kap. 5.8 Umwelt - Naturgefahren respektive im Objektschutzkonzept Beilage [2] wird nachgewiesen, wo die kritischen Punkte (Eingänge und Tiefgarageneinfahrten) im Geltungsbereich liegen. Anhaltspunkte für Massnahmen an Bauten und Anlagen werden diesem Kapitel und ausführlich im Objektschutzkonzept erläutert.

4.7 Schlussbestimmungen (G)

Inkrafttreten (Art. 44)

Der private Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft.

5 Sachthemen und Auswirkungen

In diesem Kapitel werden die Auswirkungen des Planungsvorhabens auf verschiedene relevante Sachthemen erläutert. Es dient auch als Grundlage für die nachfolgende Interessensabwägung.

5.1 Heimatschutz und Denkmalpflege

Bund, Kanton und die Gemeinden sind bei der Erfüllung ihrer Aufgaben verpflichtet, das Landschafts- und Ortsbild, sowie Natur- und Kulturdenkmäler zu schonen und, wo das allgemeine Interesse überwiegt, dafür zu sorgen, dass diese ungeschmälert erhalten werden. Zur Planung von Schutzmassnahmen erstellen die Behörden Inventare.

Ortsbildschutz

Der Gestaltungsplan tangiert keine nationalen oder kantonalen Inventare des Ortsbildschutzes.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind weder Denkmalschutzobjekte von überkommunaler noch von kommunaler Bedeutung aufgeführt.

5.2 Bauzonenkapazität und -reserve

Als massgebliche Bezugsfläche für die Berechnung der baulichen Dichte gelten die Teilflächen der zwei SBB-Grundstücke Kat.-Nr. 11990 mit 11'416 m² sowie Kat.-Nr. 11918 mit 10'001 m² Parzellenfläche. Es ergeben sich total 12'417 m² an anrechenbaren Grundstücksflächen.

Nach aktuell gültiger Bauordnung der Stadt Dietikon liegen die Teilflächen der beiden Parzellen vollumfänglich in der Zentrumszone Z5 (siehe Kap. 2.5). Für die Z5 gilt eine maximale Ausnützung von 140%. Gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. a BO, kann in der Z5 die maximale Ausnützung auf 160% erhöht werden, falls das Erdgeschoss dauernd mit Läden, Gaststätten oder anderen Betrieben mit Publikumsverkehr ausgestattet ist. Dies wird im Gestaltungsplan mittels Art. 7 Abs. 3 festgelegt. Zusätzlich kann in der Z5 bei einem Mindestwohnanteil von 35% die maximale Ausnützung auf 150% erhöht werden (Art. 17 Abs. 1 lit. b BO). Der Gestaltungsplan legt einen Mindestanteil Wohnen von 50% fest (Art. 7 Abs. 4).

Falls die Nutzungen sowohl gemäss lit. a) als auch gemäss lit. b) eingehalten werden, beträgt die max. Ausnützung 170 % in der Z5 (vgl. Art. 17 Abs. 1 lit. c BO). Bei einer Arealüberbauung (siehe Kap. 2.5) gemäss Art. 26 Abs. 2 BO, kann in der Z5 bei einer Mindestarealfläche von 3'000 m² die Ausnützung um weitere 10% erhöht werden. Somit beträgt die maximale Ausnützung gemäss Bauordnung mit dem Bonus der Nutzungsverpflichtung sowie dem Bonus für die Arealüberbauung gesamthaft 187%. Daraus resultieren 23'220 m² aGF als maximal realisierbare anrechenbare Geschossfläche.

Im Richtprojekt werden insgesamt 24'117 m² aGF ausgewiesen. Dies entspricht einer Ausnützung von 194%. Dies bedeutet gegenüber der realisierbaren Dichtemasse gemäss BO zusätzliche 7% Ausnützung respektive zusätzliche 897m² aGF.

Für den Gestaltungsplan wird die nachgewiesene anrechenbare Geschossfläche des Richtprojekts aufgerundet und je Baubereich festgelegt. Gesamthaft ermöglicht der Gestaltungsplan eine Ausnützung von 201%, dies entspricht einer anrechenbaren Geschossfläche von 25'000 m² aGF. Damit wird gegenüber dem Richtprojekt, im Sinne von § 83 Abs. 2 PBG, ein angemessener Projektierungsspielraum von rund 7 Prozent mehr Ausnützung festgelegt. Im Vergleich zum zulässigen Ausnützung gemäss BZO wird die Ausnützung um rund 14 Prozent erhöht.

Abb. 53: Mengengerüst bauliche Dichte gemäss BZO, Richtprojekt angepasst und Gestaltungsplan (Eckhaus)

Zulässige Ausnützung im «Bahnhofareal Dietikon»

Ausnützung gemäss Bauordnung (BO), Zentrumszone Z5

Parzelle [Kat.-Nr.]	Massgebliche Grundstücks- fläche mGSF [m ²]	Ausnützung- ziffer AZ [%] (Art. 16 BO)	Bonus Nutzung AZ [%] (Art. 17 BO)	Bonus Arealüberbauung AZ [%] zusätzlich (Art. 26 BO)	Ausnützung- ziffer mit allen Boni AZ [%]	Ausnützung aGF [m ²]	Ausnützung- ziffer effektive AZ [%]
11918	1'001	140	170	1/10	187	1'872	
11990	11'416	140	170	1/10	187	21'348	
Total	12'417					23'220	187

Ausnützung Richtprojekt *

Nutzung	Teilareal Nord		Teilareal Süd		Total	
	Wohnen Nord aGF [m ²]	Sonder- baustein aGF [m ²]	Hohes Haus Süd * aGF [m ²]	Aufnahmegebäude aGF [m ²]	Ausnützung Total aGF [m ²]	Ausnützung- ziffer effektive AZ [%]
Wohnnutzungen	11'762	0	1'578	4'965	18'305 (76%)	
Nicht-Wohnnutzungen	1'100	2'984	1'085	643	5'812 (24%)	
Total	12'862	2'984	2'663	5'608	24'117 (100%)	194

* Ausnützung gemäss Richtprojekt vom 16.02.2022 mit angepasster Nutzungsverteilung im Baubereich B (Hohes Haus Süd)

Ausnützung Gestaltungsplan

Ausnützung (aGF [m ²])	Teilareal Nord		Teilareal Süd		Total	
	Baubereich D aGF [m ²]	Baubereich C aGF [m ²]	Baubereich B aGF [m ²]	Baubereich A aGF [m ²]	Ausnützung Total aGF [m ²]	Ausnützung- ziffer effektive AZ [%]
Ausnützung (aGF [m²])	13'600	3'000	2'700	5'700	25'000	201
Abweichung ggü. Richtprojekt (aGF [m ²])	738	16	37	92	882	
Abweichung prozentual ggü. Richtprojekt [%]	5.7	0.5	1.4	1.6	3.7	

aGF = anrechenbare Geschossfläche § 255 PBG / AZ = Ausnützungsziffer § 254 PBG / mGSF = massgebliche Grundstücksfläche § 259 PBG

5.3 Mehrwertausgleich

Gemäss Artikel 5 des Raumplanungsgesetzes haben die Kantone und Gemeinden einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen entstehen zu regeln. Der Kanton Zürich kommt diesem Auftrag im Rahmen des Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) vom 28. Oktober 2019 nach. Das Mehrwertausgleichsgesetz und die Mehrwertausgleichsverordnung vom 30. September 2020 wurden am 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt. Die Mehrausnutzung, welche durch die vorliegende Sondernutzungsplanung gegenüber der gemäss Grundordnung möglichen Ausnutzung ermöglicht wird, wird im Sinne des Mehrwertausgleichs ausgeglichen.

Die Stadt Dietikon und die SBB regeln den Ausgleich des Mehrwerts im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags (vgl. Kap. 3.5). Der Ausgleich des planungsbedingten Mehrwerts wird grundsätzlich durch Sachleistungen in Form einer öffentlichen Velostation im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes sowie in Form der finanziellen Beteiligung an einem Ausbau der Veloabstellanlagen nördlich der Gleise abgegolten. Zusätzlich werden 33% der zukünftig angebotenen Wohnflächen im preisgünstigen Segment angeboten. Für jede Etappe wird ein Nachweis über die anrechenbaren Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen erbracht. Mit der ersten Etappe im Baubereich D sind mindestens 2'000 m² anrechenbare Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen zu erstellen. Zusammen mit den bestehenden preisgünstigen Wohnungen im Bahnhofgebäude entsteht somit mit der ersten Etappe ein massgeblicher Anteil des festgesetzten Anteils.

5.4 Sozialräumliche Betrachtung

Lebendiges Stadtzentrum, Quartiersversorgung, Nutzungsvielfalt

Bereits heute verfügt die Stadt Dietikon über ein gut funktionierendes Stadtzentrum und Bahnhofareal mit einer Vielzahl an öffentlichen und publikumsrelevanten Nutzungen. Der Erhalt dieser Zentrumsfunktionen, die Sicherung von publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen und der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sowie die Belebung (auch nach Geschäftsöffnungszeiten) sind wichtige Anliegen der Stadt (vgl. Kap. 2.4 Kommunalen Richtplan).

Gewerbe- und Dienstleistungsangebote in den Erdgeschossen sind auf eine hohe Einwohnerdichte angewiesen, weshalb der Gestaltungsplan den Anteil der Wohnnutzungen über das Teilareal Süd (Baubereiche A und B) sowie das Teilareal Nord (Baubereiche B und C) gesehen auf mindestens 50 Prozent aber höchstens 80 Prozent der anrechenbaren Geschossflächen festlegt. Es werden höchstens mässig störende Betriebe zugelassen. Damit wird einerseits die gewünschte Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben gefördert zudem aber auch die Belebung und damit auch die soziale Sicherheit im Bahnhofareal gefördert (vgl. Art. 7, Abs. 4). Mit der Spannweite zwischen 50 und 80 Prozent werden Spielräume für die weiteren Planungsschritte gewahrt, damit auf künftige Nachfrageschwankungen im Wohnungs- und Immobilienmarkt reagiert werden kann.

Der Gestaltungsplan schafft die planerischen Rahmenbedingungen für ein gut funktionierendes und lebendiges Stadtzentrum, in dem alle Erdgeschosse entlang angrenzenden öffentlichen Strassen und Plätze für publikumsorientierte Nutzungen vorbehalten sind (vgl. Art. 7 Abs. 2 und 3). Entlang des Bahnhofplatzes und der Weingerstrasse kann mit der Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsangeboten ein Beitrag zur Versorgung und Belebung des Stadtraums geschaffen werden. Wichtig für einen langfristigen Erhalt der Nutzungen und des lebendigen Stadtzentrums sind überhohe Erdgeschosse (Art. 15), eine gute Durchwegung des Bahnhofareals sowie attraktive und lokal-klimatisch angenehme Freiräume (Art. 21, 23, 24, 30, 38). Im Sinne einer guten Bewirtschaftung sind für die publikumsorientierten Nutzungen ebenerdige Anlieferungsbereiche wichtig (Art. 28).

Nachhaltige, sanfte Sanierung

Im Sinne der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit wird das Aufnahmegebäude erhalten. Das Gesicht des Bahnhof Dietikon wird sich im Zuge der Überbauung stark verändern. Die Integration des bestehenden Aufnahmegebäudes wirkt dabei dem Identitätsverlust entgegen.

5.5 Freiraumversorgung

Heute bietet das Bahnhofareal wenig Aufenthaltsqualität. Nördlich des Aufnahmegebäudes befindet sich das P+Rail-Areal mit 200 Parkplätzen. Das Aufnahmegebäude ist vom Verkehr und den Passantenströmen und den damit zusammenhängenden mehrheitlich versiegelten Flächen geprägt.

Mit der geplanten Entwicklung des Areals wird ein vielfältiges Angebot an öffentlichen sowie gemeinschaftlichen Freiräumen geschaffen und es werden hohe Anforderungen an die gestalterische Qualität gestellt, was zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofareal führt (Art. 22, 23 und 24). Sämtliche Freiräume sind grundsätzlich öffentlich zugänglich. Der Hofbereich (Art. 24) bietet mit einer Fläche von mindestens 1'000 m² einen grosszügigen Freiraum für die Bewohner*innen und die Erdgeschossnutzungen. Der Öffentlichkeitsgrad des Hofbereichs hängt letztlich auch von den Erdgeschossnutzungen und dem daraus resultierenden Publikumsverkehr ab, er ist aber deutlich geringer als in den übrigen Freiräumen. Als möglichst unversiegelter Freiraum mit einem hohen Grünanteil wird der Hofbereich zu einem etwas ruhigeren (lärmabgewandten), attraktiven Treffpunkt und wichtigen Orientierungspunkt im Alltag der Bewohner*innen.

Mit den Spiel- und Ruheflächen (Art. 21) werden weitere Aufenthaltsflächen für die Bewohner*innen des Areals gesichert. Da die Freiräume auf Stadtboden fast gänzlich öffentlich zugänglich sind, wird ein massgebender Anteil der Spiel- und Ruheflächen auf den Dachflächen angeordnet (Art. 21). Damit werden sowohl bei den Neubauten als auch im Zusammenhang mit der Aufstockung ergänzende Angebote an gemeinschaftlichen Begegnungsorten geschaffen.

5.6 Mobilität

Öffentlicher Verkehr / Busbetrieb

Das Bahnhofareal ist bereits heute sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar (vgl. Kap. 1.4 Mobilität). Die Erschliessungsqualität durch öffentliche Verkehrsmittel entspricht der höchsten Kategorie (Kat. A). Die vorliegende Planung hat keinen direkten Einfluss auf die Erschliessungsqualität. Abgestimmt auf die geplante Neugestaltung des Bahnhofplatz - Bushof soll eine Verbesserung des Personenflusses im Bereich des Aufnahmegebäudes durch zurückversetzte Fassaden im Erdgeschoss erreicht werden. Der Charakter des Bahnhofsgebäudes als Verkehrsdrehscheibe wird dadurch hervorgehoben und die Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel gefördert.

Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)

Übergeordnete Fusswegverbindungen und Personenunterführungen werden durch die vorliegende Planung nicht tangiert. Innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans wird mittels der öffentlichen Fuss- und Velowegverbindung (Art. 30) die heute bereits bestehende Verbindung planungsrechtlich gesichert. Darüber hinaus werden mit der Vorgabe zur Durchwegung des Hofbereichs (Art. 24) weitere Langsamverkehrsverbindungen geschaffen. Dabei wird auch entlang der Gleisanlage durch die Definition der Baubereiche die Möglichkeit für einen Fussweg geschaffen. Damit wird insgesamt die Durchlässigkeit und insofern die Erreichbarkeit des Bahnhofareals verbessert.

Erschliessung des Areals / Anlieferung / Notzufahrt

Die Haupteerschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt im Bereich der Zu- und Wegfahrten zu den Tiefgaragen, zwischen den Baubereichen C und D. Der Anschluss an das angrenzende Stassenetz über die Weiningerstrasse, bleibt bezüglich der Lage gegenüber heute beinahe unverändert. Im Bestand ist der Anschluss als Vollknoten ausgebildet (Ein- und Ausfahrten in alle Richtungen). Die gestalterische Ausbildung des zukünftigen Knotens und die genaue Abstimmung mit dem geplanten Strassenprojekt Weiningerstrasse (vgl. Kap. 3.6) wird in einer späteren Planungsphase erfolgen.

