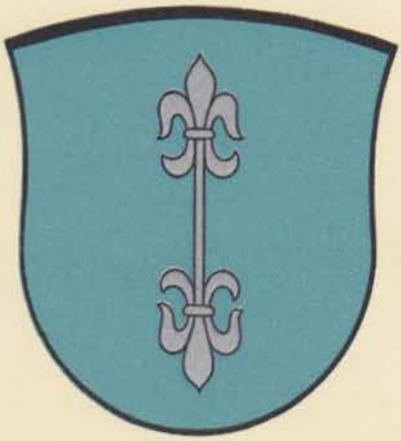
NEUJAHRSBLATT VON DIETIKON 1970



Planung Zentrum Dietikon
1969

Auszug aus dem Bericht der Planungskommission

Neujahrsblatt von Dietikon 1970

23. Jahrgang

GEMEINDE DIETIKON

Kommission für Heimatkunde Dietikon

Buchdruckerei Oscar Hummel Dietikon

Inhalt

	Seite
1. Zweck der Arbeit	3
2. Verkehrsaufgaben	5
3. Städtebauliche Aufgaben	21
4. Rechtslage	31
5. Weiteres Vorgehen	34

Zum Neujahrsblatt 1970

Der Verkehr hat in den letzten zehn Jahren einen derartigen Umfang angenommen, dass besondere planerische Massnahmen getroffen werden müssen, um der Situation Rechnung zu tragen. Das gilt insbesondere für die Agglomerationen der Gross-Städte; so auch für Dietikon.

Die vom Gemeinderat eingesetzte Kommission für Zentrumsplanung unterbreitet nun das Ergebnis eingehender Studien über unsere Zentrumsgestaltung. Sie sieht im Gebiet der Tram- und Weiningerstrasse ein verkehrsfreies Einkaufszentrum vor und reserviert dem Fussgänger eine ebenerdige Bewegungsfläche zur Tätigung seiner Einkäufe. Die Verkehrsbeziehungen sind den gegebenen Verhältnissen angepasst und das Überbauungskonzept sichert den betroffenen Grundeigentümern Wahrung und Aufwertung ihres Besitzstandes. Dietikon wird dadurch in seinem Dorfkern nach neuesten Erkenntnissen zukunftsfreudig gestaltet und für Handel und Gewerbe sind denkbar günstige Positionen erarbeitet worden.

Den Planern und Mitarbeitern gebührt Dank und Anerkennung für ihre geleistete Arbeit.

Lorenz Wiederkehr, Gemeindepräsident

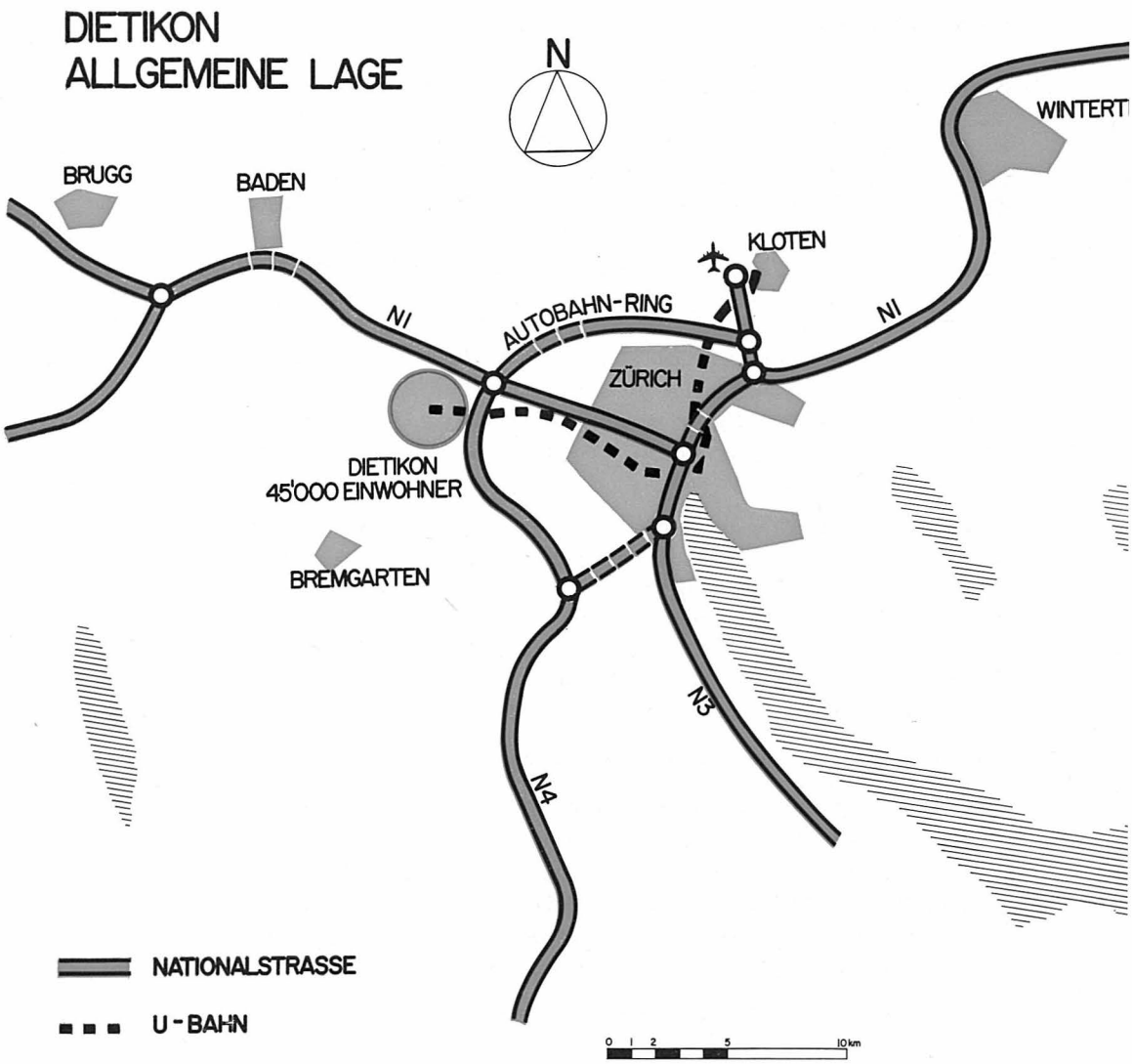
1. Zweck der Arbeit

Nachdem 1963 ein Ideenwettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung abgeschlossen worden war, wurde vorerst das Verkehrskonzept als Generalverkehrsplan (Bebauungsplan) neu überarbeitet. In der Beratung dieses Planes durch den Grossen Gemeinderat wurde das Gebiet zwischen Bahnlinie SBB, Zürcher, bzw. Zentralstrasse, Bahnhofstrasse und Reppisch ausgeklammert. Über dieses Gebiet sollte in einer speziellen Zentrumsplanung das Verkehrskonzept im Detail weiterbearbeitet werden. Gegen den Generalverkehrsplan wurde das Referendum ergriffen; in der Volksabstimmung vom 28. Mai 1967 wurde er verworfen. Entgegen der ursprünglichen Absicht, die Zentrumsplanung mit genehmigtem Bebauungsplan weiter zu bearbeiten, muss nun die vorliegende Zentrumsplanung als Grundlage für die neue Vorlage des Bebauungsplanes dienen.

Obwohl nicht alle zu einem Zentrum gehörenden Anlagen (Verwaltung usw.) im Bereich des weiter bearbeiteten Gebietes liegen, wurde die Abgrenzung für die Detailbearbeitung dem seinerzeitigen Wettbewerbsgebiet ungefähr angepasst. Dies durfte um so mehr verantwortet werden, als in den übrigen Gebieten des eigentlichen Zentrums in den letzten Jahren Baulinien neu festgesetzt worden sind, die inzwischen grösstenteils rechtskräftig wurden.

Als eigentliche Aufgaben sind definiert worden:

- Überprüfung des Verkehrsgrundkonzeptes, speziell im und um den Bereich des Planungsgebietes.
- Erarbeitung des Verkehrskonzeptes innerhalb des Wettbewerbsgebietes zur Bestimmung der Grundlagen für den Hochbau.
- Detailbearbeitung des Verkehrssystems und Darstellung eines baulichen Konzepts mit Baulinienvorschlägen und Modell.
- Vorschlag für das Prinzip der erforderlichen Landumlegung.



Dietikon, heute mit 23 000 Einwohnern die grösste Dorfgemeinde im Kanton Zürich, zählt bei Vollausbau 45 000 Einwohner.

2. Verkehrs-Aufgaben

2.1 Verkehrslage Dietikon

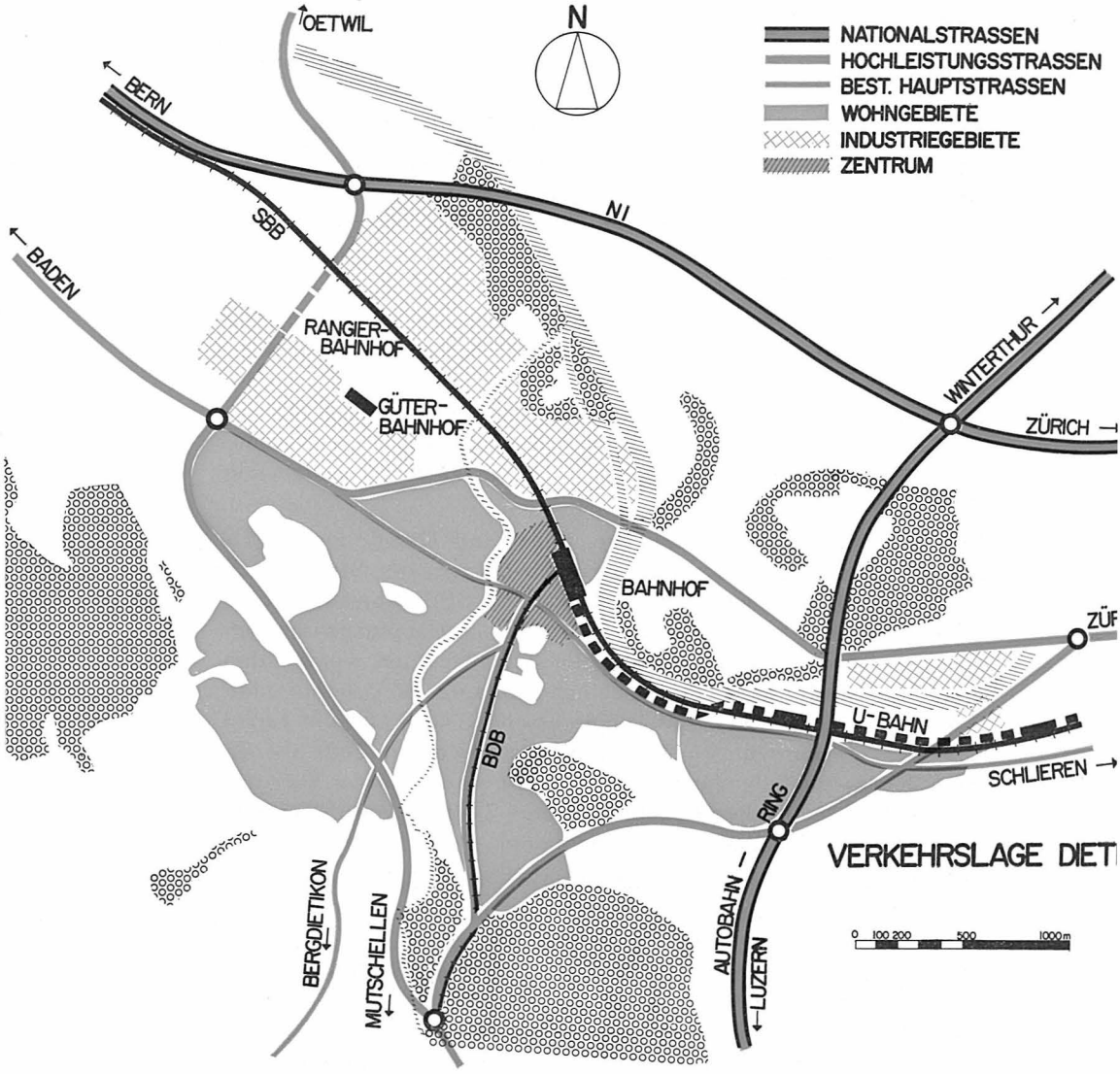
Dietikon, an der westlichen Einfallsachse zur Grossstadt Zürich gelegen, erfreut sich einer ausserordentlich günstigen Verkehrslage. Die in Ausführung stehende sechsspurige Autobahn N 1 und der zukünftige Autobahnring tangieren das Gemeindegebiet im Norden und Osten. An beiden Autobahnen sind Anschlüsse für Dietikon vorgesehen.

Die bestehende Überlandstrasse und die Bernstrasse sowie die projektierte Mutschellenstrasse dienen dem regionalen Verkehr als Hochleistungsstrassen. Sie umfahren das Dorf.
Die Schweizerischen Bundesbahnen stehen mit dem Rangierbahnhof Limmattal vor einer ihrer grossen Bauaufgaben. Damit verbunden ist der Geleiseausbau auf vier Spuren zwischen Zürich und Dietikon.

Die Untergrund-Bahn Zürich wird zurzeit auf Grund der Kreditbewilligungen von Kantonsrat und Stimmbürgern der Stadt Zürich in Zusammenarbeit von Kanton, Stadt und SBB projektiert. Eine erste Teilstrecke soll von Kloten über Zürich-Hauptbahnhof nach Dietikon führen. Die entsprechenden Kreditvorlagen werden den Zürcher Stimmbürgern voraussichtlich im Jahre 1971 unterbreitet. Was bis vor kurzem noch als Utopie erschien, kann somit in kurzer Zeit Realität werden: Dietikon und Kloten werden Endstationen einer modernen Schnellbahn, die Dietikon nach starrem Fahrplan in kurzen Zeitintervallen bequem mit dem Zentrum von Zürich und allen übrigen U-Bahn-Stationen verbindet.

Für die Einführung der Bremgarten—Dietikon-Bahn mit ihren schmucken neuen Zügen ist die Studie über die Verlegung der BDB aus dem Jahre 1965 zu übernehmen. Diese sieht in einer ersten Phase die Einmündung der BDB auf dem heutigen Trassé ab Löwenplatz mit Kopfbahnhof senkrecht zum SBB-Bahnhof vor, parallel zur katholischen Kirche. In einer späteren Phase käme eine unterirdische Einführung, zuerst ab Löwenplatz, später ab Oberdorfstrasse, mit unterirdischem Bahnhof parallel zur katholischen Kirche in Frage.

Die von Dietikon ausstrahlenden Buslinien stehen noch in bescheidenen Anfängen. Mit der Einführung der U-Bahn bis Dietikon ist es aber offensichtlich, dass dem Zubringerdienst zur U-Bahn-Station mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Feinverteiler) grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden muss.



Zwei Autobahnen (Nationalstrassen), drei Hochleistungsstrassen (richtungsgetrennt, kreuzungsfrei), drei Bahnen (SBB, U-Bahn, BDB) sind Grundlagen der künftigen ausserordentlich günstigen Verkehrslage von Dietikon.

2.2 Verkehrserhebungen

An allgemeinen Unterlagen sind verschiedene eidgenössische, kantonale und städtische Verkehrszählungen vorhanden. Der Transportplan der Region Zürich aus dem Jahre 1965 sowie das Busgutachten für das Limmattal von 1964 konnten verwendet werden. Alle diese Verkehrserhebungen lassen jedoch keine Schlüsse über den Lokalverkehr zu. Es war daher naheliegend, die Verhältnisse von Dietikon mit einer ausgedehnten Verkehrserhebung speziell zu überprüfen. Im Jahre 1967 wurden daher folgende Untersuchungen durchgeführt:

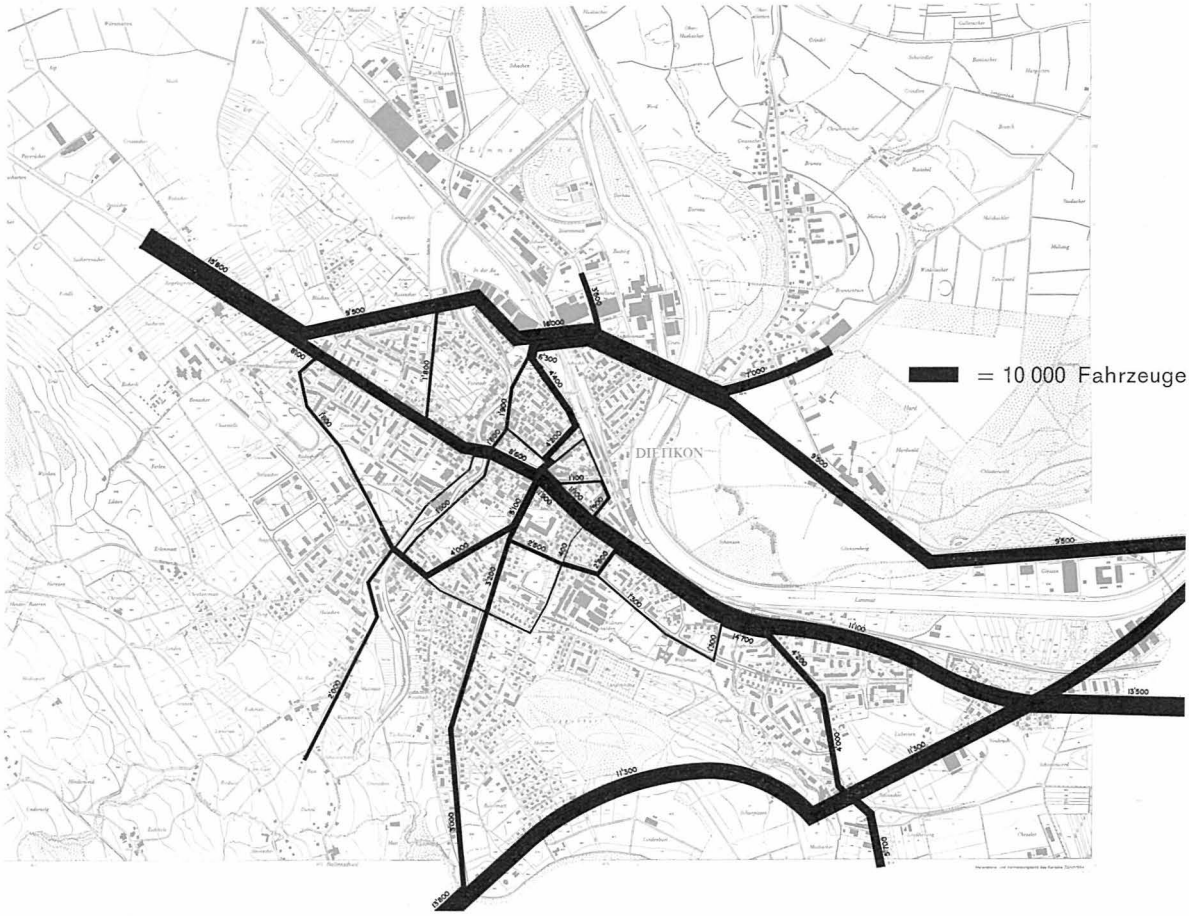
Fliessender Verkehr:

- Dauerzählung
- Markierung aller einfahrenden Motorfahrzeuge zur Bestimmung der Fahrwege
- Zählungen an der Gemeindegrenze
- Zählung der Verkehrsströme an allen wichtigen Kreuzungen.

Ruhender Verkehr:

- Bestimmung der Parkplatzbelegung.
- Erhebung der Parkdauer

Die Resultate dieser Verkehrserhebung sind im vollständigen Planungsbericht mit allen Ergebnissen und graphischen Darstellungen enthalten. An dieser Stelle seien nur zwei Ergebnisse dargestellt:



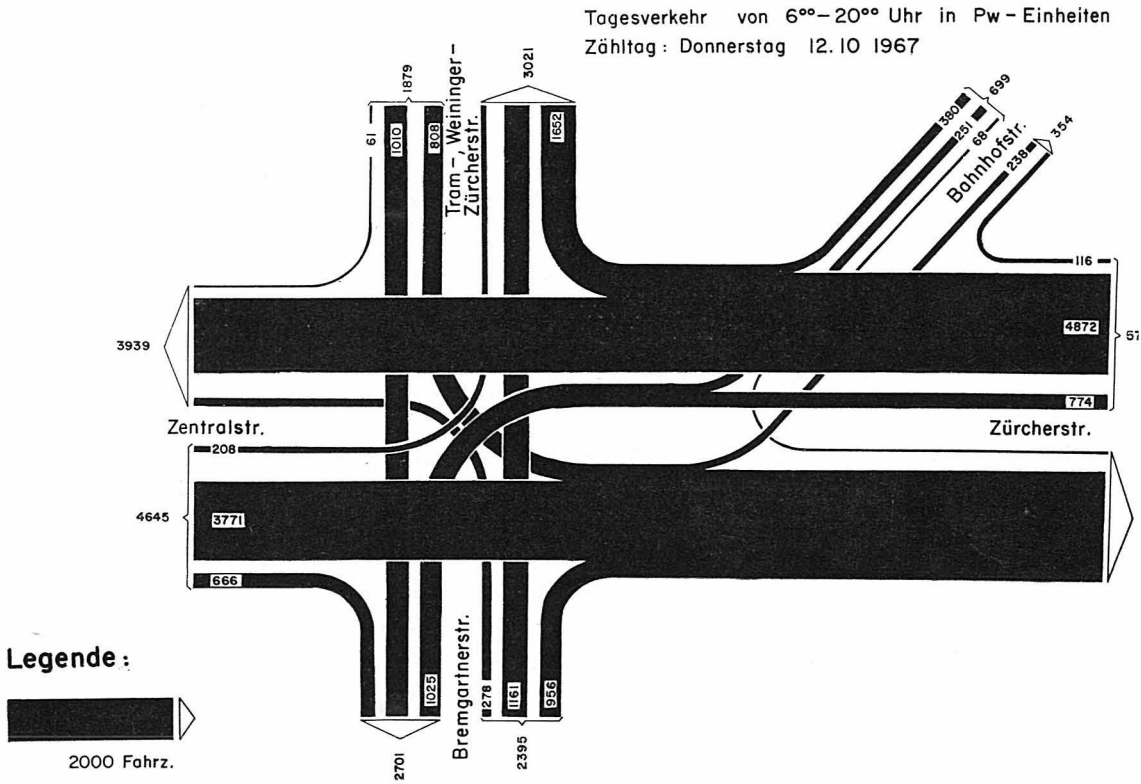
Belastungsplan 1967, mittlerer Tagesverkehr der privaten Motorfahrzeuge
Darstellung des Gesamtverkehrs in Dietikon mit folgenden Hauptverkehrsströmen (Personenwagen-Einheiten pro 14 Stunden):

Überlandstrasse (SBB-Unterführung)	16 000
Zürcherstrasse (Schäflibach)	14 700
Bernstrasse (Herweg)	11 300

Aus dem Belastungsplan der ganzen Gemeinde ergeben sich vor allem drei wichtige Verkehrsströme:

- von Spreitenbach über die Überlandstrasse nach Zürich
- von Spreitenbach über die Badenerstrasse/Zentralstrasse/Zürcherstrasse nach Zürich.
- vom Mutschellen über die Bernstrasse nach Zürich.

Diese drei Hauptstrassenzüge haben fast durchgehend Verkehrsvolumen von über 10 000 Motorfahrzeugen im Tag. Die übrigen Strassen in der Gemeinde weisen ein kleineres Verkehrsvolumen auf, doch zeigt sich aus der Belastung, dass gewisse Kreuzungen schon heute Schwierigkeiten bieten oder solche bald zu erwarten sind. Neben allen Kreuzungen mit den genannten Hauptstrassenzügen ist der Kreuzung Bremgartnerstrasse/Oberdorfstrasse beim Restaurant Schmiedstube besondere Aufmerksamkeit zu schenken.



Verkehrsbelastung Löwenplatz (Detail aus Belastungsplan)
Darstellung der Verkehrsströme mit den Hauptrichtungen Zürich—Baden und den zum Teil sehr geringen Abbiegeströmen wie z. B. Bahnhofstrasse Richtung Zürcherstrasse oder Zentralstrasse Richtung Tram-/Weiningerstrasse.

2.3 Verkehrsprognosen

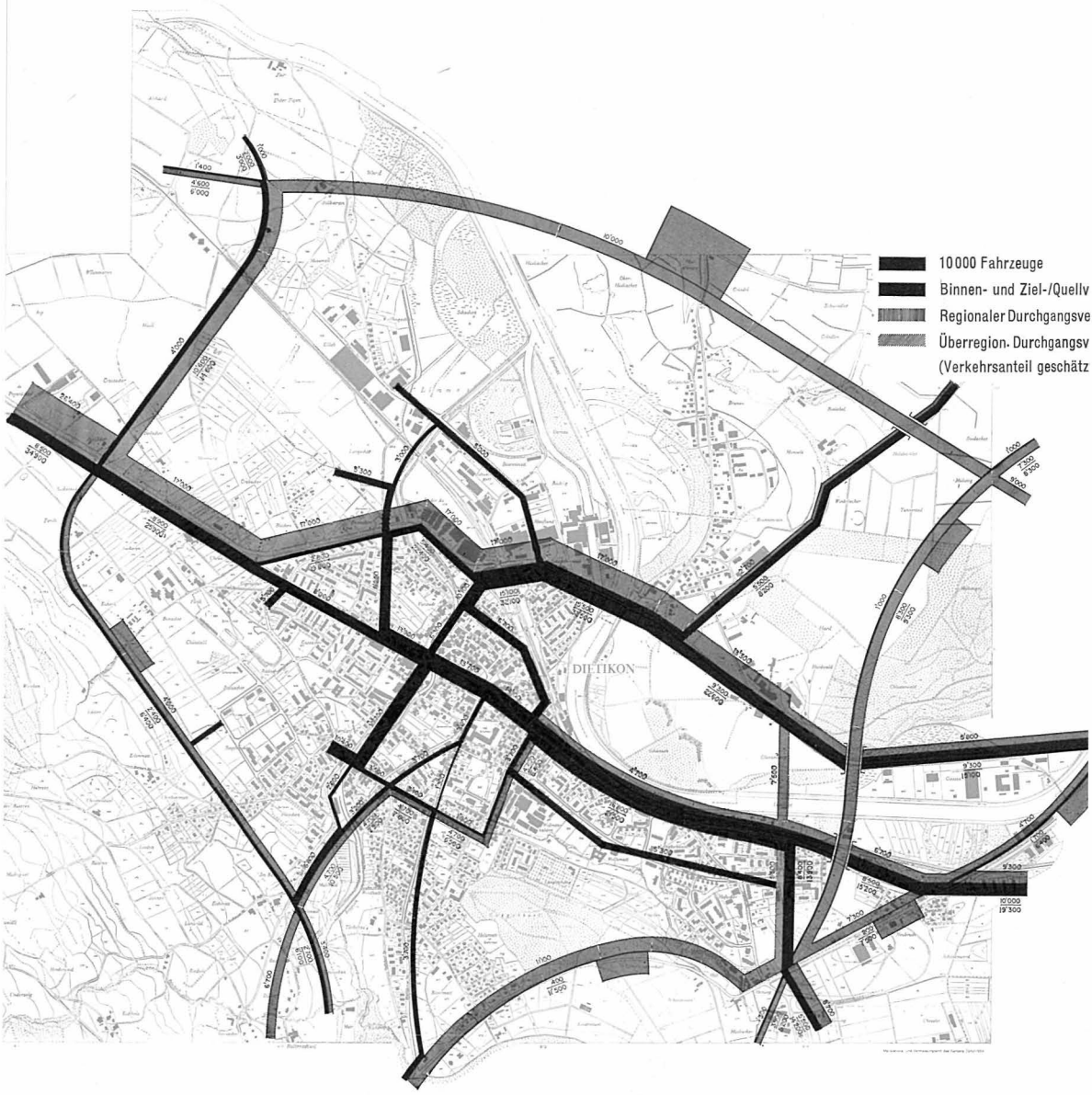
Den Berechnungen für das Verkehrsmodell wurde eine Bevölkerung von 45 000 Einwohnern und 15 000 Arbeitsplätzen zugrunde gelegt. Diese Zahlen, wie auch die Verteilung auf die einzelnen Quartiere der Gemeinde, entsprechen den Zahlen der Planung für Schulbauten bei Vollausbau der Gemeinde. Auf Grund der Zahl der Einwohner, der Arbeitsplätze und den daraus resultierenden angenommenen Verkehrsbeziehungen ergibt sich das gesamte zukünftige Verkehrsaufkommen. Die Aufteilung dieses Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger, die privaten Motorfahrzeuge und die öffentlichen Verkehrsmittel, erfolgte auf Grund der Untersuchungen des Transportplanes der Region Zürich. Den weiteren Berechnungen wurde zugrunde gelegt, dass 47 % des gesamten Verkehrsaufkommens von den öffentlichen Verkehrsmitteln übernommen werden, während 41 % auf die privaten Motorfahrzeuge entfallen. Die restlichen 12% sind Mitfahrer in privaten Motorfahrzeugen. Der überregionale Durchgangsverkehr wurde nicht berücksichtigt, da ab 1971 die Autobahn N 1 in Betrieb stehen wird.

Der regionale Durchgangsverkehr, der Ziel-/Quellverkehr und der Binnenverkehr sind in der Darstellung des mittleren Tagesverkehrs der privaten Motorfahrzeuge bei Vollausbau berücksichtigt. In einer Variante wurde der theoretische Fall angenommen, dass der gesamte regionale Durchgangsverkehr Baden—Zürich über die Überlandstrasse geleitet und damit vom Zentrum der Gemeinde ferngehalten werden kann. Dieser Verkehrszustand wird nur annähernd erreicht, wenn die Überlandstrasse entsprechend komfortabel, d. h. als Hochleistungsstrasse richtungsgetrennt und kreuzungsfrei ausgebaut werden kann.

Die detaillierten Verkehrsberechnungen zeigen, dass mit der Ausbildung eines leistungsfähigen Strassenrings um die Gemeinde herum und mit der Vereinfachung der heute komplizierten Kreuzung Löwenplatz die Verkehrsverhältnisse im Kerngebiet à niveau gelöst werden können. Ein entsprechend grosszügiger Ausbau der Verkehrsknotenpunkte Zürcherstrasse/Poststrasse und Badenerstrasse/Bergstrasse/Vorstadtstrasse ist erforderlich.

Die entsprechenden Zahlen für die Hauptrichtungen lauten in Personenwagen-Einheiten:

	Überlandstrasse	Zürcherstrasse
Bei vollständiger Umleitung des regionalen Durchgangsverkehrs	32 100	21 500
bei teilweiser Umleitung des regionalen Durchgangsverkehrs	21 800	31 800

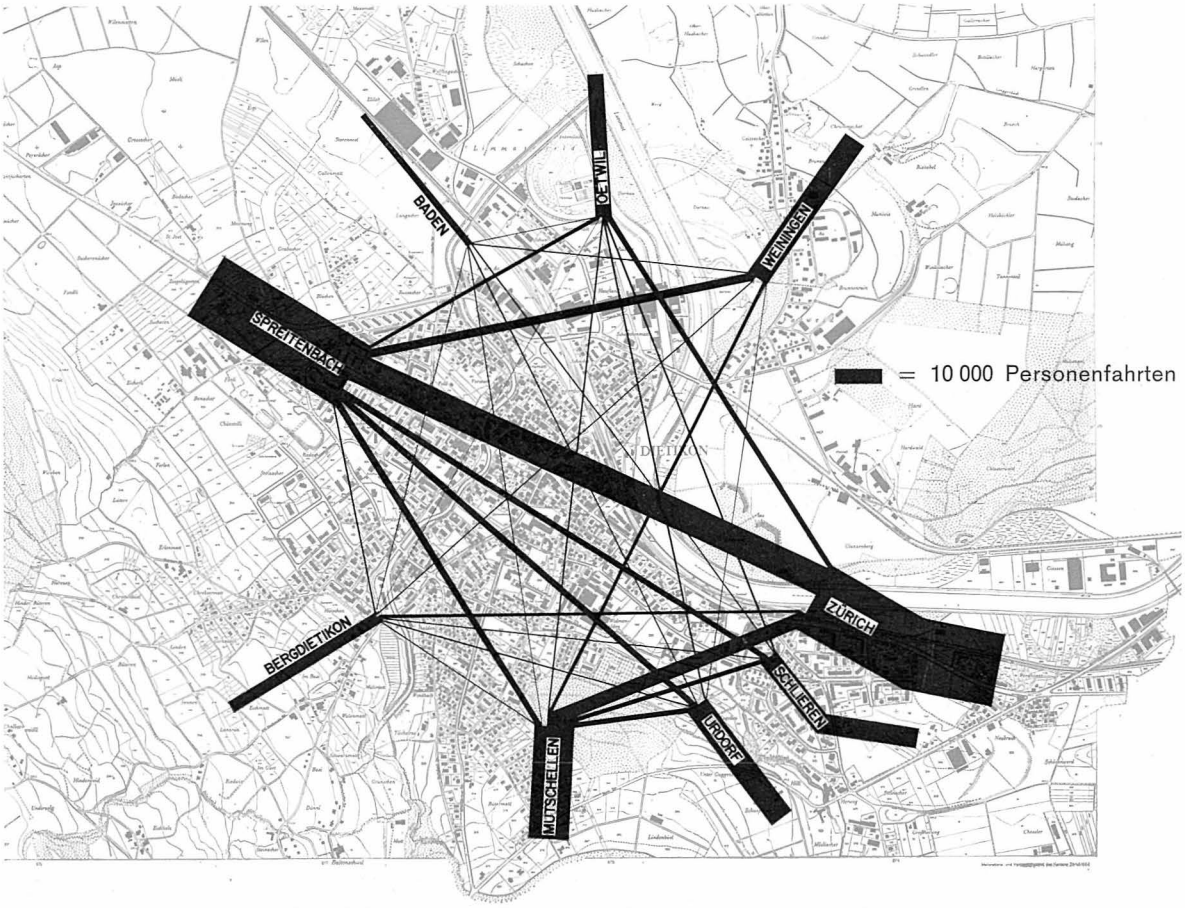


Zukünftiger Belastungsplan, mittlerer Tagesverkehr der privaten Motorfahrzeuge bei Vollausbau.

Variante: Umleitung des gesamten Durchgangsverkehrs

Nur der grosszügige Ausbau der Hochleistungsstrassen um Dietikon hält die Verkehrszunahme im Zentrum in tragbaren Grenzen.

Die Wunschlinien des öffentlichen Verkehrs weisen eindeutig ein Schwergewicht in der Richtung Spreitenbach—Zürich auf. Aber auch die Ströme Richtung Schlieren, Urdorf und Mutschellen sind bemerkenswert. Man erkennt aus dem Diagramm die Durchgangsbeziehung durch die Gemeinde Dietikon sowie den Ziel-/Quellverkehr der Gemeinde Dietikon selbst. Die beiden Verkehrsarten sind in diesem Diagramm überlagert. Beim Durchgangsverkehr Spreitenbach—Zürich handelt es sich vorwiegend um einen Umsteigeverkehr (Bus/U-Bahn), da der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach für die Fahrt mit der SBB Richtung Zürich ungünstig gelegen ist.



Wunschlinien des öffentlichen Verkehrs bei Vollausbau, mittlerer Tagesverkehr.
Der Verkehrsanfall aus Richtung Spreitenbach wird bei Vollausbau doppelt so gross sein wie der Anfall aus dem Mutschellengebiet. Das Schwergewicht bleibt bei der Richtung Zürich—Schlieren.

2.4 Ausgearbeiteter Vorschlag

Verkehrskonzept

Öffentlicher Verkehr

Schweizerische Bundesbahnen

Bis zum Bau der U-Bahn übernimmt die SBB-Station die Hauptlast des Vorortverkehrs zu den Arbeitsplätzen in der City. Nach dem Bau der U-Bahn-Endstation wird die SBB-Station einen grossen Umsteigeverkehr von den Vorortszügen in die U-Bahn aufweisen. Immerhin werden auch später direkte Züge in den Hauptbahnhof noch verkehren, die einen gewichtigen Anteil der Verbindungen Dietikon–Zürich übernehmen.

Die Vorfahrt vor dem neuen Aufnahmegebäude ist so zu dimensionieren, dass für den Zubringerdienst zum Bahnhof, für Taxi, Gepäck- und Schnellgutverkehr genügend Platz vorhanden ist. Das generelle Projekt sieht eine 12 m breite Fahrbahn mit 4 Spuren vor als Vorfahrtsstrasse, die für Geradeaus- und Abbiegefahrten ausreichen. Taxistandplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnhofausganges können gedeckt erreicht werden. Für Bahnkunden zum Schalter und für den Gepäck- und Schnellgutverkehr sind ebenfalls gedeckte Kurzparkplätze in unmittelbarer Nähe dieser Anlagen geplant. Der Güterbahnhof ist beim Neubau des Aufnahmegebäudes ins Gebiet Gallenmatt, westlich der Reppisch, zu verlegen.

U-Bahn (Schnellbahn)

Die U-Bahn mündet beidseitig eines neuen Aufnahmegebäudes im ersten Stockwerk. Ein grosszügiger Perron in der Breite des Aufnahmegebäudes dient dem grossen Umsteigeverkehr. Die Verlängerung des Perrons überdacht die oben erwähnten Abstellplätze zum Schnellgut- und Gepäckschalter. Die U-Bahn-Station kann gleichzeitig mit dem Aufnahmegebäude erstellt werden. Bei einer eventuellen Zurückstellung der Ausbaupläne der U-Bahn bleibt aber jederzeit eine spätere Erstellung der U-Bahn-Station möglich. In diesem Falle könnte die Perronebene im ersten Stock des Aufnahmegebäudes vorübergehend anderen Zwecken dienlich gemacht werden.

Rolltreppen verbinden den U-Bahn-Perron mit dem Erdgeschoss (Schalterhalle) und der Hauptunterführung zwischen Bahnhofplatz und SBB-Perron.

Eine spätere Weiterführung der U-Bahn in Richtung Spreitenbach kann im Trassé der heutigen Überlandstrasse erfolgen.

Bremgarten—Dietikon-Bahn

Die Station der Bremgarten—Dietikon-Bahn wird als Kopfbahnhof westlich längs der katholischen Kirche angelegt. Sie liegt zwischen dem Löwenplatz und der Bahnhofvorfahrt. Vorläufig sollen zwei Geleise von je 105 m Länge à niveau erstellt werden. Der Perron soll überdacht werden. Die Benützer der Bremgarten—Dietikon-Bahn finden die Verbindung mit der SBB und der U-Bahn durch die Hauptunterführung der SBB. Die Unterkellerung der angrenzenden Ladengeschosse wird derart gestaltet, dass einer späteren Tieferlegung des BDB-Bahnhofes am gleichen Platze nichts im Wege steht. Dadurch könnte die stark störende Kreuzung der Bahn mit der Zentralstrasse am Löwenplatz eliminiert werden. Die Verbindung zwischen unterirdischem BDB-Bahnhof, SBB und U-Bahn wäre dann direkt mit einer unterirdischen Führung des Fussgängers zur Hauptunterführung gewährleistet.

Buslinien

Die verschiedenen Buslinien, die zum Bahnhof führen, haben ihre Haltestelle direkt vor dem Bahnhof in Längsanordnung. Insgesamt stehen 200 m Bus-Perron zur Verfügung, deren Verbindung zu den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln wiederum über die Hauptunterführung zu den SBB-Geleisen erfolgt. Diese Ausführungen belegen die Wichtigkeit der geplanten Hauptunterführung, die in Spitzenzeiten einen sehr grossen Fussgängerstrom aufnehmen muss. Entsprechend wurde die Breite mit zirka 13 m grosszügig bemessen. Die Treppenanlagen, besonders die Rolltreppen, sind ebenfalls genügend zu dimensionieren.

Die Buslinien zum Bahnhof können als Durchmesser- oder als Radiallinien betrieben werden. Zwei Wendeschleifen auf beiden Seiten des Bahnhofes erlauben eine grosse Flexibilität in bezug auf die Linienführung und die Frequenz des zukünftigen Busverkehrs im Limmattal.

Mit diesen Anlagen wird dem öffentlichen Verkehr ein Optimum geboten, damit er wirklich attraktiv und dem privaten Verkehrsmittel vorgezogen wird. Nur so wird es möglich, dem Individualverkehr noch genügend Platz zu reservieren.

Die Anordnung und die gegenseitige Verbindung der öffentlichen Verkehrsmittel im Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Dietikon befruchten das anstossende Ladenquartier durch einkaufswillige Passanten, der eilige Benützer hingegen kann sein öffentliches Verkehrsmittel auf kürzesten und gedeckten Wegen wechseln.

Individual-Verkehr

Hochleistungsstrassen

Die Autobahn Limmattal (N 1) tangiert die Gemeinde in der nordöstlichen Ecke im Gebiet «Silbern». Ein Autobahnanschluss von der Überlandstrasse her ist im Bau. Es darf angenommen werden, dass der überregionale Durchgangsverkehr von der sechsspurigen Limmattal-Autobahn weitgehend übernommen wird. Besonders dann wird dies der Fall sein, wenn der Bau der Expressstrasse im Gebiete der Stadt und der Autobahnring um Zürich fertig erstellt sein werden.

Die Überlandstrasse ist als Hochleistungsstrasse so auszubauen, dass sie einen möglichst hohen Anteil des regionalen Durchgangs- und des Ziel-/Quellverkehrs auf sich zieht. Eine Hochstrasse vom Anschluss Weiningerstrasse/Untere Reppischstrasse bis Fahrweidstrasse über der bestehenden Strasse mit einer Überführung der SBB dient dem regionalen Durchgangsverkehr.
Damit bleibt die heutige Überlandstrasse mit der bestehenden Unterführung der SBB dem Ziel-/Quellverkehr nach Weiningen/Geroldswil reserviert.

Diese Lösung kommt dem Bau eines Vollanschlusses des Zentrums von Dietikon an die Überlandstrasse gleich.

Hauptstrassen

Als Hauptstrassen sind vorgesehen:

Badenerstrasse, Zentralstrasse, Zürcherstrasse mit besonderer Bedeutung für den Ziel- und Quellverkehr ins Dorfzentrum Dietikon und als Strassenzug für das öffentliche Verkehrsmittel Richtung Spreitenbach und Richtung Schlieren.
Bremgartnerstrasse, Löwenplatz Richtung Mutschellen.
Oberdorfstrase, Hasenbergstrasse, Schmiedstube Richtung Bergdietikon.
Hauptstrassenring Untere Reppischstrasse—Vorstadtstrasse—Bergstrasse—Windeggstrasse—Guggenbühlstrasse—Poststrasse—Neumattstrasse—mit Anschluss an die Überlandstrasse.

Dieser Hauptstrassenring ermöglicht eine gute Verkehrsverteilung um das Zentrumsgebiet herum und den Abfluss des Verkehrs nach allen Hauptrichtungen ohne Belastung des heutigen Hauptknotenpunktes Löwenplatz.

Mit der Aufhebung der heutigen Weiningerstrasse—Tramstrasse zwischen Löwenplatz und Bahnhof ergibt sich eine wesentliche Entlastung des Löwenplatzes. Diese Aufhebung ist aber auch zur Realisierung des eigentlichen Zentrumsprojektes erforderlich.

Der Bahnhofvorfahrt im Zuge der heutigen Poststrasse—Neumattstrasse muss besondere Bedeutung zugemessen werden. Der Personenverkehr zum Bahnhof wie der Gepäck- und Schnellgutverkehr, der Taxidienst und die Zufahrt zum Ladenzentrum liefern einen bedeutenden Verkehrsanteil. Wie die Teilstudien ergeben haben, ist die Weiningerstrasse zwischen Bahnhof und Einmündung Überlandstrasse aufzuheben, wodurch der Anschluss der Unteren Reppischstrasse an die Überlandstrasse verkehrsgerecht ausgebaut werden kann. So steht mehr Platz für das Parkhaus beim Bahnhof zur Verfügung. Diese Führung vermindert auch den Anreiz für die Durchfahrt von Fremdverkehr auf der Bahnhofvorfahrt.

Die Neuführung der Unteren Reppischstrasse über die Reppisch zur Vorstadtstrasse mit der Kreuzung Badenerstrasse und ihrer Weiterführung zur Bergstrasse stellt den einzigen neuen Strassenzug dar, der den Abbruch mehrerer Häuser erfordert. Dabei darf festgestellt werden, dass es sich um Altliegenschaften handelt und dass eine Durchführung dieser Strasse im Zusammenhang mit einer vorangehenden Neuüberbauung dieses Dorfteiles vorgesehen ist. Die Führung dieses Strassenzuges in einem grösseren Abstand von der Reppisch erlaubt, stellenweise beidseitig der Strasse Gebäude zu errichten und längs der Reppisch einen möglichst breiten zusätzlichen Grüngürtel mit Fussgängerwegen auszuscheiden.

Sammelstrassen

Diese sammeln den Verkehr aus den Anliegerstrassen und führen ihn an einzelnen ausgewählten Punkten auf die Hauptstrassen. Es handelt sich im wesentlichen um bereits bestehende Strassen. Als solche werden beibehalten:

Schöneggstrasse, Bremgartnerstrasse bis Poststrasse
Zürcherstrasse/Kanzleistrasse, Vorstadtstrasse bis Querstrasse
Altbergstrasse.

Als neue Sammelstrassen sind projektiert:
Querstrasse (noch unbenannt), von der bestehenden Zürcherstrasse zur Neumattstrasse als nordwestlicher Abschluss der vorgesehenen Neuüberbauung und zugleich als Vorfahrt für die privaten Parkplätze unter dem Zentrumsprojekt.

Auch diese Strasse macht den Abbruch einiger Häuser erforderlich; es handelt sich jedoch wie bei der Vorstadtstrasse ausschliesslich um sehr alte Gebäude. Eine Realisierung der «Querstrasse» ist nur im Zusammenhang mit der Neuüberbauung des Zentrums vorgesehen.

Rathausstrasse, von der Bergstrasse bis zur Oberdorfstrasse. Zwischen der Bergstrasse und der Oberdorfstrasse ist eine Querverbindung für den internen Verkehr in diesem Gebiet erforderlich. Die vorgesehene Lage am Rande des überbauten Gebietes im «Zelgli» ermöglicht eine grosszügige Überbauung zwischen Rathausstrasse und Bühlstrasse.
Bis heute war die Einführung der Rathausstrasse in die stark belastete Kreuzung beim Restaurant «Schmiedstube» vorgesehen. Mit der vorgesehenen Verschiebung der Einmündung um zirka 70 m in südwestlicher Richtung ergeben sich für die Kreuzung wesentlich einfachere Verhältnisse.

Quartierstrassen

Die Quartierstrassen dienen der eigentlichen Erschliessung der privaten und öffentlichen Liegenschaften. Sie sind derart angelegt dass sie nach Möglichkeit keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. Die im Plan enthaltenen Quartierstrassen sind zu einem grossen Teil bereits ausgebaut oder durch Baulinien festgelegt.

Fusswege

Der Führung der Fusswege wurde in der Zentrumsplanung die grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Als Hauptmerkmal tritt die Fussgängerzone im eigentlichen Zentrumsgebiet zwischen Löwenplatz und Bahnhof hervor. Sie erschliesst das ganze Ladenquartier und wird unter dem Löwenplatz und der SBB weitergeführt. Eine Fussgängerbrücke spannt sich über die SBB-Geleise zur Grünzone an der Limmat. Als Fussgängerunterführungen sind weiter vorgesehen:

– Unterführung bei der Kreuzung Badenerstrasse/Bergstrasse und
– Unterführung bei der Kreuzung Zürcherstrasse/Poststrasse.

Längs der Reppisch, durch die öffentlichen Anlagen und überall abseits der Hauptverkehrsströme sollen Fusswege angelegt werden.

Öffentliche Plätze

Als öffentliche Plätze werden durch die Zentrumsplanung der Bahnhofplatz und der Kirchplatz ausgeschieden. Sie bilden einen wichtigen Bestandteil der baulichen Erscheinung des neu zu gestaltenden Zentrums. Weiter steht als öffentlicher Platz der Kirchweihplatz im Zelgli zur Verfügung.

Öffentliche Anlagen

Durch den Ausbau der Bahnanlagen längs der Limmat und den dadurch bedingten Abbruch der bestehenden Fabrik Bollschweiler

LEGENDE:

- HOCHLEISTUNGSSTRASSE
- HAUPTSTRASSE
- SAMMELSTRASSEN
- QUARTIERSTRASSE
- FUSSWEG
- OEFFENTLICHE PLÄTZE
- OEFFENTLICHE ANLAGEN
- P — PARKPLÄTZE
- B — BUSHALTESTELLE
- PERIMETER TEIL-BEBAUUNGSPLAN

N W O S

0 10 50 100 150 200 250

INGENIEUR- UND VERMESSUNGSBURO
SENNHAUSER, WERNER & RAUCH
DIETIKON SCHLIEREN URDORF

GEMEINDE DIETIKON

TEIL-BEBAUUNGSPLAN ZENTRUM

PROJEKT

DK 1.11.5/031

DATUM 4.9.69

Um die Ergebnisse der Zentrumsplanung rechtlich verankern zu können und die Grundlagen für die Weiterbearbeitung der Planung zu schaffen (Baulinien), müssen die Verkehrslinien in einem Bebauungsplan gemäss zürch. Recht festgehalten werden. Der Teilbebauungs-Plan Zentrum umfasst das Gebiet zwischen Limmat, Überland-, Untere Reppisch-, Vorstadt-, Berg-, Oberdorf-, Windegg-, Guggenbühl- und Poststrasse und ist dem Grossen Gemeinderat zur Genehmigung vorzulegen. Nach Annahme dieser Vorlage ist er gemäss § 15 des Baugesetzes dem Regierungsrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

ergibt sich die Möglichkeit, die Grünanlagen zwischen Bahn und Limmat zu erweitern. Wenn die zur Verfügung stehende Fläche auch relativ klein ist, so wird diese öffentliche Anlage – im Zentrum von Dietikon an der Limmat gelegen – für das Ortsbild doch einen wesentlichen Bestandteil bilden. Weiter steht die öffentliche Anlage zwischen der reformierten Kirche und dem Gewerbeschulhaus dem Publikum bereits zur Verfügung. Als Wunsch sei angebracht, dass es überaus erfreulich wäre, längs der Reppisch möglichst grosse Flächen als Grünanlagen auszuscheiden. Wie weit dies möglich ist und finanziert werden kann, wird sich erst im Laufe der Jahre zeigen.

Parkplätze

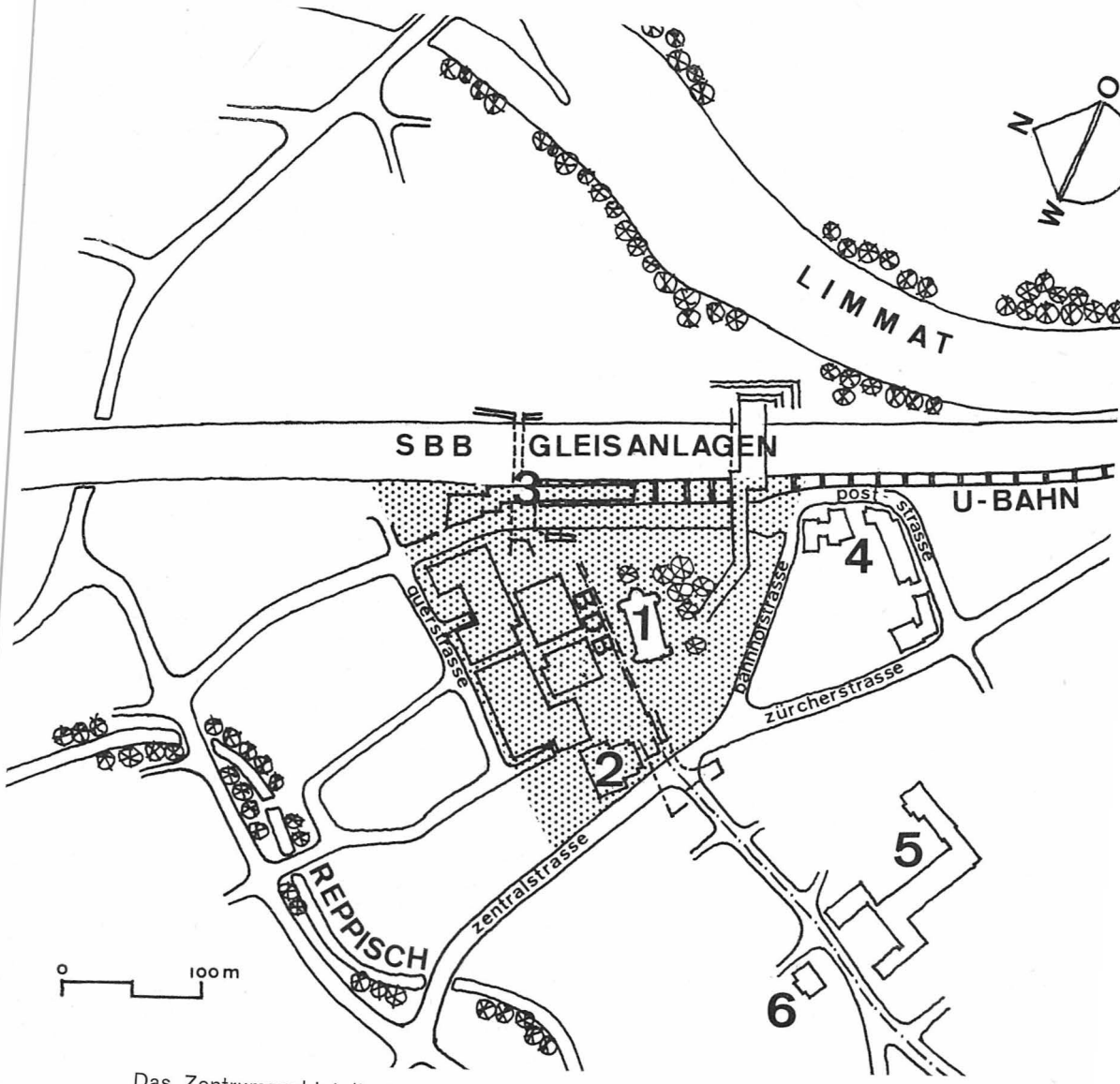
Als öffentliche Parkplätze sind vorgesehen:	Plätze
Parkhaus beim SBB-Bahnhof zwischen SBB und heutiger Weiningerstrasse	600
Parkhaus Poststrasse (Areal Scheller)	400
Unterirdischer Parkplatz Spielwiese unterhalb ref. Kirche	400
Parkplatz Bleicherstrasse/Vorstadtstrasse	200
Parkplatz Einmündung Rathausstrasse/Bergstrasse . . .	200
Parkplatz Zelgliplatz	400
Total	2200

Legende zum Plan auf Seite 21

1 Katholische Kirche
2 Neubau Kantonalbank
3 Neues Aufnahmegebäude SBB und U-Bahn-Station
4 Neubauten Poststrasse
5 Zentralschulhaus
6 Gemeindehaus

3. Städtebauliche Aufgaben

3.1 Lage des Zentrums



Das Zentrumsgebiet liegt zwischen Limmat und Reppisch im Bereich der bestehenden Kirche.

Städtebaulich von Bedeutung sind vor allem die Haltestellen der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel und die Übergänge zu den Nachbargebieten.

Das Planungsgebiet für die städtebauliche Aufgabe der Zentrumsplanung Dietikon wird begrenzt von der SBB im Nordosten, der Bahnhofstrasse im Südosten, der Zürcher-/Zentralstrasse im Südwesten und von der neu vorgeschlagenen Querstrasse im Nordwesten. Es kann sich natürlich nicht darum handeln, dieses Gebiet isoliert zu betrachten. Vielmehr sind in besonderem Mass die Übergänge zu den Nachbargebieten und die Lage im gesamten Beziehungsfeld der Gemeinde von Bedeutung.

Daraus ergeben sich Probleme, für die mit Mitteln des Städtebaues Lösungen gesucht werden müssen.

- Das breite Band der SBB-Gleisanlagen ist ein deutliches Hindernis, das das Zentrumsgebiet von der Limmat und den Grünanlagen an ihren Ufern trennt.
- Durch die stark befahrbare Zürcher-/Zentralstrasse mit den Komplikationen der heutigen Verkehrslösung am Löwenplatz wird das Zentrum vor allem für den Fussgänger von einer belebten Zone mit verschiedenen öffentlichen Bauten (Gemeindeverwaltung, Schulen) und von den Hauptwohngebieten der Gemeinde abgeschnitten.
- Östlich der Tramstrasse dominiert und bestimmt der mächtige Bau der bestehenden Kirche mit den zugehörigen Grünanlagen die heutige und zukünftige Erscheinung und muss entsprechend berücksichtigt werden.
- Im Zentrumsgebiet liegen schon heute die Haltestellen von SBB und BDB. Die Verschiebung des Aufnahmegebäudes der SBB nach Westen und der Haltestelle der BDB in die Tramstrasse verursachen aber eine Schwerpunktverschiebung. Die Bedeutung des Gebietes als regionaler Knotenpunkt öffentlicher Verkehrsmittel wird zudem durch den Bau eines Astes der Zürcher U-Bahn nach Dietikon und durch den Ausbau des regionalen Busnetzes in starkem Mass zunehmen.
- Die Struktur des Grundeigentums und das vorhandene engmaschige Strassennetz verunmöglichen es heute dem einzelnen Grundeigentümer sinnvoll, grosszügig und zusammenhängend zu bauen.
  Die Ausnützung ist denn auch heute mit durchschnittlich 0,6 für das Gebiet westlich der Tramstrasse klein und die Nutzung nicht den Möglichkeiten eines so günstig gelegenen Gebietes entsprechend. Viele Bauten sind zudem in einem Zustand, der nur durch Abbruch zu lösen ist.
- Dass der Wunsch zur Realisierung von Bauvorhaben in diesem Gebiet besteht und, falls die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden, eine Entwicklung erwartet werden kann, beweisen

die Neubauten an der Poststrasse, der Neubau der Kantonalbank am Löwenplatz, die Planungsbemühungen der PTT für ein neues Postgebäude und das Interesse von grösseren Investoren der Lebensmittelbranche.

- Durch die Eröffnung des Shopping-Centers in Spreitenbach entsteht aber eine ganz massive Konkurrenz, die in der näheren Zukunft sicher nicht ohne Einfluss auf das Dietikoner Wirtschaftsleben sein wird. Für den privaten Automobilisten wird Spreitenbach eine grosse Anziehungskraft ausüben.

3.2 Zielsetzung

Dank günstiger Lage und guter Erreichbarkeit für Besucher und Kunden durch private und vor allem öffentliche Verkehrsmittel ist das Projekt in hohem Masse geeignet für die Realisierung eines modernen Einkaufszentrums der Gemeinde. Die Chancen einer gewissen Ausstrahlungskraft auf die umliegende Region sind gut. Für die städtebauliche Aufgabe sollen deshalb die folgenden Zielsetzungen formuliert werden:

- Im Zentrumsgebiet soll ein zusammenhängender Fussgängerbereich geschaffen werden, mit Verbindungen vor allem über das SBB-Areal zur Limmat und über die Zürcher-/Zentralstrasse im Bereich des Löwenplatzes.

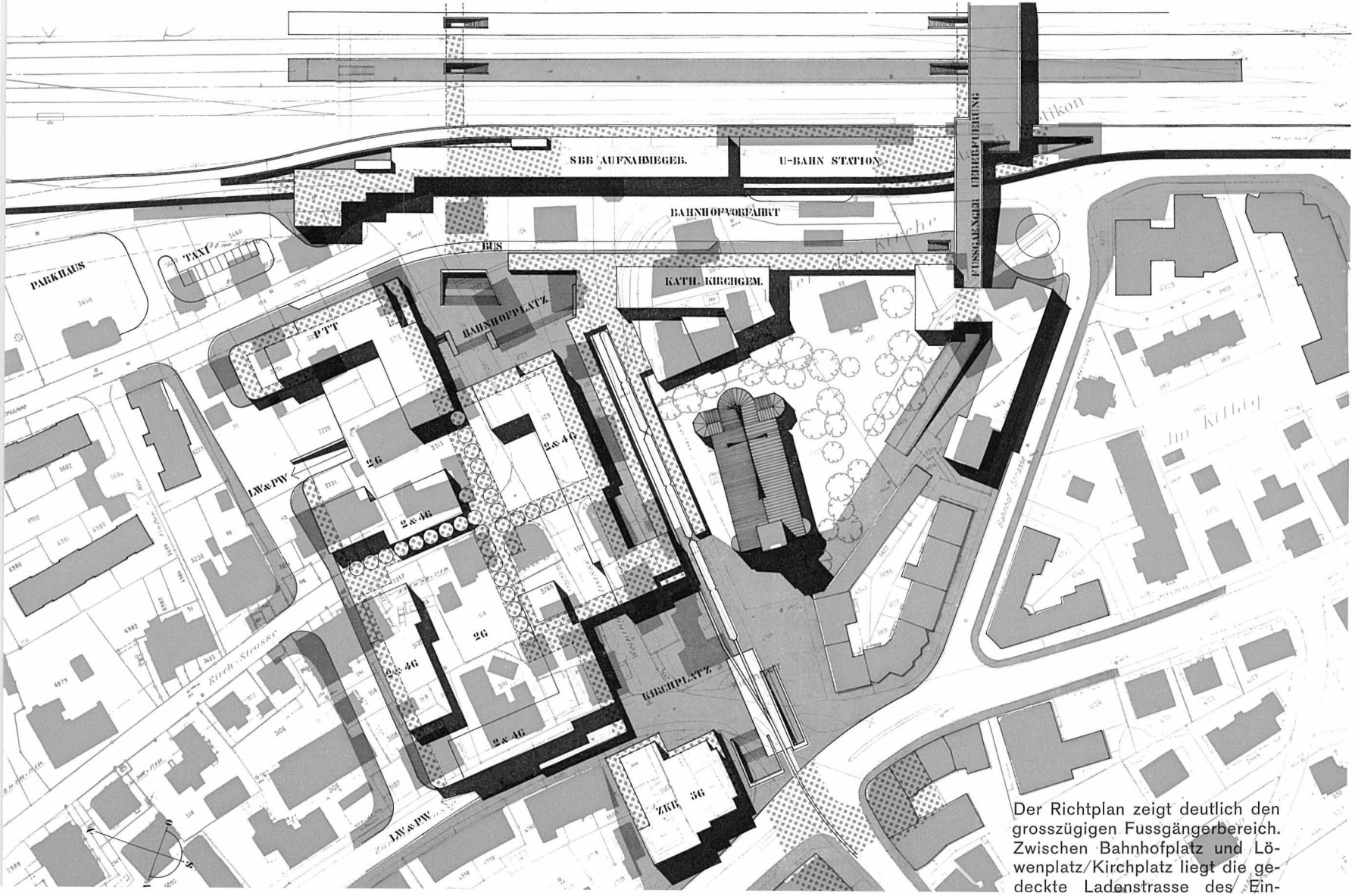
  Der Fussgängerbereich soll eine anregende Einkaufsatmosphäre schaffen und gleichzeitig Erreichbarkeit und Umsteigeverbindungen der öffentlichen Verkehrsmittel gewährleisten.

- Es soll aber auch eine gute Erschliessung für den privaten Zielverkehr, die Anlieferung der Geschäfte und die Zufahrt zu grosszügig dimensionierten Parkierungsanlagen garantieren.

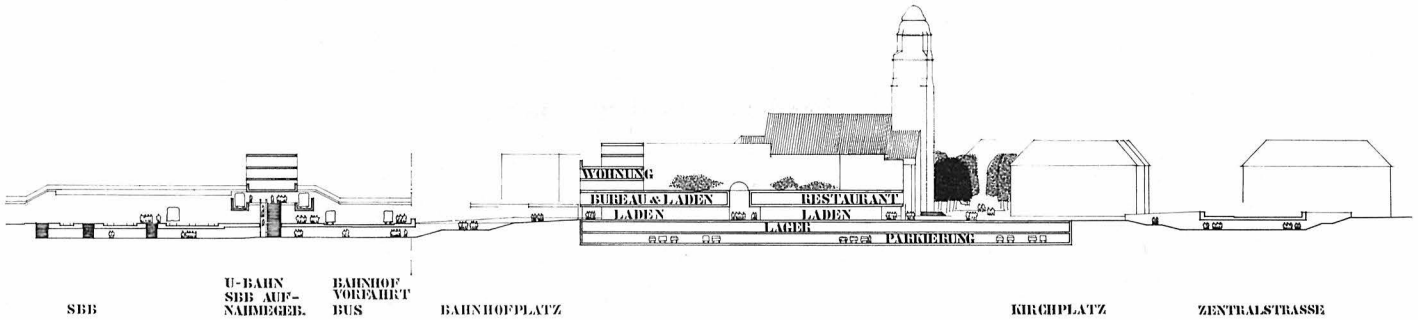
- Den Grundeigentümern soll bei einer vernünftig hohen Ausnützung eine individuelle oder gruppenweise Realisierung im Rahmen eines Richtplanes ermöglicht werden, wobei ein möglichst breites Nutzungsspektrum anzustreben ist.

- Als Regionalzentrum im Limmattal soll Dietikon auch mit seiner baulichen Erscheinung ein entsprechendes städtisches Bild nach aussen repräsentieren, das sich in seinem städtebaulichen Ausdruck vom Zufälligen abhebt.

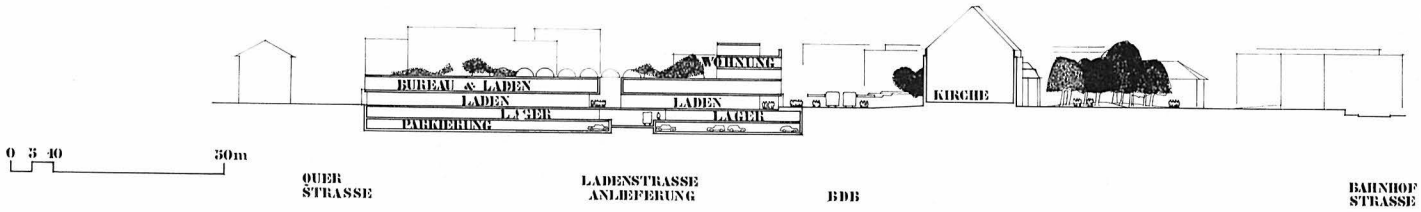
- Eine etappenweise Realisierung und eine spätere Erweiterung vor allem in das Gebiet westlich der Querstrasse muss gewährleistet sein.



Der Richtplan zeigt deutlich den grosszügigen Fussgängerbereich. Zwischen Bahnhofplatz und Löwenplatz/Kirchplatz liegt die gedeckte Ladenstrasse des Ein-



Die Neubauten des Zentrums nehmen Rücksicht auf die bestehende Kirche. Über den Läden und Büros liegen die Wohnungen.



Unter der Fussgängerladenstrasse liegt die Anlieferungsstrasse, die alle Neubauten bedient und die Parkierungsebene erschliesst.

3.3 Konzeption (Richtplan und Richtmodell)

Zwei grosszügige Plätze von städtischem Charakter, begrenzt von bestehenden und geplanten Bauten, bestimmen die gesamte Anlage.

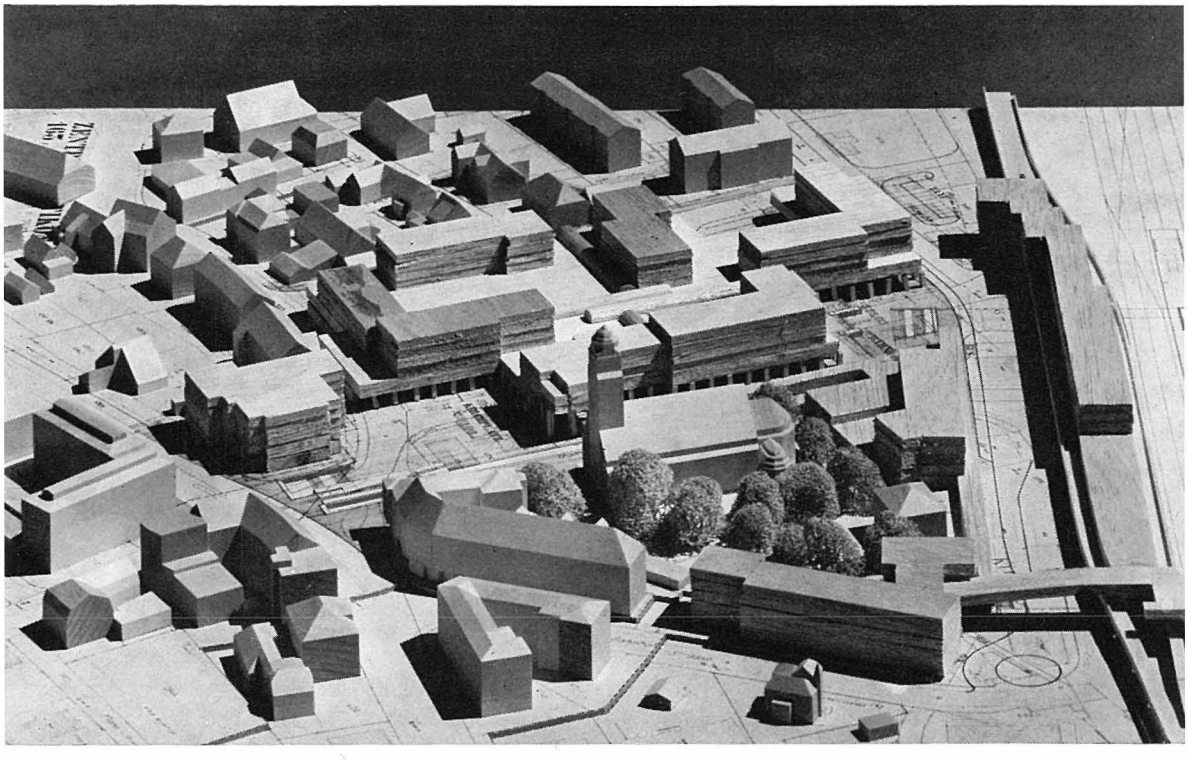
Der zukünftige Bahnhofplatz wird sämtliche Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs aufnehmen. An ihm wird auch das neue Postgebäude liegen. Eine breit angelegte Unterführung unter der Bahnhofvorfahrt schafft die Fussgängerverbindungen vom Platz zu den SBB-Perrons, zu den limmatseitigen Baugebieten der Gemeinde und beispielsweise mittels Rolltreppen zum SBB-Aufnahmegebäude und zur U-Bahn-Station.

Für Dietikon wird der Kirchplatz zum Ortsplatz, der ausschliesslich für Fussgänger reserviert wird. Solange die BDB noch als Bahn oberirdisch eingeführt wird, müssen allerdings noch kurzfristige Störungen in Kauf genommen werden. Der Baukörper der Kirche wird diesen Platz weitgehend mitbestimmen.

Vom Löwenplatz führt eine als langgezogene Rampe ausgebildete Fussgängerverbindung über die SBB-Geleise beim heutigen Stationsgebäude ans Limmatufer. Eine Unterführungsanlage unter der Zürcher-/Zentralstrasse, belebt mit Läden und Restaurants, gewährleistet die Fussgängerverbindung ins Gebiet beidseitig der Bremgartnerstrasse.

Zwischen Bahnhofplatz und Löwenplatz, mit den besten Voraussetzungen für ein dichtes städtisches Geschehen, liegt das Einkaufszentrum als Ladenstrasse mit beidseitig Läden, Restaurants und Dienstleistungsbetrieben konzipiert.

Über dem flächig zusammenhängenden Bau, der das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss umfasst, stehen gleichsam auf einer neuen künstlichen Erdgeschoss-Ebene die höheren Bauten mit drei bis vier Geschossen mit möglichen Nutzungen als Wohnungen, Büros oder auch für Hotels usw. Die Gesamthöhe der Bauten ist mit Rücksicht auf die bestehende Kirche auf maximal sechs Geschosse beschränkt.



Der zusammenhängende Baukomplex des Zentrums ist so stark gegliedert, dass die bestehende Kirche dominant bleibt. Der langgestreckte Bau über SBB-Aufnahmegebäude und U-Bahn-Station ist wesentlich als Abschluss des Bahnhofplatzes.

Der Richtplan sieht für eine erste Phase in diesem Gebiet folgende Flächen und Nutzungen vor:

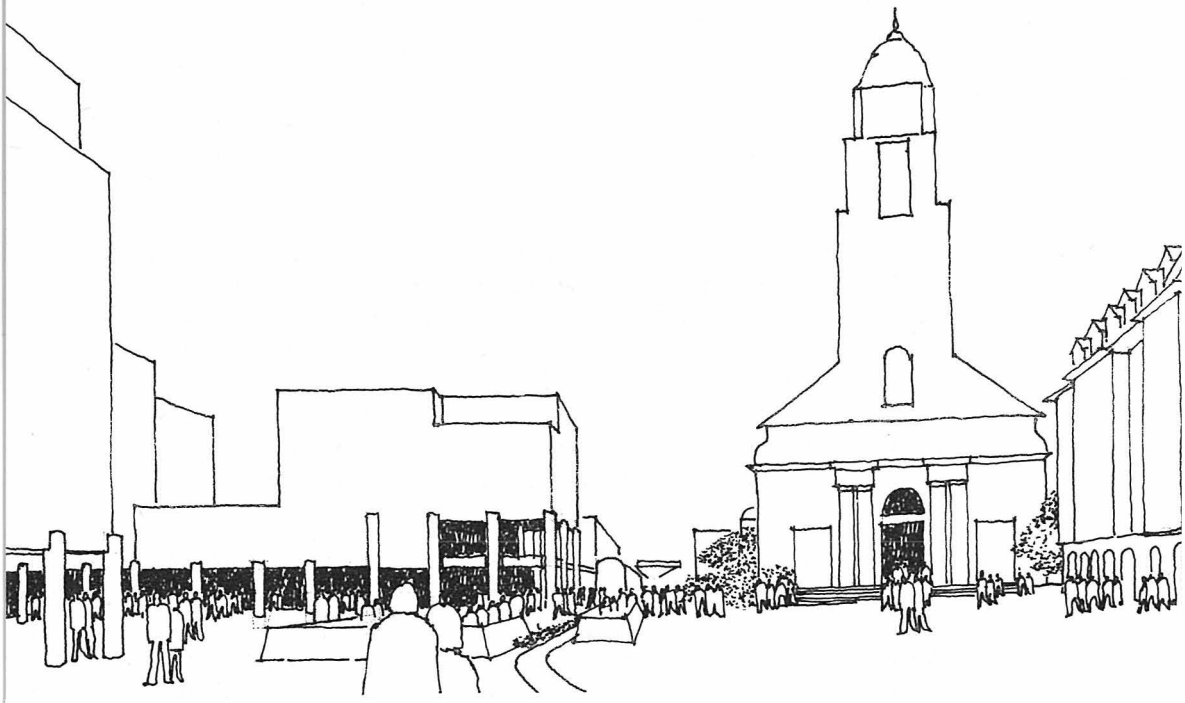
Im Erdgeschoss für Läden Restaurants und Dienstleistungsbetriebe usw.	7 500 m²
Im ersten Obergeschoss für Büros, Praxen, Kino usw.	9 300 m²
In den weitern Obergeschossen für Büros und Wohnungen	16 800 m²

Neben diesen für die Ausnützung anrechenbaren Bruttogeschossflächen sind in den Untergeschossen grosse Lagerflächen und zirka 550 Parkplätze ausgewiesen.

Die Erschliessung dieses ganzen Gebietes wird durch eine unterirdische Anlieferungsstrasse erfolgen, die durch Rampen mit der neu zu erstellenden Querstrasse verbunden ist.

Der Überbauungsvorschlag des Richtplanes ist in vier Baugruppen gegliedert, die weitgehend voneinander unabhängig realisiert werden können.

Bei der Befolgung des Richtplanes erhält der Grundeigentümer einen Ausnützungsbonus, d. h. die zulässige Ausnützung darf statt 1,8 2,1 betragen. Zudem werden die Verhandlungen mit Nachbarn im Baubewilligungsverfahren erleichtert.



Der Kirchplatz, begrenzt von bestehenden und geplanten Bauten, ist als Hauptplatz von Dietikon dem Fussgänger reserviert.

3.4 Realisierung

Die bauliche Realisierung gemäss vorliegendem Richtplan bedingt eine Umlegung des Grundeigentums. Der ausgearbeitete Umlegungsvorschlag basiert auf den folgenden Überlegungen:

- Der Umlegungsperimeter umfasst das Gebiet, das begrenzt wird von Tramstrasse, SBB-Areal, Neumattstrasse, neue Querstrasse und Zürcherstrasse.
- Die eingeschlossene Strassenfläche wird eingeworfen zur Realisierung von Fussgängerflächen. Die Grundeigentümer müssen kein Land für die Realisierung von Strassen abtreten.
- Für die eingeworfenen Grundstücke wird ein einheitlicher Flächenwert angenommen.
- Dem Grundeigentümer wird möglichst nahe an seinem heutigen Standort auf Grund seiner Grundstückfläche und der Ausnützung von 2,1 die entsprechende Bruttogeschossfläche verteilt auf mehrere Geschosse zugeteilt.
- Heute verstreut liegende Parzellen eines Grundeigentümers werden zusammengefasst.
- Jeder Grundeigentümer soll nach Möglichkeit ein Haus mit Untergeschoss, Erdgeschoss und Obergeschossen zugeteilt erhalten und somit auch wieder über ein neues Grundstück verfügen.
- Die Häuser der einzelnen Grundeigentümer sind mindestens im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss mit Nachbarhäusern zusammengebaut, wobei Grundeigentümer mit sehr kleinen heutigen Parzellenflächen eventuell mit einem Nachbarn ein gemeinsames Treppenhaus erhalten.
- Die Grundstücke sollen so umgelegt werden, dass die heute durch bestehende Strassen gebildeten Parzellengruppen zusammenbleiben, um so eine etappenweise Realisierung zu gewährleisten.

Der Umlegungsvorschlag in seiner vorliegenden Form ist eine von vielen Möglichkeiten der Neuverteilung, ein Beispiel als Modellfall und Diskussionsgrundlage zugleich.

Es soll Ziel der Verhandlungen mit den einzelnen Grundeigentümern sein, besondere Nutzungs- und Standortwünsche der Beteiligten herauszufinden und zu koordinieren, um schliesslich eine allseitig befriedigende und gerechte Lösung zu finden. Dabei werden auch Modifikationen an Richtplan und Richtmodell vorgenommen werden müssen.

Falls die Grundeigentümer und das Gewerbe von Dietikon diese einmalige Chance wahrnehmen werden, kann damit gerechnet werden, dass in absehbarer Zeit diese vorliegende Studie als erste Phase eines Dietikoner Ortskerns realisiert wird.

4. Rechtslage

4.1 Aufgabestellung

Die rechtlichen Probleme knüpfen sich im wesentlichen an die folgenden Postulate:

- Sicherung der Planung,
- Förderung der Bereitschaft zur Mitwirkung an der Umlegung und Neuüberbauung,
- Expropriation des Verkehrsraumes und Bau der Strassen,
- Umlegung,
- kubische Gestaltung der Neuüberbauung.

Die starke Zersplitterung des Grundeigentums und eine recht dichte, zum grossen Teil überalterte und sanierungsbedürftige Überbauung bedingen eine Kombination verschiedener Rechtsinstitute (Bebauungsplan, Baulinien, Quartierplan und Teilbauordnung) und eine möglichst wirksame Verbindung von öffentlich-rechtlichen Massnahmen mit privater Initiative. Die Realisierung der Planung wird in zeitlicher Staffelung vor sich gehen müssen, weil das Bedürfnis sowohl für die Anlagen des Verkehrs wie für die Erstellung grosser Geschäftsbauten sich nur etappenweise ergeben wird, abgesehen davon, dass einzelne Private sich an der Neuüberbauung zunächst noch nicht werden beteiligen können. Die rechtliche Prüfung wird sich auch die Frage der Dringlichkeit der Etappen und der Wünschbarkeit des Erreichens von Teilzielen vorliegen müssen, wobei dem über längere Zeiträume hinweg Nebeneinander-Bestehen von planungskonformen Neubauten und planungswidrigem Altbestand namentlich im Erschliessungssektor Rechnung zu tragen ist. Soweit die Planungsziele durch Vereinbarungen, seien es privatrechtliche Verträge, seien es private Umlegungen oder private Grundeigentümervorschriften, sich erreichen lassen, ist dem freiwilligen Zusammenwirken der Grundeigentümer der Vorzug zu geben.

4.2 Baulinien

Die §§ 20 und 129 des Baugesetzes ermöglichen es, Bauvorhaben, welche die Ausgestaltung des Bebauungsplanes, die Ziehung künftiger Bau- und Niveaulinien und die Aufstellung des Quartierplanes nachteilig präjudizieren, die baupolizeiliche Bewilligung zu verweigern. Dabei ist allerdings der einschränkenden regierungsrätlichen Praxis, wonach Quartierpläne in überbauten Gebieten nur insoweit aufgestellt und durchgeführt werden können, als sie keine Beseitigung von Gebäuden, mit Ausnahme eigentlicher Abbruchobjekte, bedingen, Rechnung zu tragen. Eine indirekte Förderung der Realisierung bedeutet sodann § 120 des Baugesetzes, nach welcher Bestimmung die von der Baulinie angeschnittenen Bauten nur noch unterhalten, nicht aber renoviert und erweitert werden dürfen. In gleicher Richtung auf eine raschere Überalterung des planungswidrigen Altbaubestandes dürfte sich eine strenge Praxis zu § 116 des Baugesetzes auswirken.
Mit der Ziehung der Baulinien erhält die Gemeinde ohne weiteres das Recht zur Expropriation des für Strassen, Plätze und Fussgängerverbindungen erforderlichen Privatlandes mit Einschluss der darauf stehenden Gebäude (§ 17 des Baugesetzes). Anstelle des Eigentumserwerbs kann, wo es zweckmässig erscheint, die blosse Begründung von Dienstbarkeiten, z. B. für Fussgängerpassagen treten. Der Eigentumserwerb dürfte in vielen Fällen dadurch wesentlich erleichtert werden, dass das abzutretende Land durch eine Ausnützungsumlegung dem Eigentümer wertmässig erhalten bleiben kann. Die Gemeinde ist bezüglich des Zeitpunktes, an welchem sie die Baulinien durchführen will, frei (§ 29 des Baugesetzes). Das für Grundstücke, die durch die Baulinienziehung unüberbaubar gemacht werden, den Eigentümern zustehende Heimschlagsrecht wird erfahrungsgemäss fast nie ausgeübt. Eine Möglichkeit zum Erwerb planungswidriger Altbauten, die nicht von Baulinien angeschnitten sind, besteht nur, soweit die Gemeinde einen speziellen Expropriationstitel nachweisen kann. Ein zwangsweiser Erwerb von Bauten für Sanierungszwecke ist in § 122 des Baugesetzes vorgesehen. Probleme besonderer Art gibt die Baulinienziehung als solche auf, da die Verkehrsbeziehungen in mehreren Ebenen erfolgen, die sich nur teilweise decken. Dies bedingt richtigerweise die Ziehung mehrerer Bau- und Niveaulinien. Die Frage war bereits Gegenstand einer Abklärung auf der Baudirektion. Dabei wird in den Auflageplänen und Erläuterungen ein klarer Hinweis zu schaffen sein, welche Funktion den einzelnen Baulinien (Haupt- und Arkadenbaulinien) zukommt, und welche von den verschiedenen Niveaulinien für die Gebäudehöhe und die Lage der Hauseingänge (§ 61 und 62 des Baugesetzes) massgeblich zu sein haben.

Im weiteren kommt der Baulinie zusammen mit dem Richtplan und allfälligen privaten Bauvorschriften auch eine ästhetisch-städtebauliche Funktion zu.

4.3 Umlegung

Die Umlegung wird, wenn sie nicht überhaupt in der Form des privaten Quartierplanes erfolgt, mindestens der Ergänzung durch private Verträge bedürfen. Ziel wird die Zuteilung werthöherer oder mindestens wertgleicher Parzellen im Neubestand sein müssen. Im Rahmen des privaten Quartierplans besteht insbesondere die Möglichkeit, Eigentümern, die Land für Strassenbau abzutreten haben, Realersatz zu gewähren und an Stelle von kleinen Grundstücken die Bildung von Gesamteigentum, Miteigentum, Wohnungseigentum und Baurechten im Sinne der Realwerterhaltung für solche Kleineigentümer zu fördern. Die Schaffung eines einheitlichen städtebaulichen Zentrums wird die Ausarbeitung einer Grundeigentümer-Bauordnung (private Bauvorschriften im Sinne von § 68 d des Baugesetzes) und möglicherweise einer Teilbauordnung erforderlich machen. Dem einer solchen Bauordnung zugrunde liegenden Richtplan wird jedoch auch für diejenigen Eigentümer, die sich an privaten Bauvorschriften nicht beteiligen wollen, indirekt eine gewisse verbindliche Kraft zukommen, sei es bei der Prüfung der Einordnung in die bauliche Umgebung, sei es bei der Bewilligung von Ausnahmen, sei es endlich bei Gewährung des Ausnützungszuschlages für die Gesamtüberbauung. Bezüglich der Übergangsverhältnisse ist schliesslich zu beachten, dass vorübergehend zwischen Altbauten und Neubauten ungenügende Grenz- und Gebäudeabstände entstehen können, die ausnahmebewilligungsbedürftig sein werden. Im Quartierplan sollten daher transitorische Näherbaurechte begründet werden. Ein besonderes Augenmerk ist auch der Forderung zu schenken, dass die bestehenden Bauten nicht durch neue Verkehrslösungen ihre Erschliessung völlig verlieren; hier wird bis zum Abbruch und Neubau Realersatz durch Provisorien geleistet werden müssen (vgl. § 181 EG ZBG).

5. Weiteres Vorgehen

Wie aus den vorstehenden Darlegungen über die Verkehrsaufgaben hervorgeht, ist das verkehrstechnische Ergebnis der Zentrumsplanung als Teilbebauungsplan durch den Grossen Gemeinderat festzusetzen und durch den Regierungsrat genehmigen zu lassen.
Mit der damit gewonnenen Grundlage sind Bau- und Niveaulinien festzusetzen.

Mit den vorstehenden Darlegungen werden Behörden, Grundeigentümer und allfällige weitere Interessenten über die Möglichkeiten und Absichten orientiert. Den Grundeigentümern, einerseits, und den Verkaufsorganisationen, anderseits, sind bereits in Versammlungen die Planungsergebnisse erläutert worden. Hernach sind die Grundeigentümer einzeln weiter orientiert und über ihre Absichten befragt worden. Dabei wurde eine allgemein positive Stellungnahme festgestellt.

Nach Abschluss der Inventarisation der Einzelinteressen sind die eigentlichen Umlegungen mit privaten Verträgen zu vereinbaren in Kombination mit einer Grundeigentümer-Bauordnung im Sinne von § 68 d des Baugesetzes. Dieses Vorgehen bietet dem Grundeigentümer die grossen Vorteile eines gesicherten Anspruchs auf eine geregelte Bauweise, ein einfaches Baubewilligungsverfahren sowie eine klare Lösung aller Nachbarprobleme. Die gegenseitige Gewährung von Grunddienstbarkeiten wird wesentlich erleichtert. Auf Grund der festzusetzenden Baulinien sind alsdann durch die jeweils zuständigen öffentlichen Instanzen die erforderlichen Detailprojekte der Verkehrsanlagen ausarbeiten, genehmigen und kreditieren zu lassen. Auch sind diejenigen Liegenschaften zu erwerben, die voll durch Verkehrsanlagen beansprucht werden und für welche in der Umlegung kein Ersatz geboten werden kann.

Angesichts der Komplexität der Projekte und der verschiedenen Interessen der öffentlichen Bauherrschaften ist ein Etappenplan zu vereinbaren.

Gesamthaft ist der Beratung der Grundeigentümer und der allgemeinen Aufklärung ein grosses Gewicht beizumessen. Es ist bereits festzustellen, dass die Grundeigentümer ebenfalls der Ansicht sind, dass für eine gute Lösung nur ein gemeinsames Vorgehen zum Ziele führt.

Kommission Zentrumsplanung Dietikon

Gemeinde Dietikon:	H. Frei, Bauvorstand (Präsident) M. Fürst, Finanzvorstand K. Werner, Gemeinde-Ingenieur
Kantonale Baudirektion:	M. Sonderegger, Ingenieur
SBB:	M. Fehr, Architekt
Städteplaner:	H. Marti, Architekt
Verkehrsplaner:	M. Jenni, Ingenieur
Sachbearbeiter:	Architekturbüro Moser und Schilling, Zürich Bearbeiter: W. Moser und B. Bürcher, dipl. Arch. ETH Ingenieurbüro Sennhauser, Werner & Rauch, Dietikon Bearbeiter: H. Rauch und R. Büchi, dipl. Ing. ETH Dr. iur. W. Zuppinger, Zürich
Sekretär:	A. Gmür, Bausekretär

Bisher erschienen:

1948. «Landeskunde vom Limmattal», von Dr. H. Suter. (Vergriffen.)

1949. «Orts- und Flurnamen von Dietikon», von Karl Heid. (Vergriffen.)

1950. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»
I. Teil: Post, Telegraph, Telephon und Zoll; von Karl Heid.

1951. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»
II. Teil: Die Limmattal-Strassenbahn; von Karl Heid. (Vergriffen.)

1952. «Der Übergang der Franzosen über die Limmat am 25. September 1799»; von Robert Müller. (Vergriffen.)

1953. «Glanzenberg.» Bericht über die Ausgrabung von 1937 bis 1940; von Karl Heid.

1954. «Beiträge zur Dietikoner Dorfchronik. Erlebtes und Erlauschtes. Ein alter Dietikoner kramt seine Jugenderinnerungen aus»; von Jak. Grau.

1955. «Siedelungsgeschichte von Dietikon»; von Jak. Zollinger. (Vergriffen.)

1956. «Die Taverne zur Krone in Dietikon»; von Karl Heid. (Vergriffen.)

1957. «Hasenburg und Kindhausen, Die Burgen am Hasenberg»; von Karl Heid. (Vergriffen.)

1958. «Geschichte der Waldungen von Dietikon»; von Karl Heid.

1959. «Der Weinbau im mittleren Limmattal»; von Rolf Buck.

1960. «Die Sekundarschule Dietikon-Urdorf»; von Karl Heid und Jakob Grau.

1961. «Hundert Jahre Wasserkraftnutzung der Limmat in Dietikon»; von H. Wüger.
«Zweiundvierzig Jahre Schuldienst in Dietikon»; von Elsa Schmid. (Vergriffen.)

1962. «Limmat und Reppisch»; von Karl Heid.

1963. «Das alte Gewerbe von Dietikon»; von Karl Heid.

1964. «Die Burg Schönenwerd bei Dietikon»; von Karl Heid.

1965. «Repertorium zur Urgeschichte Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid.

1966. «Karl Heid zum 70. Geburtstag.» Festschrift (Verlag Stocker-Schmid, Dietikon).

1967. «Sagen, Sitten und Gebräuche Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid.

1968. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.» III. Teil: Die Bremgarten—Dietikon-Bahn; von P. Hausherr und Karl Heid.

1969. «Aus der Geschichte des Feuerlöschwesens von Dietikon»; von Max Siegrist.

1970. «Planung Zentrum Dietikon»; Auszug aus dem Bericht der Planungskommisson Dietikon.