



# Strassenverkehr- und Personenführung während des Umbaus

## Bahnhof Dietlikon

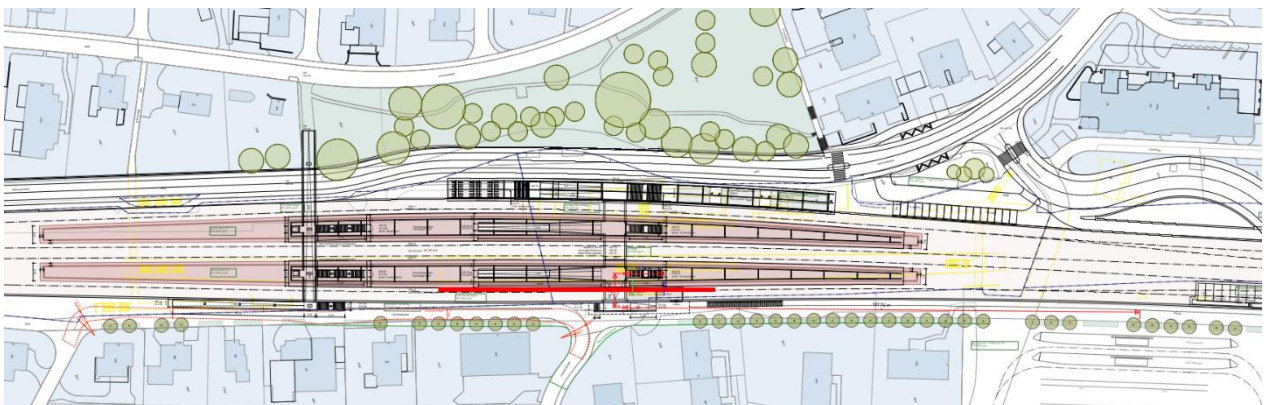
Kathrin Cutka  
Baltenswilerstrasse 8  
8309 Nürensdorf

TEKO Zürich

Dipl. Techniker HF Bauplanung Tiefbau

Z-TBA-18-T-a

Oktober 2021



## Inhalt

1.	Management Summary .....	4
2.	Beruflicher Lebenslauf .....	5
3.	Kompetenzprofil .....	6
4.	Aufgabenstellung / Pflichtenheft .....	8
5.	Terminplan .....	9
6.	Risikomanagement .....	10
7.	Projektbeschreibung .....	12
7.1	Ausgangslage und persönlicher Bezug .....	12
7.2	Projektort/Projektperimeter .....	13
7.3	Grundlagen .....	13
7.4	Objekte .....	14
	Strassenunterführung Bahnhofstrasse .....	14
	Passerelle .....	14
	Personenunterführungen .....	14
	Bahnübergang .....	15
	Strassenunterführung Faisswiesenstrasse .....	15
	Bahnhofstrasse .....	15
	Strassenverkehrsaufkommen .....	16
	Bushaltestellen .....	16
8.	Anforderungen .....	18
9.	Varianten .....	20
9.1	Variante A .....	20
9.2	Variante B .....	20
10.	Bauphasen .....	21
10.1	Bauphase 1 .....	21
10.2	Bauphase 2 .....	23
10.3	Bauphase 3 .....	23
	Etappe 1 .....	24
	Etappe 2 .....	24
	Etappe 3 .....	25
10.4	Bauphase 4 .....	26
11.	Quellenangaben .....	28
12.	Schlusswort .....	29
12.1	Reflexion und persönliches Fazit .....	29
12.2	Danksagung .....	30

12.3 Selbstständigkeitserklärung .....	30
13. Anhang .....	31
13.1 Protokoll 1. Betreuungsgespräch .....	31
13.2 Protokoll 2. Betreuungsgespräch .....	31
13.3 Bestätigung Themeneingabe .....	32

## Abbildungsverzeichnis:

### Titelblatt:

Abbildung 1: Visualisierung neue Passerelle

Abbildung 2: Grundriss neue Perronanlagen

### Bericht:

Abbildung 1: Übersicht ganzer Projektperimeter .....	12
Abbildung 2: Drohnenbild Bahnhof Richtung Effretikon .....	13
Abbildung 3: Sharepoint Seite SBB .....	13
Abbildung 4: aktuelle Strassenführung Bahnhofstrasse .....	14
Abbildung 5: oben rechts PU Nord, Mitte die PU Mitte, gelb, eingebauter Kiosk und Velounterstand .....	14
Abbildung 6: Ansicht Bahnübergang heute .....	15
Abbildung 7: Standort neue U Faisswiesenstrasse (rot), Bahnübergang (blau) .....	15
Abbildung 8: neue Führung Bahnhofstrasse .....	15
Abbildung 9: Verkehrsaufkommen aus dem kantonalen Verkehrsmodell (GVM 2016) .....	16
Abbildung 10: Luftbild Bahnhof Dietlikon inkl. Bushaltestellen .....	17
Abbildung 11: für Fussgänger mit Gepäck oder Rollstuhl .....	18
Abbildung 12: Lichtraumprofil für Radfahrer .....	18
Abbildung 13: Lichtraumprofil für den Schwerverkehr .....	18
Abbildung 14: Querschnitt Strassenunterführung Faisswiesenstrasse .....	19
Abbildung 15: Querschnitt Strassenunterführung Bahnhofstrasse .....	19
Abbildung 16: Grobe Terminplanung der Bauphasen .....	20
Abbildung 17: mögliche Visualisierung Claridenstrasse .....	21
Abbildung 18: Ansicht Unterführung Riedmühlestrasse .....	21
Abbildung 19: Konzept Bauphase 1 grün, Strassenverkehrsführung hellblau, Baustellenbereich .....	22
Abbildung 20: Konzept Bauphase 1 dunkelblau, Fussgängerführung hellblau, Baustellenbereich gelb, provisorische Bushaltestelle 765, 787, 796 orange, bestehende Bushaltestellen .....	22
Abbildung 21: Ausschnitt Bauphasenskizze der SBB .....	23
Abbildung 22: Bauphase 3 grün, Strassenführung hellblau, Baustellenbereich .....	24
Abbildung 23: Bauphase 3 dunkelblau, Fussgängerführung hellblau, Baustellenbereich gelb, provisorische Busführung Linie 748, 749 orange, bestehende Bushaltestellen .....	25
Abbildung 24: Bauphase 4 grün, Strassenführung hellblau, Baustellenbereich .....	26
Abbildung 25: Bauphase 4 dunkelblau, Fussgängerführung hellblau, Baustellenbereich orange, bestehende Bushaltestellen .....	27

**Abkürzungsverzeichnis:**

SBB	Schweizerische Bundesbahn
PU	Personenunterführung
U	Unterführung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
VSS	Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
GVM	Gesamtverkehrsmodell
Fz/H	Fahrzeug pro Stunde

## 1. Management Summary

Mit dem Ausbau des Schienenverkehrs werden immer wieder Optimierungen geplant. Eine solche Optimierung ist der Ausbau MehrSpur Zürich - Winterthur besser bekannt als «Brüttenertunnel». Bei der SBB ist dieses Grossprojekt im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr in Planung. Es handelt sich bei dem Projekt um einen neuen Verbindungstunnel, welcher den Schienenverkehr zwischen Winterthur, Zürich Flughafen und Zürich Hauptbahnhof vereinfachen und eine Zeiteinsparung einholen soll. Der Tunnel hat drei Portale: Winterthur, Bassersdorf und Dietlikon. Im Zusammenhang mit diesem Tunnel müssen die Streckenanlagen im Zulauf sowie die Bahnhöfe Bassersdorf, Dietlikon, Wallisellen und Winterthur Töss komplett umgebaut werden. Ich betreue diese Projekte auf Seiten der SBB in der Datenbankeinführung. Somit bin ich bestens informiert über die Abläufe.

Zusammen mit der Abschnittsleiterin besprach ich ein mögliches Thema für meine Diplomarbeit. Im Projekt Umbau Bahnhof Dietlikon sahen wir eine Lücke im Bereich Strassenverkehrs- und Fussgängerführung während des Umbaus. Diese Frage wurde bis zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beachtet. Seitens SBB habe ich keine Rahmenbedingungen erhalten. Die Anforderungen der SBB und der Gemeinde müssen jedoch erfüllt sein.

Die Herausforderung meiner Aufgabe liegt in einer sicheren Führung des Strassen- und Fussgängerverkehrs während der einzelnen Bauphasen. Nachdem ich alle Unterlagen und Informationen zusammengelegt und die wichtigen Punkte markiert habe, ging ich an meine Ideen. In der Gemeinde Dietlikon sind heute die Gleise an drei Stellen für den Strassenverkehr und an vier Stellen für die Fussgänger passierbar.

Die Umbauzeit beträgt etwa 8 Jahre. Was eine lange Zeit ist und gut geplant werden muss. Es ist eine Anforderung der Gemeinde und der SBB, dass während der gesamten Bauzeit Personen- und Schwerverkehr die SBB-Linien queren können. Der Bahnzugang für die Fussgänger muss ebenso zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein. Während des Umbaus stehen der Strassen- und Schienenverkehr unter Betrieb.

Ich habe das Strassenverkehrs- und Personenführungskonzept in 4 Bauphasen eingeteilt. Bauphase 1; Während dieser Phase wird die neue Unterführung Faisswiesenstrasse gebaut und der Verkehr über die Bahnhofstrasse geführt. Gleichzeitig wird die Bushaltestelle Dietlikon Bahnhof/Bad provisorisch an die Brunnenwiesenstrasse verlegt.

Bauphase 2; In dieser Phase sind Vorarbeiten für die neue Personenunterführung und Passerelle geplant. Zu diesem Zeitpunkt beginnt die Verlegung des Bahndammes, und die Strassenunterführung Riedmühlestrasse ist gesperrt.

Bauphase 3; Diese Phase ist die grösste und einschneidendste Bauphase. In der Phase 3, ist die stark befahrene Unterführung Bahnhofstrasse, gesperrt. Ebenso wird in dieser Bauphase, die komplette Bahnhofstrasse neu gebaut. Der Strassenverkehr und die Fussgänger müssen umgeleitet werden und haben dadurch teils längere Wege zu bewältigen.

Bauphase 4; In dieser Phase wird der Fokus auf die neue Passerelle und die Personenunterführung gelegt. In dieser Phase kann der Strassenverkehr alle drei Unterführungen wieder vollständig befahren. Die Fussgänger müssen in dieser Phase klar und sicher ausgeschildert geführt werden, da sich auf und neben den Perronanlagen Baustellen befinden.

## 2. Beruflicher Lebenslauf

### Persönliche Angaben

Kathrin Cutka  
Baltenswilerstrasse 8  
8309 Nürensdorf  
[kathrin.cutka@sbb.ch](mailto:kathrin.cutka@sbb.ch)  
+41 79 657 98 79



### Beruflicher Werdegang

2019 – jetzt	Datenmanagerin (SBB AG)
2015 – 2019	Technische Assistentin GIS (SBB AG)
2013 – 2015	Bankschreinerin Schreinerei Oertli Hinwil
2009 – 2015	Bankschreinerin Holz und Werk AG Fällanden
2005 – 2009	Lehre als Möbelschreinerin Lehrwerkstätte Zürich

### Weiterbildung

2018 – 2021	Dipl. Technikerin HF Bauplanung Tiefbau
2016	Grundkurs CAD
2013	Ausbildung für Lehrlingsbetreuung

### Persönliche Interesse

Reitsport, Barkeepern, wandern

### 3. Kompetenzprofil

Dipl. Techniker HF, Bauplanung Tiefbau

#### **Prozess 1: Menschen führen**

Ich bin ein Teil eines grossen Projektteams und muss somit Arbeiten vergeben und Termine koordinieren. Dadurch habe ich immer wieder die Position, Menschen zu führen, indem ich Ihnen Aufgaben erteile. Ebenso habe ich in einer Bar ein Team geführt.

#### **Prozess 2: Entscheidungen fällen**

Ich arbeite mit verschiedenen Projektleitern in mehreren Projekten zusammen, in denen ich in Absprache die weiteren Arbeitsschritte festlege. In den Arbeitsschritten entscheide ich, was bis wann geleistet werden muss und beauftrage diese Arbeiten.

#### **Prozess 3: Projekte planen und leiten**

Bei meinem jetzigen Arbeitgeber bin ich im Projektmanagement tätig. In kleinen wie auch in grossen Projekten muss ich die Ressourcen von Mitarbeitenden und von mir selbst einplanen. Dies teilweise für einen Zeitraum von mehreren Jahren. Meine Aufgabe ist es die Kosten, welche ich zum Anfang eines Projektes plane, einzuhalten.

#### **Prozess 4: Sich sprachlich verständigen**

In Sitzungen ob online oder nicht, kann ich mich gut verständigen. Ich kann meine Anforderungen verständlich vermitteln. Ebenso kann ich konstruktive Inputs erläutern und auch umsetzen.

#### **Prozess 5: Wirkungsvoll präsentieren und kommunizieren**

Ich durfte im Führungsteam ein Grossprojekt in deutscher Sprache in einer PowerPoint – Präsentation mit französischen Untertiteln, um es für die Westschweizer Kollegen und Kolleginnen verständlich zu halten, vorstellen. In dieser Präsentation ging es um die Startphase und die Vorgehensweise beim Grossprojekt.

**Prozess 6: Unternehmensprozesse verstehen und mitgestalten**

In meiner Organisation hatten wir eine Umstellung im Team und somit auch Prozessänderungen. An diesen konnte ich mich aktiv beteiligen und auch mit optimieren.

**Prozess 8: Umfeld berücksichtigen**

Ich halte den vorgegebenen Zeitplan ein, damit es keine Prozessverzögerungen gibt.

Bei Erhalt von Planunterlagen, schaue ich, dass die Pläne den Normen entsprechen und alle Informationen enthalten sind.

**Prozess 9: Probleme analysieren und lösen**

Immer wieder stosse ich bei meinen Arbeiten an Grenzen, deren Ursache ich sofort analysiere. Sobald ich die Ursache gefunden habe, kann ich mich der Lösung stellen. Um eine optimale Lösung zu finden, spreche ich mit meinen Teamkollegen und mit meinem Vorgesetzten.

**Prozess 10: Sich persönlich weiterentwickeln**

Stetig bin ich daran mich zu reflektieren und weiterzuentwickeln. Ich optimiere meine Arbeitsprozesse und Arbeitsabläufe. Damit werde ich alltäglich bei der Arbeit konfrontiert.

**Prozess 11: Bauvorhaben projektieren**

Ich bin von Anfang an im Projekt involviert, da ich die Grundlagen zur Planung erstelle und bin damit in jeden Prozess eingebunden. Ich gebe vor, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Datenformat ich Daten für das Projekt benötige. Danach veranlasse ich die Projektierung in der Datenbank, sowie die vollständige Erfassung. Nach Abschluss des Projektes veranlasse ich die Nachführung der Daten.

## 4. Aufgabenstellung / Pflichtenheft

Der Bahnhof Dietlikon wird mit dem Neubau des Brüttener Bahntunnels komplett umgebaut. Mit der Ergänzung auf vier Gleise ist eine Neugestaltung der Umgebung erforderlich. Das neue 4. Gleis verläuft an der Stelle, wo sich heute die Bahnhofstrasse befindet, die aus diesem Grund verlegt wird. Da in der Verzweigung der Gleise Richtung Wallisellen ein neues Bauwerk entsteht, muss die Strassenunterführung Bahnhofstrasse um mindestens 4.5m abgesenkt werden. Ebenso wird mit dem Umbau der Bahnübergang zurückgebaut und die neue Strassenunterführung Faisswiesenstrasse errichtet.

Mit meiner Diplomarbeit möchte ich ein Konzept erarbeiten, welches die optimale Führung des Strassenverkehrs und der Fussgänger während der einzelnen Bauphasen beschreibt und ermöglicht.

Folgendes übergebe ich der Abschnittsleiterin:

- Konzeptskizzen der verschiedenen Bauphasen
- Erläuterung – Bericht der Skizzen und der einzelnen Bauphasen
- Begründung der Entscheide

In meiner Diplomarbeit habe ich folgende Abgrenzungen getroffen:

- Keine Kostenaufstellung
- Keine detaillierte Planung des Strassenumbaus (Bahnhofstrasse)

Die Zieldefinition und Erfolgskriterien sind wie folgt zu betrachten:

- Ein machbares Konzept muss vorgelegt werden
- Das Konzept muss sicher für Strassenverkehr und Fussgänger sein
- Das Konzept muss die Anforderungen der Gemeinde Dietlikon und der SBB beinhalten und berücksichtigen

## 5. Terminplan

Terminplan	KW 20	KW 26	KW 27	KW 28	KW 29	KW 30	KW 31	KW 32	KW 33	KW 34	KW 35	KW 36	KW 37	KW 38	KW 39	KW 40	KW 41	KW 42	KW 43	KW 44 - 46
Erhalt Bestätigung Thema	Green																			
Daten zusammenstellen		Green																		
Ferien			Yellow	Yellow	Yellow															
Layout erstellen				Green	Green															
Kompetenzenprofil erarbeiten					Green															
Grundkonzept erarbeiten					Green	Green														
Roter Leitfaden erstellen							Green	Green												
1. Gespräch Diplomcoach							Blue													
Protokoll schreiben							Green													
Grundlagen zusammenn legen							Green	Green	Green											
Risikomanagement erstellen								Green	Green											
Einzelne Kapitel bearbeiten									Green	Green	Green	Green	Green	Green						
Erstes Korrekturlesen													Yellow							
Korrekturen und Anpassungen vorgenommen													Green	Green						
2. Gespräch													Blue							
Protokoll schreiben													Green							
Inputs aus Gespräch einpflegen														Green	Green					
Management Summary erarbeiten															Green	Green				
Fertigstellung der Arbeit zum Korrekturlesen																Yellow				
persönlicher Vorabgabetermin																	Red			
Ferien																	Yellow	Yellow	Yellow	
Kosmetik der Arbeit																	Green	Green		
Korrekturen einpflegen																	Green	Green		
Diplomarbeit drucken und binden																		Green		
Diplomarbeit versenden																			Green	
Website erstellen																				Green
Abgabetermin 27.10.2021																			Red	
Präsentation vorbereiten																				Green
Präsentation halten																				Green

## 6. Risikomanagement

Jede Arbeit und jedes Projekt bringen gewisse Risiken mit sich. Um den Erfolg zu garantieren sind diese Risiken am Anfang zu analysieren und zu minimieren. Deswegen wird eine Risikoanalyse durchgeführt. Hierbei geht es darum, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts und die Höhe des Schades zu definieren, um Massnahmen zu treffen welche das Scheitern verhindern. Mit einer Risikomatrix kann ich anschaulich darstellen in welche Kategorie ein Ereignis fällt.

Ausmass	Wahrscheinlichkeit	Gering	Mittel	Hoch
Gering		A	A	B
Mittel		A	B	C
Hoch		B	C	C

Die Risiken, welche eintreten können, werde ich in drei Farben einteilen.

### Rot: Kritische Risiken

Die Risiken, welche ich rot einstuft, muss ich neu überprüfen. Bestenfalls finde ich eine Alternative. Falls ich keine Alternativen bereit habe, muss ich Notfallmassnahmen definieren und bereithalten. Diese Risiken sind zu vermeiden, da das Ausmass hoch ist. Wenn ich diese Risiken vernachlässige, kann dies zu einem sehr wahrscheinlichen Scheitern führen.

### Orange: unkritische Risiken

Bei den Risiken, welche in die orange Kategorie fallen, muss ich Bewältigungsmassnahmen bereithalten. Falls diese Risiken nicht zu minimieren sind, muss ich ebenfalls Notfallmassnahmen treffen und bereithalten.

### Grün: keine kritischen Risiken

Die Risiken, welche ich grün einschätze, kann ich sorglos eingehen. Wichtig ist dennoch, dass ich diese Risiken nicht vernachlässige und immer wieder prüfe und kontrolliere.

Ich habe für meine Diplomarbeit die wichtigsten Risiken festgelegt, analysiert und in einer Tabelle den drei Farben zugeordnet. Ebenso habe ich eine Massnahme dazu erfasst, um dieses Risiko zu minimieren oder zu vermeiden.

Ereignis	Ausmass/Schaden	Wahrscheinlichkeit	Risiko	Massnahmen
Datenverlust	<i>Hoch</i>	Mittel	<b>ROT</b>	Dieses Risiko besteht zu jedem Zeitpunkt. Ich kann es nicht verhindern, jedoch kann ich eine Kopie speichern oder meine Arbeit auf der Cloud speichern.
Hohe Belastung durch die Arbeiten im Büro	<i>Mittel</i>	Mittel	<b>Orange</b>	Beim Arbeitgeber klar kommunizieren und allenfalls Ferien beziehen. Genügend Zeit für die Arbeit einplanen.
Krankheit	<i>Mittel</i>	Mittel	<b>Orange</b>	Solange ich gesund bin, werde ich an meiner Arbeit schreiben und mir etwas Zeit verschaffen.
Verlust der Arbeit beim versenden	<i>Hoch</i>	Gering	<b>Orange</b>	Postversendung mit Rückverfolgung und E-Mail mit Lesebestätigung versenden
Nicht erreichen meiner Ziele	<i>Mittel</i>	Gering	<b>Grün</b>	Da ich meine Ziele bei der Themeneingabe selbst definiert habe, sollte ich diese auch erreichen können. Ein Nichterreichen gibt einen Notenabzug.
Fehlende Informationen	<i>Mittel</i>	Gering	<b>Grün</b>	Auch wenn mir Informationen fehlen, kann ich meine Arbeit fertig schreiben.
Zeitmanagement	<i>Mittel</i>	Gering	<b>Grün</b>	Schnellstmöglich beginnen und genügend Zeit einplanen für Korrekturen.

## 7. Projektbeschreibung

### 7.1 Ausgangslage und persönlicher Bezug

Seit 30 Jahren ist das Grossprojekt bei der SBB in Planung. Die Planung hat immer wieder geändert, ist auf die Seite gelegt worden oder es scheiterte an der Finanzierung. Nun ist die Ausarbeitung des Auflage- und Bauprojekts bewilligt worden. Mit diesem Grossprojekt «MehrSpur» werden bei der SBB unter anderem vier Bahnhöfe umgebaut und den neuen Bestimmungen des behindertengerechten Zugangs angepasst. Ich wohne in der Nähe der Gemeinde Bassersdorf und dieses Projekt betrifft mich persönlich. Als Datenmanagerin bei der SBB bearbeite ich dieses Projekt. Ich koordiniere die Projektierung und Nachführung in der Datenbank. Deshalb schien es mir plausibel, dieses Projekt in den Zusammenhang mit meiner Diplomarbeit zu setzen. Nach langem Überlegen, welchen Abschnitt ich für meine Arbeit nehmen soll, wählte ich den Bahnhof Dietlikon aus. Dieser Bahnhof wird komplett umgebaut und befindet sich im Zentrum der Gemeinde. Die Gemeinde nutzt den Bahnhofsumbau der SBB gleich dazu, eine Neugestaltung der Umgebung zu planen. Ebenso nutzt der Kanton Zürich die Umbauarbeiten für die Planung und Realisierung der Neuführung der Velo-Hauptroute bis Zürich Oerlikon. Die ganze Projektierung rund um den Bahnhofsumbau wurde bereits von der SBB-Abschnittsleiterin Katja Nahler und ihrem Team geplant. Aufgrund des Umbaus der gesamten Bahnhofsumgebung möchte ich mich der Aufgabe stellen, ein machbares Konzept der Strassenverkehrs- und Personenführung während der Bauzeit des Projektes vorzulegen.

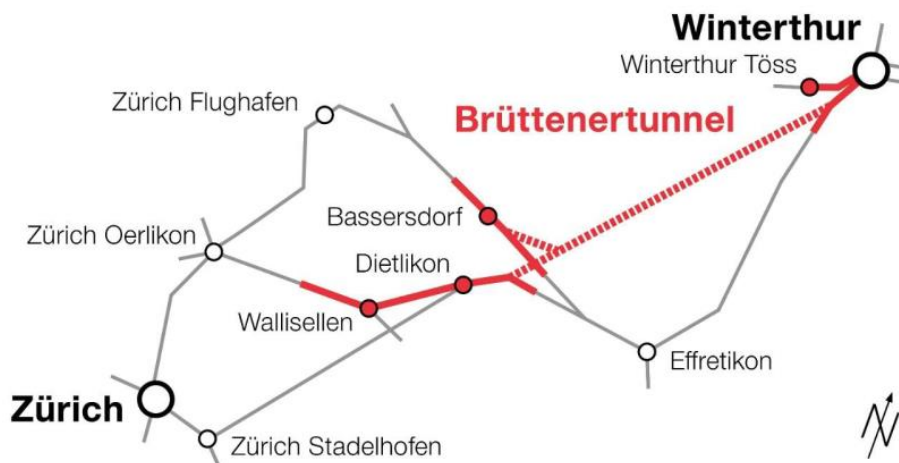


Abbildung 1: Übersicht ganzes Projektperimeter

## 7.2 Projektort/Projektperimeter

Wir befinden uns in der Gemeinde Dietlikon, einer Gemeinde im Kanton Zürich. Der Projektperimeter erstreckt sich über einige Kilometer. Für meine Arbeit ist allerdings nur der Bahnhof Dietlikon von der Unterführung Bahnhofstrasse bis zum Bahnübergang respektive der neuen Strassenunterführung Faisswiesenstrasse relevant. In diesem Bereich betrifft es hauptsächlich die Bahnhofstrasse und für die Fussgänger die Passerelle und die Personenunterführung.



Abbildung 2: Drohnenbild Bahnhof Richtung Effretikon

## 7.3 Grundlagen

Um eine optimale Planung zu starten, habe ich sämtliche Projektdaten zusammengesucht und eine Auslegeordnung vorgenommen. Auf der SharePoint Seite der SBB sind sehr viele Unterlagen und Dateien abgelegt. Um einen noch besseren Überblick zu erhalten, habe ich den Kontakt mit der Abschnittsleiterin gesucht.

Für mich zu beachten sind folgende Objekte: die U Faisswiesenstrasse, der Bahnübergang, die PU Dietlikon, die Passerelle und die U Bahnhofstrasse. Am Rande betrifft es auch die U Riedmühlestrasse und die PU Nord.

Aktuell wird der Verkehr über den Bahnübergang und via der Unterführung Bahnhofstrasse auf die andere Seite geführt. Die Bahnhofstrasse verläuft heute mit einer geschwungenen Linie entlang der Bahnlinie. Die Personen werden von den Bushaltestellen via Personenunterführung auf den Peron geführt. Die Passerelle dient hauptsächlich als Verbindung aus den östlichen und westlichen Quartieren als Bahnzugang und für den Schulweg. In Blickrichtung Effretikon (Abbildung 2) befindet sich die Bushaltestelle Bahnhof auf der linken/westlichen Seite. Der Fussweg auf der rechten/östlichen Seite der Gleise dient als Zugang zur Personenunterführung.

Die Bahnlinie verläuft heute mit einer geschwungenen Linie entlang der Bahnlinie. Die Personen werden von den Bushaltestellen via Personenunterführung auf den Peron geführt. Die Passerelle dient hauptsächlich als Verbindung aus den östlichen und westlichen Quartieren als Bahnzugang und für den Schulweg. In Blickrichtung Effretikon (Abbildung 2) befindet sich die Bushaltestelle Bahnhof auf der linken/westlichen Seite. Der Fussweg auf der rechten/östlichen Seite der Gleise dient als Zugang zur Personenunterführung.

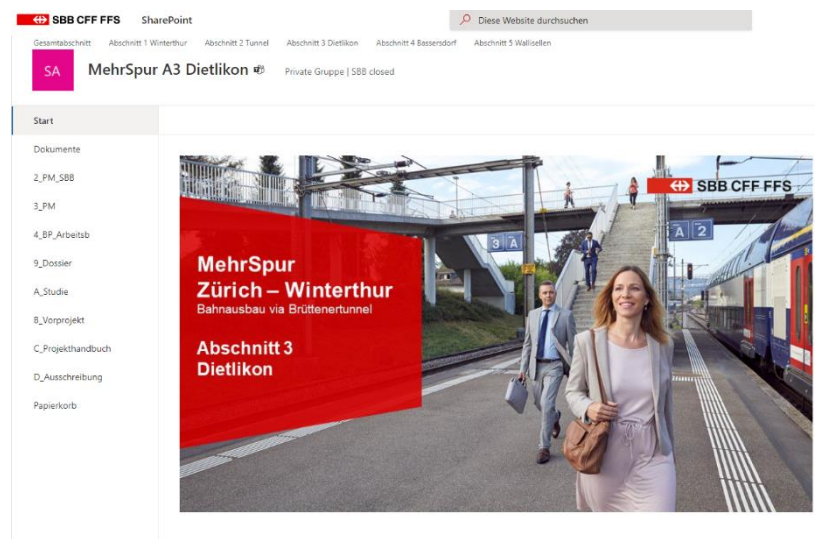


Abbildung 3: Sharepoint Seite SBB

Die Bushaltestelle Bahnhof auf der linken/westlichen Seite. Der Fussweg auf der rechten/östlichen Seite der Gleise dient als Zugang zur Personenunterführung.



## Bahnübergang

Der Bahnübergang ist neben der Unterführung Bahnhofstrasse, und der mit einer Höhenbeschränkung versehenen Unterführung Riedmühlestrasse die einzige Möglichkeit für den Strassenverkehr, die gegenüberliegende Seite zu erreichen. Da die Strecke immer mehr befahren ist und die Züge in immer kürzeren Abständen fahren, kommt es immer wieder zum Stau in die Quartiere und somit zu einem erhöhten Unfallrisiko bei verstellten Zufahrtswegen. Zu Spitzenzeiten ist der Bahnübergang 35 Minuten in der Stunde geschlossen. Dieser Bahnübergang wird im Laufe des Projektes zurückgebaut und durch die neue Strassenunterführung ersetzt.



Abbildung 6: Ansicht Bahnübergang heute

## Strassenunterführung Faisswiesenstrasse

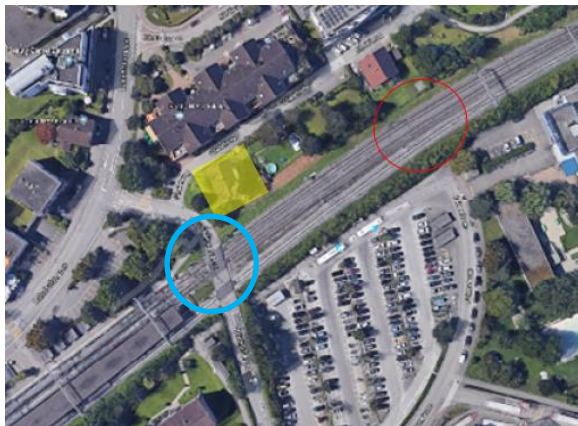


Abbildung 7: Standort neue U Faisswiesenstrasse (rot), Bahnübergang (blau)

Die Strassenunterführung Faisswiesenstrasse besteht zum heutigen Zeitpunkt nicht. Das Objekt wird mit dem Ausbau des Projektes MehrSpur Zürich - Winterthur komplett neu gebaut. Diese Unterführung soll für den Strassenverkehr wie auch als Radweg und für Fussgänger genutzt werden. Auf beiden Seiten besteht Platz für Fuss- und Radweg. Die Strassenunterführung an der Faisswiesenstrasse wird den heutigen Bahnübergang ersetzen.

## Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse führt aus der Gemeinde entlang den Gleisen und mit der Signalisation «kein Vortritt» in die Schwerzelbodenstrasse. Diese führt den Verkehr via Unterführung in das Industrie- und Einkaufsgebiet unter den Gleisen durch. Aufgrund der Bushaltestelle Bahnhof auf dieser Seite macht die Bahnhofstrasse einen kleinen Schwenker. Dieser Schwenker wird in der neuen Strassenführung nicht mehr vorhanden sein, da die Bushaltestellen für die Buslinien 748 und 749 nach Bauvollendung neu in Richtung Norden verschoben werden. Bis zum Neubau der Bahnhofstrasse können sie am derzeitigen Ort bestehen bleiben. Bei der Unterführung ist die neue Hauptverkehrsachse, die Bahnhofstrasse. Die Schwerzelbodenstrasse wird mit einer T-Kreuzung dazustossen. Mit dieser Veränderung soll der Verkehr flüssiger durch die Unterführung geführt werden.

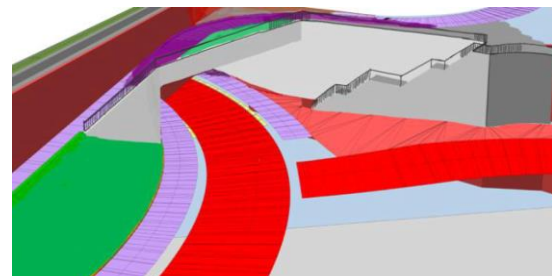


Abbildung 8: neue Führung Bahnhofstrasse

## Strassenverkehrsaufkommen

Für diese Projekt wurden die Verkehrszahlen analysiert und ausgewertet. Ich habe aus der Dokumentation entnommen, dass täglich bis zu 20'000<sup>1</sup> Fahrzeuge die Bahnlinie queren. Dies geschieht zum jetzigen Stand an drei verschiedenen Punkten, wobei täglich rund 10'000 Fahrzeuge die Unterführung Bahnhofstrasse befahren. Zu den Abendspitzen wird mit 800 Fz/h hauptsächlich die Unterführung Bahnhofstrasse befahren. Weil der Bahnübergang mit einem Fahrverbot für den Schwerverkehr ausgeschildert ist und die Unterführung Riedmühlestrasse eine Höhenbeschränkung (3.6 m) hat, kann der Schwerverkehr nur via der Unterführung Bahnhofstrasse passieren. Die Schwerverkehrsbelastung beträgt nur ca. 2% und ist somit gering. Aus diesen Zahlen schliesse ich, dass im Minimum eine Unterführung befahrbar sein muss, besser jedoch zwei. Es muss immer eine Verbindung für den Schwerverkehr gewährleistet sein, weil die Feuerwehrfahrzeuge zum Schwerverkehr zählen. Es muss während der ganzen Bauzeit für die Feuerwehr möglich sein jederzeit ungehindert die Bahngleise zu queren.

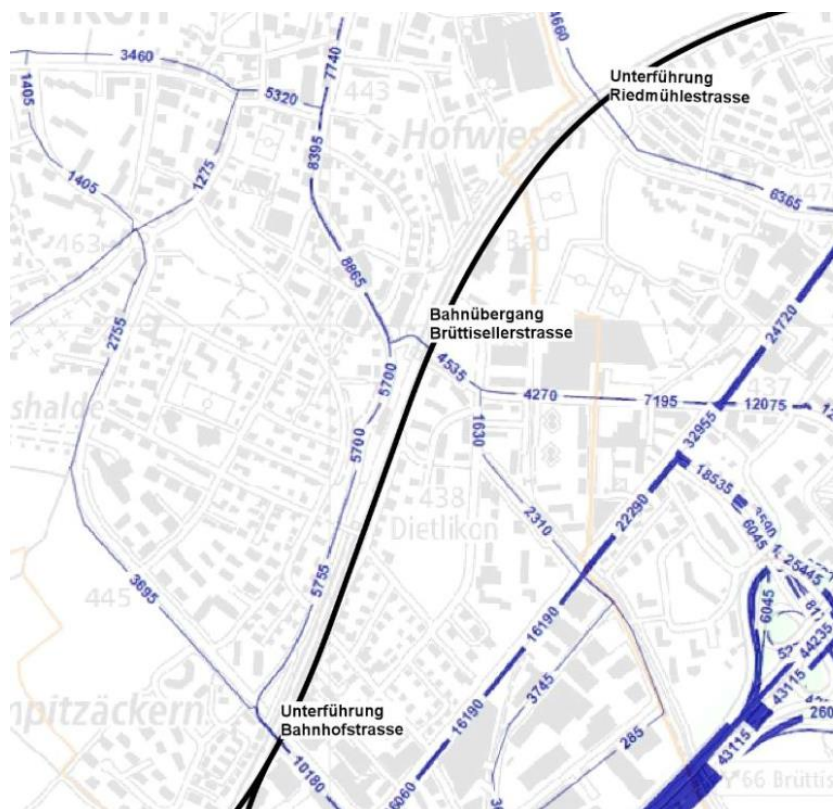


Abbildung 9: Verkehrsaufkommen aus dem kantonalen Verkehrsmodell (GVM 2016)

## Bushaltestellen

Rund um den Bahnhof Dietlikon gibt es derzeit 3 bedeutende Bushaltestellen. Die Bushaltestelle Dietlikon Bahnhof/Bad befindet sich beim Schwimmbad und verbindet den Bahnhof Dietlikon mit dem Flughafen Zürich. Ebenso verkehrt von dort auch der Bus Richtung Bahnhof Zürich Oerlikon und Wangen. Die Haupt-Bushaltestelle beim Bahnhof Dietlikon stellt die Verbindung Richtung Dübendorf und ins Dorf sicher. Die dritte

<sup>1</sup> Zahlen basiert auf dem kantonalen Verkehrsmodell (GVM 2016) aus dem Dokument; Prüfung Optimierung Strassennetz, 17.08.2018

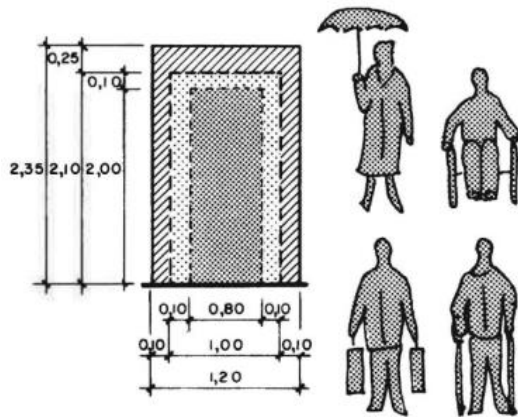
Bushaltestelle Dornenstrasse betreibt die gleichen Verbindungen wie jene beim Bahnhof und dient der umliegenden Quartierserschliessung.



Abbildung 10: Luftbild Bahnhof Dietlikon inkl. Bushaltestellen

## 8. Anforderungen

In der VSS Norm 40 201 sind die Grundabmessungen und Lichtraumprofile für Verkehrsteilnehmer festgelegt. Es gelten folgende Masse:



Für Fussgänger mit Rollstuhl oder Gepäck gilt das Mass von 0.8m. Mit dem Sicherheitszuschlag und dem Bewegungsspielraum bedeutet dies, dass mit einem Mass von 1.20m geplant werden muss.

Ein Radfahrer wird mit dem Mass von ebenfalls 1.20m geplant. Dies ist bereits mit dem Sicherheitszuschlag von je 0.1m und dem Bewegungsspielraum von seitlich je 0.2m gerechnet.

Abbildung 11: für Fussgänger mit Gepäck oder Rollstuhl

In der Höhe sind Radfahrer und Fussgänger mit der gleichen Grundabmessung von 2.0m zu berechnen. Der Sicherheitszuschlag ist ebenso gleich, lediglich der Bewegungsspielraum fällt beim Radfahrer grösser aus. Die Höhe ist demzufolge mit 2.55m zu planen.

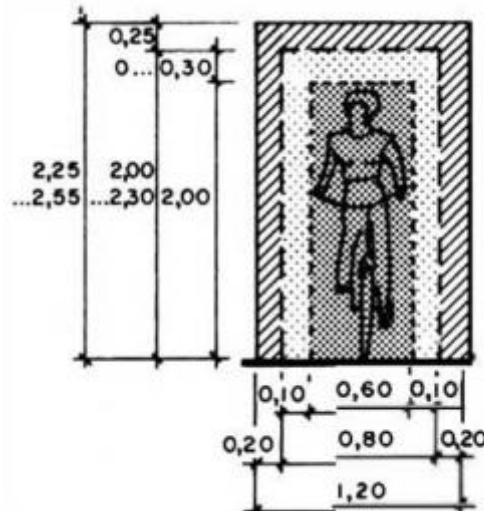


Abbildung 12: Lichtraumprofil für Radfahrer

Beim Strassenverkehr ist zu beachten, ob die Strasse nur für Personenwagen oder auch für den Schwerverkehr zulässig ist. Ist diese nicht bekannt, muss immer mit dem grösstmöglichen Lichtraumprofil geplant werden.

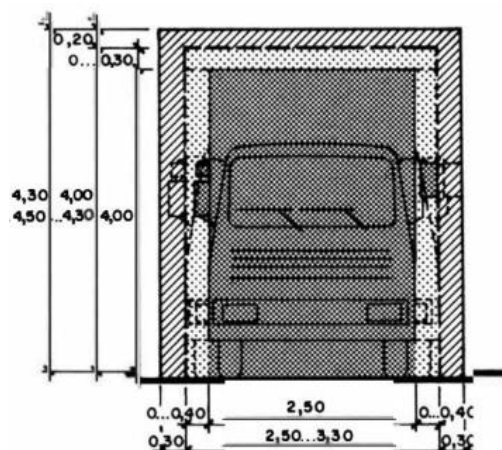


Abbildung 13: Lichtraumprofil für den Schwerverkehr

Für den Schwerverkehr (LKW, Busse und Cars) ist mit einer Grundabmessung von 2.50m zu rechnen. Der Sicherheitszuschlag beträgt beim Schwerverkehr seitlich je 0.3m, der Bewegungsspielraum ist der Geschwindigkeit anzupassen und beträgt bei der Geschwindigkeit von 50 km/h 0.2m pro Seite. Habe ich alle Umstände berücksichtigt, erhalte ich ein Lichtraumprofil für den Schwerverkehr von 3.50m in der Breite und 4.50m in der Höhe.

Mit diesen Vorgaben kann ich nun prüfen, ob die Strassenunterführungen Bahnhofstrasse und Faisswiesenstrasse den Normen entsprechend geplant sind.

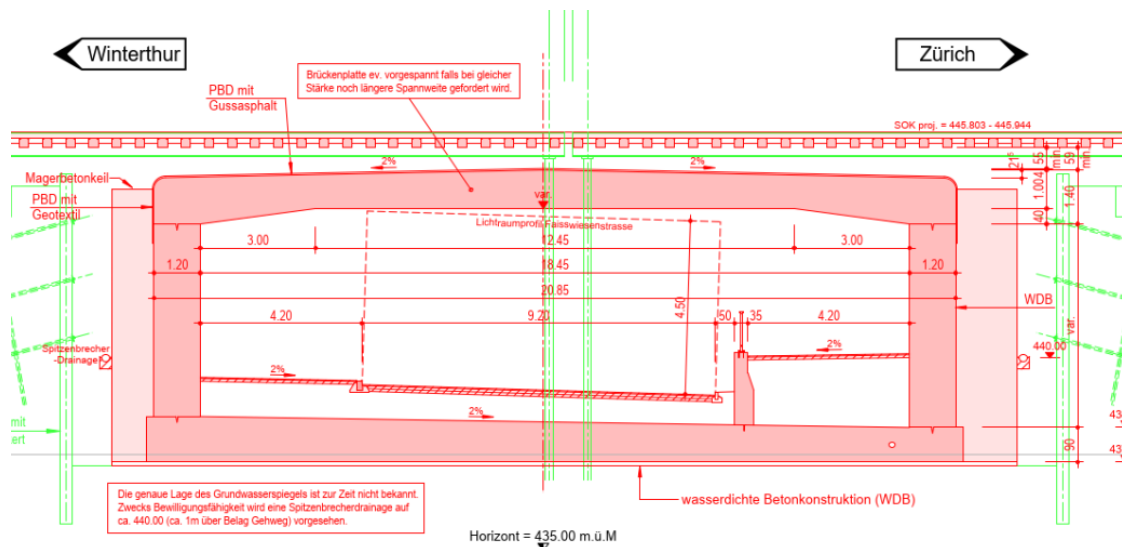


Abbildung 14: Querschnitt Strassenunterführung Faisswiesenstrasse

Aus der Abbildung 14 ist herauszusehen, dass das Lichtraumprofil ausreichend geplant ist. Nach Norm gefordert sind in der Breite 7.0m plus ein Begegnungszuschlag von 0.3m. Die 9.20m sind jedoch bereits mit der Kurvenverbreiterung geplant, welche ebenfalls berücksichtigt werden muss.

Aus dem Querschnitt (Abbildung 15) ist herauszulesen, dass die Pläne den Normen entsprechen.

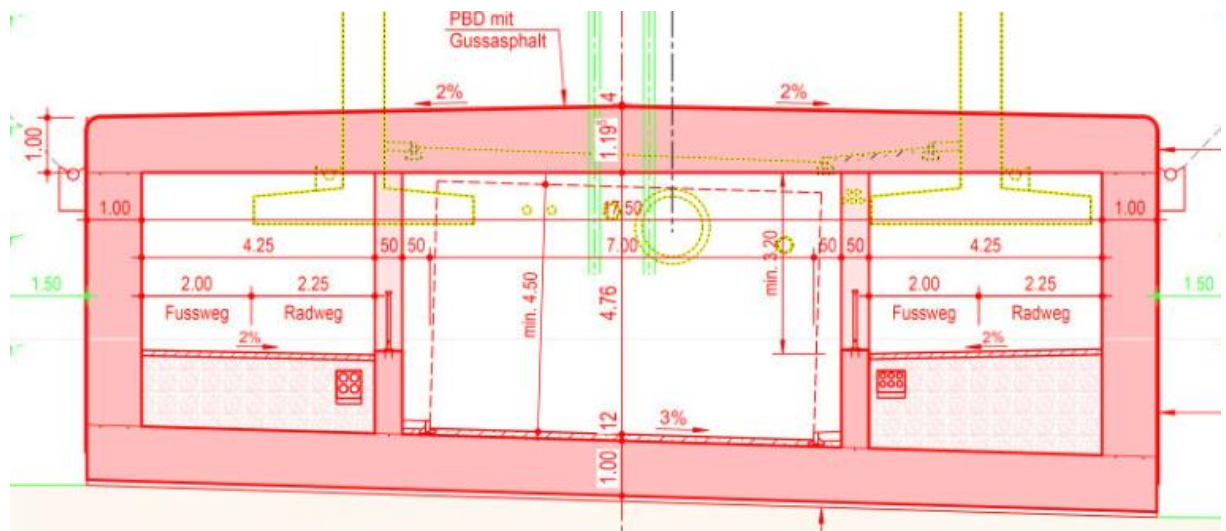


Abbildung 15: Querschnitt Strassenunterführung Bahnhofstrasse

## 9. Varianten

### 9.1 Variante A

Bei der Variante A habe ich mir folgende Überlegung gemacht. Zuerst wird die Strassenunterführung Bahnhofstrasse gesperrt und umgebaut, so dass eine Durchfahrt für den Schwerverkehr möglich ist. Parallel dazu kann die neue Strassenunterführung Faisswiesenstrasse gebaut werden. Der Strassenverkehr wird somit während der Bauzeit über den Bahnübergang geführt.

FAZIT: Schon bei der Idee zu dieser Variante merkte ich, dass sie nicht optimal ist. Ich kann den Verkehr nicht über einen Zeitraum von Minimum 6 Monaten über den Bahnübergang führen. Dies ergibt einen Rückstau in der Gemeinde und kann somit nicht vertreten werden. Ebenso muss die Blaulicht Organisation im Einsatzfall ohne Wartezeit die Gleise queren können. Diese Variante werde ich nicht weiter prüfen und ausarbeiten.

### 9.2 Variante B

Bei der Variante B habe ich mir die Überlegung gemacht, die Strassenunterführung Faisswiesenstrasse als erstes neu zu bauen und vollständig in Betrieb zu nehmen. So dass Blaulicht Organisationen, öffentlicher- und Privatverkehr diese nutzen können.

Die Bushaltestellen werden möglichst platzsparend entlang der neuen Stützmauer parallel zu den Gleisen gebaut. Da die Bushaltestellen zu jederzeit in Betrieb sein müssen, wird für die Bauzeit ein Provisorium nötig sein.

Im Folgenden erarbeite ich die nötigen Bauphasen im Detail.

	11.2025	9.2026	6.2027	7.2027	5.2028	7.2028	10.2029	4.2031	12.2034
Baustart / Vorbereitung									
Bauphase 1									
Bauphase 2									
Bauphase 3									
Bauphase 4									
Endzustand									

Abbildung 16: Grobe Terminplanung der Bauphasen

## 10. Bauphasen

### 10.1 Bauphase 1

In der ersten Bauphase ist geplant, die neue Stützmauer bei der Claridenstrasse zu bauen. Mit diesem Bau kann gleich die komplette Neugestaltung dieser Bahnseite umgesetzt werden. Die SBB hätte nur einen Fussweg geplant. Dies, weil die Personenunterführung Nord zurückgebaut wird, weil die Sicherheitsstandards nicht mehr eingehalten werden können. Weil man aber von der PU Mitte zu der Bushaltestelle

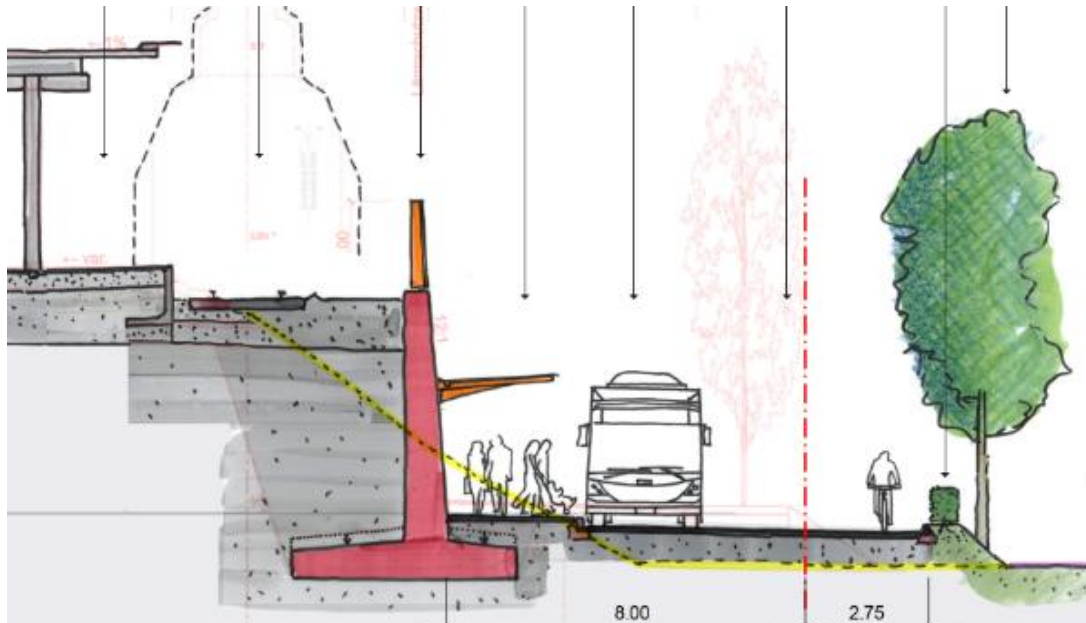


Abbildung 17: mögliche Visualisierung Claridenstrasse

Bahnhof Dietlikon/Bad gelangen muss, braucht es neu diesen Fussweg entlang der Stützmauer.

Während dieser Bauphase ist für die Personen aus den Quartieren der Zugang zu den Gleisen via Passerelle gewährleistet. Die Personenunterführung in der Mitte, wie auch diejenige beim Bahnübergang (PU Nord) bleiben während dieser Phase vollständig in Betrieb. Der Zugang zu den Personenunterführungen muss klar ausgeschildert werden, weil sich die Baustelle in unmittelbarer Umgebung befindet. Im Bereich des Parkplatzes Faisswiesenstrasse ist zu überlegen, ob das Trottoir zusätzlich mit Abschränkungen zu sichern ist. In diesem Bereich ist ein Installationsplatz für den Bau der Faisswiesenstrasse geplant. Parallel zum Umbau der östlichen Seite des Bahnhofes kann die neue Strassenunterführung Faisswiesenstrasse gebaut werden.

Aus den Unterlagen geht hervor, dass dieser Bau ca. 18 Monate dauern wird. Der Bahnübergang ist während dieser Bauphase nicht mehr in Betrieb und wird aus Sicherheitsgründen zurückgebaut. Der Strassenverkehr wird grösstenteils über die Bahnhofstrasse wie auch über die Neue Winterthurerstrasse durch die Unterführung Bahnhofstrasse geführt. Diese ist die einzige Möglichkeit für den Schwerverkehr auf die andere Bahnseite zu gelangen. Für die Personenwagen steht



Abbildung 18: Ansicht Unterführung Riedmühlestrasse

ebenfalls die Unterführung Riedmühlestrasse zur Verfügung, dies allerdings mit Einschränkungen. Die Unterführung Riedmühlestrasse ist nicht für den Kreuzungsverkehr ausgelegt und hat eine Höhenbeschränkung von 3.60m.

Die Bushaltestellen Bahnhofstrasse und Dornenstrasse können während dieser Phase vom jetzigen Standort aus betrieben werden. Die Bushaltestelle Dietlikon Bahnhof/Bad muss aufgrund des Installationsplatzes und der Baustelle der Unterführung Faisswiesenstrasse verschoben werden. Die provisorische Bushaltestelle Dietlikon Bahnhof/Bad wird von der Brunnenwiesenstrasse aus bedient. Beim Installationsplatz auf dem heutigen Parkplatz des Schwimmbades ist mit einem erhöhten Aufkommen an Schwerverkehr zu rechnen.

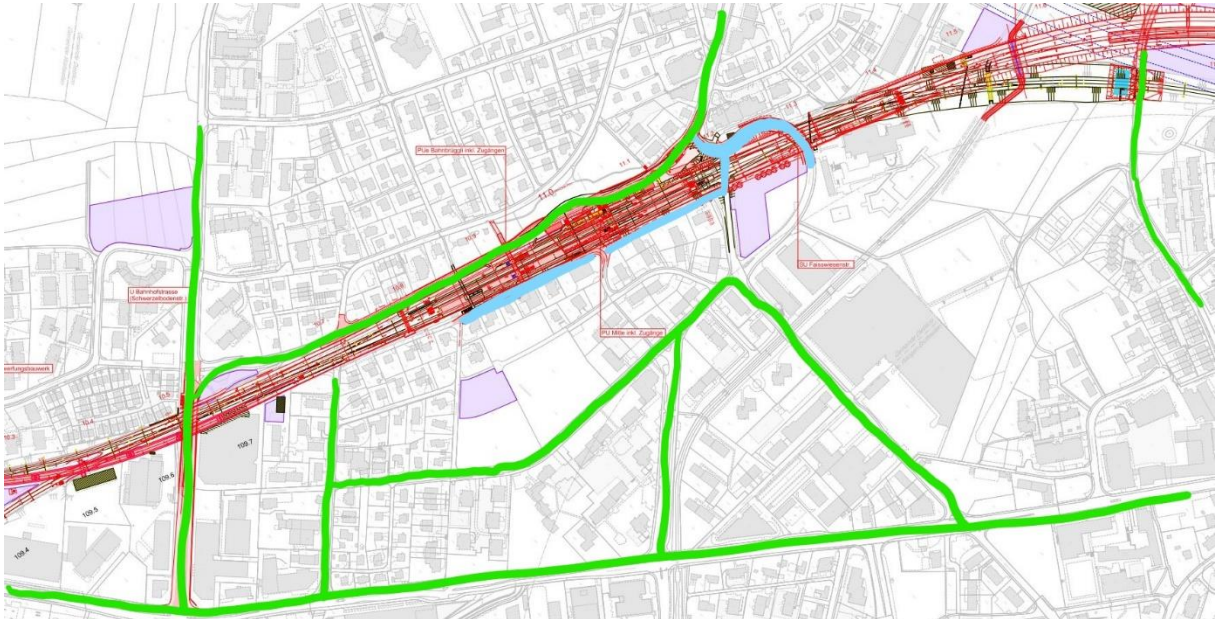


Abbildung 19: Konzept Bauphase 1  
grün, Strassenverkehrsführung  
hellblau, Baustellenbereich

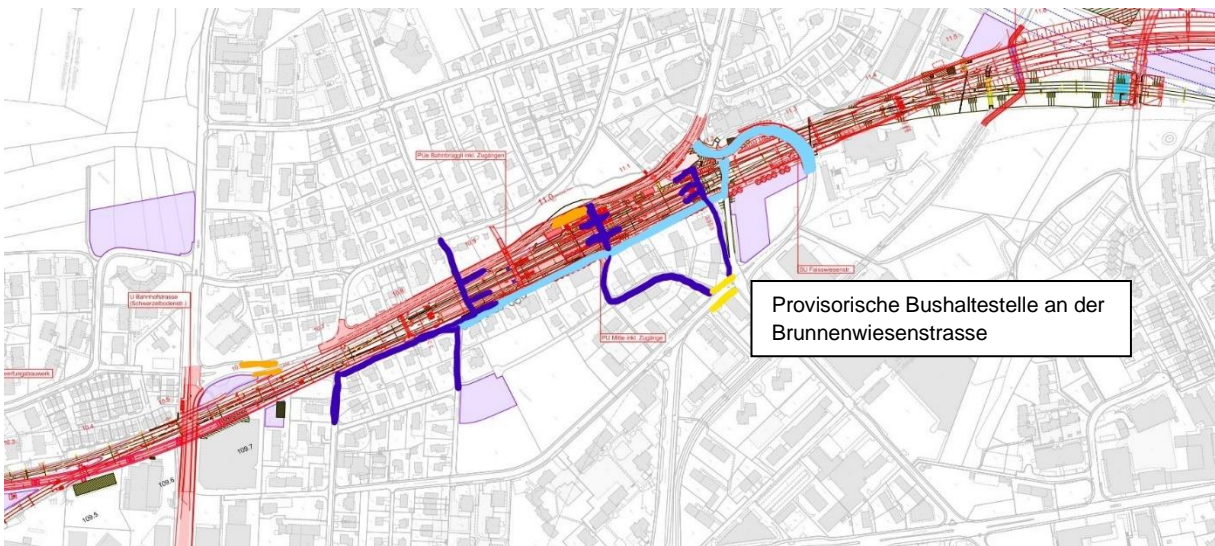


Abbildung 20: Konzept Bauphase 1  
dunkelblau, Fussgängerführung  
hellblau, Baustellenbereich  
gelb, provisorische Bushaltestelle 765, 787, 796  
orange, bestehende Bushaltestellen

## 10.2 Bauphase 2

In der zweiten Bauphase wird der neue Anschluss aus dem westlichen Quartier für die Passerelle erstellt. Dies ist eine Vorbereitung für die Verschiebung der Passerelle. Ebenso wird ein provisorischer Zugang von der bestehenden Passerelle zum Perron 1 gebaut, da das Perron 1 in der Lage ändert. Somit ist der Bahnzugang zum Perron 1 gewährleistet.

In dieser Bauphase wird die erste Etappe der neuen Personenunterführung erstellt. Diese führt unter dem Perron 1 hindurch und wird während des Betriebes der bestehenden Personenunterführung erbaut. Die heute bestehende Personenunterführung Nord, wird in den 10 Monaten, welche diese Bauphase andauert, zurückgebaut. Diese Unterführung wird nicht mehr neu erstellt und entfällt ersatzlos.

Für die Personenführung während dieser Bauphase ist eine gute Ausschilderung der Wege nötig, da auf dem Perron Bauarbeiten stattfinden. Für den Strassenverkehr hat diese Bauphase keine grossen Einschränkungen. Die Unterführung Bahnhofstrasse wie auch die neue Unterführung Faisswiesenstrasse sind zu diesem Zeitpunkt vollständig und ohne Einschränkungen in Betrieb. Die Unterführung Riedmühlestrasse ist ab Start der Bauphase 2 ebenfalls gesperrt. Diese Verbindung bleibt, aufgrund der Verschiebung des Dammes, für die nächsten 4 Jahre gesperrt. Erst zum Ende der Bauphase 3 kommt sie wieder in Betrieb. Die neue Unterführung ist für den Kreuzungsverkehr und ohne Höhenbeschränkung auch für den Schwerverkehr ausgelegt. Die Bahnhofstrasse kann während des Baus normal befahren werden, und die neuen Bushaltestellen an der Claridenstrasse können auch bereits in Betrieb genommen werden.

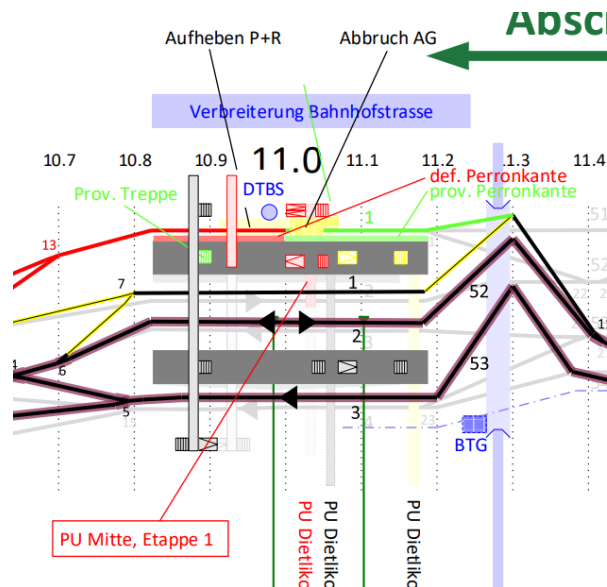


Abbildung 21: Ausschnitt Bauphasenskizze der SBB

## 10.3 Bauphase 3

Bei der dritten Bauphase ist der ganze Fokus auf die Unterführung Bahnhofstrasse / Schwerzelbodenstrasse gelegt. Als Rahmenbedingung für die dritte Bauphase gilt, dass die Strassenunterführung Faisswiesenstrasse komplett in Betrieb sein muss. Ansonsten kann der Bau der Unterführung Bahnhofstrasse nicht gestartet werden. Aus den Berichten kann ich entnehmen, dass diese Unterführung in 3 Etappen geplant ist. Eine detaillierte Planung gibt es noch nicht, da noch Abklärungen notwendig sind.

## Etappe 1

In der ersten Etappe der Bahnhofstrasse, wird die Westseite vorbereitet für den grossen Umbau. Diese Phase zieht sich über 10 Monate hinweg. Es wird unter Sperrung von Gleis 1 eine Hilfsbrücke eingebaut. Währenddessen ist die Unterführung Bahnhofstrasse für den Strassenverkehr normal befahrbar und die Fussgänger haben keine Einschränkungen.

## Etappe 2

Die zweite und grosse Etappe erstreckt sich zum heutigen Planungstand über ca. 16 Monate. Während dieser Etappe wird die Strassenunterführung Bahnhofstrasse grösstenteils vollständig gesperrt sein. Für den Strassenverkehr und die Fussgänger bedeutet dies grosse Änderungen und teils auch längere Wege.

Gemäss dem jetzigen Planungsstand kommt hier eine 5-wöchige Totalsperrung der Gleise Richtung Stettbach in Frage. In dieser Zeit wird die Deckelbauweise der Unterführung Bahnhofstrasse angewendet. Dies bedeutet, dass der Bau der Unterführung danach ohne Hilfsbrücken fertig gestellt werden kann und die Gleise wieder in Betrieb stehen.

Die Unterführung ist während der zweiten Etappe gesperrt und somit ein kleineres Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofstrasse wahrscheinlich. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens kann die Hauptstrasse komplett gesperrt und umgebaut werden.

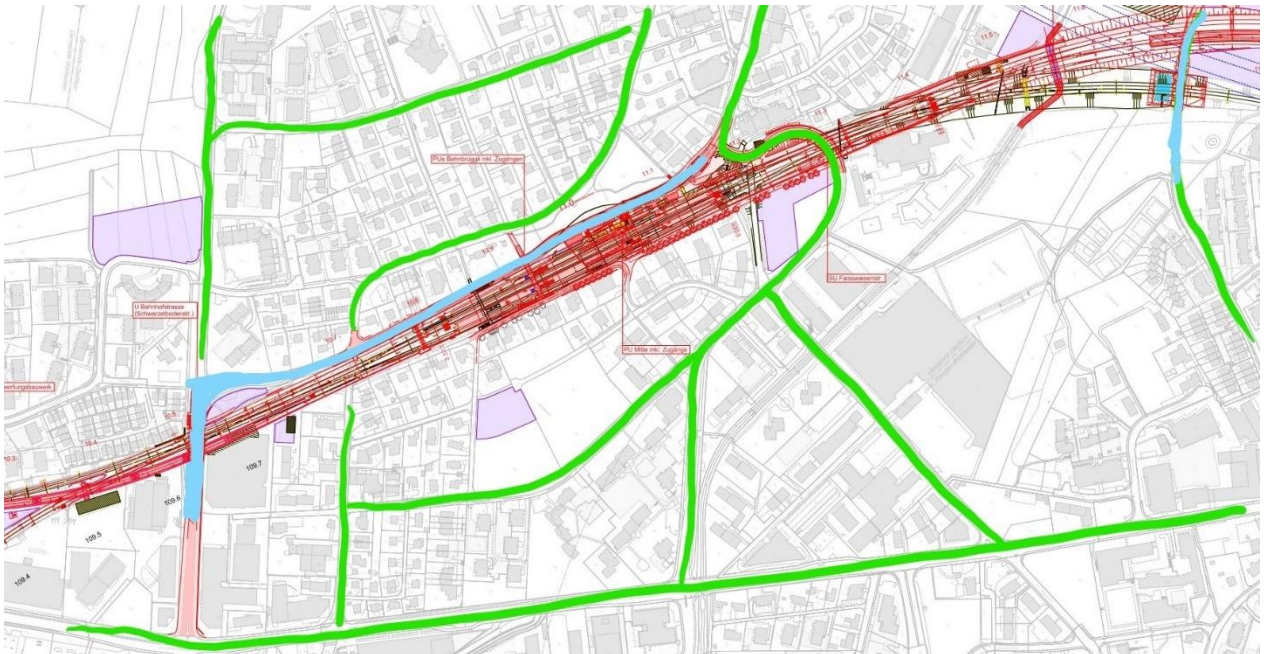


Abbildung 22: Bauphase 3  
grün, Strassenführung  
hellblau, Baustellenbereich

Während der Vollsperrung ist die neue Unterführung Faisswiesenstrasse die einzige Möglichkeit für den Strassenverkehr, um einen Seitenwechsel vorzunehmen. Dies bedeutet sicherlich ein grösseres Verkehrsaufkommen rund um das Schwimmbad Dietlikon. Hierbei ist eine klare Signalisation für den Schulweg und die Fussgänger notwendig. Es ist zu prüfen ob allenfalls eine Abschränkung beim Trottoir notwendig ist, weil auch der Schwerverkehr diese Verbindung nutzen wird.

Die Busse 748 und 749 können in dieser Bauzeit über die Unterführung Faisswiesenstrasse das westliche Quartier bewirtschaften.

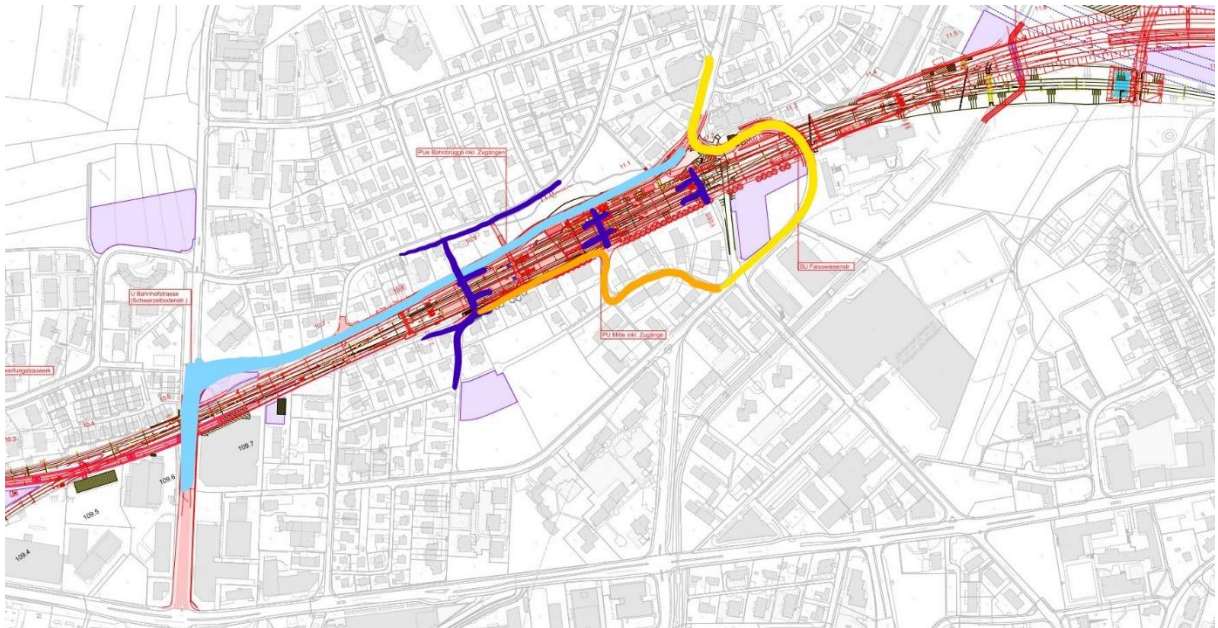


Abbildung 23: Bauphase 3  
dunkelblau, Fussgängerführung  
hellblau, Baustellenbereich  
gelb, provisorische Busführung Linie 748, 749  
orange, bestehende Bushaltestellen

### Etappe 3

Während der dritten Etappe kann die Unterführung Bahnhofstrasse wieder grösstenteils genutzt und befahren werden. In diesem Zeitraum werden die Ostseite sowie die Umgebung neugestaltet. Der Strassenverkehr kann mit einer Signalisation wieder die Unterführung befahren. Für die Fussgänger und den Veloverkehr bleibt diese Verbindung noch gesperrt, da durch die immer noch gegebenen Bauarbeiten ein grösseres Unfallrisiko vorhanden ist.

## 10.4 Bauphase 4

Während der vierten Bauphase sind beide Strassenunterführungen, sowohl an der Faisswiesenstrasse wie auch an der Bahnhofstrasse wieder vollständig befahrbar. In dieser Bauphase ist der Fokus auf den Neubau der Passerelle und der neuen Personenunterführung gelegt. In dieser Bauzeit, welche ca. 11 Monate dauert, ist für den Perronzugang mit der alten Personenunterführung Mitte und der Passerelle gesorgt. Die Personenunterführung bleibt bestehen, bis die neue in Betrieb ist und genutzt werden kann. Diese Situation muss für die Fussgänger klar signalisiert sein, weil sich zu diesem Zeitpunkt der ganze Bahnhof im Umbau befindet. Die neue Passerelle kann zuerst gebaut werden, während der Bahnzugang via die jetzige Passerelle gewährleistet ist. Sobald die neue Passerelle in Betrieb genommen wird, kann die bestehende abgebrochen werden. Für den Busverkehr werden die neuen Bushaltstellen entlang der Stützmauer genutzt, welche bereits in der Bauphase 1 umgebaut wurden.

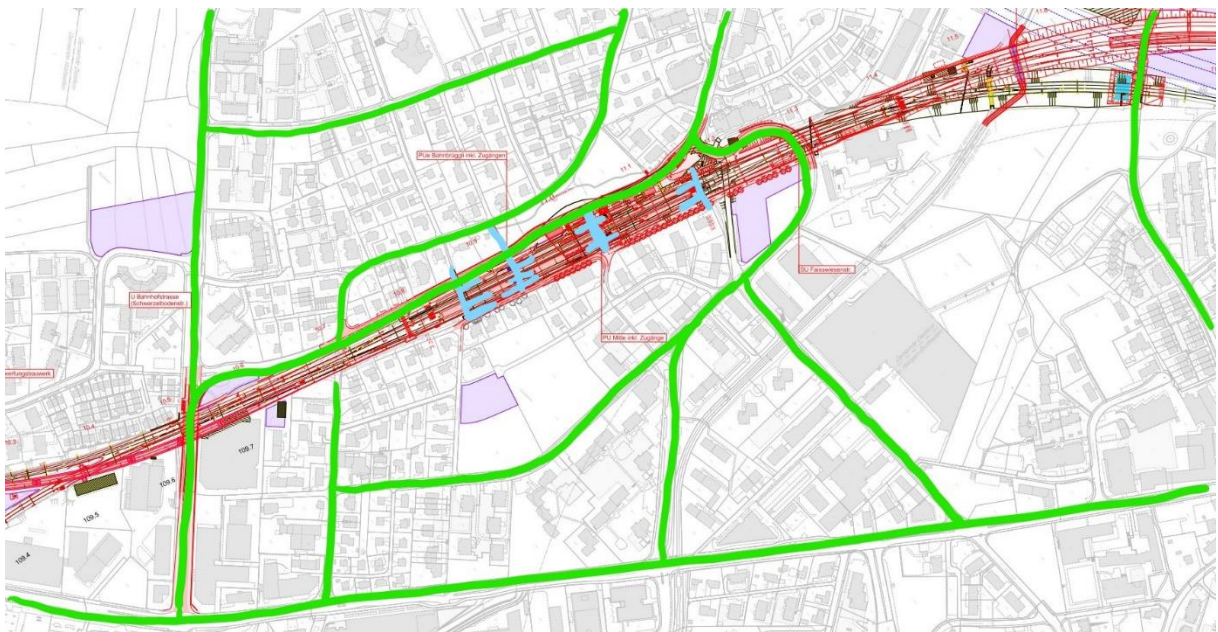


Abbildung 24: Bauphase 4  
grün, Strassenführung  
hellblau, Baustellenbereich

Die Bushaltestellen sind in dieser Bauphase an ihren Endstandorten. An der Bahnhofstrasse befinden sich die zwei Bushaltestellen «Dornenstrasse» und «Bahnhof» welche die Busverbindungen 748 und 749 bewirtschaften. Die Buslinien 765, 787 und 769 werden neu vom Standort entlang der Stützmauer betrieben.

Nach Abschluss der Phase 4 sind noch etwa 6 Monate Bauarbeiten an den Perronanlagen nötig. Nach Beendigung der letzten Bauarbeiten, können die Baustellen und die provisorischen Beschilderungen abgebaut werden. Der Bahnhof und seine Umgebung können nun wie geplant genutzt werden.

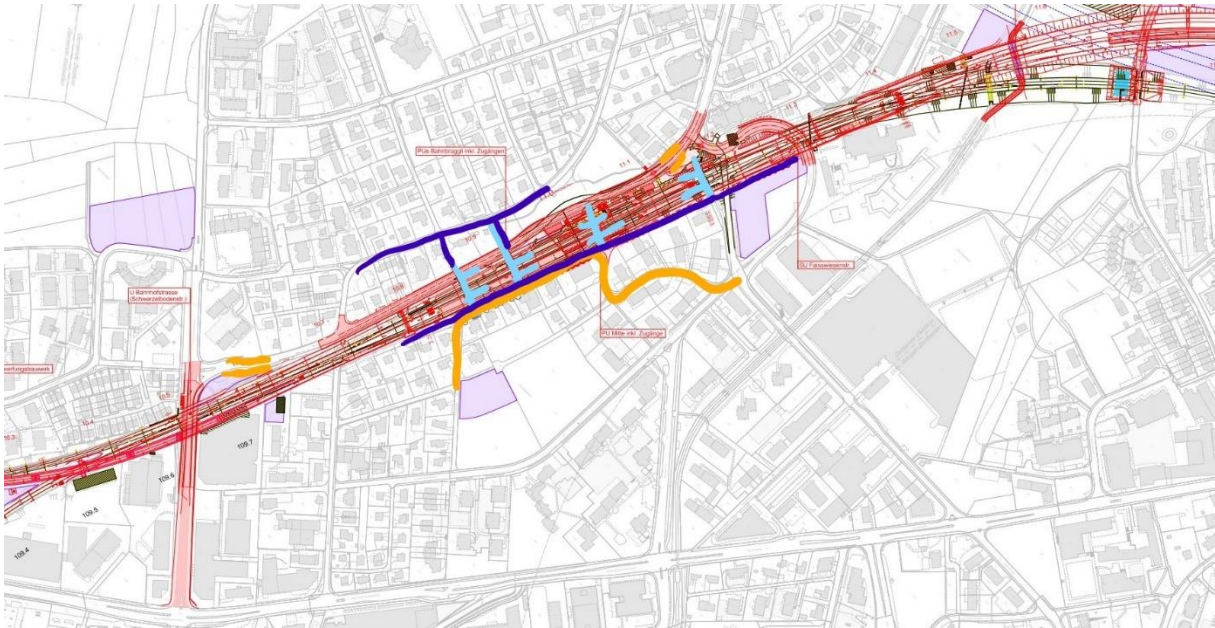


Abbildung 25: Bauphase 4  
dunkelblau, Fussgängerführung  
hellblau, Baustellenbereich  
orange, bestehende Bushaltestellen

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in jeder Bauphase die Strassenverkehrs- und Personenführung derart gestaltet werden kann, dass die Bauarbeiten nicht behindert werden und die Verkehrsteilnehmer ohne übergrösse Behinderungen an ihr Ziel gelangen.

Die Phase 3 ist sicherlich die wirkungsvollste Phase für den Strassenverkehr, weil die Bahnhofstrasse, während 18 Monaten gesperrt ist. In dieser Bauphase ist mit einem Engpass rund um die Unterführung Faisswiesenstrasse zu rechnen. Auf dem Parkplatz wird ein Installationsplatz für den Abtransport des Aushubs vom Tunnelbau errichtet. Gleichzeitig wird während dieser Phase der ganze Strassenverkehr dort durchgeführt.

## 11. Quellenangaben

Allen Informationen wurden der Planungsdocumentation der SBB, welche sich im Intranet (SharePoint) findet, entnommen. Hier im Einzelnen:

### **Titelblatt:**

Abbildung 1: Begleitplanung 2020, 19.11.2020

Abbildung 2: Begleitplanung 2020, 19.11.2020

### **Bericht:**

Abbildung 1: Begleitplanung 2020, 19.11.2020

Abbildung 2: Begleitplanung 2020, 19.11.2020

Abbildung 3: Screenshot SBB Sharepoint Seite, 20.09.2021

Abbildung 4: Google Maps, 20.09.2021

Abbildung 5: Fotodokumentation, 15.11.2019

Abbildung 6: Fotodokumentation, 15.11.2019

Abbildung 7: Fotodokumentation, 15.11.2019

Abbildung 8: Entscheidpapier Variantenstudium U Bahnhofstrasse, 29.06.2021

Abbildung 9: Prüfung Optimierung Strassennetz, 17.08.2018

Abbildung 10: Google Maps, 09.09.2021

Abbildung 11: VSS Norm 40 201

Abbildung 12: VSS Norm 40 201

Abbildung 13: VSS Norm 40 201

Abbildung 14: Entscheidpapier Variantenstudium SU Faisswiesenstr., 29.06.2021

Abbildung 15: Entscheidpapier Variantenstudium U Bahnhofstrasse, 29.06.2021

Abbildung 16: Terminplanung Excel

Abbildung 17: Plakat Anwohnerinformation

Abbildung 18: Fotodokumentation, 15.11.2019

Abbildung 19: Projektplan Bhf

Abbildung 20: Projektplan Bhf

Abbildung 21: Bauphasenplanung Abschnitt 3, 16.07.2021

Abbildung 22: Projektplan Bhf

Abbildung 23: Projektplan Bhf

Abbildung 24: Projektplan Bhf

Abbildung 25: Projektplan Bhf

### **Literaturverzeichnis:**

Entscheidpapier Variantenstudium U Bahnhofstrasse, 29.06.2021

Entscheidpapier Variantenstudium SU Faisswiesenstr., 29.06.2021

Prüfung Optimierung Strassennetz, 17.08.2018

Begleitplanung 2020, 19.11.2020

Fotodokumentation, 15.11.2019

Bauphasenplanung Abschnitt 3, 16.07.2021

VSS Norm 40 201

Entscheidpapier Variantenstudium Personenunterführung, 29.06.2021

Entscheidpapier Variantenstudium Passerelle, 29.06.2021

## 12. Schlusswort

### 12.1 Reflexion und persönliches Fazit

Am Anfang hatte ich Mühe, ein geeignetes Thema für meine Diplomarbeit zu finden. Da ich so gut wie keine Vorgaben hatte, war ich etwas «verloren». Als ich mich dann für ein Thema festlegte, konnte ich relativ einfach meine Ziele und Erfolgskriterien bestimmen. Nach dem ich die Bestätigung meiner Eingabe erhalten habe, begann ich, meine Informationen zu sortieren. In diesem Projekt gab es sehr viele Informationen und Pläne, welche mich forderten. Ich musste mir eine Übersicht über die vielen Informationen verschaffen. Einmal die wichtigsten Punkte gekennzeichnet, legte ich mit vollem Elan los.

Am Anfang hatte ich Mühe mit dem Festlegen der Informationen, die für mich wichtig waren. Wie bei fast allen Arbeiten, welche ich schreibe, ist mit dem Festlegen des Themas der erste grosse Schritt getan. Ab da komme ich immer gut voran. Mit den beiden Besprechungsterminen mit meinem Diplomcoach hatte ich jeweils einen Meilenstein. Ich hatte somit ein Ziel, welches ich bis dahin erreichen möchte. Meine Sommerferien nutzte ich gleich, um einen grossen Teil zu erarbeiten.

Beim Überlegen der möglichen Varianten, merkte ich, dass nur eine Variante machbar ist. Somit konnte ich ein gutes und machbares Konzept erarbeiten. Einzig mit den Bauzeiten der Strasse hatte ich keine Erfahrung, wobei mir mein Diplomcoach Daniel Imhof weiterhelfen konnte.

Mit dem Schreiben hatte ich keine grosse Mühe. An einigen Tagen war die Motivation zu schreiben so hoch, dass ich kaum ein Ende fand. An anderen wiederum hatte ich stetig Mühe, meine vielen Informationen zu einem Text zusammen zu stellen. Mit dem Termin des zweiten Gespräches und meinen Ferien im Oktober hatte ich immer einen gesunden Druck, um meine Arbeit fertigzustellen. Mit diesem Druck kam ich gut zurecht

Das Erarbeiten des Layouts meiner Arbeit fiel mir leicht, da ich solche Gestaltungen gerne auch in meiner Freizeit vornehme. Für das Quellenverzeichnis hatte ich es leicht, da ich alle Informationen aus der Planungsdocumentation der SBB habe. Sämtliche Bilder und Textinformationen konnte ich den Berichten entnehmen. Nach jedem Einfügen eines Bildes habe ich mein Quellenverzeichnis nachgetragen, somit ging mir keine Information unter. Dies gilt ebenso für das Literaturverzeichnis, welches sämtliche Dokumente aus der Planung der SBB enthält.

Besonders im Bereich des Projektmanagement habe ich viel gelernt. Während des Erarbeitens meiner Diplomarbeit bekam ich Einblicke, an wie viele Randbedingungen bei der Planung eines Umbaus gedacht werden muss. Ich bekam einen enormen Einblick in die Arbeitsweise der SBB und denke, in Zukunft einen wichtigen Beitrag bei diesem oder ähnlichen Projekten leisten zu können.

Ich glaube, ein umsetzbares Konzept für die Strassen- und Personenführung während der Bauphasen im Bahnhof Dietlikon erarbeitet zu haben. Nun bin ich gespannt, wie die SBB die Ergebnisse meiner Arbeit umsetzen werden.

## 12.2 Danksagung

Ich möchte mich auf diesem Weg bei allen Beteiligten, welche mich in der Zeit meiner Weiterbildung unterstützt haben, bedanken.

Als erstes geht mein Dank an Herrn Daniel Imhof, welcher mich mit konstruktiven Tipps und Inputs unterstützt hat.

Insbesondere geht mein Dank an die Abschnittsleiterin seitens SBB, Katja Nahler und ihr Team, welche mich tatkräftig mit den Informationen rund um das Projekt unterstützt haben.

Ausserdem möchte ich mich bei Herrn Johannes Cutka und Monika Honegger für das Korrekturlesen meiner Diplomarbeit bedanken.

Abschliessend bedanke ich mich bei meiner Familie, Freunden und Vorgesetzten, welche mich während meiner Weiterbildung immer beiseite standen, sodass ich diese Weiterbildung parallel zur Arbeit erfolgreich meistern konnte.

## 12.3 Selbstständigkeitserklärung

Hiermit bestätige ich, dass ich die vorstehende Diplomarbeit selbstständig angefertigt, keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt und sowohl wörtlich als auch sinngemäss verwendete Textteile, Grafiken und Bilder kenntlich gemacht habe.

Diese Arbeit ist in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt worden.

Nürens Dorf, 24. Oktober 2021



## 13. Anhang

### 13.1 Protokoll 1. Betreuungsgespräch

Das erste Gespräch mit Daniel Imhof hatte ich am 02. August 2021. Es war für mich sehr informativ und hat mir einige offenen Fragen beantwortet.

Wichtige Hinweise wie gut leserliche Tabellen und genaue Angaben des Quellenverzeichnisses.

Den Hinweis, dass ich auch «Sackgassen» dokumentieren soll. Damit ist eine saubere Dokumentation gewährleistet.

Bei diesem Gespräch haben wir die Entscheidung getroffen, dass ich nicht alle Dokumente, welche im Quellenverzeichnis erwähnt sind, in die Beilage setze. Auf Wunsch von Daniel Imhof werde ich einzelne Dokumente zur Verfügung stellen. Ansonsten wird die Beilage zu gross.

### 13.2 Protokoll 2. Betreuungsgespräch

Beim zweiten Gespräch, welches am 24.09.2021 stattfand, konnte ich Daniel Imhof bereits viel meiner entstehenden Arbeit präsentieren. Es ging mehrheitlich um den Aufbau nicht um den Inhalt.

Ich hatte dennoch einige Fragen:

1. In welcher Form soll ich die Arbeit abgeben?
  - 1 Exemplar gebunden an Daniel Imhof (PVG Solutions) schicken
  - Je ein pdf an Sekretariat TEKO, an Daniel Imhof (Diplomcoach) und an Markus Lerchenberger (Diplomexperte)
2. Wie gehe ich am besten mit der Website um? Ich habe noch nie so eine erstellt.
  - Am besten am Schluss, wenn die Arbeit fertig ist, mir einen halben Tag Zeit nehmen und sie mit der Anleitung erstellen.
3. Wie lange habe ich Zeit für die Präsentation?
  - Die Präsentation darf 12- 15 Minuten dauern. Der Fokus soll klar auf der Arbeit, resp. wie es mir ergangen ist, liegen. So in etwa 1/3 über mich und 2/3 über die Arbeit.
4. Ist der DTV für meine Arbeit relevant?
  - Ja, der DTV ist immer relevant, wenn ein Strassenprojekt geplant ist. Wenn es geht, abklären und die Zahlen in der Dokumentation erwähnen. Ich finde diese Zahlen eventuell auf dem GIS oder bei der Abschnittsleiterin.
  - Ebenso soll ich die Anforderungen an die Bauwerke aus den Normen erwähnen. Auch wenn diese anzunehmen sind, muss ich sie dennoch prüfen.
5. Frage zum Strassenbauablauf, kann die Bahnhofstrasse während der Sperrung (16 Monate) gebaut werden?
  - Ja in dieser Zeit kann die komplette Bahnhofstrasse umgebaut werden.

## 13.3 Bestätigung Themeneingabe

Schweizerische  
Fachschiule**TEKO**

Vorlage Themeneingabe

Fachrichtung	Dipl. Techniker HF Bauplanung Tiefbau
Klasse	TBA18
Name	Cutka
Vorname	Kathrin
E-Mail	<a href="mailto:kathrin.cutka@sbb.ch">kathrin.cutka@sbb.ch</a>

## Vorschlag Diplomarbeit

Diplomwunsch	<i>Titel des Themas, Fachgebiet?</i> Variantenerarbeitung Verkehrsführung während Umbau des Bahnhof Dietlikon
Themabeschreibung	<i>Beschreiben Sie ihr Thema!</i> <i>Welches Ziel will ich erreichen?</i> <i>Weshalb mache ich diese Aufgabenstellung zum Thema?</i>  Im Zusammenhang mit einem grossen Projekt wird der Bahnhof Dietlikon gesamthaft umgebaut. Mit diesem Projekt zusammenhängend möchte ich mich der Aufgabe stellen, die Verkehrs- und Personenführung während des Baubetriebs zu erarbeiten.  Folgende Zeile möchte ich erreichen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherer Schulweg</li> <li>• Optimaler Personenzugang zum Bahnhof (ÖV)</li> <li>• Strassenverkehrsführung machbar und erlaubt (Feuerwehr, Polizei, und Privatverkehr)</li> <li>• Erforderliche Bedingungen eingearbeitet</li> </ul>
Kunde	<i>Für wen arbeite ich?</i> <i>Wer ist der Nutzer meiner Arbeit?</i> <i>Möglicher Auftraggeber?</i> SBB / Projektleiterin Gemeinde Dietlikon
Erfolgskriterien	<i>Woran erkenne ich am Ende, ob ich erfolgreich gearbeitet habe?</i> <i>Welches ist mein Beitrag bei Teamarbeiten?</i> Anforderungen von Gemeinde und SBB erfüllt Variante welche machbar ist Vorzeigbares Resultat
Wunsch Diplomcoach	Daniel Imhof
Wunsch Diplomexperte	

Wird vom Abteilungsvorstand ausgefüllt:

Bewilligt	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein, Begründung:
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">             Datum         </div> <div style="text-align: center;">             Unterschrift Abteilungsvorstand         </div> <div style="text-align: center;">             Unterschrift Schulleitung         </div> </div>