Für die Anlieferung sind im Gestaltungsplan auf Basis des Richtprojekts fünf Umschlagplätze mit ungefährender Lage festgelegt. Damit wird die Ver- und Entsorgung der Nutzungen in den Baubereichen sichergestellt. Zur Sicherheit der Fussgänger*innen und Velofahrer*innen sind diese Anlieferungsflächen angrenzend an die Strasse vorgesehen und zwischen den Gebäudefassaden und den Aufstellflächen besteht eine durchgehende Durchfahrtsbreite von mind. 3.5 Metern (vgl. Art. 30).

Die Notzufahrt insbesondere durch den Hofbereich zu den Bauten im Baubereich D wurde im Richtprojekt in Abstimmung mit den allgemein gültigen Vorgaben und in Abstimmung mit der Stadt geprüft (vgl. Abb. 55). Die Nutzbarkeit der Freiräume für Unterhalts- und Notzufahrten ist im Gestaltungsplan geregelt (vgl. Art. 23, 24 und 30).

Abstellplätze Personenwagen / Parkplatzbedarf

Der Gestaltungsplan legt fest, dass sich der Bedarf an privaten Abstellplätzen nach dem Minimalbedarf der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs, in der Fassung vom 15. Juni 2018, richtet (vgl. Art. 31). Der Bedarf an Abstellplätzen wird dabei, abhängig von der Nutzweise berechnet. Durch die unmittelbare Abhängigkeit zum Nutzungsmass und der Nutzweise kann die effektive Anzahl an benötigten Abstellplätzen erst im Rahmen der Bauprojekte bestimmt werden.

Im Richtprojekt wurde anhand der geplanten Ausnützung und Nutzweise insgesamt ein Minimalbedarf von 121 Abstellplätzen für das gesamte Bahnhofareal ermittelt (inkl. AP für Besucher*innen). Zusätzlich besteht seitens SBB Infrastruktur ein Bedarf von 8 Betriebsparkplätzen auf dem Areal. Diese Abstellplätze müssen, gemäss Gestaltungsplan, unterirdisch oder oberirdisch innerhalb der Gebäude angeordnet werden. Die Anzahl Abstellplätze, welche im Untergeschoss realisiert werden können, ist durch den hohen Grundwasserspiegel und die damit verbundene Beschränkung auf ein Untergeschoss begrenzt. Im Vergleich zu den heutigen 200 Abstellplätzen im Bestand (vgl. Kap. 1.4) wird dadurch die Anzahl der Abstellplätze auf dem Areal mit der baulichen Entwicklung und der gleichzeitigen Aufhebung der Park&Rail-Parkplätze reduziert. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens im Rahmen des Richtprojekts zeigt, dass das initiierte Verkehrsaufkommen um rund 37 % und in den Spitzenstunden gar um rund 60 % reduziert wird. Das angrenzende Strassennetz wird somit deutlich weniger durch den motorisierten Verkehr belastet als heute.

Für die bestehenden Wohnungen im Aufnahmegebäude stehen im Bereich der Nötzliwiese 19 Abstellplätze zur Verfügung. Diese werden erhalten. Die weiteren Abstellplätze für die Baubereiche A und B müssen, aufgrund der verfügbaren Platzverhältnisse und dem Erhalt des Aufnahmegebäudes, im Areal Nord untergebracht werden. Die Realisierung der Anzahl Abstellplätze und deren Zuweisung zu den verschiedenen Nutzungen erfolgt in Abhängigkeit zur etappierten baulichen Entwicklung. Im Rahmen der Bauprojekte kann die Anzahl Abstellplätze durch die Erarbeitung eines auf die Nutzungen abgestimmten Mobilitätskonzepts weiter reduziert werden.

Gewisse Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept (Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs) wurden im Sinne erhöhter Anforderungen bereits im Gestaltungsplan verankert (vgl. Art. 34). Sie sind an künftige Mobilitätskonzepte anrechenbar.

Abstellplätze Zweiräder

Der Gestaltungsplan legt fest, dass sich der Bedarf an Veloabstellplätzen nach der VSS-Norm 40 065 in der Fassung von 2019 richtet (Art. 31). Darüber hinaus werden an die Lage, Gestaltung und Ausstattung der Veloabstellplätze besonders hohe Anforderungen gestellt (Art. 31 und 34). Als Ersatz für die heutige öffentliche Velostation auf dem Bahnhofplatz, welche im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatz - Bushof weichen muss, wird mit dem Gestaltungsplan eine öffentliche Velostation im Erdgeschoss des Baubereichs A mit mindestens 300 Abstellplätzen vorgeschrieben. Die verkürzte Distanz zum Bahnhof bedeutet eine erhebliche Attraktivitätssteigerung.

Abb. 54: Ausschnitt Richtprojekt Erschliessung und Anlieferung (Richtprojekt S. 64 / 69 | massstabslos)

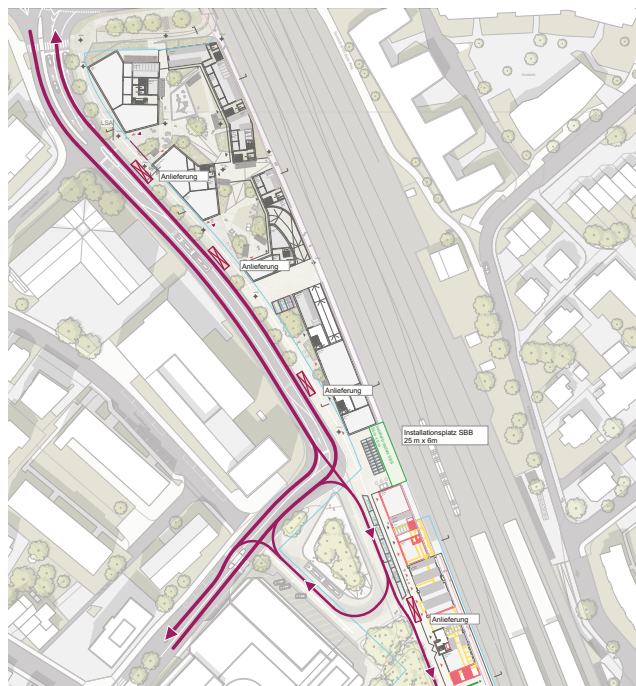
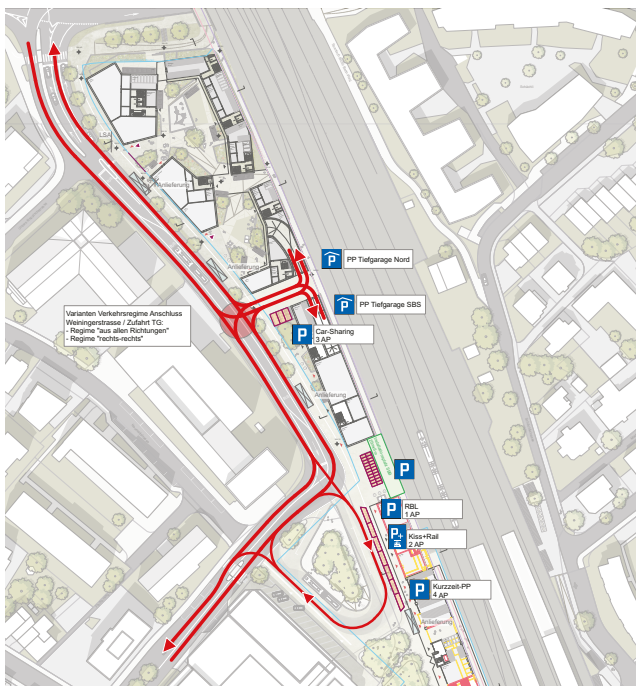
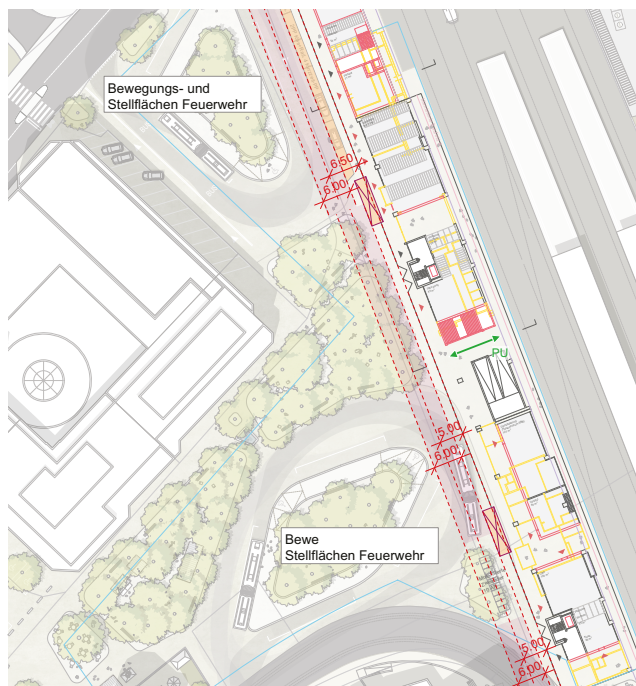
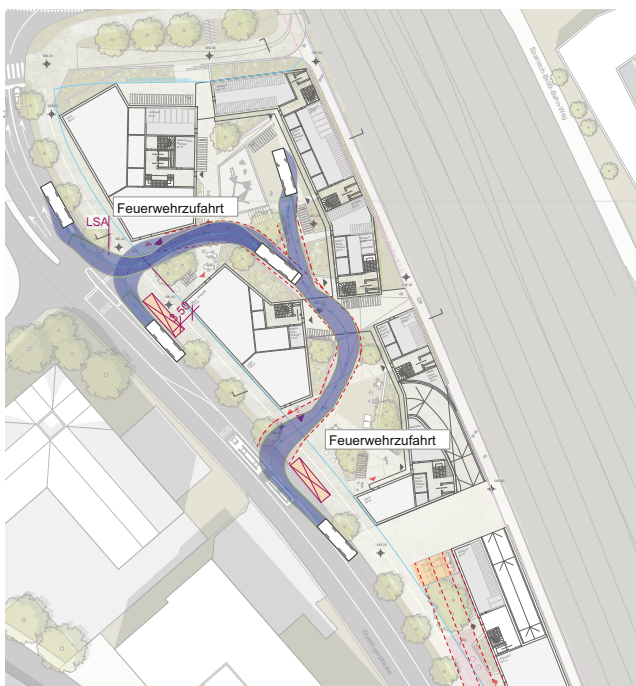


Abb. 55: Ausschnitt Richtprojekt Notzufahrt und Bewegungs- und Stellflächen (Richtprojekt S. 72 / 73 | massstabslos)



5.7 Natur- und Landschaftsschutz

Naturschutzobjekte sind Lebensräume für seltene oder bedrohte Tier- und Pflanzenarten oder -gesellschaften, namentlich Feuchtgebiete, Ufervegetationen, Trockenstandorte, Magerwiesen, wertvolle Bäume und Baumbestände, Hecken, Feldgehölze, Öd- und Waldflächen, ferner Gebäude oder Gebäudeteile, wenn sie als Lebensraum für geschützte Tiere bedeutsam sind (§ 13 KNHV). Darüber hinaus können auch Flächen, welche durch Vernetzung oder Wiederherstellung dem ökologischen Ausgleich dienen, als Naturschutzobjekte bezeichnet werden. Landschaftsschutzgebiete sind abgegrenzte Landschaften oder Geländeabschnitte wie beispielsweise schöne oder typische Hügel und Täler, Flüsse und Seen und deren Ufer, Moorlandschaften oder Heckenlandschaften, Baumbestände, wertvolle Einzelbäume, Parkanlagen oder andere landschaftsprägende Elemente (§ 19 KNHV). Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans tangiert keine kommunalen oder überkommunalen Schutzgebiete und kein Natur- und Landschaftsschutzinventar.

5.8 Umwelt

Lokalklima

Der Kanton Zürich hat im Jahr 2018 die Klimaanalysekarten zur heutigen und zukünftigen Situation für das gesamte Kantonsgebiet veröffentlicht. Die Analyse- und Planhinweiskarten enthalten Informationen zu Lufttemperaturen, den Kaltluftströmen und den bioklimatischen Bedingungen am Tag und in der Nacht während einer sommerlichen Schönwetterlage. Die Daten dienen als wichtige Grundlage für die dem Klimawandel angepasste Siedlungsentwicklung.

Gemäss Klimamodell des Kantons Zürich wird sich das gesamte Gestaltungsplangebiet zunehmend erwärmen. Dies bedeutet eine starke Zunahme an Hitze- und Sommertagen sowie eine starke Zunahme an Tropennächten. Deshalb sind sämtliche Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Lokalklimas zu prüfen und, wo möglich, umzusetzen. Die Wärmebelastung PET (Physiologisch Äquivalente Temperatur) am Tag um 14 Uhr wird in grossen Teilen des Areal als sehr stark angegeben und wird sich gemäss Prognose (Zukunftsperiode 2021 - 2040) noch verstärken. Die Planhinweiskarte (Abb. 56) zeigt die Überwärmung in der Nacht sowie die Grünräume mit bioklimatischer Bedeutung. Die blau schraffierten Gebiete liegen im Wirkungsbereich der Kaltluftströme. Die Klimakarten zeigen auf, wo Hitzeinseln sowie wertvolle Ausgleichsräume liegen und wo sich wichtige Durchlüftungsbahnen befinden. Es wird ersichtlich, dass die nächtliche Überwärmung im gesamten Gestaltungsplangebiet hoch ist.

Dem Gleisfeld entlang liegt eine Kaltluftleitbahn, welche vom Junkholz her kommend Kaltluft bis ins Zentrum von Dietikon leitet. Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich keine übergeordneten Festlegungen. Die heutigen Bauten entlang der Weiningerstrasse und künftig auch die Bebauung innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans liegen im Einflussbereich der Kaltluftleitbahn.

Zur Massnahmenpalette einer dem Klimawandel angepassten Stadtentwicklung gehören die Sicherung und Erweiterung von Grün- und Freiräumen, eine möglichst intensive Begrünung von Freiräumen aber auch von Fassaden und Dächern, die Integration von Wasserelementen sowie hellen unversiegelten Materialien mit geringer Wärmespeicherungsfähigkeit und hoher Versickerungsfähigkeit.

Der Gestaltungsplan sichert mit dem rund 1'000 m² grossen Freiraum des Hofbereichs gemäss Art. 23 eine möglichst unversiegelte und begrünte Ausgestaltung. Art. 24 fordert entlang der Weiningerstrasse eine Baumreihe mit mindestens 11 Strassenbäumen, welche nicht unterbaut werden

dürfen. Zusätzlich dazu werden weitere Bäume im gesamten Perimeter gefordert. Im gesamten Geltungsbereich des Gestaltungsplans muss im Bereich der Bäume auf eine Unterbauung verzichtet werden oder aber ein langfristiger Erhalt der Bäume mit geeigneten Massnahmen sichergestellt (Art. 24) werden. Nicht begehbare Dachflächen sind auch bei der Installation von Energiegewinnungsanlagen ökologisch wertvoll zu begrünen.

Der Gestaltungsplan sieht damit verschiedene Massnahmen vor, welche einen Beitrag zur Hitzeminderung leisten. Weitere Massnahmen sind im Rahmen der Bauprojekte zu prüfen (Art. 37).

