

Philipp Flach  
Gemeinderat  
direkt 044 332 60 62  
philipp.flach@dietlikon.org

Protokollauszug vom 14.09.2021

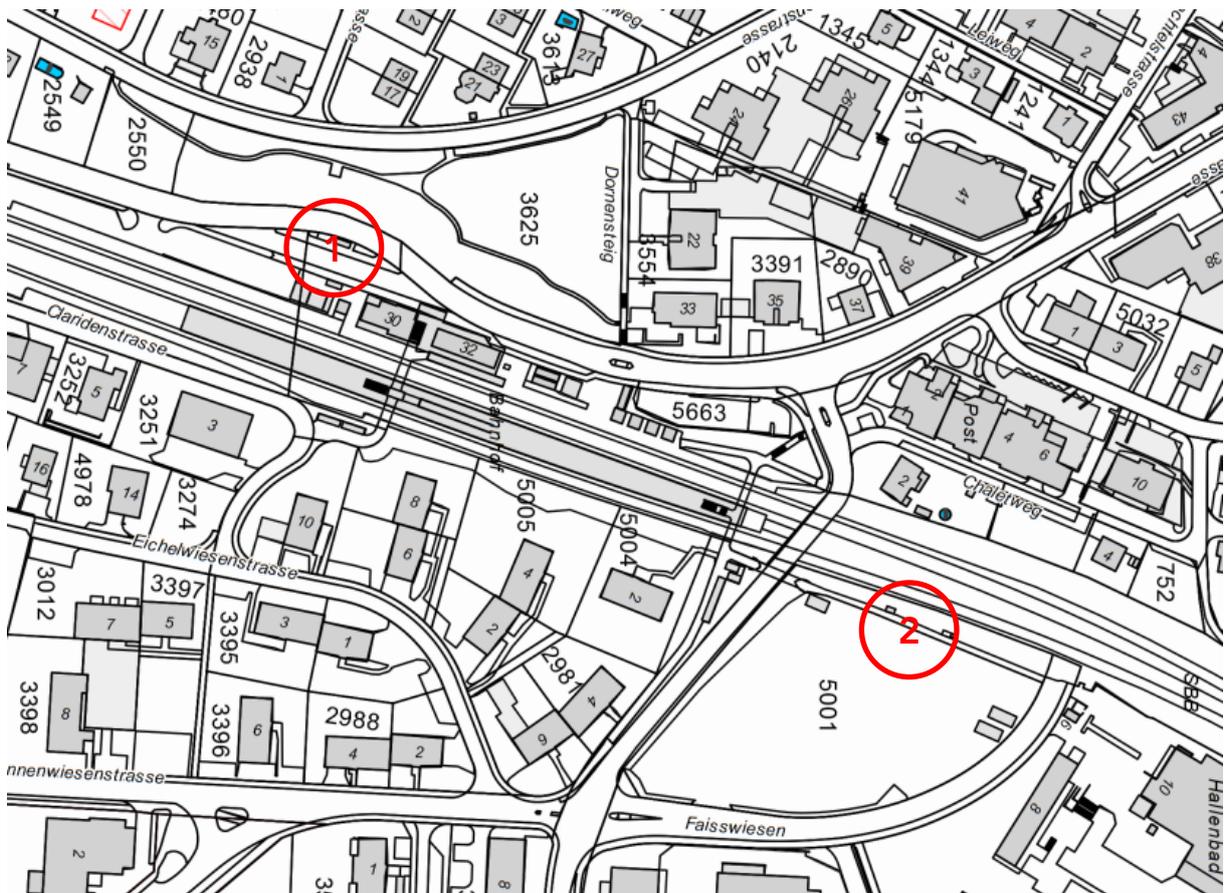
192 36.05.0 Haltestellen  
36.05.1 Finanzielles

**Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhanden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021**

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Die heutige Situation der Busstation Bahnhof Dietlikon

Heute ist die Busstation am Bahnhof Dietlikon in zwei Teilbereiche aufgeteilt: Den westlichen Bereich an der Bahnhofstrasse (1) und den östlichen Bereich auf dem Parkplatz Faisswiesen (2).



Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

Die Bushaltestelle an der Bahnhofstrasse wurde im Jahre 2015 umfassend umgebaut und weist seitdem vier Buskanten auf, welche von den Buslinien 748 und 749 (Standardbusse) benutzt werden. Die Station auf dem Faisswiesen-Parkplatz umfasst zwei Buskanten und wird von den Buslinien 765, 787 und 796 frequentiert.

Die Bushaltestelle auf dem Faisswiesen-Parkplatz ist seit 1985, als sie in Betrieb ging, nie grundlegend erneuert worden und entspricht heute nicht mehr den gesetzlichen und funktionalen Anforderungen. So ist zum Beispiel die Anzahl der Haltekanten nicht ausreichend, damit drei Busse sie normgerecht benutzen können (Abbildung 1). Dieses Problem hat sich mit der Inbetriebnahme von Gelenkbussen für die Linie 787 vergrössert. Zudem entspricht die Höhe und Gestaltung der Haltekante nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Die Behebung dieser Mängel wurde jedoch aufgeschoben, seitdem bekannt ist, dass die SBB den Bahnhof und die Gleisanlagen in den nächsten Jahren umfassend umzubauen und zu erweitern gedenken, um das Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur (MSZW) zu realisieren.



Abbildung 1: Heutige Situation der Bushaltestelle Bahnhof Dietlikon (Bahnhof Ost) beim Faisswiesen-Parkplatz

## 1.2 Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur (MSZW)

Mit Beschluss vom 20. Juni 2019 genehmigten die eidgenössischen Räte unter anderem auch das Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur. Kernstück dieses Projektes ist der Brüttenertunnel zwischen Dietlikon, Bassersdorf und Töss.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

Dazu gehört auch der Neubau des Bahnhofs Dietlikon, weil zu den bisherigen drei Gleisen neu ein viertes Gleis hinzukommt und der Zugang zu den Zügen deshalb über zwei Mittelperrons erfolgen wird. Die neuen Mittelperrons werden den Bahnzugang verändern, indem die bisherige nördliche Personenunterführung wegfallen und durch eine verbreiterte Personenunterführung in der Mitte ersetzt werden wird. Der Bahnübergang wird aufgehoben und der Verkehr aus dem Süden Dietlikons über die Faisswiesenstrasse durch eine Unterführung zur Bahnhofstrasse geführt werden.

Aus diesen Gründen muss auch die bestehende Busstation, welche heute auf dem Faisswiesen-Parkplatz liegt, neu geplant werden. Das neue Konzept ist der Anstoss für den beantragten Projektierungskredit.

### **1.3 Planungsgrundsätze der SBB**

Die SBB planen ihr MSZW-Projekt nach den Vorgaben des Eisenbahngesetzes des Bundes. Ihr Projekt ist somit im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu prüfen und vom Bundesamt für Verkehr zu genehmigen. Allfällige Enteignungen werden gestützt auf das Enteignungsgesetz des Bundes erfolgen. Die Zuständigkeit des BAV muss im Ergebnis begründet werden. Die Zuständigkeit beschränkt sich auf Ersatzmassnahmen, die ausgelöst wurden, um die Sicherheit und den Betrieb einer Bahnanlage zu gewährleisten. Gemäss Auskunft des BAV vom 27. Mai 2021 gehören zu diesen Ersatzmassnahmen

- der Ersatz der bisher bestehenden Personenunterführung Nord (Beim Bahnübergang)
- die Wiederherstellung der Bushaltestellen am bisherigen Ort

Die Ersatzmassnahmen müssen den aktuellen Normen und Gesetzen genügen. Hier gehört insbesondere auch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).

Bushaltestellen bei einem Bahnhof werden vom BAV und der aktuellen Rechtsprechung nicht als Eisenbahnanlage qualifiziert, da zwischen ihnen und der Bahnanlage kein baulich funktionaler Zusammenhang besteht. Daran vermag eine Haltestelle bei einem Bahnhof nichts zu ändern. Anders zu entscheiden würde bedeuten, jede Buslinie mit einer Haltestelle bei einem Bahnhof als Eisenbahnanlage zu qualifizieren.

Verbesserungen an den Bushaltestellen, die über den reinen Ersatz hinausgehen, liegen im öffentlichen Interesse. Jedoch fallen sie in die Zuständigkeit der kantonalen Gesetzgebung. Im Kanton Zürich sind gemäss Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) die Gemeinden für Bushaltestellen zuständig. Eine solche Projektierung muss daher nach Ansicht des BAV im Rahmen des kantonalen Strassengesetzes (StrG) erfolgen und nicht nach dem Eisenbahngesetz des Bundes.

### **1.4 Anforderungen für Bushaltestellen am Bahnhof Dietlikon**

Aus diesen Gründen umfassen die Anforderungen der SBB grundsätzlich reine Ersatzmassnahmen. Für die Bushaltestellen am Bahnhof bedeutet dies, dass im Grundsatz gleich viele Halteketten erstellt werden müssen wie aktuell bestehen, nämlich deren sechs.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

Die Verteilung der Haltekanten wird aber vertauscht: Neu sollen bei der Bahnhofstrasse nur noch zwei (statt vier) Haltekanten für Busse angeordnet werden, weil aufgrund des zusätzlichen Gleises und der kantonalen Mehranforderungen (Veloweg) die Platzverhältnisse bei der Bahnhofstrasse nicht mehr als zwei Haltekanten zulassen.

Die Anforderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- als Ersatz der wegfallenden Buskanten bei der Bahnhofstrasse werden daher auf dem Areal des Faisswiesen-Parkplatzes (Bahnhof Ost) neu vier statt den bestehenden zwei Buskanten angeordnet;
- bei der Anordnung der Kanten ist eine ausreichend lange, gerade Strecke vor der Bushaltestelle erforderlich, damit die An- und Wegfahrt ohne Überstreichen der hohen Haltekante erfolgen kann. Denn aufgrund des BehiG müssen die Haltekanten in Zukunft 22 cm hoch liegen, um den rollstuhlgängigen Einstieg zu ermöglichen;
- die Busse müssen unabhängig voneinander von der Bushaltestelle abfahren können, weil nur so der Fahrplan eingehalten werden kann;
- mindestens zwei der vier Haltekanten müssen für Gelenkbusse ausgelegt werden. Gelenkbusse werden nämlich wie schon erwähnt bereits heute zur Erschliessung des Gebietes Dietlikon Süd eingesetzt (Linie 787);
- gewisse Buslinien (z.B. 796 oder 765) müssen an der Bushaltestelle Ost für eine längere Zeit warten können, da für sie der Bahnhof eine Endhaltestelle ist, und sie den Zeitabgleich mit der S-Bahn abwarten müssen.

### **1.5 SBB-Variante für Bushaltestellen am Bahnhof Dietlikon**

Aus den genannten Anforderungen leitet die Ingenieurgemeinschaft der SBB, welche mit den Planungen beauftragt ist, die Variante ab, welche für das BAV-Projekt eingereicht werden soll. Dazu untersucht sie aktuell verschiedene Varianten der Anordnung. Eine mögliche Variante ist als Beispiel-Variante in der Abbildung 2 dargestellt. Es gibt noch verschiedene weitere Varianten, aber die grundlegende Problematik lässt sich in Abbildung 2 gut ablesen. Die definitive Variante wird die SBB erst im Rahmen der Planaufgabe im Jahre 2023 öffentlich auflegen.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

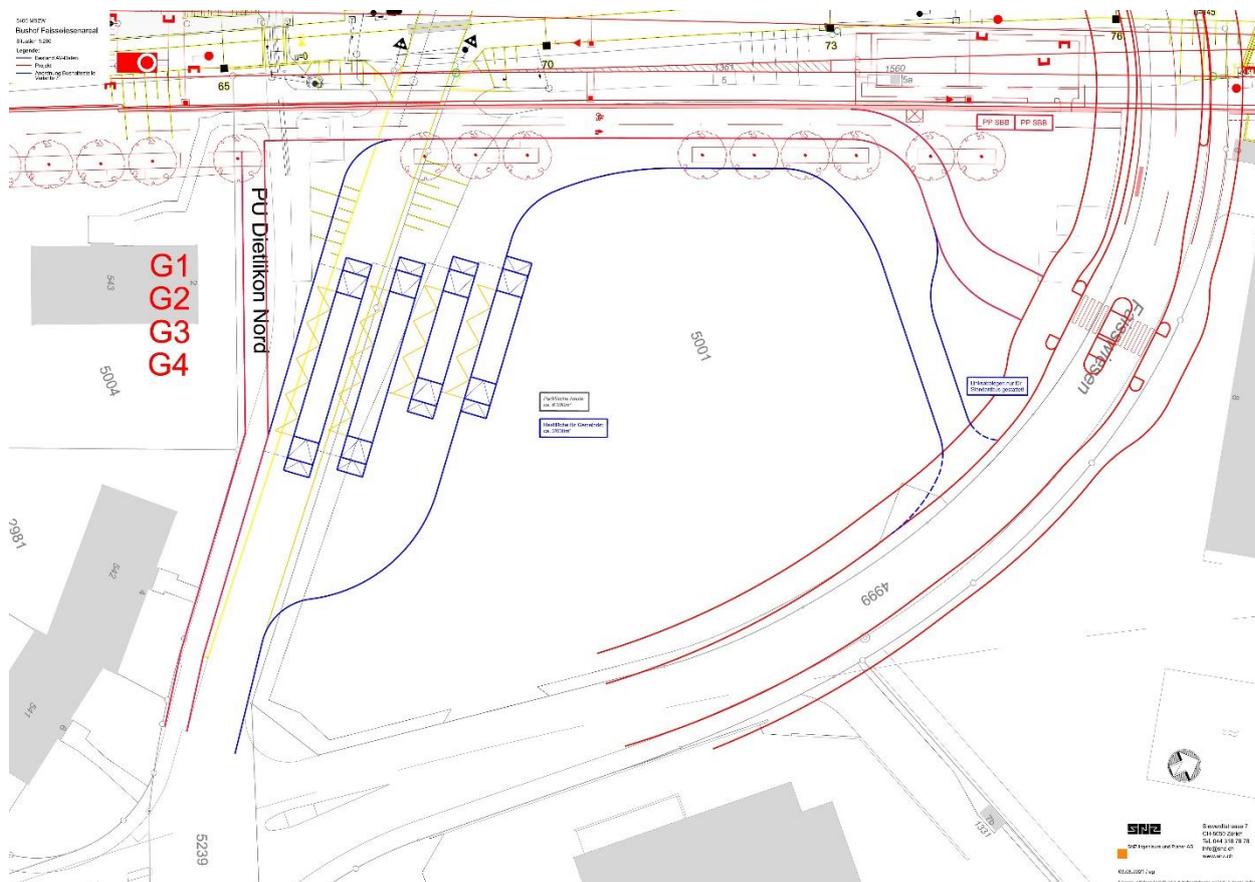


Abbildung 2: SBB-Variante (Beispiel - nicht rechtsverbindlich)

Abbildung 2 stellt die vier neuen Buskanten in blauer Farbe dar, welche auf der Seite auf der aufzuhebenden Brüttsellerstrasse vorzusehen sind, um möglichst nahe beim Bahnhof zu liegen. Die Zufahrt der Busse erfolgt von der Kreuzung Brunnenwiesenstrasse / Brüttsellerstrasse her und die Wegfahrt über ein kurzes Strassenstück in Richtung Schwimmbad zur Faisswiesenstrasse. Rot dargestellt sind die übrigen Projektierungselemente, nämlich Bahnanlagen, Fusswege und Strassen, die im Zuge des Projektes MSZW ebenfalls neu errichtet werden müssen.

Die Busse halten in Abbildung 2 an vier parallelen Bushaltekanten, wobei mit gelben Busblitzen dargestellt ist, wo die Busse anhalten werden. Die Haltestellen befinden sich auf dem Niveau des Parkplatzes.

### 1.6 Bewertung der SBB-Variante

Die SBB-Variante ist zwar bewilligungsfähig in Sinne der Normen und Gesetzgebung. Sie weist jedoch für die Gemeinde und die ÖV-Benutzer/innen erhebliche Nachteile auf:

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

- die Länge der Umsteige Verbindung von der Haltestelle zur Personenunterführung Mitte beträgt ca. 180 m und zur Bushaltestelle Bahnhof Dietlikon Bahnhofstrasse 220 m (zum Vergleich sind die Umsteigewege in der Region Glattal zu den Bussen normalerweise ca. 40 bis 80 m lang);
- die Haltestellen sind von der Bahnhofunterführung her schlecht sichtbar und die Orientierbarkeit ist somit eingeschränkt;
- die Nutzung des zur Verfügung stehenden Raums ist wenig effizient, denn die Ausrichtung der Busse bei der Zufahrt und Wegfahrt beansprucht viel Strassenfläche;
- für die Gemeinde verbleibt auf dem Areal Faisswiesen bloss noch eine Fläche von ca. 3'600 m<sup>2</sup>, was den Spielraum für weitere bauliche Nutzungen und Freiräume erheblich einschränkt.

Die genannten Nachteile haben den Gemeinderat dazu bewogen, nach weiteren Lösungen zu suchen und diese in einer Vorstudie darzulegen.

## **2 Vorstudie**

### **2.1 Bestimmung der Projektierungsgrundlagen**

Generelle Grundlagen sind die Einträge im kantonalen und regionalen Richtplan, welche für den Gemeinderat behördenverbindlich sind. Dazu gehört, dass zusätzliches Verkehrsaufkommen grösstenteils mit einer Erweiterung des Angebots von öffentlichem Verkehr gedeckt werden muss. In den letzten Jahren wurde das Angebot an regionalen Buslinien stark ausgebaut und die Zubringerfunktion zur S-Bahn verbessert.

Das regionale Busliniennetz wird auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen ein störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der Buslinien gewährleistet werden und das Angebot bei Bedarf erweitert werden können.

Dem Bahnhof Dietlikon kommt in Zukunft als Umsteigeschwerpunkt für den Regionalbus / S-Bahn und später für die GlattalbahnPlus (=Tramverlängerung Dübendorf – Dietlikon) eine Schlüsselfunktion als eine multimodale Drehscheibe zu.

Im Rahmen der Arbeiten für den "Masterplan Zentrum Mitte", welcher der Gemeinderat am 19. Juni 2019 genehmigt hat, wurde die Aufwertung des Bahnhofs zur multimodalen Drehscheibe näher konkretisiert.

Das SBB-Projekt, zusammen mit der GlattalbahnPlus, welche frühestens ca. 2040 folgen wird, dienen als treibende Faktoren, um diese Drehscheibe und die Rahmenbedingung für die Siedlungsentwicklung unter Einbezug von privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern neu zu planen.

Der Gemeinderat möchte nicht bloss die Projektierungen der SBB zur Kenntnis nehmen, sondern proaktiv die verbleibenden Spielräume nutzen, um einen erlebbaren und identifikationsstarken Ankunftsort für Dietlikon zu schaffen und heute bestehende Defizite zu beheben.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

## **2.2 Erfolgsfaktoren**

Auf Basis eines breit abgestützten Konsultativverfahrens 2018/2019 wurden vom Gemeinderat für das Handlungsprogramm des Masterplans Zentrum Mitte folgende Erfolgsfaktoren definiert, anhand deren sich die Qualität der Planung messen soll:

- leistungsfähige ÖV-Drehscheibe (kurze Umsteigewege);
- neue und besser ausgebaute Querungen, die das Oberdorf und Unterdorf von Dietlikon verbinden;
- ein Bahnhof als attraktiver, erlebbarer und identifikationsstarker Ankunftsort;
- Aktivierung der baulichen Potenziale;
- Schaffung attraktiver Freiräume, die zu Begegnungsorten für ganz Dietlikon werden.

Weitere Qualitätsmerkmale, welche allgemein für alle Planungen gelten, sind ebenfalls zu berücksichtigen, nämlich Gebrauchstauglichkeit, Wirtschaftlichkeit, Sozialverträglichkeit, Dauerhaftigkeit, Umweltverträglichkeit und Sicherheit.

## **2.3 Erstellung der Vorstudie**

Im Zuge der Eingaben für das Agglomerationsprogramm 4. Generation wurde im Herbst 2019 eine kleine Vorstudie erstellt (Plan mit Kostenschätzung). Die Erstellung erfolgte unter Berücksichtigung der oben erwähnten Erfolgsfaktoren und der projektieren Bahnanlage gemäss damaligen Stand des Vorprojektes der SBB. Daraus wurde insbesondere die Lage der neuen Mittelperrons und der geplanten Personenunterführungen beachtet. Für Vorstudie erarbeitete ein Planerteam verschiedene Varianten zur Anordnung der Bushaltestellen, welche sich von der Basisvariante der SBB unterscheiden und deren Mängel ausgleichen soll. Ein besonderer Fokus wurde auf die Verbesserung der Umsteigebeziehungen im Sinne einer multimodalen Drehscheibe gelegt.

Zur Qualitätssicherung wurden Vertreter des Gemeinderates, der Gemeindeverwaltung sowie der zuständigen Fachstellen des Kantons zu den Sitzungen beigezogen. Die Ergebnisse wurden zudem von den Fachspezialisten aus den Bereichen SBB Infrastruktur und SBB Immobilien und im Rahmen der Begleitplanung der Gemeinde überprüft.

## **3 Projektierungsauftrag**

### **3.1 Projektbeschreibung**

Die so verbesserte Bestvariante aus der Vorstudie ist in Abbildung 3 dargestellt.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

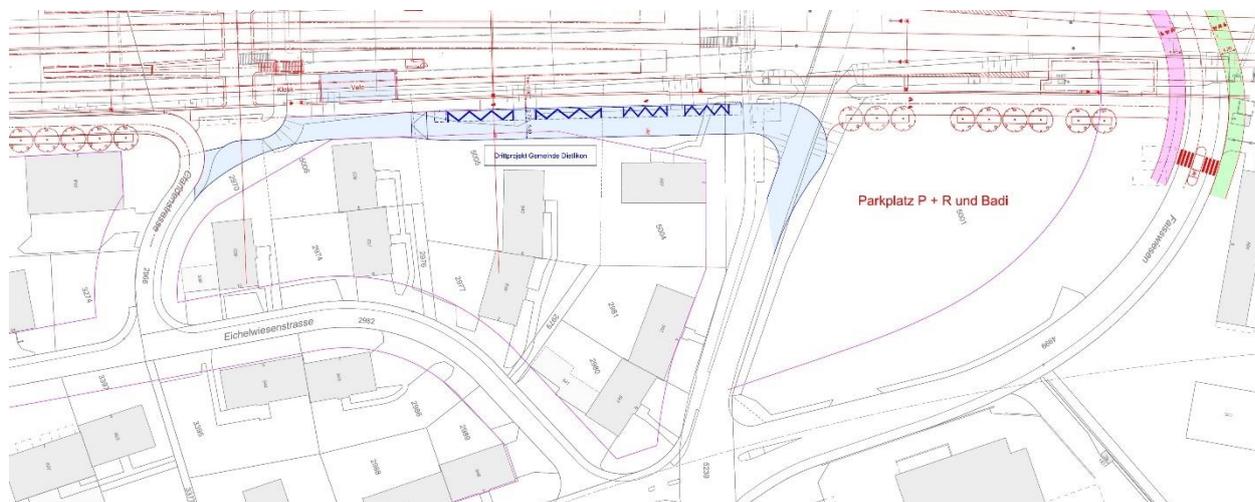


Abbildung 3: Optimierte Variante der Gemeinde

Diese Variante ist hellblau hervorgehoben (rot = übriges SBB-Projekt). Sie sieht die Anordnung der vier Buskanten entlang der Stützmauer vor, welche die SBB für das vierte Gleis errichten muss. Die Busse fahren diese Kanten von der Brüttsellerstrasse her an und fahren über die Claridenstrasse und Eichelwiesenstrasse in einer Schlaufe um das Quartier weiter. Die Haltestellen werden nach dem Prinzip der Fliesskante betrieben (Abfahrt in der Reihenfolge der Ankunft), so dass sich die hohe Haltekante über die gesamte Länge erstreckt, was die Barrierefreiheit (BehiG) gewährleistet. Damit die Busse wie gefordert unabhängig von allen vier Haltekanten wegfahren können, ist ein Fahrstreifen neben den Haltestellen erforderlich.

### 3.2 Rechtliche Zuständigkeit bei der Bewilligung

Vorgängige Abklärungen ergaben, dass die optimierte Busanlage nicht als Bahnanlage im Bewilligungsverfahren nach Eisenbahngesetz bewilligt werden kann, sondern nach den entsprechenden kantonalen Verfahren zu realisieren ist (Strassengesetz StrG und Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten AbtrG). Da von der Busanlage keine Strassen des Kantons tangiert werden, liegt die Federführung des Projektes bei der Gemeinde Dietlikon. Dies wurde vom kantonalen Tiefbauamt auch so bestätigt. Somit kann die Gemeinde das Projekt selbständig nach kantonalem Strassengesetz auflegen und festsetzen.

Das für die Realisierung der Busanlage nötige Land soll freihändig erworben werden. Mit den betroffenen Grundeigentümer/innen werden deshalb zur gegebenen Zeit Landerwerbsverhandlungen geführt. Falls ein freihändiger Erwerb nicht möglich ist, wird der Gemeinderat im Rahmen der Projektfestsetzung nach § 15 StrG darüber entscheiden, ob für die Umsetzung des Projektes vom Enteignungsrecht nach § 18 StrG Gebrauch gemacht werden muss. Ein solcher Beschluss muss durch den Bezirksrat genehmigt werden (§ 15 Abs. 2 StrG).

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

### **3.3 Auftrag für das Vorprojekt**

Damit der Gemeinderat und die Gemeindeversammlung über das weitere Vorgehen und die Kreditgenehmigung entscheiden können, müssen die Ergebnisse der Vorstudie, wie sie in Abbildung 3 dargestellt sind, für die Bushaltestellen Ost zu einem Vorprojekt im Sinne von SIA Norm 102 ausgearbeitet werden. Wesentliche Ergebnisse werden ein genauerer Übersichtsplan, Normal-, Quer- und Längsprofile, eine genauere Kostenschätzung, Nutzungsvereinbarungen und ein technischer Bericht sein.

Auch die Vernehmlassung des Kantons, der Nachbargemeinden und weiterer Fachstellen gemäss § 12 StrG ist Teil des Vorprojektes. Insbesondere der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen wurde bereits vorinformiert. Er wünscht, dass er bei einer Weiterentwicklung des Busbahnhofs frühzeitig miteinbezogen wird.

### **3.4 Randbedingungen für die Projektierung**

Das Vorprojekt unterliegt folgenden Randbedingungen:

- barrierefreier Zutritt zu den Bussen bei allen vier Haltekanten;
- der Gehweg entlang der Stützmauer wird von den SBB finanziert und darf für den Einstieg in die Busse genutzt werden;
- die Höhe der Bushaltestelle ist an die Höhe des Gehweges gemäss SBB Projekt anzugleichen;
- eine teilweise Rückversetzung der Stützmauer unter das vierte Gleis (als "Konsole") ist nicht möglich, weil sonst die Entwässerung nicht funktioniert und andere zwingende Normanforderungen an den Gleiskörper nicht eingehalten werden können;
- eine vollständige Überdeckung der Bushaltestelle durch die SBB Gleise ist aus Kostengründen und aus geometrischen Gründen (Konflikt mit Bahnhofkiosk und Velostation) nicht möglich;
- bei der Wegfahrt der Busse ist die Zu- und Wegfahrt der Velos zur Velostation zu gewährleisten;
- im Bereich der Personenunterführung Mitte ist für ausreichende Platzverhältnisse zu sorgen, um die Personenströme ohne Gefährdung durch den Busbetrieb zu gewährleisten;
- die Eichelwiesen- und die Claridenstrasse sollen weitgehend in der heutigen Breite beibehalten werden;
- allfällige Lärmschutzmassnahmen müssen zu Lasten des Projektes eingerechnet werden;
- die Aufwärtskompatibilität mit der geplanten Wendeschleife der Glattalbahn gilt es sicherzustellen.

## **4 Kosten**

### **4.1 Grobkostenschätzung**

Die Zusammenstellung der geschätzten Grobkosten (Brutto) auf Basis der Vorstudie sowie der Honorarofferten ist in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

Kostenschätzung Bushaltestelle Ost	ME	Ausmass	E-Preis	Kosten	Total (Fr.)
<b>1. Baumeisteraufwendungen</b>					444'500
1.1 Strassenbau	m2	1415	300	424'500	
1.2 Zuschläge für Haltekanten und Betonfahrbahn	m1	80	250	20'000	
<b>2. Landerwerb</b>					
2.1 Parzellen: 2970, 5006, 5005, 5004	m2	948	1'830	1'734'840	1'734'840
<b>3. Nebenkosten</b>					53'340
3.1 Generelle Baunebenkosten (Werke, Markierung)	gl.	8%	444'500	35'560	
3.2 Sicherheitskosten SBB	gl.	4%	444'500	17'780	
<b>4. Honorarkosten</b>					
4.1 Planer der Gemeinde					124'325
Vorprojekt	gl.	13%	444'500	57'650	
Auflage-/Bauprojekt	gl.	15%	444'500	66'675	
4.2 Planer der SBB (Projektleitung MSZW)					35'560
Ausführung	gl.	8%	444'500	35'560	
4.3 Verwaltungs- und Gemeinkosten Gemeinde	gl.	12%	444'500	53'340	53'340
<b>Zwischentotal</b>					2'445'905
Diverses und Unvorhergesehenes	gl.	10%			244'591
MwSt.	gl.	7.7%			188'335
<b>Grobkostenschätzung, +/- 50%, inkl. MwSt. (gerundet)</b>					<b>2'880'000</b>

Abgrenzungen bzw. nicht in den Kosten eingeschlossen sind:

- zusätzliche Arbeiten, welche die Gemeindewerke an den Anschlussstrassen im Zusammenhang mit dem geplanten Werterhalt der Leitungen und Strassen ohnehin in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren ausgeführt hätten;
- Anpassungen und Verlegungen der inneren Erschliessung auf dem Faisswiesen-Parkplatz, da dieser Platz im Zuge der Bauarbeiten ohnehin vom SBB-Projekt vorübergehend beansprucht wird (Installationsplatz) und anschliessend zu dessen Lasten wieder neu hergerichtet werden muss;
- Altlastenentsorgung, falls notwendig und nicht durch SBB-Projekt abgedeckt;
- Kosten aus Rechtsmittelverfahren.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

#### **4.2 Kostenbeteiligung Dritter / Agglomerationsprogramm**

Die Agglomerationsprogramme legen die langfristigen, aufeinander abgestimmten Entwicklungsziele in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft fest und enthalten Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen. Über diese Programme leistet der Bund Beiträge an neue Verkehrsinfrastrukturen.

Die Aufwertung der Busstation Bahnhof Dietlikon Ost, um welche es bei diesem Antrag geht, ist als Massnahme beim Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) angemeldet. Der Beitragssatz des Bundes liegt je nach Kosten-/Nutzenverhältnis zwischen 30% und 50%.

Zudem haben sich Nachbargemeinden an Ausbauten von Busstationen, welche für sie von einem bedeutenden Interesse sind, finanziell zu beteiligen. Rechtsgrundlage dafür ist § 6 Abs. 2 PVG. Nach geübter Praxis verwendet man zur Kostenverteilung die Fahrgastfrequenzen am betreffenden Bushof, und zwar aufgeschlüsselt nach Gemeinden unter Zuhilfenahme geeigneter Statistiken des ZVV. Erste Kontakte mit Wangen-Brüttisellen fanden diesbezüglich bereits statt. Da aber noch nicht genügend genau klar ist, welche Kosten für die Busanlage zu erwarten sind und wie das zukünftige Nutzungskonzept aussehen wird, konnte Wangen-Brüttisellen zum heutigen Zeitpunkt keinen genauen Betrag bestätigen.

Auch die SBB haben grundsätzlich eine Kostenbeteiligung zugesichert. Sie wird sich in der Höhe der Einsparungen bewegen, die aufgrund nicht getätigter Ausgaben auf dem Areal Faisswiesen entstehen (z.B. Möblierungen, Fahrbahnstreifen, Leitungen usw., welche sie in der Basisvariante von Abbildung 1 eingerechnet haben und nun wegen des Projektes der Gemeinde wegfallen werden).

#### **5 Zeitliche Planung**

Das Terminprogramm wird aus dem Ziel abgeleitet, dass das Projekt anhand des kommunalen Verfahrens festgesetzt werden kann, bevor das Plangenehmigungsverfahren (PGV) durch das BAV abgeschlossen ist. So besteht die Möglichkeit, dass das Projekt der Gemeinde Dietlikon im Bereich der Bushaltestellen Ost dasjenige der SBB ersetzt.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhanden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

Die zeitliche Planung ist grafisch in Abbildung 4 dargestellt.

Thema	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Genehmigung Projektkredit durch GV		■				
Erstellung Vorprojekt		■				
Vernehmlassung §12 StrG (Kanton)		■				
Genehmigung Objektkredit durch GV		■				
Erstellung Bau-/Auflageprojekt		■	■			
Anhörung, öffentliche Auflage §16 StrG			■			
Behandlung Einwendungen				■		
Festsetzung Projekt durch Gemeinderat				■		
Genehmigung Enteignung durch Bezirksrat				■		
Rechtsmittelverfahren					■	
Ausschreibung					■	
Start Ausführung (koordiniert mit MSZW)					■	■

Abbildung 4: Zeitplan

(Abkürzungen: StrG = Kantonales Strassengesetz, GV = Gemeindeversammlung)

Ab Mitte 2023 kann mit der Durchführung des Bewilligungsverfahrens gerechnet werden, das die öffentliche Auflage miteinschliesst. Im Falle eines schnellstmöglichen Prozesses - ohne aufschiebende Einsprachen - kann bereits Anfang 2025 die Übergabe des Projektes an das BAV abgeschlossen sein.

Alternativ müsste das Ergebnis der Rechtsmittelverfahren abgewartet und dann zu einem späteren Zeitpunkt mit der Realisierung (nach 2026) begonnen werden. Die Genehmigung von rechtskräftigen Austauschplänen durch das BAV ist nach Auskunft der SBB grundsätzlich auch später noch möglich, solange nicht technisch oder rechtlich bedingte Gründe dagegensprechen.

## 6 Erwägungen

Grundsätzlich wäre die Gemeinde auch ohne das SBB-Projekt verpflichtet gewesen, die Barrierefreiheit und die bislang aufgeschobenen Sanierungsmassnahmen und den Ausbau der Bushaltestelle Bahnhof Dietlikon / Bad zu finanzieren. Mit dem Bau der neuen SBB-Linie kann die Gemeinde davon profitieren, dass Ersatzmassnahmen für den Bus zulasten des Bahnprojektes finanziert werden müssen. Die Basisvariante, welche die SBB aus rechtlichen Gründen zurzeit ausarbeiten, vermag jedoch aus den erwähnten Gründen nicht zu überzeugen. Insbesondere funktioniert mit der SBB-Basisvariante aufgrund der längeren Umsteigebeziehungen das Gesamtsystem des kommunalen öffentlichen Verkehrs nicht mehr zufriedenstellend.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

Die Gemeinde kann diesen Umstand nicht einfach so hinnehmen. Denn einerseits hat sie in den letzten Jahren beträchtliche Mittel in den Ausbau des lokalen ÖV-Netzes in Dietlikon investiert, wie beispielsweise die neuen Busspuren im Gebiet Dietlikon Süd und den Ortsbus. Der Wert dieser getätigten Investitionen würden durch einen schlecht konzipierten Bushof stark vermindert. Viele Umsteiger/innen sind zudem Kund/innen oder Arbeitnehmer/innen in der Region. Ein schlechter ÖV reduziert auch die Standortqualität der Region.

Andererseits ist das von der SBB geplante Vorhaben für den Bushof auf dem Faisswiesen-Parkplatz bezüglich der Ausnützung des vorhandenen Raumes wenig effizient. Denn in den Bereichen vor und nach den Haltekanten entstehen grössere Strassenflächen, welche die Busse alleine dazu benötigen, um Zu- und Wegfahrt zu gewährleisten, ohne dass sie die erhöhten Trottoirkanten berühren. Die Erhöhung der Trottoirkanten ist aber unumgänglich. Denn das BehiG verlangt einen rollstuhlgerechten Zugang. Der Nutzen hoher Haltekanten ist dabei im Vergleich zum Nutzen von Ersatzmassnahmen so gross, dass sich bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Mehraufwand für Planung und Umbau in aller Regel rechtfertigt. Mit anderen Worten wäre ein Projekt ohne hohe Haltekanten nicht bewilligungsfähig.

Die Nachteile der SBB-Variante entfallen, wenn die vier Buskanten hintereinander angeordnet werden, wie sie das Projekt der Gemeinde in der Vorstudie darlegt (Abbildung 3). Zudem kann so der Gehweg entlang der Stützmauer gleichzeitig für die Buspassagiere mitbenutzt werden, was den Raumverbrauch weiter senkt.

Indem der Bushof auf der Ostseite vom Faisswiesen-Parkplatz zur Bahnhofsmitte verschoben wird, werden die Umsteigebeziehung attraktiver, und zwar zwischen Bahn und Bus, aber auch zwischen der Bushaltestelle bei der Bahnhofstrasse (Bereich 1 gemäss Karte in Kapitel 1.1) und der Bushaltestelle Bahnhof Ost (Bereich 2). Zur Attraktivität tragen nicht nur der höhere Komfort für die Passagiere bei, sondern auch die Verkürzung der Umsteigezeiten. So können die Anschlüsse zwischen Zug und Bus besser eingehalten werden und auch die Reisezeiten im ÖV insgesamt deutlich verkürzt werden. Und dadurch, dass die Busse näher am Bahnhof liegen, können sich die Fahrgäste besser orientieren und die Fahrzeuge rascher finden.

Das beantragte Vorprojekt wird aufgrund der knappen Platzverhältnisse entlang der Bahnlinie zu einem zusätzlichen Landerwerb auf der Bahnhofostseite bei den Liegenschaften Eichelwiesenstrasse 4 – 8 und Brüttsellerstrasse 2 führen. Die bestehenden Freiräume und die vorhandenen Qualitäten der Wohnlage gilt es möglichst zu schonen. Grundsätzlich erweisen sich aber die geplanten Massnahmen gemessen am überwiegenden öffentlichen Interesse als verhältnismässig, insbesondere, weil die Bauten im Bestand erhalten bleiben und weiterhin vollumfänglich genutzt werden können.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhänden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

Das Quartier auf der Bahnhofostseite zwischen Claridenstrasse, Eichelwiesenstrasse und Brüttisellerstrasse wird insgesamt durch das SBB-Projekt eher entlastet als belastet. So werden Lärmschutzwände entlang der Gleise errichtet, welche den Bahnlärm deutlich reduzieren werden. Auch ist absehbar, dass in Zukunft die Busse vermehrt als Elektrofahrzeuge verkehren werden, was die Lärmbelastung weiter reduzieren wird. Weiter fällt die heute stark befahrene Brüttisellerstrasse weg, weil der Bahnübergang aufgehoben wird. Zudem wird die bestehende Ortsverbindung auf der Nordseite des Bahnhofs aufgehoben und durch die Unterführung Faisswiesen ersetzt, was unerwünschte Immissionen auf das Quartier weiter reduzieren dürfte.

Die neue Anordnung der Bushaltestelle entlang der Bahnlinie lässt sich aus städtebaulichen und raumplanerischen Gründen begründen. So wird die Verkehrsnutzung an einem Ort angeordnet, welcher aufgrund der Nähe zu den Gleisen und den dort befindlichen Starkstromanlagen ohnehin nicht oder nur sehr eingeschränkt für Wohnen oder Gewerbe genutzt werden kann. Zudem ist aufgrund des Alters der bestehenden Überbauung damit zu rechnen, dass in den nächsten 15 bis 30 Jahren die meisten Häuser erneuert werden müssen. Dabei eröffnen sich für die privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer neue Chancen, die vorhandene Qualität und das baulichen Potenzial in der Nähe zum Bahnhof besser zu nutzen. Somit lässt sich durch bauliche Verdichtung an besterschlossener Lage ein positiver Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach innen leisten. Die dabei freiwerdenden Flächen können ausserdem auch zur Schaffung attraktiver Freiräume und Begegnungsorte genutzt werden.

Die Gemeinde Dietlikon hat als Eigentümerin des Parkplatzes Faisswiesen ein gewichtiges Interesse daran, dass dieses strategisch wichtige Areal nicht durch eine unzweckmässige Anordnung von Bushaltestellen entwertet wird. So entfällt beim Projekt der Gemeinde der Raumbedarf für Bushaltestellen auf dem Faisswiesen-Parkplatz. Dadurch bleibt dieses Areal für eine zentrumsgerechte Nutzung und attraktive Platzgestaltung der Gemeinde erhalten. Der so entstandene Mehrwert lässt sich zurzeit noch nicht quantifizieren, aber erwartungsgemäss wird er allfällige Mehrkosten, die aufgrund des beantragten Projektkredites entstehen, bei weitem übertreffen.

## **7 Zuständigkeiten**

Gemäss Artikel 19 Ziffer 10 der Gemeindeordnung vom 20. Oktober 2019 entscheidet die Gemeindeversammlung über Projektierungskredite, sofern über den Baukredit an der Urne oder in der Gemeindeversammlung entschieden werden muss. Weil der Brutto-Baukredit voraussichtlich über 1 Mio. Franken liegen wird, muss bereits der Projektierungskredit der Gemeindeversammlung vorgelegt werden.

Bis zur Inbetriebnahme des Bushofes wird der Gemeinderat mit den SBB und der Gemeinde Wangen-Brüttisellen eine Vereinbarung zum Unterhalt und zur Kostenbeteiligung abschliessen.

Busbahnhof Dietlikon; Projektierungskredit von CHF 60'000 zur Anpassung des Bushofs an den geplanten SBB-Neubau des Bahnhofs Dietlikon; Verabschiedung zuhanden RGPK und Gemeindeversammlung vom 06.12.2021

### **Beschluss:**

1. Der Gemeindeversammlung vom 06.12.2021 wird beantragt:
  1. Für die Projektierung des Bushofs an der Ostseite des Bahnhofs Dietlikon wird zulasten der Investitionsrechnung ein Kredit von CHF 60'000.- (inkl. Nebenkosten und MwSt.) bewilligt.
  2. Die Projektierung erfolgt unter der Voraussetzung von und im Rahmen mit der Realisierung des Projektes MehrSpur Zürich-Winterthur (SBB Brüttenerlinie)
  3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
2. Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission wird eingeladen, das Geschäft im Sinne von Art. 42 Gemeindeordnung zu prüfen. Der schriftliche Abschied ist der Gemeindeverwaltung bis spätestens 3. November 2021 abzuliefern.
3. Mitteilung an:
  - Auflageakten Gemeindeversammlung (2-fach)
  - RGPK (zum Bericht und Antrag gemäss Ziffer 2)
  - Gemeinderat Philipp Flach (Referent)
  - Raum, Umwelt + Verkehr
  - Finanzen
  - Ortsparteien (zur Information)
  - Akten

Gemeinderat

Edith Zuber  
Gemeindepräsidentin

Martin Keller  
Gemeindeschreiber

Versand: