



Dietlikon

TECHNISCHER BERICHT

AUFTRAG

Bushof Dietlikon Ost

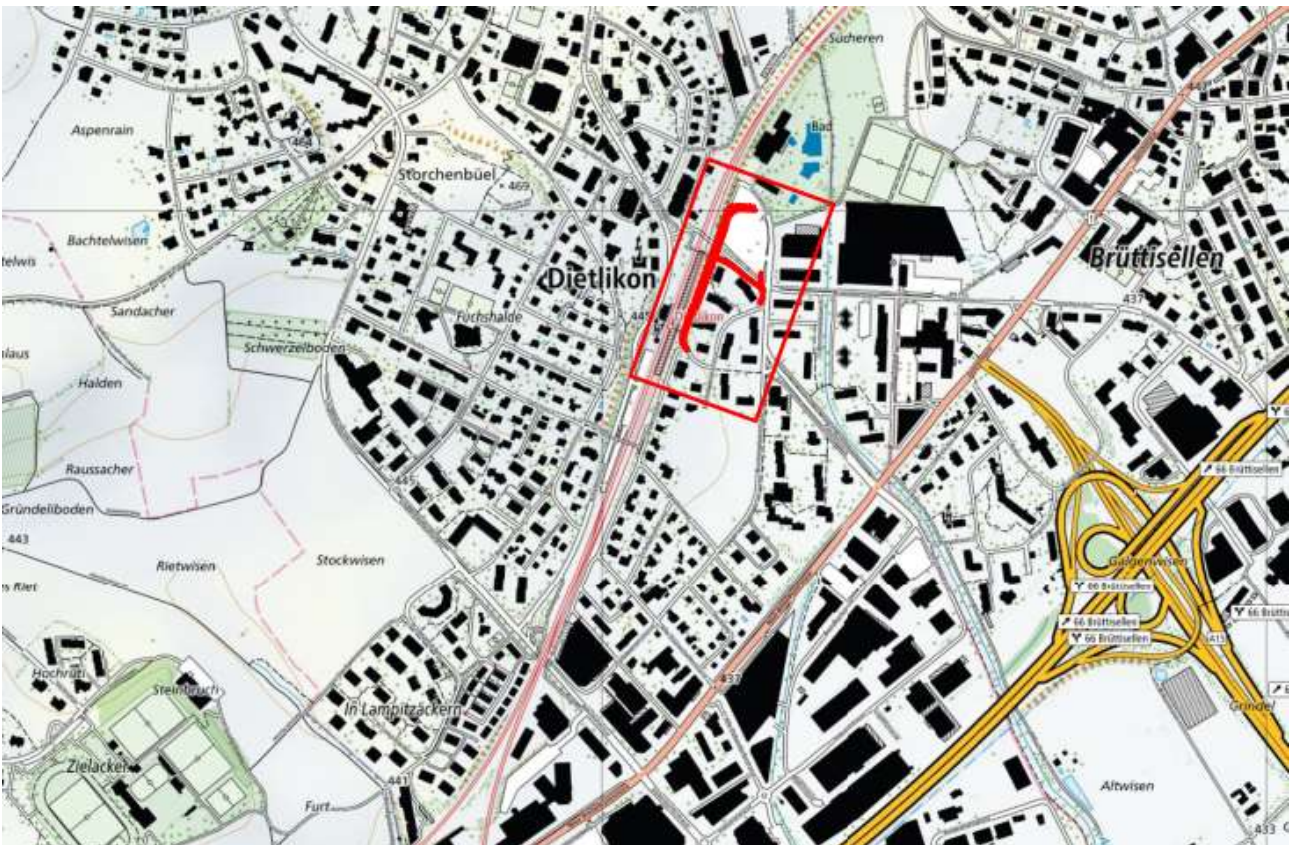
AUFTRAGGEBER

Gemeinde Dietlikon

AUFTRAGNEHMER

Meichtry & Widmer

Dipl. Ing ETH / SIA AG



Dietlikon, 20.06.2022

IMPRESSUM

AUFTRAG	Vorprojekt Bushof Ost	
AUFTRAGSNUMMER	1911.0811	
AUFTRAGGEBER	Gemeinde Dietlikon Bahnhofstrasse 60 Postfach 182 8305 Dietlikon	Ansprechperson Philipp Flach
AUFTRAGNEHMER	Meichtry & Widmer Dipl. Ing. ETH / SIA AG Hohlstrasse 550 8048 Zürich	Ansprechperson Rolf Meichtry
VERFASSER	Rolf Meichtry +41 44 315 55 15 rmeichtry@meichtry-widmer.ch	

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Anpassung / Änderung	Verfasser	Datum
0_1	Entwurf TB	Jens Drejer	20.06.2022
1_1	Korreferat	Rolf Meichtry	05.09.2022
1_2	Aktualisierung Abb. 13	Rolf Meichtry	31.10.2024

VERTEILER

Firma	Name	Anzahl	Version	Datum
Gemeinde Dietlikon	Philipp Flach	1	1_1	05.09.2022
Feddersen + Klostermann	Philipp Rüegg	1	1_1	05.09.2022



INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage	5
2.	Gestaltung des Busbahnhofes	9
3.	Bushof Ost Dietlikon	11
3.1	Gestaltung der Haltekante	11
3.2	Situation Zwischenzustand	11
4.	Querprofil	14
5.	Längenprofil	15
6.	Kosten	16
7.	Situation Langfristige Entwicklung	18

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Übersicht lage Bushof Dietlikon Ost	5
Abbildung 2	Auszug Projekt Ausbau Bahnhof Dietlikon [AP, Koordinationsplan, SBB 10.01.22]	5
Abbildung 3	Auszug Projekt Ausbau Bahnhof Dietlikon [AP, Situation Stationsweg, SBB 11.02.22]	6
Abbildung 4	Auszug Konzeptstudie neuer Busbahnhof Dietlikon	7
Abbildung 5	Auszug Bestvariante , Abschnitt Nord vom Kt. Zürich, Amt für Verkehr, Verlängerung GTB Dietlikon	7
Abbildung 6	Auszug Bestvariante , Abschnitt Nord vom Kt. Zürich, Amt für Verkehr, Verlängerung GTB Dietlikon	8
Abbildung 7	Befahrbarkeit von Haltekanten [Glattalbahnhof 06.10.21]	9
Abbildung 8	Befahrbarkeit von Haltekanten [Glattalbahnhof 06.10.21]	9
Abbildung 9	Anfahrbarkeit einer Fliesskante [Brüttenertunnel, Schleppkurven Rapp 06.08.2021]	10
Abbildung 10	Haltekante 22cm, alle Haltestellen einzeln an- und abfahrbar	11
Abbildung 11	Haltekante 22cm, 2 Fliesskanten	11
Abbildung 12	Haltekante 22/16cm, 2 Fliesskanten	11
Abbildung 13	Auszug Situation	12
Abbildung 14	Auszug Situation mit Schleppkurven (Blau Gelenkbus, Grün Personenwagen)	13
Abbildung 15	Schemaschnitt A (Poratl neue PU / bestehende Bebauung)	14
Abbildung 16	Längenprofil Bushof Ost (Claridenstrasse bis Faisswiesen)	15
Abbildung 17	Längenprofil Claridenstrasse	15
Abbildung 18	Haltekante 22/16cm, 2 Fliesskanten	18

ANHANG



BEILAGEN

Übersichtsplan	1:10'000
Situation Zwischenzustand	1:500
Situation Zwischenzustand Schleppkurven	1:500
Situation möglicher Endzustand	1:500
Schemaschnitte A, B, C	1:100
Längenprofil Bahnhofstrasse	1:500
Längenprofil Claridenstrasse	1:500

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS



1. AUSGANGSLAGE

Im Bereich des Bahnhofes Dietlikon plant die SBB eine Verbreiterung des Trassees um ein zusätzliches Gleis (MSZW Zürich Winterthur, Abschnitt Dietlikon). In diesem Zusammenhang werden die Bahnsteige sowie die Zugänge zum Bahnhof verändert.

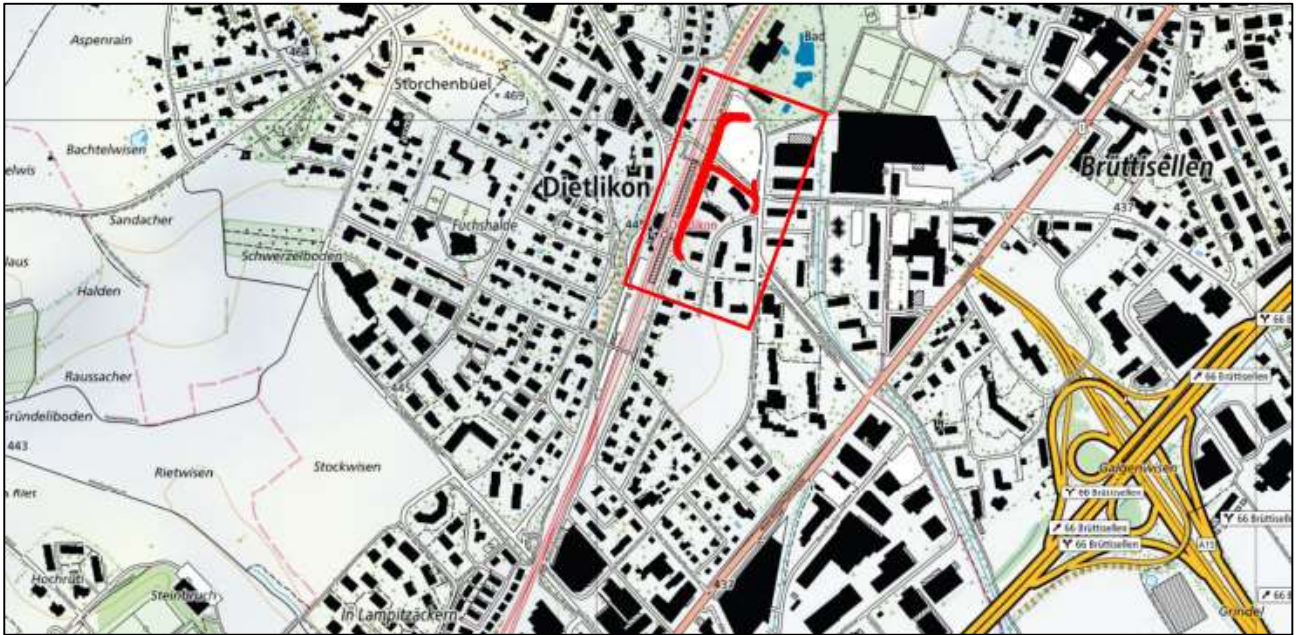


Abbildung 1 Übersicht Lage Bushof Dietlikon Ost

Dabei wird der bestehende niveaugleiche Bahnübergang nördlich des Bahnhofes durch eine niveaufreie Querung (Unterführung Faissenwiesenstrasse) ersetzt. Das neue Höhenniveau führt auch dazu, dass die bestehende Fussgängerunterführung nördlich des Bahnhofes aufgegeben werden muss. Die bestehende Fussgängerunterführung im Bereich des Bahnhofesgebäudes wird erneuert und erhält ein anderes (tieferes) Höhenniveau. Die bestehende Passerelle («Bahnhofbrüggli») wird ersetzt durch einen Neubau, der neu in der Verlängerung der Glärnischstrasse zu liegen kommt. Der heutige Übergang befindet sich in der Verlängerung der Tödistrasse.

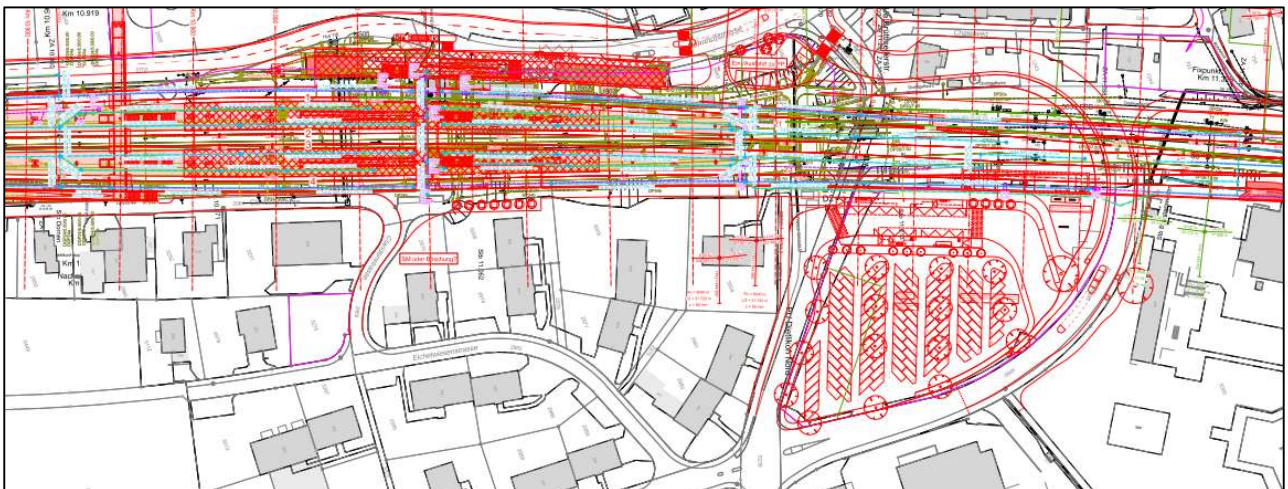


Abbildung 2 Auszug Projekt Ausbau Bahnhof Dietlikon [AP, Koordinationsplan, SBB 10.01.22]

Zusammen mit der Trasseeverbreiterung muss die Anbindung des Busverkehrs an den Bahnhof neu organisiert werden. Die Anbindung des Busverkehrs am Bahnhof Dietlikon erfolgt einerseits über 2 Haltekanten auf der Westseite des

Bahnhofs (Seite Bahnhofstrasse) und andererseits über die Anbindung von 4 Haltekanten auf der Ostseite des Bahnhofs (Seite Faisswiesenstrasse, Eichelwiesenstrasse).

Dass somit ein Teil der Bushaltekanten an der Bahnhofstrasse und der Rest der Bushaltekanten auf der Ostseite des Bahnhofs liegen, erschwert die Orientierung und den Komfort für die Buspassagiere infolge langer Umsteigewege. Im Rahmen der Planungen «Masterplan Zentrum Mitte», welche der Gemeinderat Dietlikon am 18. Juni 2019 genehmigt hatte, wurde ein «Busplatz Ost» vorgeschlagen. Dabei werden die Bushaltestellen beidseits möglichst nahe bei der neuen SBB Personenunterführung angeordnet, wobei diese zentrale Personenunterführung an die Claridenstrasse anschliesst.

Dieses Anliegen wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Auflageprojektes MSZW an die SBB respektive an das BAV als Auftraggeber des Projektes MSZW weitergeleitet. Die VBG und Gemeinde wünschten, dass der neue Bushof Dietlikon auf dem «Busplatz Ost» zusammen mit dem Projekt MSZW durch das BAV festgesetzt wird. Das BAV lehnte im Schreiben vom 27. Mai 2021 dieses Ansinnen ab. Denn der Umstand, dass eine neue Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe bei einem Bahnhof erbaut wird, ist nicht ausreichend, sie rechtlich als «Eisenbahnanlage» zu betrachten und über das Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz zu genehmigen.

Somit ist die Gemeinde Auftraggeberin für den neuen Bushof Ost, auch wenn die Koordination mit dem MSZW-Projekt unbestritten notwendig ist. Das Bewilligungsverfahren erfolgt damit gemäss Strassengesetz des Kantons Zürich, und allfällige Enteignungen sind nach kantonalem Enteignungsrecht vorzunehmen.

Aufgrund der vorübergehenden Landbeanspruchung während der Bauzeit und aufgrund des neuen 4. Gleises können die Busse nicht am jetzigen Standort verbleiben. Im MSZW-Auflageprojekt musste daher dargestellt werden, wie die Lage der Bushaltestellen und der entsprechenden Zufahrten nach Abschluss der MSZW-Bauarbeiten aussehen soll. Der Gemeinderat Dietlikon wurde bei diesen Planungen konsultiert, und er hat den SBB am 5. Oktober 2021 seine Stellungnahme zur Alternativplanung der SBB abgegeben, wobei er die sogenannte Variante 5f bevorzugte.

Diese Variante 5f des Alternativprojektes der SBB sieht einen Bushof nordöstlich vom Bahnhof auf dem Areal vom Parkplatz Faisswiesen vor. Dieser Bereich dient bereits heute als Busbahnhof und als Parkplatz u.a. für die nördlich angrenzende Badi. Im Istzustand ist die Lage des Busbahnhofs zum Bahnhof akzeptabel, da die Bahnsteige über die bestehende Personenunterführung Nord zu erreichen sind.

Da mit dem Ausbau der SBB diese Personenunterführung entfällt, besteht zukünftig ein Abstand von der zentralen Personenunterführung bis zum geplanten Busbahnhof von ca. 200m'. Die Abgrenzung des Stationsweges gegenüber den SBB-Gleisanlagen erfolgt auf der Ostseite der Gleisanlagen durch eine Stützmauer inkl. Lärmschutz, der auf die Stützmauer aufgesetzt wird. Ein Fussgängerbereich ist neben der Stützmauer vorgesehen. Dieser dient als Fusswegeverbindung zwischen der zentralen Personenunterführung (Anschluss an Claridenstrasse) Süd und der Unterquerung Faisswiesenstrasse. Gleichzeitig dient er der Verbindung zwischen Bushof und Bahn. Der Busbahnhof der Variante 5f des SBB Projektes wird im Gegenverkehr befahren werden können.

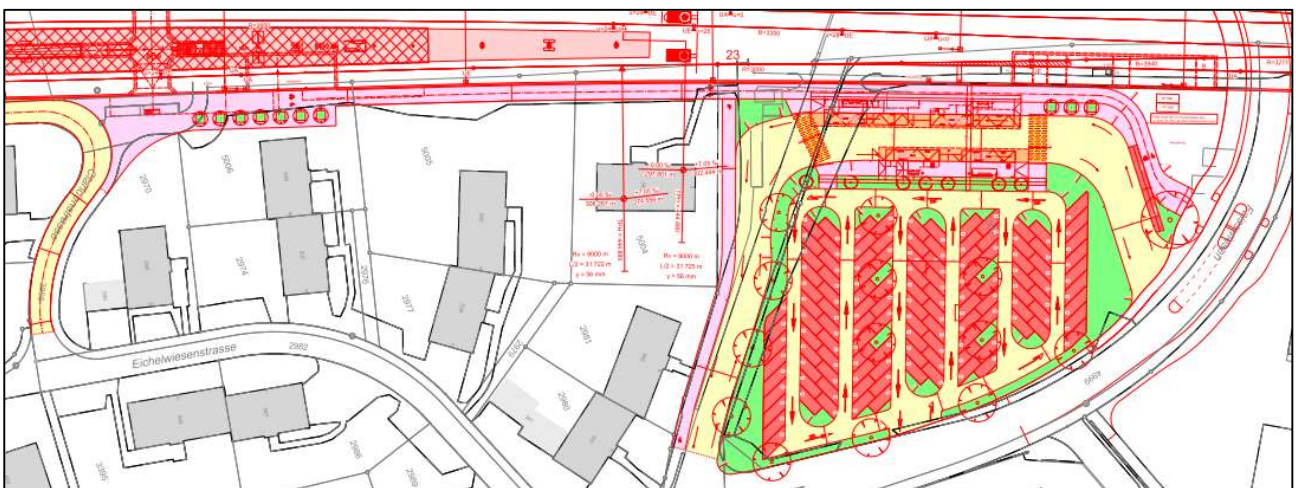


Abbildung 3 Auszug Projekt Ausbau Bahnhof Dietlikon [AP, Situation Stationsweg, SBB 11.02.22]

Wegen dem grossen und unattraktivem Abstand zwischen Busbahnhof und zentraler Personenunterführung soll für die Gemeinde Dietlikon ein Konzept entwickelt werden, das einen im Einbahnverkehr genutzten Busbahnhof parallel zum SBB-Trasse vorsieht.



Abbildung 4 Auszug Konzeptstudie neuer Busbahnhof Dietlikon

Mit dem vorliegenden Vorprojekt soll diese Konzeptstudie vertieft werden, zumal mit dieser Busführung auch die Benutzung anderer Strassen als bisher durch den Busverkehr erforderlich ist.

Langfristig bestehen Überlegungen, die Glattalbahn bis zum Bahnhof Dietlikon zu verlängern und so eine weitere attraktive Umsteigebeziehung zu ermöglichen. Die Haltstelle der Glattalbahn könnte als Endhaltestelle mit Wendeschleife geführt werden.



Abbildung 5 Auszug Bestvariante, Abschnitt Nord vom Kt. Zürich, Amt für Verkehr, Verlängerung GTB Dietlikon

Alternativ wäre auch eine Endhaltestelle ohne Wendeschleife möglich, die mit Mehrrichtungsfahrzeugen zu betreiben ist.

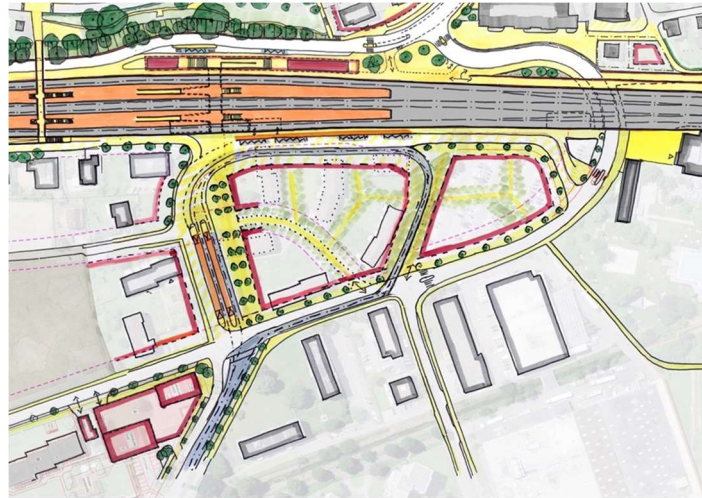


Abbildung 6 Auszug Bestvariante , Abschnitt Nord vom Kt. Zürich, Amt für Verkehr, Verlängerung GTB Dietlikon

Die Gemeinde Dietlikon favorisiert den Ansatz mit den Mehrrichtungsfahrzeugen, da dieser die wesentlich platzschonendere Lösung darstellt.

2. GESTALTUNG DES BUSBAHNHOFES

Eine wesentliche Grundlage für die die Gestaltung eines Busbahnhofes Ost ist die Gestaltung der Haltekante und deren Nutzung als Fliesskante bzw. als fest definierte Halteposition. Gemäss Behindertengesetz (BehiG) wird eine Einstiegs-kante mit einer Höhe von 22cm gefordert. Da Busse diese Höhe mit den Fahrzeugrändern nicht überstreichen können, müssen die Abstände zwischen den haltenden Bussen vergrössert werden.

Für die Abstände der Haltepositionen liegen bereits umfangreiche Untersuchungen vor:

In Dietlikon sollen die geplanten 4 Bushaltestellen als 2 Fliesskanten mit je 2 Bushaltepositionen gestaltet werden. Je Fliesskante ist ein Standort für einen Gelenkbus und einen Standardbus vorgesehen.

Wie bereits am 23. Juni 2021 in einer Arbeitssitzung mit den SBB und den VBG dokumentiert wurde, besteht nämlich eine Anforderung der VBG darin, dass die unabhängige Wegfahrt der Busse gewährleistet sein muss.

Weiterliegen der Gestaltung folgende Planungsannahmen vor:

- Der Gelenkbus hat 18 m Länge und einem Abstand der Tür 2 zur Türfront von 6.30 m bis 7.80 m
- Der Standardbus hat 12 m Länge und einem Abstand der Tür 2 zur Türfront von 7.03 m bis 6.98 m.
- Eine 8 m lange und 22 cm hohe Haltekante gewährleistet damit den stufenlosen Zustieg zum Bus an der Türe 2.

Eine durchgehende Haltekante von 22 cm bedingt einen Busabstand von 12 m für die Wegfahrt bei einem Gelenkbussen und von 10 m bei einem Standardbus.

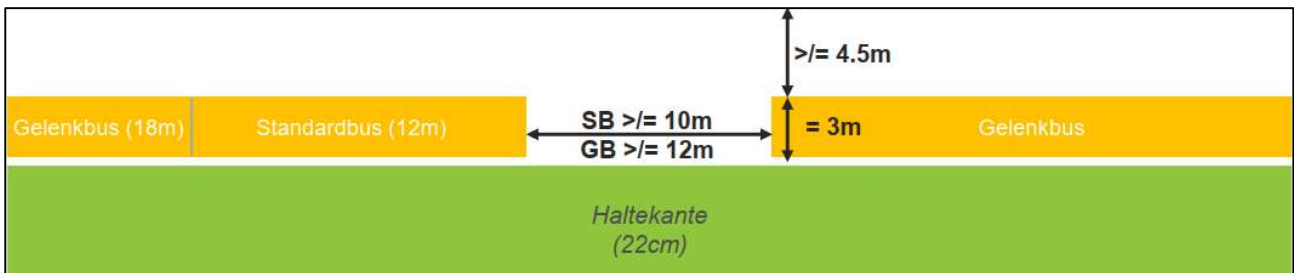


Abbildung 7 Befahrbarkeit von Haltekanten [Glattalbahn 06.10.21]

Mit einer unterschiedlichen Haltekantenhöhe von 22 cm und 16 cm kann der Bus im Heckbereich die Haltekante mit 16cm bei der Wegfahrt überstreichen und der Abstand zum 2. Fahrzeug kann verringert werden.

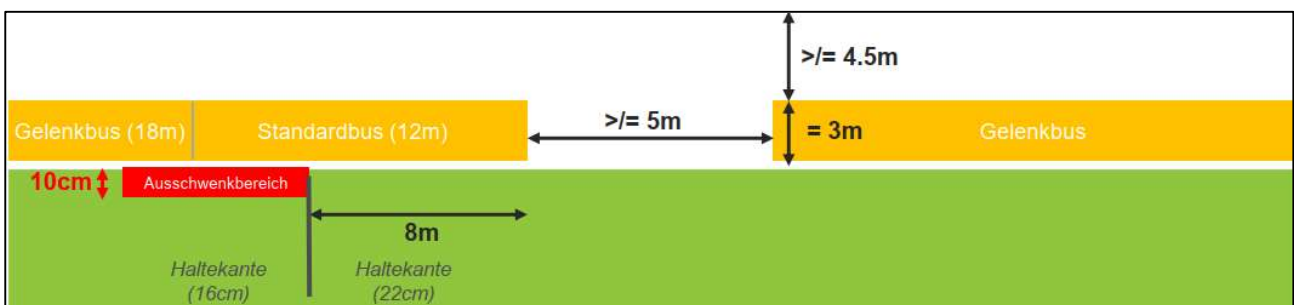


Abbildung 8 Befahrbarkeit von Haltekanten [Glattalbahn 06.10.21]



Zusätzlich wurden durch die Glattalbahn Schleppkurvenprüfungen aus einem anderen Projekt zur Verfügung gestellt. Für die Zufahrt zwischen 2 Fliesskanten muss ein Abstand 26 m zur Verfügung stehen.

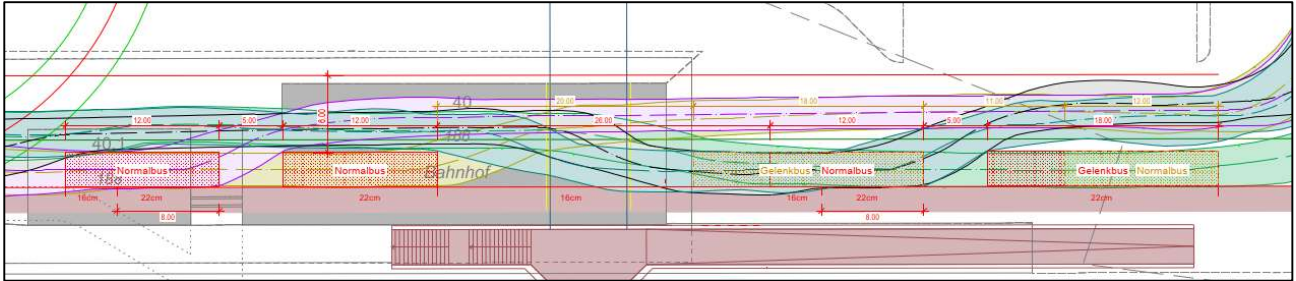


Abbildung 9 Anfahrbarkeit einer Fliesskante [Brüttenertunnel, Schleppkurven Rapp 06.08.2021]

Die gesamte Fahrbahnbreite (Haltestelle 3.0 m und Fahrstreifen 4.5 m) beträgt gesamthaft 7.5 m.



3. BUSHOF OST DIETLIKON

3.1 GESTALTUNG DER HALTEKANTE

Auf Grundlage der vorgängig aufgeführten Masse wurden Haltestellenabfolgen für einen Einrichtungsverkehr geprüft und dargestellt.

Eine Haltekante mit durchgehender Höhe von 22 cm für 2 Gelenkbussen und 2 Standardbussen und der Voraussetzung, dass alle Haltekanten separat angefahren werden können, bedingt eine Haltekantenlänge von total 148 m'.



Abbildung 10 Haltekante 22cm, alle Haltestellen einzeln an- und abfahrbar

Eine Haltekante mit durchgehender Höhe von 22 cm für 2 Gelenkbussen und 2 Standardbussen und der Voraussetzung, dass die Haltestelle im Sinne von 2 Fliesskanten genutzt werden kann, bedingt eine Haltekantenlänge von total 118 m'.

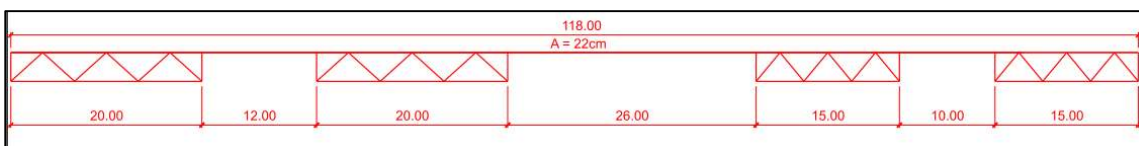


Abbildung 11 Haltekante 22cm, 2 Fliesskanten

Eine Haltekante mit wechselnder Haltekantenhöhe von 22 cm und 16 cm für 2 Gelenkbussen und 2 Standardbussen und der Voraussetzung, dass die Haltestelle im Sinne von 2 Fliesskanten genutzt werden kann, bedingt eine Haltekantenlänge von total 100 m'.

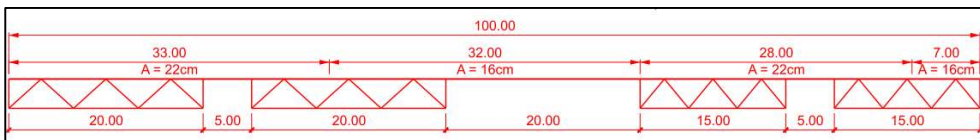


Abbildung 12 Haltekante 22/16cm, 2 Fliesskanten

Auf dieser Grundlage wurde die Konzeptstudie vertieft ausgearbeitet.

3.2 SITUATION ZWISCHENZUSTAND

Mit «Zwischenzustand» wird der Zustand im Zeitraum nach Bau des SBB MehrSpur-Projektes und vor dem Bau der Glattalbahnen bezeichnet.

Die vorliegende Situation des Zwischenzustands zeigt den Gesamtperimeter des Vorprojektes Bushof Ost. In Grün ist das vorliegende Drittprojekte (AP der SBB MSZW, Abschnitt Dietlikon mit Variante 5f als Bushof Ost: Stand 11.2.2022) eingeblendet.

Der Bushof Ost des Vorprojektes der Gemeinde Dietlikon wird im Einrichtungsverkehr genutzt. Vorgeschlagen wird, parallel zur Stützmauer der SBB eine Haltekante mit einer Höhe von 22cm durchgehend zu realisieren. Damit wird ein Pendeln des Anschlags vermieden. Die Breite der Fussgängerbereiche beträgt 5,00m. In diesen 5,00m soll auch die entsprechende Haltestellenausstattung untergebracht werden.

Die Lage der Haltestellen wurde so gewählt, dass diese als 2 Fliesskanten genutzt werden können. Die Fahrbahnbreite beträgt bei den Haltestellen 7,50m, an der Engstelle beim Haus Eichelwiesenstrasse Nr. 8 4,50m. Beim Heraustreten aus der neuen verbreiterten zentralen Personenunterführung der SBB ist somit der Bus sofort im Blickwinkel des Bahnnutzers.

Durch die durchlaufende Höhe des Anschlags kann die Positionierung der Haltestellen unkompliziert verschoben werden. Zu einem späteren Zeitpunkt kann die vorderste Haltestelle erheblich nach Süden zur Personenunterführung Süd verschoben werden.

Um für den Veloverkehr gute Verbindungen zu ermöglichen, soll entgegen der Einbahnfahrtrichtung bei ausreichendem Platzangebot ein Velostreifen eingerichtet werden.

Um die Wegfahrt durch die Eichelwiesenstrasse zu ermöglichen und im Kreuzungsfall Bus/PW ein Ausweichen auf das einseitige Trottoir zu verhindern, schlagen wir vor die Eichelwiesenstrasse um 0.5 m zu verbreitern und / oder eine Ausweichstelle einzurichten. Zudem kann die Claridenstrasse ab der Claridenstrasse Nr. 5 lediglich im Einbahnverkehr in Richtung Eichelwiesenstrasse befahren werden.

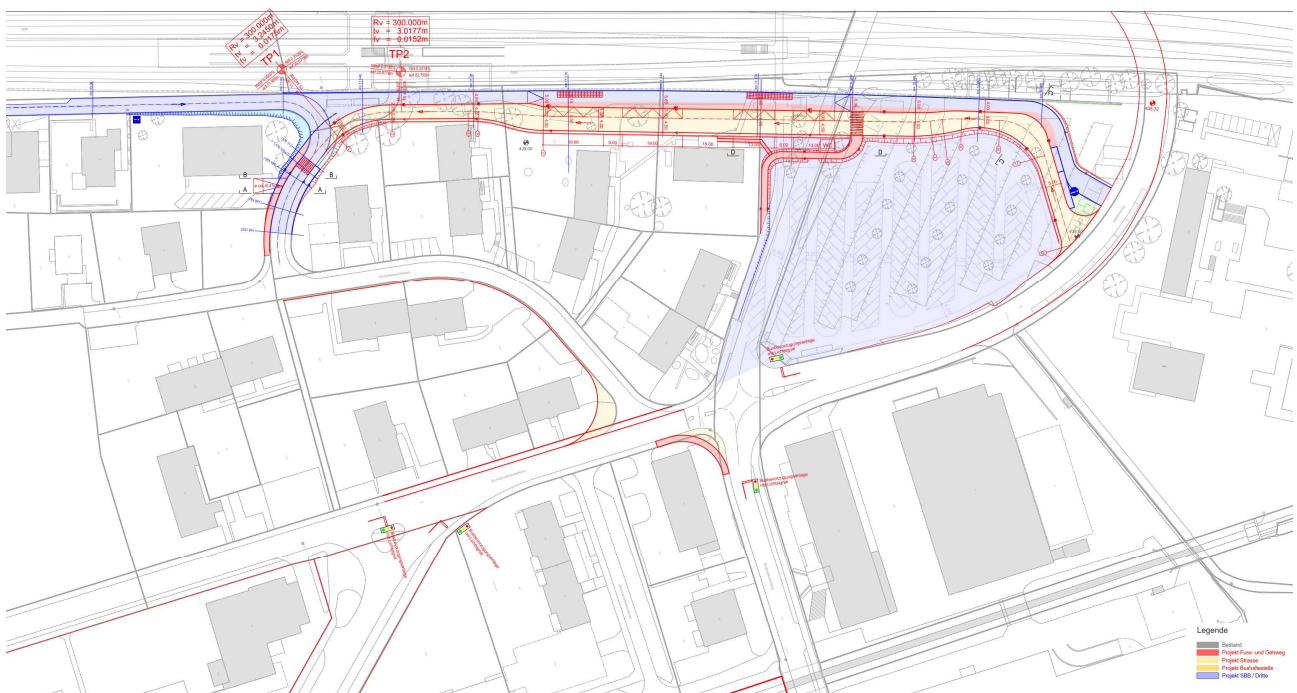


Abbildung 13 Auszug Situation

Die Möblierung der Bushaltestellen richtet sich nach den Grundsätzen der VBG und nach dem internen Möblierungskonzept der Gemeinde. Vorgesehen sind Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Informationstafeln, Abfallkübel und taktile Führungselemente. Da beim Bahnhof auch der Stromanschluss gewährleistet ist, lassen sich auch digitale Abfahrtsanzeiger, Beleuchtung sowie ein Billettautomat leicht realisieren. Zudem ist ein WC-Häuschen nach VBG Standard für das Fahrpersonal am nördlichen Ende des Bushofs vorzusehen.



Die vorliegende Situation wurde fahrgeometrisch mit einem Gelenkbus und einem in der Eichelwiesenstrasse kreuzenden PW überprüft.



Abbildung 14 Auszug Situation mit Schleppkurven (Blau Gelenkbus, Grün Personenwagen)

4. QUERPROFIL

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Schnitt A im Bereich der neuen zentralen Personenunterführung.

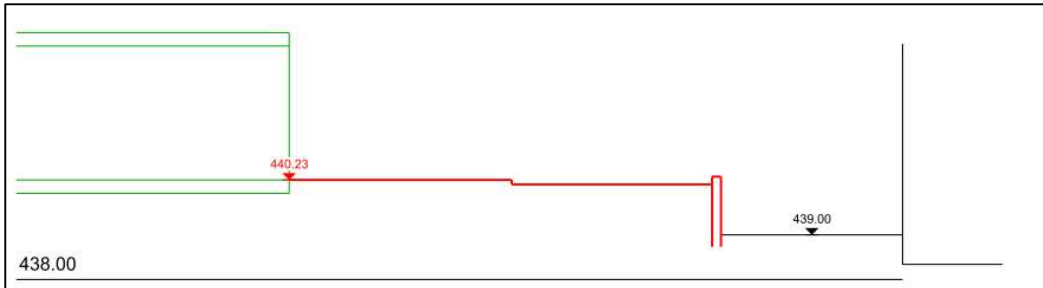


Abbildung 15 Schemaschnitt A (Portal neue zentrale PU, grün und bestehende Bebauung)

Die Trassierung entlang der Stützmauer wie die Gefällsverhältnisse im Bereich des Anschlusses zur zentralen Personenunterführung und an die Claridenstrasse sind im Rahmen der Überarbeitung des Vorprojektes Bushof Ost auf das Projekt der SBB abzustimmen. Das Entwurfsdossier der SBB im Juni 2023 öffentlich aufgelegt.



5. LÄNGENPROFIL

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Längenprofile für den Bushof Ost und die Claridenstrasse. Die Koten am Bushof Ost ergeben sich aus dem Austritt aus der zentralen Personenunterführung, einem üblichen Quergefälle und der Haltestellenkantenhöhe von 22 cm.

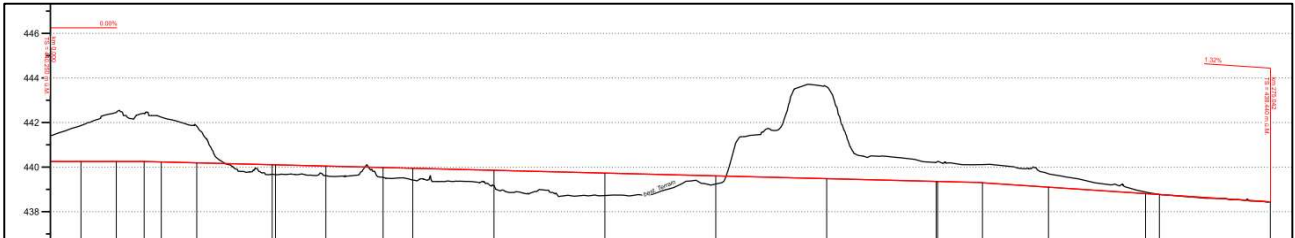


Abbildung 16 Längenprofil Bushof Ost (Claridenstrasse bis Faisswiesen)

Die Claridenstrasse muss für den Anschluss Bushof Ost abgesenkt werden. Aus diesem Grunde muss auch die bestehende Grundstückszufahrt beim Haus Claridenstrasse 3 angepasst werden.

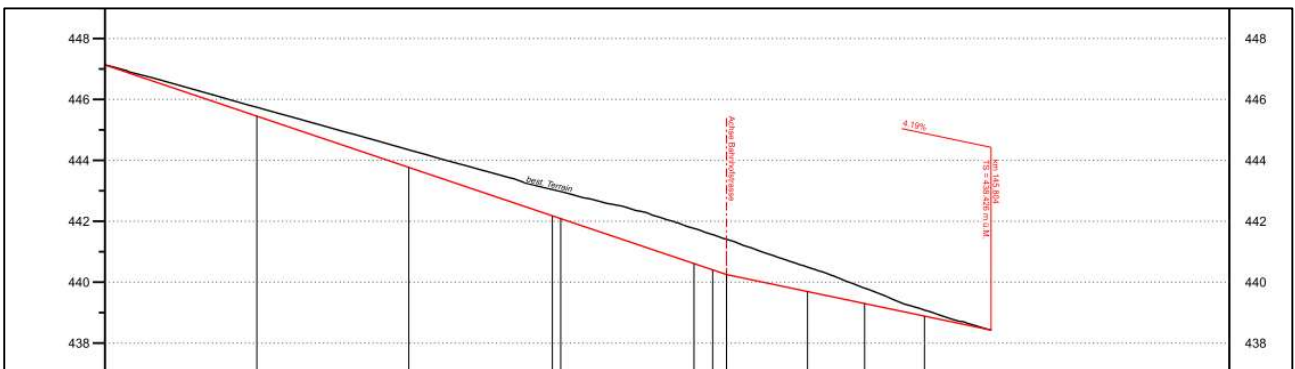


Abbildung 17 Längenprofil Claridenstrasse



6. KOSTEN

Für die Kostenschätzung wurden die notwendigen Arbeiten und Kosten einmal für den Anteil der SBB im Perimeter und einmal für den geplanten Bushof Ost ermittelt. Für beide Projekte wird davon ausgegangen, dass die Stützmauer seitens der SBB erstellt wurde und die weiteren Arbeiten ab der Stützmauer zu berücksichtigen sind.

Für beide Varianten gilt, dass die SBB die Fläche des Stationswegs, welche dazu im MSZW Auflageprojekt ausgeschieden wurde, zu Lasten des MSZW-Projektes von den privaten Eigentümern erwerben und nach Projektabschluss der Gemeinde unentgeltlich zum Eigentum übertragen werden (siehe Vereinbarung zwischen SBB und Gemeinde Dietlikon, genehmigt vom Gemeinderat am 21. März 2023)

Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 25%.

Die Kosten für den Bushof Ost gemäss Vorprojekt der Gemeinde Dietlikon betragen 6.4 Mio CHF.

Kostenschätzung						
Teilstück:	Busplatz Ost					Genauigkeitsgrad: ±25 %
NPK	Arbeitsgattung	Einh.	Ausmass mit Res.	Einheitspreis [CHF]	Brutto Einzel [CHF] [CHF]	NPK Total Total gerundet [CHF]
Projektierungskosten						
	Projektierung Phasen 31-53	gl	2'970'000	15%	450'000	
Total Projektierungskosten Brutto exkl. MWST						450'000
Landerwerb						
	Landbeanspruchung dauerhaft	m2	1'382	1'830	2'530'000	
Total Landerwerb Brutto exkl. MWST						2'530'000
Baukosten						
111	Regiearbeiten					150'000
	Regiearbeiten	gl	2'470'000	6%	150'000	
112	Prüfungen					50'000
	Prüfungen	gl	2'470'000	2%	50'000	
113	Baustelleneinrichtung					300'000
	Baustelleneinrichtungen	gl	2'470'000	12%	300'000	
117ff	Baukosten					2'470'000
	Aushub inkl. Abtransport und Gebühren	m3	4'700	140	660'000	
	Trottoir abbrechen	m2	550	45	25'000	
	Belag abbrechen	m2	3'000	60	180'000	
	Randsteine abbrechen	m	1'100	20	25'000	
	Neue Fundationsschicht	m3	2'300	65	150'000	
	Neue Randsteine	m	1'300	120	160'000	
	Neue Haltekante (bspw. Kasseler Bord)	m	100	600	60'000	
	Neue Trottoir	t	400	220	90'000	
	Neuer Belag	t	1'300	200	260'000	
	Neue Markierung	m	250	20	5'000	
	Neue Betonmauer inkl. Absturzsicherung	m	140	2'000	280'000	
	Neue Lichtsignalanlage	gl	1	250'000	250'000	
	Kleinpositionen	gl	2'145'000	15%	325'000	
Total Baukosten Brutto exkl. MWST						2'970'000
Total Brutto exkl. MWST 7.7%						5'950'000
Total Netto inkl. MWST 7.7%						6'408'200



Die Kosten für den Bushof Ost der Variante 5F gemäss Auflageprojekt SBB betragen 4.33 Mio CHF.

Kostenschätzung						
Teilstück:	Teil SBB					Genauigkeitsgrad: ±25 %
NPK	Arbeitsgattung	Einh.	Ausmass mit Res.	Einheitspreis [CHF]	Brutto Einzel [CHF] [CHF]	NPK Total Total gerundet [CHF]
Projektierungskosten						
	Projektierung Phasen 31-53	gl	2'320'000	15%	350'000	
Total Projektierungskosten Brutto exkl. MWST						350'000
Landerwerb						
	Landbeanspruchung dauerhaft	m2	735	1'830	1'350'000	
Total Landerwerb Brutto exkl. MWST						1'350'000
Baukosten						
111	Regiearbeiten					120'000
	Regiearbeiten	gl	1'925'000	6%	120'000	
112	Prüfungen					40'000
	Prüfungen	gl	1'925'000	2%	40'000	
113	Baustelleneinrichtung					235'000
	Baustelleneinrichtungen	gl	1'925'000	12%	235'000	
117ff	Baukosten					1'925'000
	Aushub inkl. Abtransport und Gebühren	m3	4'300	140	605'000	
	Trottoir abbrechen	m2	400	45	20'000	
	Belag abbrechen	m2	4'000	60	240'000	
	Randsteine abbrechen	m	600	20	15'000	
	Neue Fundationsschicht	m3	3'000	65	195'000	
	Neue Randsteine	m	1'500	120	180'000	
	Neue Haltekante (bspw. Kasseler Bord)	m	90	600	55'000	
	Neue Trottoir	t	700	220	155'000	
	Neuer Belag	t	1'000	200	200'000	
	Neue Markierung	m	100	20	5'000	
	Kleinpositionen	gl	1'670'000	15%	255'000	
Total Baukosten Brutto exkl. MWST						2'320'000
Total Brutto exkl. MWST 7.7%						4'020'000
Total Netto inkl. MWST 7.7%						4'329'500

Damit verbleibt eine Kostendifferenz zu Lasten der Gemeinde Dietlikon in der Höhe von 2.1 Mio CHF inkl. MwSt.



7. SITUATION LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG

Zu einem späteren Zeitpunkt besteht die Überlegung, die Claridenstrasse nach Osten bis zur Brunnenwiesenstrasse zu verlängern und die Glattalbahn bis zum Bahnhof Dietlikon zu führen.

Im Zuge einer allfälligen Neubebauung des Areals können die Haltepositionen nach Süden näher zur zentralen Personenunterführung verschoben werden und ermöglichen damit eine weiter optimierte Umsteigebeziehung zwischen Bahn und Bus.



Abbildung 18 Haltekante 22/16cm, 2 Fließskanten

Für eine optimale Veloerschliessung wird im Bereich der Buszufahrt entgegen dem Einrichtungsverkehr ein Velostreifen vorgesehen. So wird eine Entflechtung zwischen Fussgänger und Velofahrer entlang der Stützmauer der SBB erzielt.

Für die Führung der Glattalbahn wird vorgeschlagen, diese nicht als Wendeschleife zu führen, sondern als Endhalt, der mittels Zweirichtungsfahrzeugen betrieben wird, auszuführen. Dieser befindet sich in guter Sichtbeziehung zur zentralen Personenunterführung in der Verlängerung der Claridenstrasse.