Abb. 56: Ausschnitt aus Planhinweiskarte Situation Tag 14 Uhr (1:5'000 | maps.zh.ch)



Abb. 57: Ausschnitt aus Planhinweiskarte Situation Nacht (1:5'000 | maps.zh.ch)



Grundwasser- und Gewässerschutz

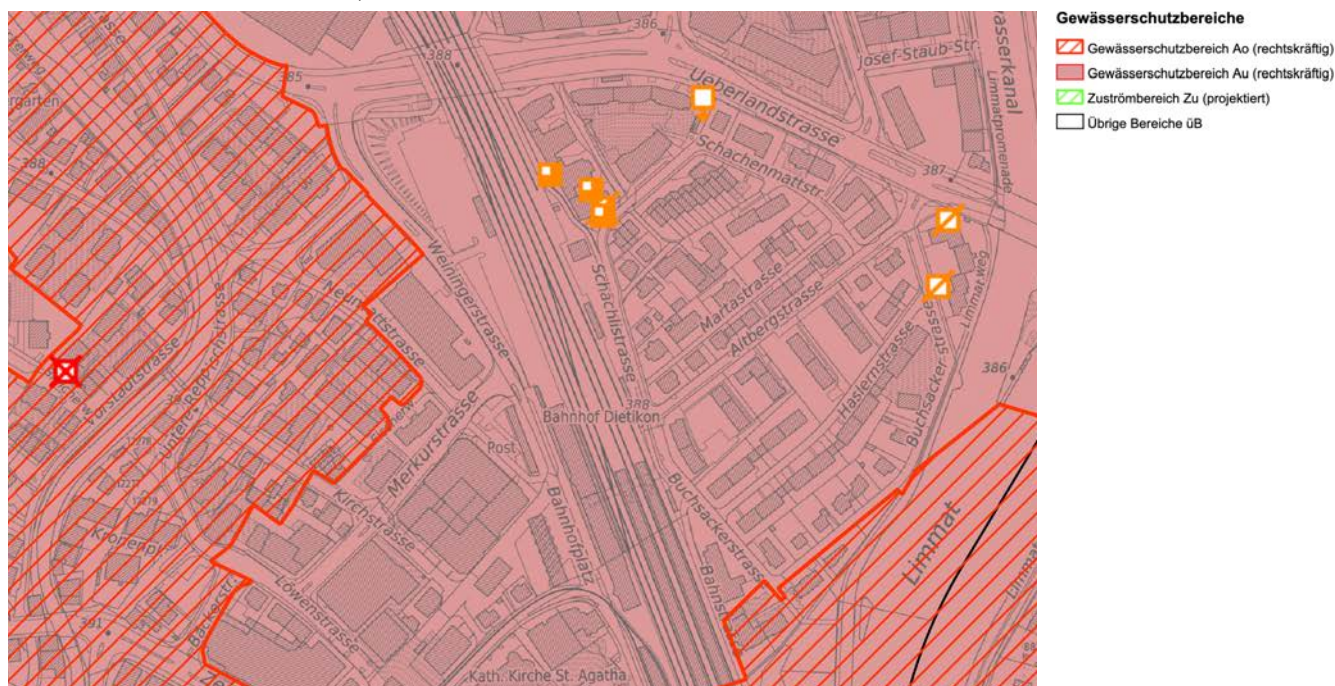
Gemäss Gewässerschutzkarte des Kantons Zürich liegt der gesamte Geltungsbereich im Gewässerschutzbereich A_u. In der Grundwasserkarte (Mittelwasserstand) ist das Areal bezüglich «Schotter-Grundwasserleiter» dem Gebiet «grosse Grundwassermächtigkeit (10 bis 20 m)» zugeordnet.

Tiefbauten oberhalb des höchsten Grundwasserspiegels (HHW) benötigen keine wasserrechtliche Bewilligung. Tiefbauten sind bis zum langjährigen Mittelwasserspiegel (MW) gemäss Bewilligungspraxis des Kantons Zürich in der Regel mit wasserrechtlicher Bewilligung erlaubt. Der Mittelwasserspiegel (MW) liegt am Nordende des Grundstücks SBB-Areal Nord auf 382.85 m.ü.M. Das oberirdische Terrain liegt aber im nördlichen Bereich des heutigen Parkplatzes bei rund 387.5 m.ü.M. Dies bedeutet, dass es für maximal ein Untergeschoss rund 4.5 Meter Spielraum gibt bis zum mittleren Grundwasserspiegel.

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. Zur Foundation eines Hochhauses (Gebäudehöhe über 25 m) kann bis zu 10% der durchschnittlichen Mächtigkeit des durchflossenen Grundwasserleiters unter dem mittleren Grundwasserspiegel entfernt werden. Für die Foundation der beiden Hochhäuser müssen in der Projektierung die Anforderungen des Gewässerschutzes berücksichtigt werden.

Im Richtprojekt wurde die Machbarkeit mit maximal einem Untergeschoss, welches über dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen, kommt nachgewiesen, weshalb eine wasserrechtliche Bewilligung benötigt wird. Um ein zweites Untergeschoss zu vermeiden, wird im Richtprojekt mit verschiedenen Massnahmen reagiert. Einerseits wird die Anzahl der erforderlichen Parkplätze reduziert. Andererseits werden die benötigten Lager- und Kellerflächen teils in den Erd- und Obergeschossen angeordnet. So kann die benötigte unterirdische Fläche reduziert und den Anforderungen an den Gewässerschutz Rechnung getragen werden.

Abb. 58: Gewässerschutzkarte (maps.zh.ch | 1:5'000)



Gewässerraum

Durch die vorliegende Planung werden keine Gewässer und damit zusammenhängend auch keine Gewässerräume tangiert. Für die vorliegende Planung bedeutet dies, dass keine besonderen Vorkehrungen bezüglich Gewässerraum getroffen werden müssen.

Naturgefahren (Hochwasser, Oberflächenabfluss)

Das Objektschutzkonzept für den Gestaltungsplan der EBP AG vom 15. April 2024 (vgl. Beilage [2]) hat aufgezeigt, dass wegen der Gefährdung durch Hochwasser und Oberflächenabfluss Hochwasserschutzmassnahmen ergriffen werden müssen. Im Objektschutzkonzept wurden die Schwachstellen eruiert und eine Abwägung gemacht, welche Schutzzielhöhe je Schwachstelle gilt. Zudem wird aufgezeigt, welche Massnahmen je Baubereich / Schwachstelle in der weiteren Projektierung ergriffen werden müssen. Zusammenfassend wird festgehalten, dass alle Bauten / Schwachstellen mit permanenten Hochwasserschutzmassnahmen bis zu einem HQ300 geschützt werden können.

Gefährdungssituation

Der Perimeter ist gemäss der Gefahrenkarte Naturgefahren (mit Erlassdatum 13.04.2023) von einem HQ100 nicht betroffen. Ab einem HQ300 sind grössere Flächen des Areals durch Wasseraustritte aus der Reppisch betroffen. Bei einem EHQ ist der gesamte Bahnhof Dietikon von Wasseraustritten betroffen. Entsprechend liegt teilweise eine Restgefährdung bis zu einer geringen Gefährdung (gelb) gemäss Gefahrenkarte im Perimeter vor (Abb. 59). Die nördlich angrenzende Unterführung ist als erhebliche Gefährdung (rot) eingestuft. Die Vorwarnzeit für ein Hochwasserereignis an der Reppisch beträgt 1.5 bis 3 Stunden.

Gemäss den Wassertiefenkarten bei einem HQ100 (Abb. 60) betragen die Wassertiefen am nördlichen Rande des Perimeters weniger als 0.25 m. Beim HQ300 (Abb. 60) im Perimeter selbst zwischen weniger als 0.25 m bis zu 2 Meter am nördlichen Rand bei der Unterführung. Zusätzlich zur Wassertiefenkarte zeigt die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss des BAFU (Abb. 60) die erwarteten

Abb. 59: Naturgefahrenkarte (maps.zh.ch; Abruf: 11. Juli 2023 | 1:5'000)

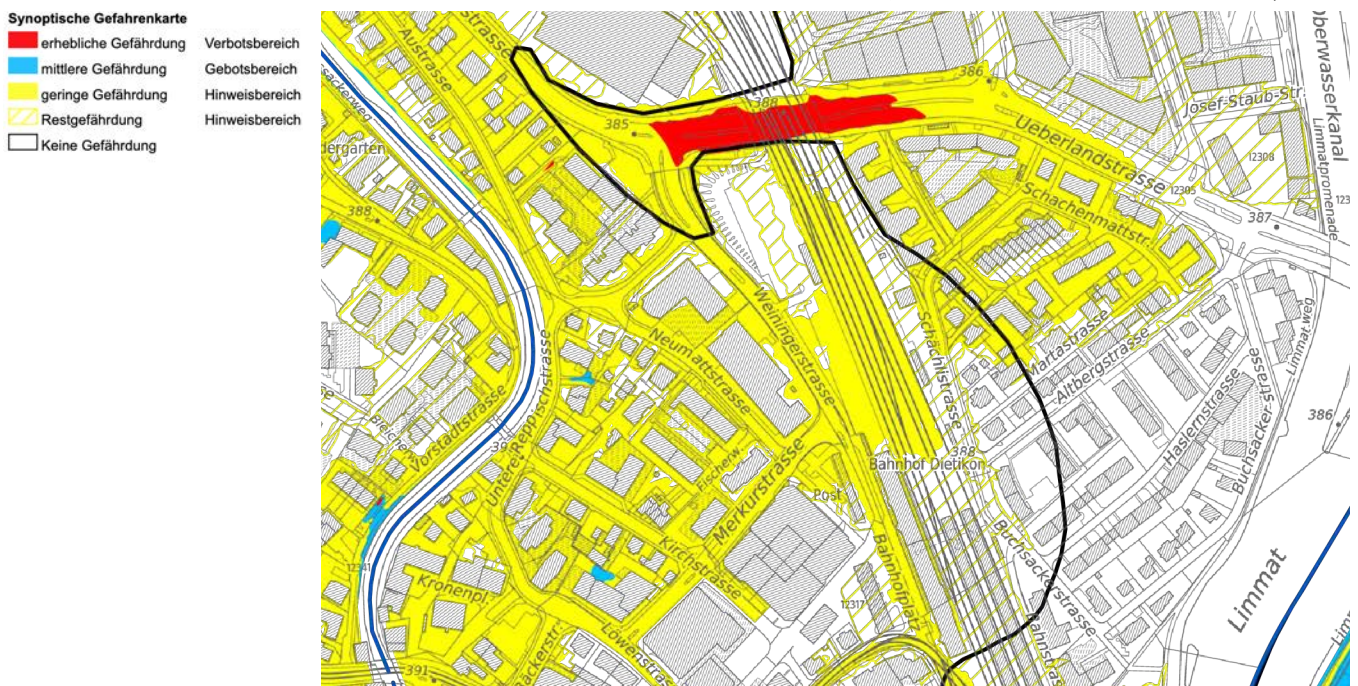
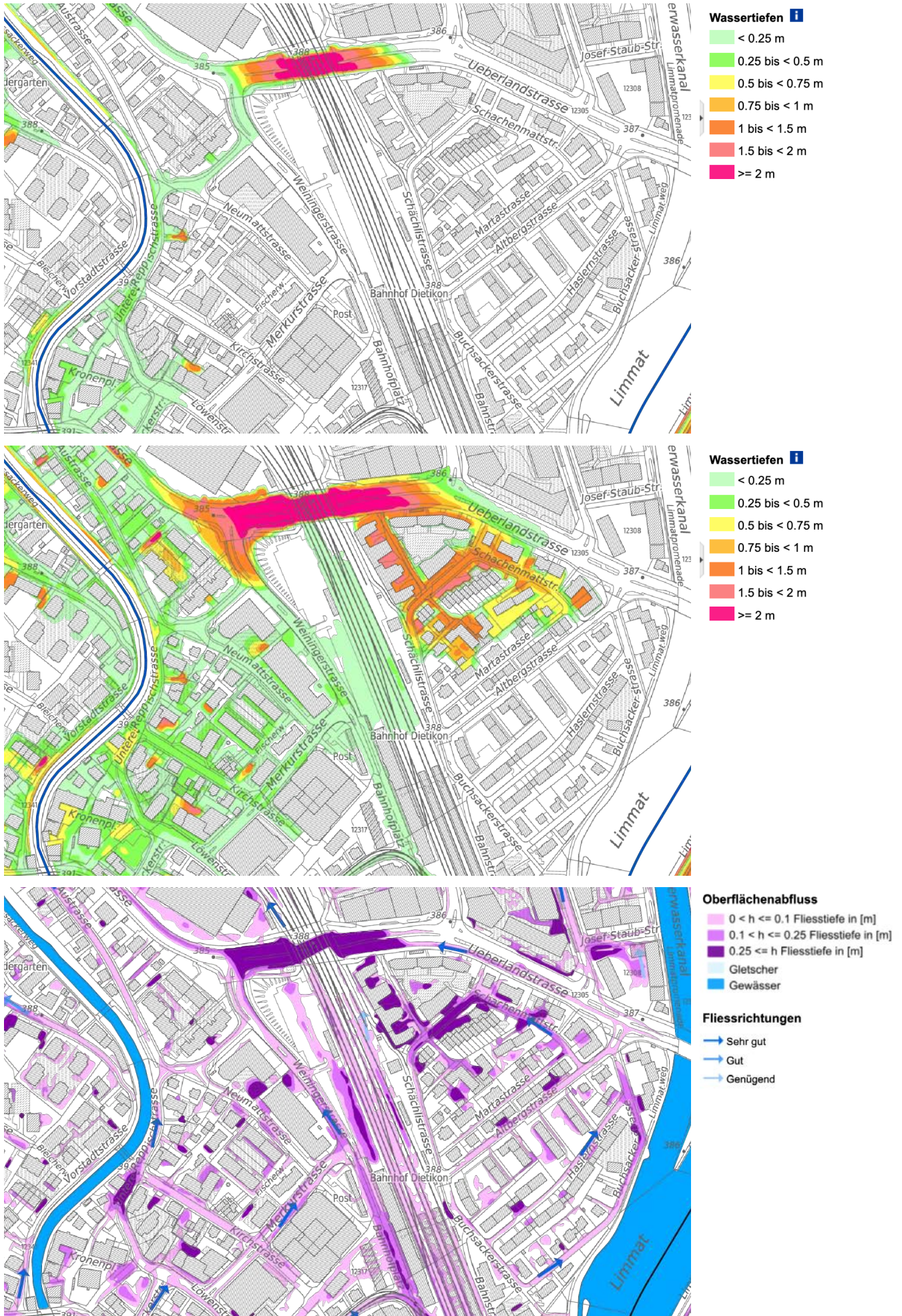


Abb. 60: Fliesstiefenkarten HQ100 und HQ300 sowie Oberflächenabfluss (maps.zh.ch; Abruf: 11. Juli 2023 | 1:5'000)



Flusswege von oberflächlich abfliessendem Wasser bei Wiederkehrperioden > 100 Jahre. Sie schätzt die Wassertiefen durch oberflächlich abfliessendes Wasser konservativ ab. In Teilen des Perimeters (Mulde beim Baubereich C) sind Flächen mit Fliesstiefen > 0.25 Meter ausgewiesen. Der Grossteil des Perimeters besitzt aber geringere Fliesstiefen. Im Rahmen einer Begehung wurde die Oberflächenabflusskarte plausibilisiert und die Erkenntnisse, sofern relevant, bei den einzelnen Objekten berücksichtigt.

Aufgrund der Gefährdung und der geplanten Objekte (teilweise Sonderrisikoobjekte) wurde für den Gestaltungsplan das vorliegende Objektschutzkonzept erarbeitet.

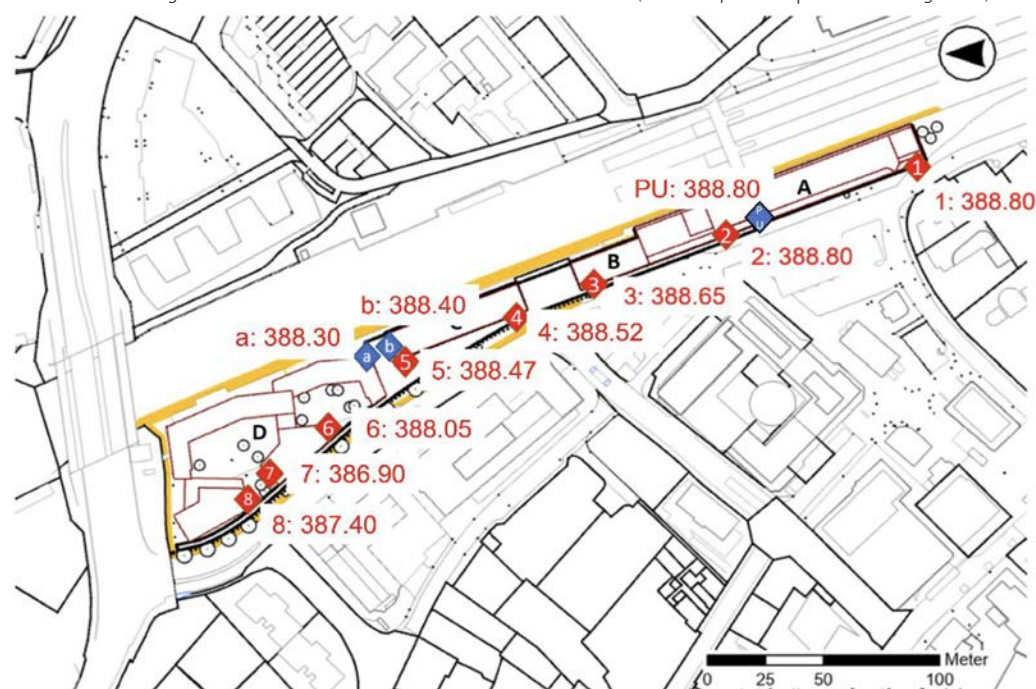
Schutzzielhöhen & Massnahmen

Es wurden insgesamt acht Orte (Nr. 1-8) in den vier Baubereichen sowie die beiden Tiefgarageneinfahrten (a und b) und die Personenunterführung "PU Dietikon" im Baubereich A als Schwachstellen eruiert. Für alle Schwachstellen wurden aufgrund der Gefährdung, dem Schutzziel respektive deren Verhältnismässigkeit (Sonderrisikoobjekte respektive Bauwerksklasse I oder II gemäss SIA-Norm 261/1) die Schutzzielhöhen definiert. Diese sind in der untenstehenden Abbildung ersichtlich. Darauf wurden für die einzelnen Schwachstellen der Massnahmenbedarf aufgezeigt.

Massnahmen im Gestaltungsplan

In Art. 43 wird festgelegt, dass mit dem Baugesuch ein Objektschutznachweis zum Umgang mit Objektschutzmassnahmen für ein HQ 300, den Oberflächenabfluss und bei Sonderrisikoobjekten für extreme Hochwasserereignisse (EHQ) einzureichen ist. Zudem wird festgelegt, dass für das Schutzziel HQ300 die Einhaltung des Objektschutzes mittels permanenter Massnahmen erfolgen muss. Die, für das Richtprojekt errechneten, Schutzzielhöhen wurden im Gestaltungsplan aufgrund des notwendigen Projektierungsspielraum für nachfolgende Planungsphasen nicht exakt festgelegt. Dies wurde am 14. März 2024 telefonisch mit dem AWEL vereinbart. Dafür wurde das vorliegende Objektschutzkonzept für die weiterführenden Planungen und Projekte als begleitend definiert.

Abb. 61: Darstellung der Schwachstellen inklusive Schutzzielhöhen in m ü. M. (EBP 15. April 2024 | massstabslos / gedreht)



Lärmschutz

Das Lärmgutachten für den Gestaltungsplan der EBP AG vom 4. Juli 2023 (vgl. Beilage [3]) hat aufgezeigt, dass die Grenzwerte entlang der Bahnlinie sowie der Ueberlandstrasse sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich überschritten sind.

Lärmempfindlichkeitsstufe

Das Areal wurde mit der Teilrevision der Nutzungsplanung (Genehmigung BD 20.12.2013) von der Reservezone in die Zentrumszone Z5 eingezont und der Lärmempfindlichkeitsstufe III (ES III) zugeordnet. Da das Areal demnach, bei Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes am 1.1.1985 noch nicht eingezont war, sind gemäss Art. 29 Lärmschutzverordnung (LSV) die Planungswerte massgebend.

Planungswerte der ES III

	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Wohnen	60	50
Betrieb	65	-

Die Einhaltung der Planungswerte wird in den Vorschriften im Gestaltungsplan vorgeschrieben (vgl. Art. 39). Im Richtprojekt musste aufgezeigt werden, dass die Planungswerte eingehalten werden können, da die LSV bezüglich der Planungswerte nach Art. 29 keine Ausnahmeregelung vorsieht.

Lärberechnungen zu den unterschiedlichen Lärmarten

Eisenbahnlärm

Beim «Bahnhofareal Dietikon» handelt es sich um einen sehr stark lärmexponierten Standort. Dabei ist auf dem ganzen Areal der Eisenbahnlärm die dominierende Lärmquelle. Die maximalen Eisenbahnlärmimmissionen liegen an den Fassaden entlang der Bahnlinie bei 70 dB(A) am Tag und 67 dB(A) in der Nacht. Damit werden die Planungswerte für Wohnnutzungen tagsüber um bis zu 10 dB(A) und nachts um bis zu 17 dB(A) sehr deutlich überschritten. Auch an den Seitenfassaden (Nordwest- und Südostfassaden) wird der Planungswert um bis zu 14 dB(A) deutlich überschritten.

Strassenverkehrslärm

Zudem betragen die maximalen Immissionen des Strassenverkehrslärms entlang der Ueberlandstrasse 68 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht und entlang der Weiningerstrasse 64 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Damit werden die Planungswerte für Wohnnutzungen an der strassenseitigen Nordwestfassade tagsüber um bis zu 8 dB(A) und nachts um bis zu 9 dB(A) deutlich überschritten.

Bushoflärm

In den Berechnungen der Lärmemissionen ist sowohl der Ist-, als auch der projektierte Zustand des Bushofs mitberücksichtigt worden. Die Beurteilung erfolgt anhand der Planungswerte gemäss Anhang 6 der Lärmschutzverordnung für Industrie- und Gewerbelärm. In beiden Szenarien (Ist- und Projektzustand) können die massgebenden Planungswerte für Industrie- und Gewerbelärm der ES III sehr deutlich eingehalten werden.

Parkierungsärm

Die Zufahrten zu den zwei Einstellhallen befinden sich zwischen den Baubereichen D und C. Im Richtprojekt werden alle Räume, die über ein Fenster auf die Seite der Zufahrt verfügen, lärmunempfindlich genutzt oder können lärmabgewandt gelüftet werden.

Lärmoptimierung im Richtprojekt

Im Rahmen des Richtprojektes wurden lärmoptimierte Grundrisse entwickelt, um den Nachweis zur Einhaltung der Lärmanforderungen auf Stufe Gestaltungsplan zu erbringen und daraus bauliche und gestalterische Massnahmen ableiten zu können.

Die Lärmoptimierung im Richtprojekt erfolgt durch die konsequente Anordnung von allen lärmempfindlichen Nutzungen (Wohn-, Ess- und Schlafräume) zur bahnausgewandten Seite und von lärmunempfindlichen Nutzungen (Erschliessung, Bad/WC, Arbeitsküchen, Reduits) zur Bahnseite. Jeder lärmempfindliche Raum des Richtprojektes weist eine Lüftungsmöglichkeit über ein lärmabgewandtes Fenster auf. Entlang der Ueberlandstrasse werden lärmunempfindliche Räume angeordnet. Zur Reduktion der Strassenlärmimmissionen entlang der Weiningerstrasse werden Loggien eingesetzt. Für den Nordwesten des Baufeldes D wurde die Loggiawirkung für die Ueberlandstrasse als Seitenloggia und für die Weiningerstrasse als Frontloggia berechnet. Zudem führt die kompakte Anordnung der Bauten zur Bahn hin zu lärmgeschützten Aussenräumen sowie einer Reduktion der schalltechnisch relevanten Reflexionen an den Nachbarbauten. Im «Wohnen Nord» (Baubereich D) können durch die abgewinkelten Bauten lärmgeschützte Innenhöfe realisiert werden.

Die Lärmberechnungen zum Richtprojekt haben gezeigt, dass die Planungswerte aller Lärmarten (Eisenbahn-, Strassenverkehrs-, Bus- und Parkierungslärm) eingehalten werden können.

Massnahmen im Gestaltungsplan

In den Baubereichen A, B und D, in welchen Wohnnutzungen zulässig sind, muss jeder lärmempfindliche Wohnraum über ein Fenster belüftet werden, welches die Planungswerte der ES III am Tag und in der Nacht einhält (Art. 40 Abs. 1). Damit gelten 5dB strengere Grenzwerte, als in der Grundordnung, was einer deutlichen Erhöhung der Lärmanforderungen entspricht. Mit der Regelung der Etappierung (Art. 40 Abs. 3) wird sichergestellt, dass die Lärmanforderungen zu jedem Zeitpunkt der baulichen Entwicklung eingehalten werden.

Weiter wird in sämtlichen Erdgeschossen die Wohnnutzung ausgeschlossen (vgl. Art. 7), mit der Konsequenz, dass dort weniger lärmempfindliche Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen oder Nebenräume (bspw. Veloräume) angeordnet werden.

Mischnutzung

Im Sinne der angestrebten Mischnutzung wird der Wohnanteil im Gestaltungsplan über das Teilareal Süd (Baubereiche A und B) sowie das Teilareal Nord (Baubereiche B und C) mit mindestens 50 Prozent aber höchstens 80 Prozent festgelegt (vgl. Art. 7). Der regionale Richtplan sieht für Zentrumsgebiete einen Mindestanteil von 50 Prozent sowie einen Gewerbeanteil von mindestens 25 Prozent vor (vgl. Kap. 2.3 Reg. Richtplan). Die Zielvorgaben des Richtplans gelten jedoch nicht für einzelne Bauprojekte oder Areale, sondern für grössere Gebiete (bspw. Strassengevierte).

Nach gängiger kantonaler Praxis werden die Empfindlichkeitsstufen in Gestaltungsplänen nutzungskonform je Baubereich zugeordnet (vgl. Kap. 2.2). Wo eine Mischnutzung mit ES III beabsichtigt ist, muss der Nicht-Wohnanteil mindestens 20 Prozent resp. darf der Wohnanteil höchstens 80 Prozent betragen. Im Rahmen des gemeinsam mit der Stadt Dietikon durchgeführten Studienverfahrens wurde ein auf die ortsspezifischen Gegebenheiten abgestimmtes Nutzungskonzept entwickelt; eine besondere Rolle spielt dabei das in der Nachbarschaft befindliche Gefängnis. Aufgrund der besonderen Situation auf dem Bahnhofareal Dietikon wird im Gestaltungsplan die Einhaltung der raumplanerisch erwünschten Mischnutzung über die Teilareale Süd (Baubereiche A und B) und Nord (Baubereiche B und C) festgelegt.

reiche B und C) und nicht je Baubereich eingehalten. Mit den Baubereichen werden im Sinne von § 7 ABV die bebaubaren Bereiche festgelegt. Die darin zulässige Nutzweise kann aufgrund der ortsspezifischen Gegebenheiten nicht gleichermassen über alle Baubereiche festgelegt werden, sondern bedarf einer ortsspezifischen Betrachtung. In allen Baubereichen wird die Wohnnutzung in den Erdgeschossen zugunsten von publikumsorientierten Nutzungen und gemeinschaftlichen Nebenräumen ausgeschlossen. Damit werden wichtige Beiträge zur Belebung und Attraktivität des Stadtzentrums sowie zur Sicherheit im öffentlichen Raum geleistet.

Im Baubereich A wird das Aufnahmegebäude mit publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den Obergeschossen erhalten und aufgestockt. Die Aufstockung entspricht in vielerlei Hinsicht den raumplanerischen Zielvorstellungen (Nachhaltigkeit, innere Verdichtung, ortsbauliche Situation) und kann auch wegen der Organisation des Gebäudes nur zu Wohnzwecken genutzt werden.

Im Baubereich B sind gemäss der angepassten Nutzungsverteilung des Richtprojekts (vgl. Kap. 4.2, Art. 7) publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss, gewerbliche Nutzungen in den drei ersten Obergeschossen und Wohnnutzungen in den darüberliegenden Obergeschossen vorgesehen. Durch die ortsspezifischen Gegebenheiten ist der Fussabdruck des Gebäudes mit knapp 300 m² sehr gering für ein Hochhaus. Aus städtebaulicher Sicht ist die Akzentuierung dieses Ortes und die Fassung des Platzraums, auch in Kombination mit dem geplanten Bushof, von hohem öffentlichem Interesse. Da in diesem Bereich keine durchgehende Verbindung für den MIV besteht, sind die Lärmwerte im Vergleich zu den Strassenfassaden entlang der Weiningerstrasse um rund 3 - 4 dB geringer. Auch im Hinblick auf die Nähe zu den Nahversorgungseinrichtungen, der Anbindung an den öfftl. Verkehr sowie dem Zugang zu den angrenzenden öffentlichen Freiräumen ist die Lage sowohl für Wohnen als auch Gewerbe attraktiv, weshalb eine Mischnutzung innerhalb des Gebäudes angedacht ist.

Im Baubereich C wird die Wohnnutzung wegen der Nähe zum Gefängnis sowie den Anforderungen an den Lärmschutz und die Störfallvorsorge gänzlich ausgeschlossen. Hier kann der erwünschte Anteil an Wohnnutzungen nicht eingehalten werden, dafür entspricht der Anteil Nicht-Wohnnutzungen 100%. Das im Richtprojekt als «Sonderbaustein» bezeichnete Gebäude soll einer ortsspezifisch besonderen Nutzung zugeführt werden. Aus städtebaulicher Sicht ist es das Bindeglied zwischen dem Aufnahmegebäude mit Bahnhofplatz und der Wohnüberbauung im Baubereich D.

Der Baubereich D ermöglicht aufgrund seiner Dimensionen die Schaffung einer zweiseitigen Bebauung mit lärmabgewandten Aussenräumen (Freiraum, Balkone) im Hofbereich. Hier soll eine urbane Wohnüberbauung mit attraktiven Erdgeschossnutzungen entstehen.

Im Teilareal Süd (Baubereiche A und B) beträgt der Wohnanteil des Richtprojekts mit angepasster Nutzungsverteilung (vgl. Kap. 4.2, Art. 7) rund 79 % respektive der Anteil Nicht-Wohnnutzungen rund 21 %. Im Teilareal Nord (Baubereiche C und D) beträgt der Wohnanteil rund 74 % respektive der Anteil Nicht-Wohnnutzungen rund 26 %. Über den gesamten Perimeter gesehen ergibt dies einen Wohnanteil von rund 75 % respektive der Anteil Nicht-Wohnnutzungen von rund 25 %. Aus den genannten Gründen ist eine Festlegung der Mischnutzung über jeweils die Teilareale Süd (Baubereiche A und B) und Nord (Baubereiche C und D) zweckmässig. Der minimale Anteil von 50 Prozent und maximale Anteil von 80 Prozent Wohnen über die Teilareale Nord und Süd lässt für die Realisierung der Bauetappen einen angemessenen Spielraum, um auf sich verändernde Nutzungsbedürfnisse (Nachfrageschwankungen) reagieren zu können.

Damit sind sowohl die Vorgaben der Mischnutzung über die beiden Teilareale (min. 20 % Nicht-Wohnnutzungen) als auch die Vorgaben des regionalen Richtplans gesamthaft (min. 25 % Nicht-Wohnnutzungen über Strassengevierte) eingehalten.

Störfallvorsorge

Ausgangslage

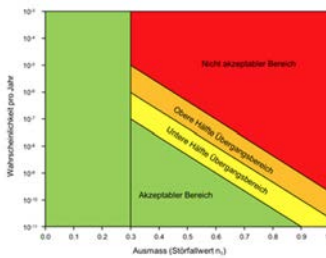
Auf der Bahnstrecke durchs Limmattal wird Gefahrgut transportiert. Daher gelten die Bahnanlagen im Perimeter des Gestaltungsplans als risikorelevante Bahnanlagen im Sinne der Störfallverordnung. Bei einem Gefahrgutunfall können, durch Brandereignisse und Explosionen, Schäden in der Umgebung der Bahnstrecke entstehen. Bei Planungs- und Bauvorhaben im Umfeld von 100 m zur Bahnstrecke ist deshalb die Störfallvorsorge zu berücksichtigen.

Ermittlung Störfallrisiko

Für den kommunalen Richtplan der Stadt Dietikon wurden die Störfallrisiken für die Festlegung der Standorte von hochverdichteten Gebäudetypologien (z.B. Hochhäuser) in den Konsultationsbereichen der Bahnlinie untersucht. Im Störfallgutachten vom 7. September 2021 (vgl. Beilage [4]) wurde die bauliche Entwicklung des Bahnhofareals auf Basis des Richtprojekts abgebildet.

Vorgehen

Im Rahmen des Störfallgutachtens wird eine anerkannte Screeningmethodik zur Beurteilung der Risiken für die Bevölkerung beim Transport gefährlicher Güter auf der Bahn eingesetzt. Für die Ermittlung der Summenkurve hinsichtlich der Personenrisiken wird die Screening-Applikation zum Transport gefährlicher Güter auf dem Eisenbahnnetz (TgG) verwendet.



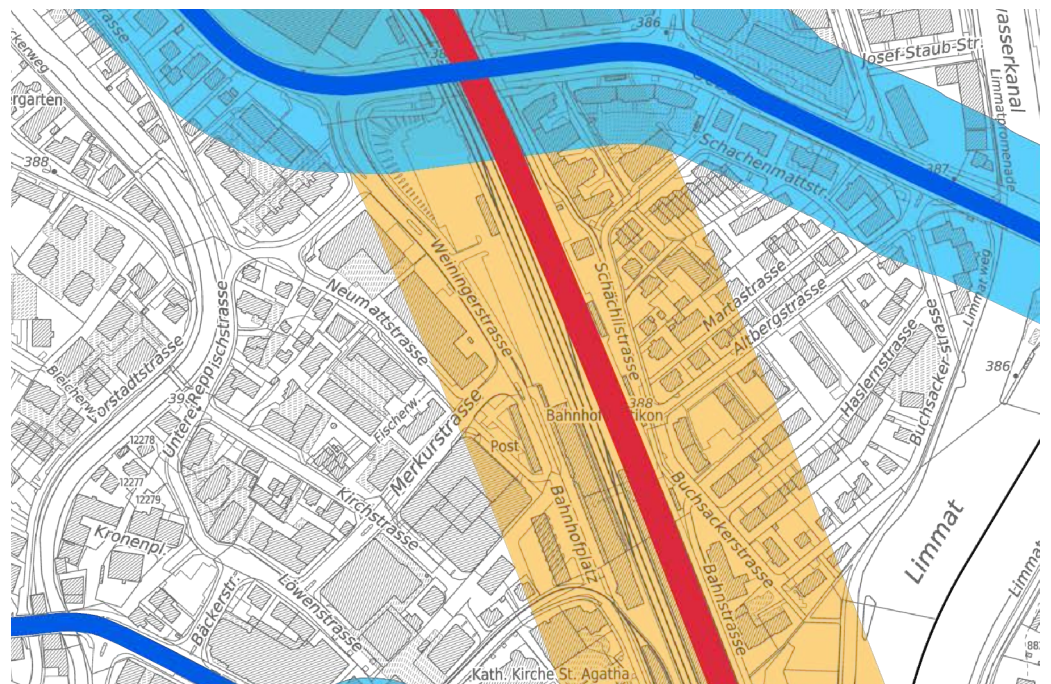
Risikobeurteilung

Aufgrund des Verlaufs der berechneten Risikokurven kann die Tragbarkeit des Risikos beurteilt werden. Im grünen Bereich wird das Risiko als akzeptabel beurteilt. Der gelbe und der orange Bereich (vgl. untenstehende Abbildung) bilden zusammen den Übergangsbereich, in welchem für die Risikobeurteilung seitens der Vollzugsbehörde eine Interessenabwägung vorzunehmen ist. Im

Abb. 62: Störfallexposition (maps.zh.ch | 1:5'000)

Chemie-Risikokataster

- Betriebsstandorte**
 - Betriebe, die der Störfallverordnung unterstehen
- Nationalstrassen**
 - ↗ HLS Anschluss
 - ↗ Hochleistungsstrasse (HLS)
- Durchgangsstrassen**
 - ↗ Durchgangsstrassen
 - ↗ Unterstellt
 - ↗ Durchgangsstrasse, KB-befreit
- Eisenbahnen**
 - ↗ Störfallrelevante Strecken
- Rangierbahnhof**
 - ↗ Rangierbahnhof
- Konsultationsbereiche**
 - Konsultationsbereich Chemie-Betriebe
 - Konsultationsbereich Nationalstrassen
 - Konsultationsbereich Durchgangsstrassen
 - Konsultationsbereich Eisenbahnen
 - Konsultationsbereich Rangierbahnhof
 - Konsultationsbereich Rohrleitungen
 - Konsultationsbereich Erdgasleitungen
 - Konsultationsbereich Erdgasspeicher



roten Bereich wird das Risiko als nicht tragbar beurteilt und es sind zwingend Massnahmen zur Risikoreduktion umzusetzen.

Ergebnis

Das Störfallgutachten (7. September 2021) zeigt, dass sich das Personenrisiko nach der Realisierung der Überbauung beim Standort Ueberland-/Weingerstrasse knapp in den Übergangsbereich verschiebt (vgl. untenstehende Grafik links). Bei der Situation mit künftigem Gefahrgutverkehr (2035) verschiebt sich die Risikosummenkurve geringfügig nach oben, bleibt aber deutlich im unteren Bereich des Übergangsbereichs (vgl. untenstehende Grafik rechts). Die Risiken im Übergangsbereich sind durch Gefährdungen im Falle einer Propanfreisetzung bedingt. Da sich die Risiken nach Realisierung des Bahnhofareals knapp in den Übergangsbereich verschieben, sind Massnahmen gemäss Planungshilfe umzusetzen (vgl. Kap. 3.3) resp. ist eine Interessenabwägung (vgl. Kap. 6) durchzuführen.

Massnahmen im Gestaltungsplan

Im vorliegenden Gestaltungsplan wurden auf Basis des Störfallgutachtens (7. September 2021) sowie des Richtprojekts (16. Februar 2022) Massnahmen ergriffen um der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen. Gemäss Art. 41 dürfen in der ersten Raumtiefe zur Bahnanlage keine Wohn- und Schlafräume angeordnet werden. Zudem sind empfindliche Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen nur zulässig, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese im Störfall ausreichend geschützt sind. Weiter sind bei Neubauten die Hauszugänge, Fluchtmöglichkeiten sowie die Frischluftzufuhr allfälliger Lüftungsanlagen auf die bahnabgewandte Seite auszurichten. Die Fassaden zur Bahnanlage sind so zu gestalten, dass sie erhöhte Anforderungen an den Brandwiderstand (EI30) erfüllen. Bei ebenerdigen Gebäudeöffnungen im Einflussbereich der Gleisanlage, wie beispielsweise bei den Tiefgaragenzufahrten der Baubereiche C und D, muss das Eindringen von unfallbedingt freigesetzten Brennstoffen, mit geeigneten baulichen Massnahmen verhindert werden.

Die Stellungnahme des zuständigen Bundesamtes zum Störfallrisiko mit Datum 25. Oktober 2021 liegt vor. Mit Rückmeldung der Amtsstelle Störfall des Kantons Zürich (AWEL) vom 23.4.2021

Abb. 63: Vergleich der Personenrisiken (alle Leitstoffe) mit und ohne Richtprojekt sowie mit der zukünftigen Situation 2035 mit Zunahme des Gefahrguttransports (Störfallgutachten vom 7. September 2021)

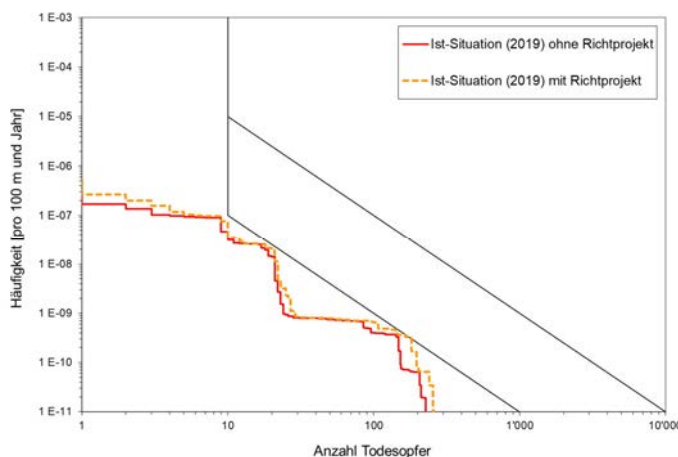


Abb. 6 Summenkurve Personenrisiken.

Vergleich der Personenrisiken (alle Leitstoffe) für die aktuelle Situation mit und ohne Standort Überland-/Weingerstrasse für Segmente R818/819, Subelemente 71001982 bis 71002052.

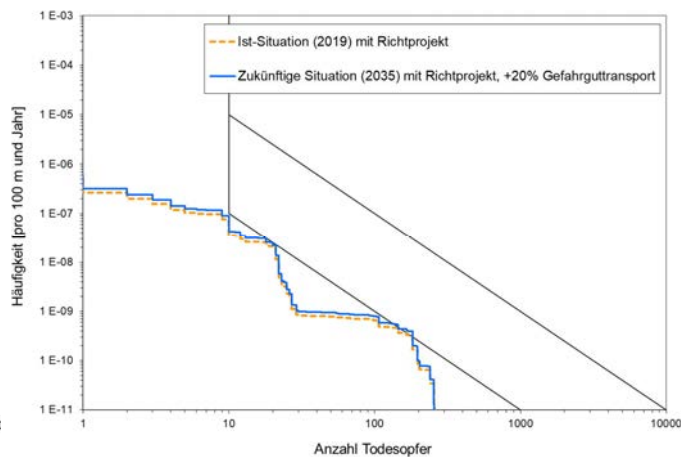


Abb. 7 Summenkurve Personenrisiken.

Vergleich der Personenrisiken (alle Leitstoffe) für die Situation nach Realisierung des Standorts Überland-/Weingerstrasse mit heutiger (2019) und künftiger (2035) Gefahrgutmengen für Segmente R818/819, Subelemente 71001982 bis 71002052 (Screening Datenstand 2019).

wurden Schutzwände und grossflächige Brandschutzgläser bei offenen Aufenthaltsflächen auf Gebäudedächer zur Bahnseite hin, als nicht verhältnismässig beurteilt. Es ist jedoch zu gewährleisten, dass für die Freiräume bahnabgewandte, geschützte Fluchtwege vorhanden sind.

Abfallentsorgung

Das Fassungsvermögen eines Containers beträgt rund 660 bis 800 Liter. Jenes eines Unterflurcontainers ist mit ca. 5'000 Liter rund siebenmal höher und deckt den Bedarf von rund 40 bis 60 Haushalten. Der Gestaltungsplan schreibt zur besseren Eingliederung in die Umgebung die Installation von Unterflurcontainern vor (vgl. Art. 38).

Altlasten

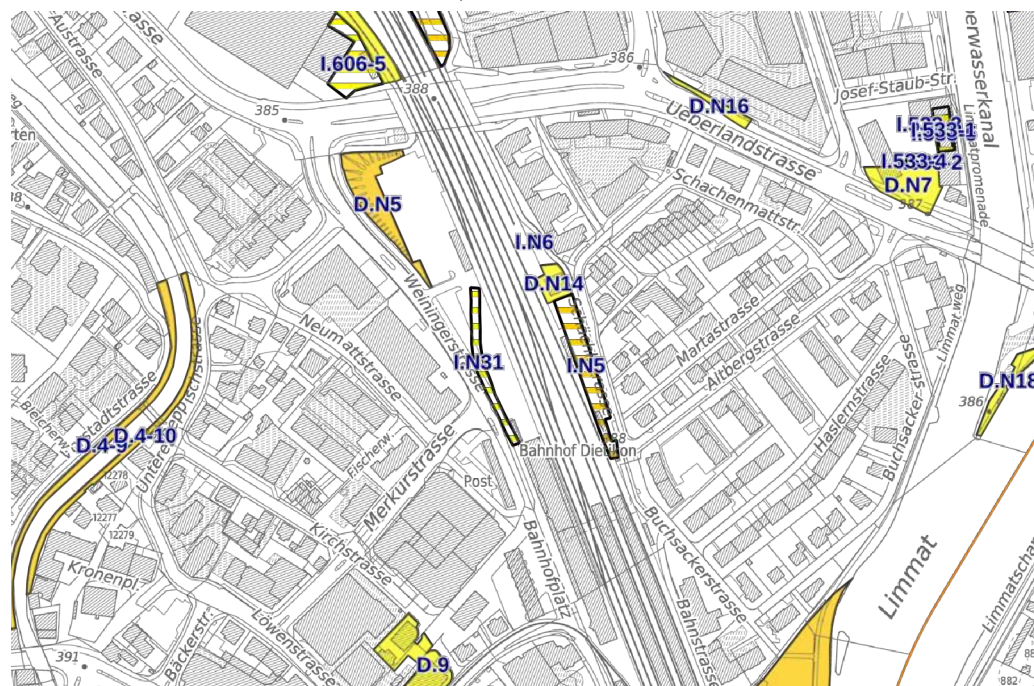
Das Umweltschutzgesetz verpflichtet die Kantone, einen Kataster der belasteten Standorte (KbS) zu erstellen und zu führen. Die belasteten Standorte wurden in einem standardisierten Verfahren in den drei Teilprojekten "Ablagerungsstandorte", "Betriebsstandorte" und "Unfallstandorte" erfasst.

Im Geltungsbereich sind zwei belastete Standorte eingetragen. An der Böschung zur Ueberland-/Weingerstrasse ist mit Nr. 0243/D.N005-000 (D.N5) ein Ablagerungsstandort eingetragen. Gemäss Beurteilung vom 8.8.2006 sind vom belasteten Standort keine schädlichen oder lästigen Auswirkungen zu erwarten und keine weiteren Massnahmen oder Untersuchungen erforderlich. Zudem liegt mit Nr. 0243/I.N031-000 (I.N31) ein belasteter Betriebsstandort vor, von welchem jedoch auch keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten sind. Die Baudirektion beurteilt die Standorte weder als überwachungs- noch sanierungsbedürftig.

Im Rahmen der vorliegenden Planung sind keine Massnahmen im Zusammenhang mit den Altlastenstandorten notwendig.

Abb. 64: Kataster der belasteten Standorte (maps.zh.ch | 1:5'000)

Ablagerungsstandort	Betriebsstandort	Unfallstandort	Belastungsgrad
			Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten
			Belastet, untersuchungsbedürftig
			Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig
			Belastet, überwachungsbedürftig
			Belastet, sanierungsbedürftig in Bearbeitung



Nichtionisierende Strahlung (NIS)

In der nahe stehenden Umgebung des Geltungsbereich sind verschiedene NIS-Quellen vorhanden: mehrere Mobilfunkantennen, die Fahrleitung der SBB-Bahnlagen und eine Übertragungsleitung.

Massgebend für die Beurteilung ist die Verordnung über den Schutz vor Nichtionisierender Strahlung (NISV) vom 23. Dezember 1999. Da das Areal erst 2012/2013 (also nach dem Stichtag des 1. Januar 2000) von der Reservezone in die Bauzone eingezont wurde, muss gemäss Verordnung NISV der Anlagewert (AGW) von $1\mu\text{T}$ eingehalten werden. Bis zur $1\mu\text{T}$ Linie (Mittelwert über 24 Stunden) dürfen keine Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) wie z.B. Hauptwohnräume oder dauernde Arbeitsplätze angeordnet werden. Nicht als OMEN gelten z.B. Treppenhäuser, Lagerräume, Autoeinstellplätze sowie Balkone.

Beurteilung Fahrleitung

Der $1\mu\text{T}$ -Abstand liegt im Teilbereich Nord bis zum Masten 94 bei 5.5 m ab Gleisachse und im daran anschliessenden Bereich, sowie im Teilbereich Süd bei 3 m ab Gleisachse. Diese Abstände sind schon durch die Dimensionierung der Baubereiche D und C und B eingehalten. Damit liegen zukünftige Bauten ausserhalb des $1\mu\text{T}$ -Abstands. Im Baubereich A wird der $1\mu\text{T}$ -Abstand von 3 Metern respektive der Berührungsschutzbereich von 3.5 Metern ab Gleisachse Gleis 1 minimal tangiert. Gemäss Auskunft vom AWEL (Besprechung mit Herrn Limacher vom 23. Mai 2011) wurde festgehalten, dass für Umnutzungen im bestehenden Bahnhofgebäude eine Bestandesgarantie besteht und eine Umnutzung trotz überschrittenem NIS-Anlagegrenzwert möglich ist. Für neue Bauten sind die Anlagegrenzwerte der NIS-Verordnung für so genannte OMEN einzuhalten.

Beurteilung Mobilfunkantennen

Auf dem Grundstück befinden sich bereits zwei Mobilfunkantennen (GSM und LTE) auf dem Dach

Abb. 65: Quellen nichtionisierender Strahlung (map.geo.admin.ch | 1:5'000)



des Aufnahmegebäudes. Da keine Bestandesgarantie für Mobilfunkantennen besteht, haben die Betreiber sicherzustellen, dass die üblichen Grenzwerte eingehalten werden. Das gleiche gilt für die drei Mobilfunkantennen (GSM, UMTS und LTE) auf dem Postgebäude an der Merkurstrasse.

Beurteilung Übertragungsleitung

Entlang der Bahnlinie verläuft eine Übertragungsleitung. Diese wird für den Rangierbahnhof Limmattal im Notfall - wenn die Versorgung von Spreitenbach nicht mehr gewährleistet werden kann - eingesetzt. Da in dieser Leitung nur in Ausnahmefällen Strom fliesst, ist sie für die NIS-Betrachtung von untergeordneter Bedeutung.

Neobiota

Gemäss der kantonalen Hinweiskarte sind im Geltungsbereich keine Hinweise auf Neophyten vorhanden. Für Bauvorhaben mit Aushub sind Abklärungen vor Ort während der Vegetationsperiode erforderlich und bei Auftreten von Neophyten entsprechende Massnahmen vorzusehen. Die vorliegende Planung sieht keine Änderung vor, die einen negativen Einfluss auf Neobiota haben könnte. Gemäss Art. 38 sind für die Bepflanzung ökologisch wertvolle, standortgerechte und einheimische Pflanzen zu wählen. Die sorgfältige Wahl der Bepflanzung, unter Beachtung der ökologischen Werte und der Nutzbarkeit durch standortgerechte Fauna, unterstützt diese Ziele.

Energie

Mit dem Gestaltungsplan gelten erhöhte Anforderungen an die Energieversorgung der Bauten (vgl. Art. 36 und 37). Damit wird im Sinne der angestrebten 2000-Watt-Gesellschaft bis ins Jahr 2050 und der planerischen Absichten der Stadt Dietikon gehandelt.

Archäologie

Das Gestaltungsplangebiet 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.

5.9 Hochhaus & Schattenwurf

Hochhausstandort

Der Gestaltungsplan sieht an zwei Standorten die Möglichkeit für Hochhäuser vor. Eines an der nordwestlichen Ecke des Baubereichs D, angrenzend an die Kreuzung Weininger-/Ueberlandstrasse, mit einer maximalen Fassadenhöhe von 50 Metern. Das Hochhaus soll an der wichtigen Strassenkreuzung als städtebaulicher Akzent und lokaler Orientierungspunkt fungieren und den Eingang ins Zentrum aus nördlicher Richtung klären.

Beim zweiten Hochhausstandort handelt es sich um das «Hohe Haus Süd», einem funktional eigenständigen Anbau an das Aufnahmegebäude im Baubereich B, in welchem eine maximale Fassadenhöhe von 30 Metern zulässig ist. Dabei handelt es sich brandschutzrechtlich gesehen um ein "Gebäude mittlerer Höhe". Aus baurechtlicher Sicht gelten jedoch bereits Gebäude mit einer Gebäudehöhe von 25 Metern als Hochhäuser (vgl. § 282 PBG). Das "Hohe Haus Süd" hat den Zweck das bestehende Aufnahmegebäude als Abschluss zum Bahnhofplatz zu ergänzen und akzentuieren.

Der Hochhausstandort an der Kreuzung Weininger-/Ueberlandstrasse entspricht sowohl dem Hochhauskonzept) als auch dem kommunalen Richtplan der Stadt Dietikon. Gemäss kommunalem Richtplan sind im Bereich des Bahnhofareals strassenorientierte hohe Häuser mit 8 bis 10 Vollgeschossen geeignet. Damit entspricht auch das «Hohe Haus Süd» den übergeordneten raumplanerischen Vorgaben.

Beurteilung Schattenwurf

Als Hochhäuser gelten nach § 282 PBG Gebäude mit einer Höhe von mehr als 25 Metern. Durch Hochhäuser darf die Nachbarschaft nicht wesentlich beeinträchtigt werden, insbesondere nicht durch Schattenwurf in Wohnzonen oder gegenüber bewohnten Gebäuden (§ 284 Abs. 4 PBG). Als wesentliche Beeinträchtigung im Sinne von § 284 Abs. 4 PBG gilt bei überbauten Grundstücken eine dauernde Beschattung von länger als drei Stunden (§ 30 Abs. 1 lit. a. ABV).

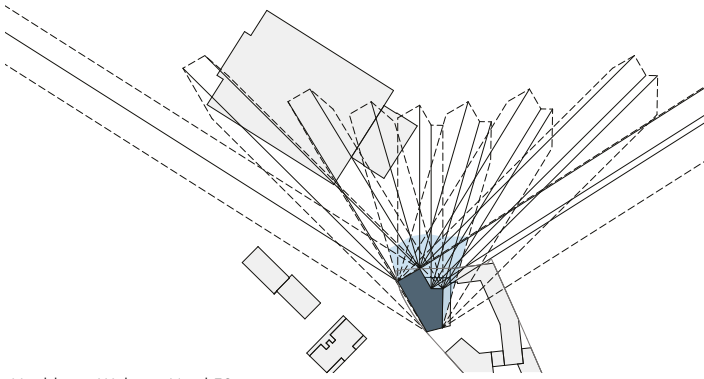
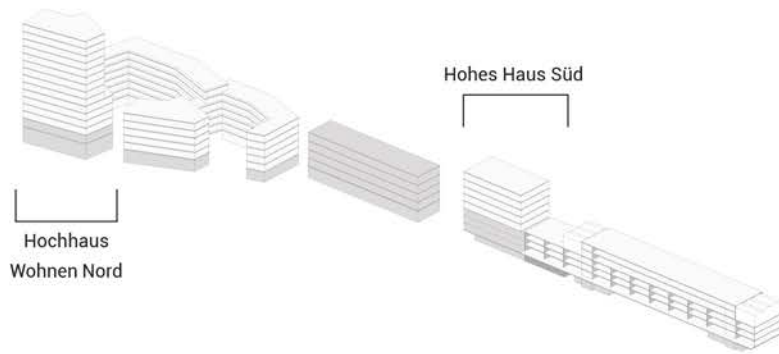
Keine wesentliche Beeinträchtigung durch Schattenwurf liegt indessen vor, wenn mit einem in allen Teilen den Vorschriften entsprechenden kubischen Vergleichsprojekt nachgewiesen wird, dass eine der Bau- und Zonenordnung entsprechende Überbauung keine geringere Beschattung des Nachbargrundstückes nach sich zieht (§ 30 Abs. 2 ABV).

Der Nachweis zur Einhaltung des sogenannten Dreistunden-Schattens ist projektabhängig und im Rahmen der Baubewilligung zu erbringen. Die Untersuchungen des Richtprojekts (16. Februar 2022) haben gezeigt, dass die Vorgaben betreffend Dreistunden-Schatten eingehalten werden können.

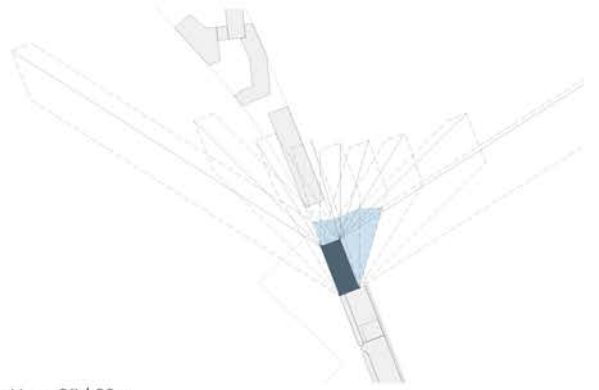
Die Vergleichsprojekte zur Beurteilung des Schattenwurfs gemäss § 30 Abs. 2 ABV bestimmen sich nach einer Bebauung gemäss PBG mit maximaler Höhe (25 m Gebäudehöhe) sowie der gemäss Grundordnung möglichen Höhen (21.5 Gebäudehöhe und zusätzlich 2 Dachgeschosse) innerhalb der festgelegten Baubereichsgrenzen.

Beim Hochhaus im Baubereich D mit maximaler Fassadenhöhe von 50 Metern, werden aufgrund der Lage und Stellung des Hochhaus keine anderen Bauten verschattet. Der nebenstehende Nachweis zeigt, dass der Schattenwurf des Hochhaus deutlich geringer ist als jene der Referenzprojekte.

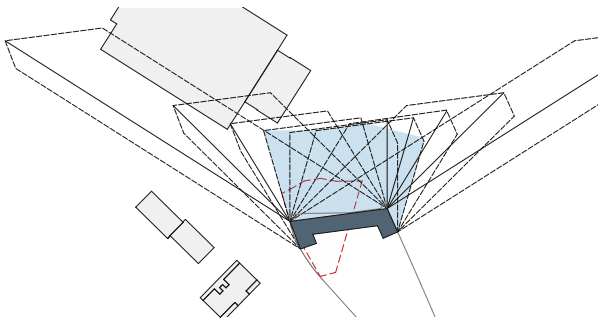
Beim «Hohen Haus Süd» mit einer maximalen Fassadenhöhe von 30 Metern ist die Verschattung bei den Referenzprojekten zwar minimal geringer; jedoch führen weder die Referenzprojekte noch das Richtprojekt zu einer Verschattung von benachbarten Gebäuden.



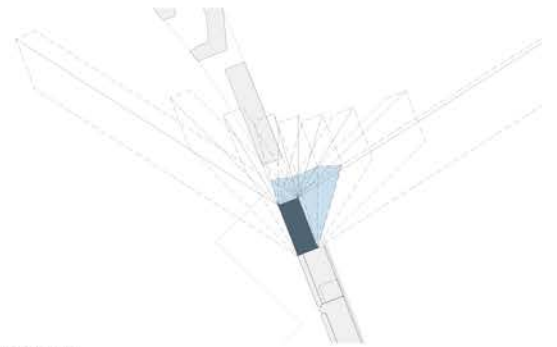
Hochhaus Wohnen Nord 50m



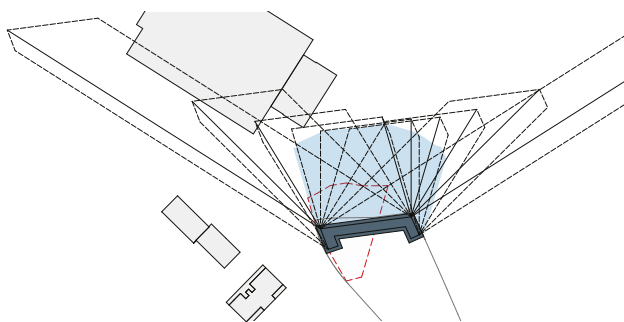
Hohes Haus Süd 30m



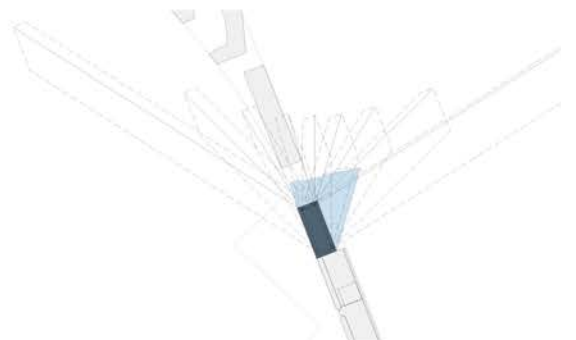
Referenzprojekt 25m



Referenzprojekt 25m



Referenzprojekt Z5: Traufe 21.5m, First 27.5m



Referenzprojekt Z5: Traufe 21.5m, First 27.5m

6 Interessensabwägung

Das Bahnhofareal nimmt eine Schlüsselrolle in der Entwicklung des Stadtzentrums der Stadt Dietikon ein. Das Areal weist einen hohen Öffentlichkeitsgrad und hohe Ansprüche an den städtebaulichen Ausdruck und die Gestaltung auf. Zudem sind die (umweltrechtlichen) Rahmenbedingungen an dieser exponierten Lage äusserst herausfordernd. An das Bahnhofareal werden vielfältige und übergeordnete Interessen geltend gemacht, welche im Folgenden erläutert und gegeneinander abgewogen werden.

Folgende Interessen stehen dabei im Fokus:

- Gesamtheitliche Betrachtung des Bahnhofgebiets im kooperativen Planungsprozess
- Siedlungsentwicklung nach Innen lenken und an geeigneten Lagen umsetzen;
- Beitrag zu einem attraktiven und belebten Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte;
- Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets als Mobilitätshub;
- Freiraumversorgung erhöhen und Aufenthaltsqualität im Freiraum verbessern;
- Verbesserung Lokalklima und Energiebilanz;
- Schutz der Menschen gegen lästige und schädliche Einwirkungen.

Gesamtheitliche Betrachtung des Bahnhofgebiets im kooperativen Planungsprozess

Die Stadt Dietikon und die SBB AG haben ausgehend von den Vorgaben der städtischen Entwicklungsstrategien (vgl. Kap. 2.4) den kooperativen Planungsprozess zum Bahnhofgebiet Dietikon gestartet (vgl. Kap. 1.6). Die Stadt und die SBB AG führten gemeinsam einen städtebaulichen Studienauftrag (Kap. 3.1) sowie anschliessend Vertiefungsstudien (Kap. 3.2) über das Bahnhofgebiet durch. Ziel war es, die Entwicklungsabsichten im Rahmen einer gemeinsamen gesamtheitlichen Betrachtung über das gesamte Bahnhofgebiet optimal aufeinander abzustimmen.

Im Rahmen dieses Planungsprozesses wurden die Entwicklungsmöglichkeiten und Anforderungen an die Entwicklung des Bahnhofgebiets unter Einbezug der unterschiedlichen Interessen (Innenentwicklung, Verdichtung, Schaffung von Wohn- und Freiraum, Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen/Läden des täglichen Bedarfs, Erfüllung Mobilitätsbedürfnisse, Machbarkeit in Bezug auf umweltrechtliche Rahmenbedingungen) eingehend untersucht und gegeneinander abgewogen.

Aus dem gemeinsamen Verfahren ging ein städtebauliches Konzept hervor, das der Stadt Dietikon und der SBB AG als Leitbild der künftigen Entwicklung und Grundlage der jeweiligen Teilprojekte und Planungsprozesse (privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» und Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof») dient. Diese beiden Teilprojekte / Planungsprozesse entwickeln die Parteien in unabhängigen Verfahren. Sie sorgen jedoch im Rahmen eines regelmässigen Austauschs für die notwendige Abstimmung der koordinierten baulichen Entwicklung. Zudem legt der vorliegende Gestaltungsplan mit Art. 5 eine Koordinationspflicht für die Verkehrsdrehscheibe fest.

Das Zusammenspiel und der Einbezug der verschiedenen Akteure sowie die Gesamtbetrachtung der unterschiedlichen Themen haben sich als zielführend herausgestellt. In diesem Sinne stellt die Interessensabwägung eine Gesamtbetrachtung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen dar, mit dem Ziel der gesamthaft besten Lösung.

Siedlungsentwicklung nach Innen lenken und an geeigneten Lagen umsetzen

Das revidierte Raumplanungsgesetz wie auch die Richtplanung (kantonal, regional, kommunal) erteilen der Stadt Dietikon einen klaren Auftrag zur Siedlungsentwicklung nach Innen. Sie muss die nutzungsplanerischen Grundlagen schaffen, damit über den Zeithorizont von 2030 hinaus innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets Raum für zusätzlich rund 3'000 Einwohner*innen und 1'000 Beschäftigte geschaffen werden kann. Siedlungsverdichtung nach Innen bedeutet im weitgehend bebauten Siedlungsgebiet der Stadt Dietikon unweigerlich eine Erneuerung, Umstrukturierung des baulichen Bestandes sowie das Ausschöpfen baulicher Potenziale. So beauftragt auch der kantonale Richtplan die Gemeinden, Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe zu aktivieren. Dabei ist in Zentrumsgebieten sowie in Bahnhofbereichen mit überörtlicher Bedeutung eine der besonderen Lagegunst angemessene, überdurchschnittlich dichte Nutzung anzustreben. Zudem sind in der Regel Mischnutzungen (gemäss Praxis des Kantons min. 20% Nicht-Wohnnutzungen) anzustreben.

Der regionale Richtplan weist das Bahnhofareal dem Siedlungsgebiet mit "sehr hoher Dichte" (>300 EB/ha) zu (Kap. 2.3). Für Zentrumsgebiete sieht der Richtplan einen Mindestanteil von 50 Prozent sowie einen Gewerbeanteil von mindestens 25 Prozent vor (vgl. Kap. 2.3 Reg. Richtplan). Der kommunale Richtplan hält unter anderem fest, dass die bauliche Dichte mit einer Sondernutzungsplanung gegenüber der Grundordnung in Zentrumsquartieren um bis zu 20 % erhöht werden kann (Kap. 2.4). Das Bahnhofareal wurde 2013 der Zentrumszone 5 (Z5) zugewiesen und mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert. In der Zentrumszone sind mittels Grundordnung eine Ausnützungsziffer von 140 Prozent und mit Inanspruchnahme der verschiedenen Boni eine maximale Ausnützung von 187 Prozent möglich. Das Bahnhofareal ist heute mit Ausnahme des bestehenden Aufnahmegebäudes noch unbebaut. Der Gestaltungsplan ermöglicht eine Ausnützung von 201 Prozent, was im Vergleich zur Grundordnung einer Erhöhung der baulichen Dichte von rund 14 Prozentpunkten entspricht.

Der Gestaltungsplan setzt damit die übergeordneten Ziele der Richtplanung und die Vorgaben der Nutzungsplanung um. Mit der Umsetzung der Gestaltungsplanpflicht werden die vorhandenen Nutzungsreserven aktiviert. An der Aktivierung dieser Reserven, an mit dem öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossenen Lage, besteht ein hohes öffentliches Interesse. Mit der vorliegenden Planung wird ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach Innen geleistet.

Beitrag zu einem attraktiven und belebten Stadtzentrum mit einer hohen Nutzungs- und Erlebnisdichte

Die übergeordneten raumplanerischen Instrumente und insbesondere auch die städtischen Entwicklungskonzepte enthalten die Zielsetzungen zur Schaffung eines attraktiven und belebten Stadtzentrums mit hoher Nutzungs- und Erlebnisdichte. Im kooperativen Planungsprozess haben sich dabei die Belebung der Erdgeschosse entlang des öffentlichen Raums mit publikumsorientierten Nutzungen sowie die Förderung der Wohnnutzung als gewichtige Interessen herausgestellt.

Das Stadtzentrum und insbesondere das Bahnhofgebiet weisen eine hohe Vielfalt an Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen auf. Wie die Quartieranalyse zeigt, liegt die Beschäftigtendichte im Bahnhofgebiet deutlich höher als die Einwohnerdichte. Im Sinne einer ausgewogenen Durchmischung und Belebung des Stadtzentrums (auch ausserhalb der Geschäftszeiten) soll daher, trotz anspruchsvollen Rahmenbedingungen, die Wohnnutzung gefördert werden. Der Gestaltungsplan schreibt daher über die Teilareale Süd (Baubereiche A und B) und Nord (Baubereiche B und C) jeweils einen

Mindestwohnanteil von 50 Prozent und einen maximalen Wohnanteil von 80 Prozent vor. Mit der Begrenzung des Wohnanteils auf 80 Prozent wird dem übergeordneten Interesse der Mischnutzung Rechnung getragen (vgl. auch Lärmschutz Kap. 5.8). Zusätzlich zur generellen Regelung der Nutzweise innerhalb des Geltungsbereichs werden im Erdgeschoss Wohnnutzungen ausgeschlossen und in der ersten Bautiefe zum öffentlichen Strassenraum publikumsorientierte Nutzungen gefordert. Damit wird eine weitere Zielsetzung aus dem regionalen Richtplan in der Nutzungsplanung umgesetzt (vgl. Kap. 2.3 regionaler Richtplan).

Als Beitrag an den Bedarf an bezahlbarem Wohnraum in der Stadt Dietikon sieht die SBB zudem einen Anteil von 33% der Wohnflächen innerhalb des Perimeters des Gestaltungsplans im preisgünstigen Segment vor. Gemäss Gestaltungsplan sind für Wohnen maximal 20'000 m² anrechenbare Geschossfläche zulässig (maximal 80% der maximal zulässigen 25'000 m² anrechenbaren Geschossflächen). Somit werden 6'600 m² anrechenbare Geschossflächen für das preisgünstige Wohnen festgesetzt

Die publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen leisten einen wichtigen Beitrag zu einem attraktiven und belebten Stadtzentrum sowie zur Alltagsversorgung der Bewohner*innen auf dem Bahnhofareal und im umliegenden Quartier.

Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets als Mobilitätshub

Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten (vgl. Kap. 2.2 kt. Richtplan). Zudem soll der Bahnhof Dietikon als multimodale Verkehrsdrehscheibe unter Berücksichtigung aller Mobilitätsbedürfnisse weiterentwickelt werden.

Mit dem Gestaltungsplan werden verschiedene Massnahmen umgesetzt, welche wichtige Beiträge zur Erreichung dieser Zielsetzungen leisten:

Die bestehenden Park&Rail Parkplätze werden ersatzlos aufgehoben. Dies entspricht, entgegen der Festlegung in der Gestaltungsplanpflicht (Art. 26g BO), den aktuellen Entwicklungsabsichten der Stadt gemäss Festlegung im aktuell in der Revision befindlichen kommunalen Richtplan (vgl. Kap. 2.4). Das Parkplatzangebot soll sich auf die notwendigen Pflichtparkplätze und einige Abstellplätze im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb und dem Mobilitätshub (Kiss&Ride, Kurzzeitparkplätze etc.) beschränken. Der Gestaltungsplan begrenzt daher die zulässige Anzahl an Abstellplätzen auf den Minimalbedarf an Pflichtparkplätzen und setzt erste Massnahmen im Sinne eines Mobilitätskonzepts um (Kap. 3.3 und 5.6).

Durch die Reduktion der Anzahl Abstellplätze wird, anhand der Erkenntnisse aus dem Richtprojekt, mit einer Abnahme des Verkehrsaufkommens um rund 37 Prozent des durchschnittlichen Tagesverkehrs und gar um rund 60 Prozent in den Spitzenstunden gerechnet (Kap. 5.6). Die Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept dienen primär der Förderung des Veloverkehrs für die zukünftigen Nutzungen auf dem Bahnhofareal (vgl. Art. 34).

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird die bestehende Velostation aufgehoben und die öffentlichen Veloabstellplätze ins Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes verlegt (vgl. Art. 35). Damit werden mindestens 300 Abstellplätze an optimaler Lage für die Umsteigebeziehungen auf die Bahn und die künftigen Bushaltestellen positioniert.

Als weitere Massnahmen zur Verbesserung des Personenflusses und Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des öffentlichen Verkehrs wird die Fassade des Erdgeschosses entlang des Bahnhofplatzes - Bushof zurückgesetzt (vgl. Art. 16) und ein neuer Treppenzugang zur Personenunterführung geschaffen (vgl. Art. 29).

Um alle diese Mobilitätsmassnahmen im Bereich des Aufnahmegebäudes aufeinander abzustimmen wird mit Art. 5 ein «Koordinationsbereich Verkehrsdrehscheibe» im Sinne einer Koordinationspflicht festgelegt.

Durch die unterschiedlichen Massnahmen werden mit dem Gestaltungsplan wichtige Beiträge zur Förderung der nachhaltigen Mobilität geleistet.

Freiraumversorgung erhöhen und Aufenthaltsqualität im Freiraum verbessern

Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist mit Massnahmen zur Gestaltung und Aufwertung der Freiräume zu verbinden (vgl. Kap. 2.2 kt. Richtplan). Der Freiraumversorgung und der gestalterischen Qualität der Freiräume kommt, insbesondere in Gebieten mit hoher baulicher Dichte, eine besondere Bedeutung und ein hohes öffentliches Interesse zu.

Die Freiräume des Bahnhofareals und der angrenzenden öffentlichen Räume (Bahnhofplatz, Post) werden heute von Verkehrsflächen und Stellflächen für den ruhenden Verkehr dominiert. Entsprechend weisen sie einen hohen Versiegelungsgrad und wenig Aufenthaltsqualitäten auf. Sie sind vollständig öffentlich zugänglich (soweit dies im Falle der Parkplätze möglich ist).

Die öffentliche Zugänglichkeit der Freiräume bleibt trotz der baulichen Entwicklung erhalten. Sämtliche Freiräume auf Niveau des Stadtbodens bleiben, ausserhalb der Baubereiche, öffentlich zugänglich. Einzig der «Hofbereich» im Baubereich D erhält einen anderen Charakter und steht primär den Nutzungen der angrenzenden Gebäude zur Verfügung. Er ist jedoch, durch offene Gebäudedurchgänge allseitig an den «Freiraum Bahnhofareal» angebunden (vgl. Art. 23 und 24).

Durch die hohen funktionalen Anforderungen als öffentlicher Bewegungsraum wird der Versiegelungsgrad auf dem Bahnhofareal auch in Zukunft hoch sein. Kompensiert wird dies einerseits durch die geplante Neugestaltung des Bahnhofplatz - Bushof sowie durch verschiedene Massnahmen innerhalb des Bahnhofareals.

Im Hofbereich im Baubereich D wird die Versiegelung so gering wie möglich gehalten und ein hoher Grünanteil (Pflanzbeete, Bäume) mittels einer Grünflächenziffer von mindestens 30 Prozent gefordert (vgl. Art. 24). Am Beispiel des Richtprojekts werden damit mindestens 300 m² an grünem, unversiegeltem Hofbereich erstellt. Der Anteil der Bäume auf dem Areal wird mit der Neuüberbauung erhöht und ihr langfristiger Erhalt gesichert (vgl. Art. 25). Die Bäume tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei und leisten einen wertvollen Beitrag zur ökologischen Aufwertung sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Für die Freiräume der Bewohner*innen werden mit dem Gestaltungsplan die Erstellung von Spiel- und Ruheflächen im Umfang von 15 % der anrechenbaren Geschossflächen für Wohnnutzungen gefordert. Am Beispiel des Richtprojekts werden damit über 2'600 m² an gemeinschaftlichen Freiräumen erstellt. Aufgrund der speziellen Gegebenheiten auf dem Areal, in welchem sämtliche Freiräume ausserhalb der Baubereiche öffentlich zugänglich sind und diese nicht angerechnet werden, wird ein massgeblicher Anteil der Spiel- und Ruheflächen auf den Dachflächen angeordnet.

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Gestaltungsplan im Rahmen der baulichen Entwicklung, leisten wertvolle Beiträge an einen qualitativ hochwertigen Stadtraum im Zentrum der Stadt Dietikon und gewährleisten attraktive Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität für die Nutzer*innen des Bahnhofareals.

Verbesserung Lokalklima und Energiebilanz

Der Bund hat das Energiegesetz umfassend revidiert, um es auf die Einhaltung der Energiestrategie 2050 auszurichten. Das Gesetz trat zusammen mit verschiedenen dazugehörigen Verordnungen am 1. Januar 2018 in Kraft. Es enthält Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs, zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Förderung von erneuerbaren Energien. An der Nutzung und dem Ausbau erneuerbarer Energien besteht ein nationales Interesse (Art. 12 Abs. 1 EnG). Die Planungsträger aller Stufen (Bund, Kanton, Gemeinden) werden angewiesen die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen.

Zudem wird mit der zunehmenden Klimaerwärmung die hitzeangepasste Siedlungsentwicklung weiter an Stellenwert gewinnen. Bund und Kanton sind zurzeit an der Erarbeitung von Grundlagenberichten mit Handlungsempfehlungen und Massnahmen sowie an der Anpassung der Rechtsgrundlagen zur verbindlichen planungsrechtlichen Umsetzung.

Der Gestaltungsplan sieht eine Vielzahl an Massnahmen vor, um diesem Anliegen Rechnung zu tragen. Für die Neubauten gelten erhöhte Anforderungen an den Energiestandard. Die Dächer müssen ökologisch wertvoll begrünt werden und können mit Anlagen zur Energiegewinnung (Solaranlagen, Windräder oder ähnliches) ausgestattet werden. In den Freiräumen ist der Versiegelungsgrad auf das Minimum zu beschränken und als Bepflanzungen sind vorzugsweise ökologisch wertvolle, standortgerechte Arten zu verwenden. Darüber hinaus fordert der Gestaltungsplan in den Freiräumen eine Vielzahl an Bäumen, welche sich ebenfalls positiv auf das Lokalklima und die Ökologie auswirken. Weiter muss im Sinne eines Controllings mit dem Baugesuch aufgezeigt werden, welche Auswirkungen die geplanten Neubauten und Veränderungen im Freiraum auf das Lokalklima haben und mit welchen kompensatorischen Massnahmen zur Hitzeminderung beigetragen wird.

Schutz der Menschen gegen lästige und schädliche Einwirkungen

Die Umweltgesetzgebung enthält eine Vielzahl an Anforderungen welche im Rahmen von raumplanerischen Aufgaben zu beachten, zu koordinieren, umzusetzen oder abzuwägen sind. Am Schutz der Menschen, Tiere und Pflanzen, ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume gegen schädliche oder lästige Einwirkungen besteht ein hohes öffentliches Interesse. Dies erfordert im Zusammenspiel mit den ebenfalls übergeordneten raumplanerischen Interessen einer haushälterischen Nutzung des Bodens und der baulichen Entwicklung an zentralen und gut erschlossenen Lagen besondere Anstrengungen zur Bewahrung und Steigerung der Siedlungsqualität.

Entlang von Bahnlinien kommen neben hohen Anforderungen an den Lärmschutz auch der Störfallvorsorge und dem Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS) hohe Bedeutung zu. Im bisherigen Planungsprozess wurden zu diesen Themen umfangreiche Abklärungen getätigt (vgl. Beilagen, [3] Lärmschutz und [4] Störfall) und diese im Rahmen des Richtprojekts konzeptionell umgesetzt respektive die Einhaltung der Anforderungen anhand des Richtprojekts überprüft (vgl. Kap. 5.8). Zudem wurden anhand eines Objektschutzkonzeptes (vgl. Beilage [2]) die Schwachstellen eruiert, die Schutzzielhöhen errechnet und die notwendigen Objektschutzmassnahmen aufgezeigt.

Das Richtprojekt zeigt, dass eine qualitativ hochwertige Überbauung des Bahnhofareals trotz der anspruchsvollen Rahmenbedingungen erreicht wird. Mit dem Gestaltungsplan werden hohe Anforderungen an den Hochwasserschutz, den Lärmschutz sowie die Störfallvorsorge gestellt, um die künftigen Nutzer*innen des Areals und die Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen zu schützen.

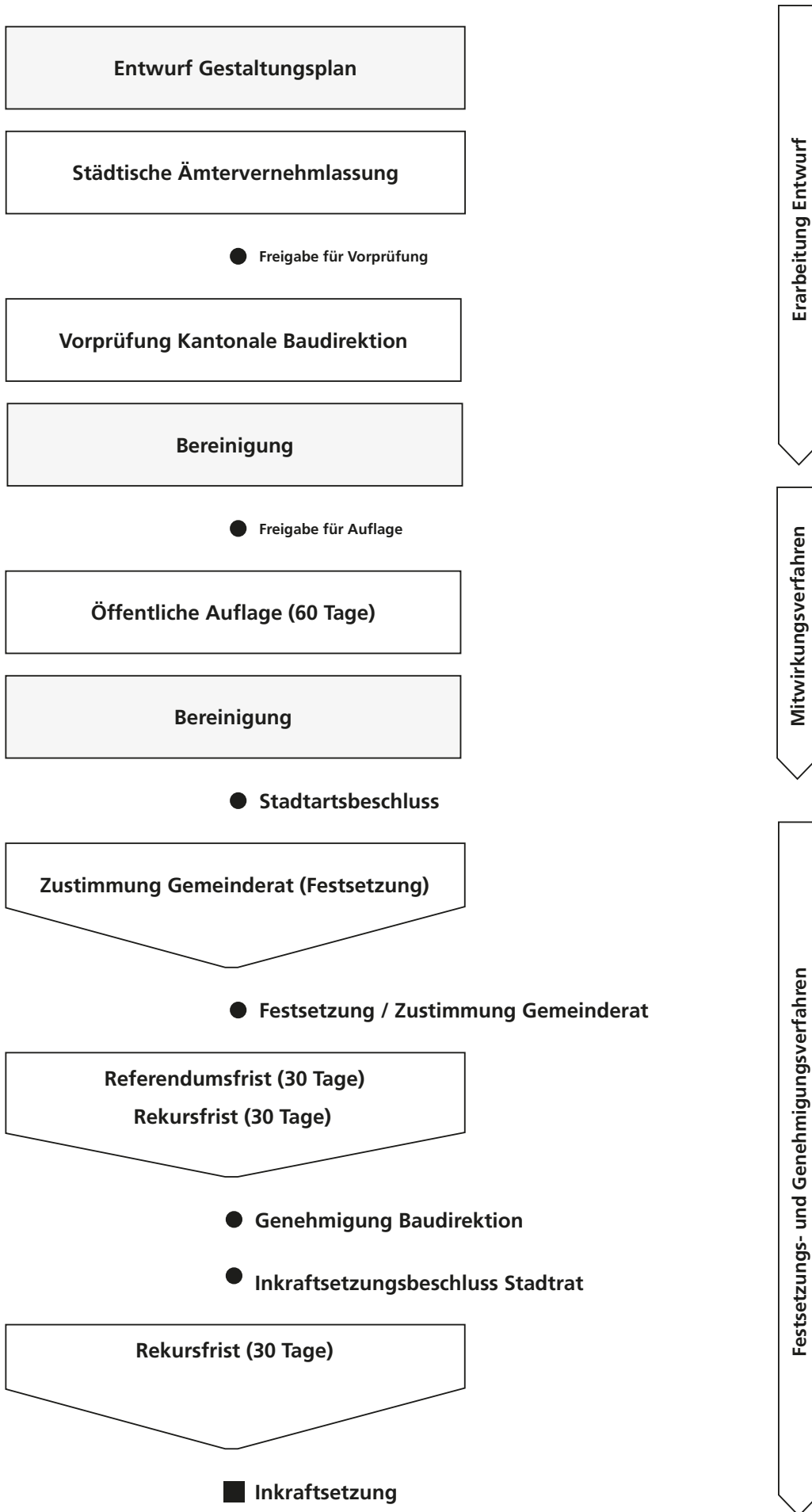
Schlussfolgerung

Das Bahnhofareal ist Teil des Bahnhofgebiets und des Stadtzentrums von Dietikon. Dem Zentrum kommen als Regionalzentrum des Limmattals, welches eines der dynamischsten Entwicklungsregionen im Umfeld der Stadt Zürich ist, eine übergeordnete Bedeutung und Ausstrahlung zu. Mit der baulichen Entwicklung des heute beinahe unbebauten Bahnhofareals wird an optimal mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossener Lage, attraktiver Wohn-, Arbeits- und Lebensraum geschaffen.

Die Aktivierung dieser Nutzungsreserve leistet einen wichtigen Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach Innen und an die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum. Die qualitativ hochwertige Gestaltung leistet einen wichtigen Beitrag an die Aufwertung des Siedlungsraums.

Der Gestaltungsplan entspricht den übergeordneten Zielsetzungen der Raumplanung und des Umweltschutzes und setzt die räumlichen Entwicklungsabsichten der Stadt Dietikon umfassend um.

Abb. 67: Verfahren Privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»



7 Verfahren und Mitwirkung

Erarbeitung Entwurf

Entwurf Gestaltungsplan

Auf Basis des Richtprojekts wurde ein Entwurf der Unterlagen zum Gestaltungsplan erstellt.

Städtische Vernehmlassung

Die Unterlagen wurden am 23. März 2022 beim Stadtplanungsamt zuhanden der Ämtervernehmlassung eingereicht. Das Stadtplanungsamt hat die Vernehmlassung durchgeführt und die Rückmeldungen mit dem Schreiben vom 28. April 2022 koordiniert.

Gesuchsprüfung

Nach der Bereinigung der Unterlagen wurden die Unterlagen beim Stadtplanungsamt zuhanden der Vorprüfung eingereicht. Nach der Freigabe des Stadtrates wurden die Unterlagen bei der Baudirektion zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

Kantonale Vorprüfung

Der Entwurf des Gestaltungsplans wurde bei der Baudirektion am 22. November 2022 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Die Baudirektion führt die Vorprüfung im Sinne von § 87 a. PBG durch und koordiniert die Rückmeldungen mit den weiteren relevanten Amtsstellen.

Mit dem Schreiben vom 14. Februar 2023 hat das Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorlage Stellung genommen. Im Rahmen der Vorprüfung wurden das Amt für Mobilität (AFM), das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), das Amt für Landschaft und Natur (ALN), das Strasseninspektorat, die Abteilung Planen&Steuern sowie die Fachstelle Lärmschutz (FALS) sowie die Abteilung Archäologie und Denkmalpflege (A&D) zum Mitbericht eingeladen.

In seiner Gesamtbeurteilung würdigt der Kanton, dass durch den Gestaltungsplan die Voraussetzungen für die Verdichtung und qualitative Entwicklung des Zentrums von Dietikon geschaffen werden. Insbesondere würdigt der Kanton, dass die Planungsabsichten sowie die Auswirkungen der Planung auf Raum und Umwelt im Planungsbericht nachvollziehbar dargelegt werden. Das Richtprojekt erfüllt die Anforderungen an eine qualitativ hochwertige Planung. Es wird begrüsst, dass den Themen Freiraum und Klima eine hohe Relevanz zugesprochen wird.

Klärungsbedarf sah der Kanton bei planungs- und baurechtlichen Präzisierungen. Einerseits im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse sowie dem Teilprojekt «Bahnhofplatz-Bushof» und andererseits beim Nachweis der umweltrechtlichen Rahmenbedingungen (Hochwasser- und Lärmschutz).

Anpassung des Gestaltungsplan aufgrund folgender Themen:

Im Austausch mit dem Amt für Raumentwicklung (ARE), dem Amt für Mobilität (AFM) und dem Tiefbauamt (TBA) wurden am 27. April 2023 gemeinsam der Klärungsbedarf und die Präzisierung des Gestaltungsplanes besprochen und bereinigt.

Planungs- und baurechtliche Präzisierungen (Koordination)

Im Zusammenhang mit den Teilprojekt «Bahnhofplatz-Bushof» wurde in der Vorzone des Aufnahmegebäudes ein Koordinationsbereich Verkehrsdrehscheibe (vgl. Art. 5) zur Abstimmung aller relevanten Themen festgelegt. Zudem wurde für den künftigen maximalen Raumanpruch der Machbarkeitsstudie Weiningerstrasse und im Zusammenhang mit der Suspendierung der Verkehrsbaulinie eine Interessenslinie Weiningerstrasse (vgl. Art. 4) festgelegt. Damit wird der Raum für einen allfälligen Strassenausbau verbindlich gesichert.

Hochwasserschutz

In Anbetracht der Gefährdung durch Naturgefahren (Hochwasser und Oberflächenabfluss) und den geplanten Nutzungen (Sonderrisikoobjekte) wurde ein Objektschutzkonzept zum Gestaltungsplan erarbeitet. Mittels einer Festlegung von Schutzzielhöhen und damit zusammenhängenden Objektschutzmassnahmen wurde nachgewiesen, welche permanenten Schutzmassnahmen bis zu einem HQ300 getroffen werden müssen. Dies ist im vorliegenden Bericht dokumentiert. Zudem wurde das Objektschutzkonzept begleitend für die weitere Planung und Projektierung festgelegt.

Lärmschutz

Das Lärmgutachten wurde aufgrund veränderter Rahmenbedingungen (neue Erkenntnisse und Erfahrungen in der Berechnungskonfiguration) überarbeitet. Zudem wurde auch im Richtprojekt die Machbarkeit mittels einzelner Anpassungen bestätigt. Das Lärmgutachten bestätigt die Machbarkeit des Richtprojektes.

Bereinigung

Aufgrund der Rückmeldungen aus der kantonalen Vorprüfung wurden die Dokumente überarbeitet und beim Stadtrat zur Freigabe betreffend öffentlicher Auflage eingereicht. Auf eine zweite Vorprüfung wurde in Absprache mit dem ARE verzichtet.

Mitwirkungsverfahren

Öffentliche Auflage

Der private Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» wurde gemäss § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG) zwischen dem 14. September und dem 13. November 2023 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Im Rahmen der Publikation der öffentlichen Auflage wird dem Mitwirkungsgebot gemäss Art. 4 RPG und § 7 PBG Genüge getan. In diesem Zeitraum konnte sich jeder zur Vorlage äussern und schriftlich Einwendung dagegen einbringen.

Bereinigung

Während der Auflagefrist sind sieben Schreiben mit Einwendungen eingegangen. Die Einwendungen stammen von einer Privatperson, drei politischen Parteien und drei Vereinen / Verbänden. Darin wurden insgesamt 67 Anträge formuliert. Die eingegangenen Einwendungen sind in einem separaten «Bericht zu den Einwendungen» zusammengestellt. Der Bericht gibt detailliert Auskunft über das Ergebnis der Mitwirkung und nimmt Stellung zu den Einwendungen. Zum Thema preisgünstiger Wohnraum sind mehrere Anträge formuliert worden. Eine Anpassung des Anteils preisgünstigen Wohnraums und dessen Anordnung in den Baubereichen wirken sich auf den planerischen Mehrwert und damit auf den städtebaulichen Vertrag und die Massnahmen zur Abgeltung der Ausgleichsleistung (Mehrwertabgabe) aus. Sie wurden sorgfältig geprüft und führten zu einer Anpassung des städtebaulichen Vertrags: Mit dem Stadtrat konnte ein Ausgleich zwischen dem preisgünstigen Wohnanteil und der Finanzierung von erforderlichen Infrastrukturen getroffen werden. Zusammen mit den bestehenden Wohnungen im Bahnhofgebäude werden zukünftig 33% der Wohnflächen innerhalb des Perimeters des Gestaltungsplans im preisgünstigen Segment angeboten. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung entschieden (§ 7 Abs. 3 PBG). Aufgrund der Rückmeldungen aus der öffentlichen Auflage wurden die Dokumente überarbeitet und beim Stadtrat zur Freigabe zuhanden Gemeinderat betreffend Festsetzung eingereicht.

Festsetzungs- und Genehmigungsverfahren

Festsetzung Gemeinderat

Nachdem der Gemeinderat den Gestaltungsplan festgesetzt hat, wird die Referendums- (30 Tage) und die Stimmrechtsbeschwerdefrist (5 Tage) angesetzt. Diese beginnen gleichzeitig.

Genehmigung kantonale Baudirektion

Sind die beiden Fristen ungenutzt verstrichen oder ein allfälliges Referendum bzw. eine allfällige Stimmrechtsbeschwerde abgeschlossen, verfügt die kantonale Baudirektion die Genehmigung des Gestaltungsplans.

Rekursfrist

Mit Bekanntmachung des Festsetzungsbeschlusses und der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion wird der Gestaltungsplan während 30 Tagen zum Rekurs aufgelegt.

Inkraftsetzung

Ist die Rekursfrist ungenutzt verstrichen oder sind allfällige Rechtsmittelverfahren abgeschlossen, setzt der Gemeinderat den Gestaltungsplan in Kraft.

8 Beilagen

Die folgenden Unterlagen sind als informative Beilagen Bestandteil des Dossiers zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»:

- [1] 1.1 Richtprojekt mit Mobilitätskonzept «Bahnhofareal Dietikon»,
Stand vom 16. Februar 2022

1.2 Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon», Vertiefung Nutzungsverteilung
Stand vom 9. Mai 2022

1.3 Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon», Vertiefung Lärm Grundriss Hochhaus
Stand vom 19. April 2023
- [2] Objektschutzkonzept für den privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»,
Stand vom 15. April 2024
- [3] Lärmgutachten für den privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»,
Stand vom 4. Juli 2023
- [4] Störfallgutachten «Kommunaler Richtplan, Dietikon (ZH) – Ueberland-/Weiningerstrasse»,
Stand vom 7. September 2021
- [5] Städtebaulicher Vertrag für den privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»,
Stand vom 15. April 2024

Eckhaus AG
Städtebau Raumplanung
Rousseaustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch