



Team West

Julia Wienecke
Teamleiterin West
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 43 11
julia.wienecke@bd.zh.ch
www.zh.ch/are

Referenz-Nr.:
KS ARE 23-0440

Gemeinde Dietlikon
Bahnhofstrasse 60
8305 Dietlikon

Gemeindeverwaltung Dietlikon	
<input type="checkbox"/> zum Bericht und Antrag an bis	<input type="checkbox"/> zur Erledigung / Prüfung an bis
E 12. Sep. 2023	
<input checked="" type="checkbox"/> Zirkulation Gemeinderat <input type="checkbox"/> zu den Akten <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Kopie an <input type="checkbox"/> RUK <input type="checkbox"/> Ph. FLOD <input type="checkbox"/> K. Zuber

- 8. Sep. 2023

Dietlikon. Öffentlicher Gestaltungsplan «Zentrum Dietlikon Süd» – 3. Vorprüfung

Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Juni 2023 haben Sie uns den öffentlichen Gestaltungsplan «Zentrum Dietlikon Süd» zur dritten Vorprüfung eingereicht. Wir haben das Amt für Mobilität (AFM) der Volkswirtschaftsdirektion, das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) sowie die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA) der Baudirektion zum Mitbericht eingeladen. Deren Stellungnahmen sind in die Vorprüfung eingeflossen. Gerne nehmen wir zur Vorlage wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage

Der Gestaltungsplan «Zentrum Dietlikon Süd 2014» wurde bereits zwei Mal durch den Kanton vorgeprüft (Vorprüfungsberichte vom 25. März 2014 bzw. vom 27. Oktober 2014). Bei den Festlegungen zu den «verkehrsintensiven Verkaufsflächen» und den Parkierungsvorgaben konnte jedoch keine einvernehmliche und genehmigungsfähige Lösung gefunden werden. Die vom Kanton geforderten Vorgaben standen im Widerspruch zu den vom Gemeinderat Dietlikon gesteckten Zielen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Gebiet «Dietlikon Süd». Daraufhin hat die Gemeinde die Fortsetzung der Planung ausgesetzt.

Mit Beschluss vom 11. Mai 2016 setzte der Regierungsrat das Strassenprojekt «Neue Winterthurerstrasse, Umsetzung Regionale Verkehrssteuerung (RVS), verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd» fest. Dieses wurde im Juni 2018 rechtskräftig. Mit dem Strassenprojekt wurde auch die durch den Gestaltungsplanperimeter verlaufende Busspur gesichert. Zudem hat das Strassenprojekt den Nachweis erbracht, dass das neue Verkehrsregime mit dem heutigen Parkplatzangebot im Planungssperimeter und dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann. Die verkehrliche Situation wird somit als gelöst betrachtet. Mit Beschluss vom 11. April 2018 (RRB Nr. 325) hat der Regierungsrat dabei die Gemeinde Dietlikon eingeladen, die Planungen am öffentlichen Gestaltungsplan umgehend wieder aufzunehmen und diesen der Gemeindeversammlung möglichst bald zur Festsetzung vorzulegen.

Am 14. Oktober 2020 hat die Gemeinde Dietlikon den öffentlichen Gestaltungsplan «Zentrum Dietlikon Süd», welcher an der Gemeindeversammlung Dietlikon vom 24. September 2020 festgesetzt wurde, zur Genehmigung eingereicht. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens hat sich gezeigt, dass die Vorlage nicht rechtmässig ist und daher nicht genehmigt werden kann. Mit Schreiben vom 7. Juni 2021 wurde die Gemeinde vom ARE über das Prüfergebnis informiert.

Nach Ankündigung der Nichtgenehmigung der Vorlage fanden verschiedene Sitzungen und Abstimmungen zwischen der Gemeinde Dietlikon und der Baudirektion sowie der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich statt. Wesentlicher Diskussionspunkt war die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die daraus resultierenden Vorgaben zur Berechnung der maximal zulässigen Parkplätze. Diese sind auf die einzelnen Nutzungen und auf die Kapazitäten des angrenzenden, kantonalen Strassennetzes abzustimmen. Den Vertretern des Kantons ist es ein zentrales Anliegen, dass sich die Verkehrssituation auf dem den Gestaltungsplanperimeter erschliessenden kantonalen Strassennetz nicht wieder verschlechtert. Für den Kanton muss gewährleistet werden, dass die nach Gestaltungsplan zulässigen Nutzungen nicht ein derart grosses Verkehrsaufkommen generieren, dass es wieder zu dauernden Störungen im übergeordneten Verkehrsnetz kommt und ein erneuter Ausbaubedarf der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen entsteht. Für die Gemeinde ist das Hauptziel, das Entwicklungspotenzial in Dietlikon Süd planungsrechtlich sicherzustellen und den Eigentümern im Gebiet Planungssicherheit zu verschaffen.

Am Bereinigungsgespräch mit dem Baudirektor Anfang des Jahres 2023 wurde vereinbart, dass für eine genehmigungsfähige Vorlage folgende Eckwerte in den Gestaltungsplanvorschriften (GPV) zu verankern sind:

- Das Verkehrsgutachten vom 3. August 2019 ist Beurteilungsgrundlage von Bauprojekten (Art. 2 GPV).
- Die maximale Parkplatzanzahl für den gesamten Gestaltungsplanperimeter wird gemäss Verkehrsgutachten vom 3. August 2019 beziffert (Art. 17 GPV).
- Die Gemeinde erstellt für den Gestaltungsplanperimeter auf Basis des Verkehrsgutachtens vom 3. August 2019 ein «Parkierungskonzept», welches aufzeigt, wie die Parkplätze im Perimeter verteilt werden. Die Anforderungen an dieses (einschliesslich Monitoring und Massnahmenkaskade) sind detailliert festzulegen. Die Gemeinde erstattet jährlich jeweils bis zum 31. Januar Bericht an das ARE über Bestand und Verteilung der bewilligten Parkplätze im Perimeter.
- Für einzelne Überbauungen/Areale werden bei Abweichungen von den Parkplatzregelungen von privaten Grundeigentümern zu erstellende «Mobilitätskonzepte» eingefordert. Die Anforderungen an diese Mobilitätskonzepte sind detailliert festzulegen.

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan «Zentrum Dietlikon Süd» beabsichtigt die Gemeinde, Planungssicherheit zu schaffen und die gemäss BZO festgelegte Gestaltungsplanpflicht für das Gebiet Dietlikon Süd umzusetzen.

Da die neue Gestaltungsplanvorlage in einigen Punkten von der ursprünglichen, an der Gemeindeversammlung vom 24. September 2020 festgesetzten Vorlage abweicht, ist aus kantonaler Sicht eine erneute öffentliche Auflage, Anhörung und Festsetzung durch die Gemeindeversammlung angezeigt.

Die Vorlage umfasst folgende Bestandteile:

- Situationsplan Mst. 1:1000 vom 30. Mai 2023
- Vorschriften, synoptische Darstellung, vom 30. Mai 2023
- Vorschriften vom 30. Mai 2023
- Planungsbericht nach Art. 47 RPV vom 30. Mai 2023 mit diversen Beilagen, u.a. den Verkehrsgutachten «Öffentlicher Gestaltungsplan, Industrie Süd», 23. August 2019.

2. Gesamtbeurteilung

Mit der Gestaltungsplanvorlage liegt eine konsolidierte Planung vor. Die Anforderungen aus den begleitenden Gesprächen wurden aus Sicht der beteiligten Fachstellen grossmehrheitlich umgesetzt. In gewissen Punkten ist die Vorlage jedoch noch zu präzisieren. Insbesondere erachten wir eine Unterscheidung in den GPV zwischen dem «Mobilitätskonzept», welches die Grundeigentümer erarbeiten und einem «Parkierungskonzept», welches die Gemeinde als Grundlage zur Verteilung der Parkplätze im Gebiet zu erarbeiten hat, als notwendig. Um die Abstimmung in diesen Punkten zu beschleunigen, haben wir uns erlaubt, Formulierungsvorschläge für die entsprechenden GPV in diese Vorprüfung aufzunehmen. Wir hoffen, Ihnen damit bei der Klärung behilflich zu sein.

Unter Berücksichtigung der nachfolgenden Auflagen und Hinweise beurteilen wir die Vorlage als genehmigungsfähig.

3. Beurteilung im Einzelnen

Situationsplan

Städtebauliches Ordnungselement

Im Situationsplan ist auf der Strassenparzelle der Industriestrasse (vom Abbieger in den Brandholzweg bis zum Altbach) einschliesslich des Knotens mit der Alten Dorfstrasse eine braunweiss gestreifte Signatur eingezeichnet. In der Legende wird diese als Orientierungsinhalt «Städtebauliches Ordnungselement» bezeichnet. Flankiert, das heisst jeweils auf den beiden an diese Strassenparzelle anstossenden (privaten) Parzellen ist bis zu den Strassenraum begrenzenden Mantellinien eine braune Signatur eingezeichnet. Diese ist in der Legende als Festlegungsinhalt aufgeführt und wird dort auch als «Städtebauliches Ordnungselement» bezeichnet. In Art. 11 Abs. 1 bis 4 GPV werden Vorgaben zum «Städtebaulichen Ordnungselement» festgehalten. Demzufolge umfasst das «Städtebauliche Ordnungselement» den «sorgfältig auszugestaltenden, öffentlichen zugänglichen Freiraum beidseitig der Industriestrasse».

Jeder Eintrag im Plan bedarf einer eigenen Bezeichnung und Umschreibung der dazugehörigen Vorschriften bzw. im Planungsbericht.

- ➔ Die braunweiss gestreifte Signatur auf der Industriestrasse ist – in Abgrenzung zur Festlegung «Städtebauliches Ordnungselement» – in der Legende anders zu bezeichnen. Es ist zu klären, was der Eintrag bezweckt.

Gestaltungsplanvorschriften

Art. 2 GPV, allgemeine Bestimmungen

Die Aufnahme von Art. 2 Abs. 3 GPV wird ausdrücklich begrüsst. Demnach ist das Verkehrsgutachten «Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd» vom 3. August 2019 bei der Beurteilung von Bauprojekten massgeblich und hat in Bezug auf die Fahrten- und Parkplatzzahl begrenzenden Charakter.

Art. 8 GPV, Gestaltung

Art. 8 Abs. 1 GPV sieht vor, dass Neubauvorhaben oder massgebliche Erweiterungsprojekten eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen ist. Diese Formulierung ist sehr offen, es ist nicht klar, was damit genau bezweckt werden soll, woran die gesamtheitliche städtebauliche Idee bemessen werden soll. Im Planungsbericht (S. 37) wird festgehalten, dass sich grössere Bauvorhaben mit der gebauten Umgebung auseinanderzusetzen und einen Beitrag zur Weiterentwicklung des Gebiets «Zentrum Dietlikon Süd» zu leisten haben. Mittels Gestaltungsplan können für Bauten und Anlagen sowie deren Umschwung erhöhte gestalterische Anforderungen gestellt werden. Mit der vorliegenden offenen Formulierung ist es jedoch für eine Bauherrschaft schwer abzuschätzen, nach welchen Kriterien ihr Bauprojekt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sodann geprüft werden wird. Wir empfehlen daher, Art. 8 Abs. 1 GPV noch weiter zu konkretisieren. Mindestens sind im Planungsbericht konkretere Zielvorstellungen darzulegen. Zudem ist aufzuzeigen, anhand welcher Kriterien bei Bauprojekten die gesamtheitliche, städtebauliche Idee beurteilt wird.

Art. 8 Abs. 2 GPV macht Vorgaben zur Gestaltung der Vorgärten und des Gebäudeumschwungs. Demnach sind – wo es die Verhältnisse zulassen – Grünflächen zu erhalten oder herzurichten und Bäume und Sträucher möglichst zu erhalten oder neu zu pflanzen. Wir begrüssen sehr, dass Massnahmen zur Aufwertung des Freiraums und Gestaltung des Grünraums verankert werden. Im Planungsbericht ist ausführlich dargelegt, dass eine Verbesserung des Quartierklimas erwünscht ist und mit welchen Massnahmen diese erzielt werden können. Die Bemühungen klimarelevante Massnahmen zu fördern, begrüssen wir explizit. Zumal in Gebieten mit verkehrserzeugenden Nutzungen, wie dem hier vorliegenden, aufgrund der grossflächigen Versiegelung starke Hitzeinsel-Effekte auftreten. Umso wichtiger ist es, mit konkreten Massnahmen (Beschattung, Entsiegelung und Begrünung etc.) entgegenzuwirken.

- Im Planungsbericht ist ausführlicher darzulegen, welche gestalterischen Qualitäten angestrebt werden und woran die gesamtheitliche, städtebauliche Idee bei einem Baugesuch beurteilt wird.
- Es ist zu prüfen, ob Art. 8 Abs. 2 GPV noch weiter konkretisiert werden kann und ob die «Verbesserung des Quartierklimas» als Ziel in der Vorschrift aufzunehmen ist.

Art. 11 GPV, Städtebauliches Ordnungselement

Art. 11 Abs. 2 GPV hält fest, dass als Grundlage für die Entwicklung des Städtebaulichen Ordnungselement das «Gestaltungskonzept Industriestrasse» vom 15. Mai 2014 dient. Dieses Konzept ist als Anhang dem Planungsbericht angehängt. Das Konzept, als Version 3.5 bezeichnet, weist jedoch diverse Varianten zu Teilbereichen auf, wie z.B. der



Platzanordnung und -gestaltung oder Grundstückseinfahrten. Es ist unklar, welche der aufgeführten Varianten (Plandarstellungen) weiterverfolgt wird und entsprechend durch Grundeigentümer bei der Planung zu berücksichtigen ist.

- ➔ Im Planungsbericht ist zu präzisieren, welche Variante des Gestaltungskonzepts Industriestrasse vom 15. Mai 2014 weiterverfolgt und zur Beurteilung herangezogen werden soll.

Art. 14 GPV, Störfallvorsorge

Die Anliegen der Störfallvorsorge wurden in der neu erarbeiteten Version des Gestaltungsplans nicht berücksichtigt. Die geplanten Festlegungen des Planungsvorhabens liegen teilweise im Konsultationsbereich der Autobahn N1 und der Neuen Winterthurerstrasse. Die Verkehrswege sind aufgrund des Gefahrguttransports der Störfallverordnung (StfV, SR 874.072) unterstellt (vgl. Karte «Risikokataster» im GIS-Browser, <https://maps.zh.ch>). Damit ist gemäss Art. 11a StfV und Kapitel 3.11 des kantonalen Richtplans die Störfallvorsorge zu berücksichtigen. Im Rahmen der Vorprüfungen hat das AWEL (Fachstelle Störfallvorsorge) deshalb die Ergänzung der GPV beantragt, welche die Berücksichtigung der Störfallvorsorge im Rahmen der Baubewilligungsverfahren vorschreibt. Dies wurde in Art. 14 GPV umgesetzt. Seit der Vorprüfung des Gestaltungsplans im Jahr 2014 haben sich sowohl die Rechtsauslegung im Bereich der Störfallvorsorge wie auch die Risikolage im Planungssperimeter geändert. Verschiedene Rechtsgutachten haben aufgezeigt, dass keine Rechtsgrundlage für Schutzmassnahmen zur Minimierung der Störfallrisiken im Baubewilligungsverfahren vorliegt. Die notwendigen Schutzmassnahmen sind deshalb bereits im Rahmen der Planungsverfahren zu evaluieren und festzulegen. Weiter ist bei Planungsverfahren im Konsultationsbereich von Störfallanlagen zwingend die zuständige Vollzugsstelle nach Art. 23 Abs. 1 StfV anzuhören. Im Jahr 2022 wurde auch die neue Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022) veröffentlicht, welche das Vorgehen und die Zuständigkeiten bei der Koordination präzisiert.

Als erster Schritt ist die Risikorelevanz des Planungsvorhabens anhand des zukünftigen Personenaufkommens (Arbeitsbevölkerung, Wohnbevölkerung, «Besucher») und der geplanten Nutzung zu klären (vgl. Planungshilfe, Kapitel 3.2.3 sowie Anhänge 1 und 2). Für die Autobahn wird eine Risikorelevanz ab 520 Personen pro Hektare als gegeben betrachtet. Für die Neue Winterthurerstrasse (kantonaler Vollzug) hingegen wird eine Risikorelevanz ab 300 Personen pro Hektare als gegeben betrachtet. Auch eine Nutzung mit schwer evakuierbaren Personen kann bedeuten, dass das Planungsvorhaben als risikorelevant eingestuft wird.

Im Falle einer risikorelevanten Planung sind in einem zweiten Schritt einfache Massnahmen zum Schutz vor Störfällen auf der Autobahn N1 und der Neuen Winterthurerstrasse zu evaluieren. Für die Neue Winterthurerstrasse ist zudem die Durchführung einer Risikoabschätzung erforderlich, die auf dem zukünftigen Personenaufkommen (Arbeitsbevölkerung, Wohnbevölkerung, «Besucher») basiert (vgl. Planungshilfe, Kapitel 3.2.4).

Für die Autobahn kann auch im Falle einer risikorelevanten Planung auf die Erstellung einer Risikoabschätzung verzichtet werden, da das ASTRA eine solche bereits im Rahmen des Ausbaus der Autobahn N1 erstellt hat. Dabei wurde auch die zukünftige Entwicklung

der Umgebung der N1 berücksichtigt. Die Risikoabschätzung weist für die Zukunft Personenrisiken im oberen Übergangsbereich aus. Darauf basierend hat das ASTRA die zukünftigen Risiken der N1 als tragbar beurteilt. Nach Rücksprache mit dem ASTRA kann deshalb auf das Einholen einer erneuten ASTRA-Stellungnahme verzichtet werden. Erforderlich ist im Falle einer risikorelevanten Planung lediglich die Evaluation von Schutzmassnahmen für die betroffenen Bereiche des Planungssperimeters.

Die Resultate der Relevanzabklärung und der Massnahmenevaluation sowie der Risikoabschätzung für die Neue Winterthurerstrasse sind im Erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu integrieren. Weiter sind die allfälligen Schutzmassnahmen in die Bestimmungen des Gestaltungsplans aufzunehmen und erneut eine Stellungnahme der Fachstelle Störfallvorsorge des AWEL einzuholen. Im Falle einer nicht risikorelevanten Planung sind lediglich die Resultate der Relevanzabklärung im Erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu dokumentieren. Die Evaluation von Schutzmassnahmen und die Durchführung einer Risikoabschätzung für die Neue Winterthurerstrasse sowie das Einholen einer Stellungnahme bei der Fachstelle Störfallvorsorge des AWEL sind in diesem Fall nicht erforderlich.

In der vorliegenden Planung wurde die Störfallvorsorge ungenügend berücksichtigt. Es fehlen die Abklärung der Risikorelevanz sowie die Massnahmenevaluation und die Risikoabschätzung für die Neue Winterthurerstrasse. Das Planungsvorhaben ist zu ergänzen.

- Die Risikorelevanz des Planungsvorhabens ist gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE zu klären und im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu dokumentieren.

Für den Fall, dass das Planungsvorhaben als risikorelevant zu beurteilen ist, sind dann auch folgende Anträge umzusetzen.

- Basierend auf dem zukünftigen Personenaufkommen sind für die vom Planungsvorhaben betroffenen Abschnitte der Neuen Winterthurerstrasse eine Risikoabschätzung durchzuführen. Für die betroffenen Abschnitte der Autobahn wurde die Risikoabschätzung bereits durchgeführt.
- Für die Bereiche des Planungssperimeters im Einflussbereich der Neuen Winterthurerstrasse und der Autobahn sind einfache Schutzmassnahmen zu evaluieren. Die Resultate der Risikoabschätzung und Massnahmenevaluation sind im Erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu dokumentieren.
- Die umsetzbaren Massnahmen sind in die GPV aufzunehmen.
- Es ist erneut eine Stellungnahme der Fachstelle Störfallvorsorge des AWEL zu den Störfallrisiken einzuholen.

Art. 17 GPV, Parkierung

In der Gemeinde Dietlikon wird der Jahresmittel-Immissionsgrenzwert der Luftreinhalteverordnung (LRV) für NO₂ grösstenteils eingehalten, entlang den Hauptstrassen und der Autobahn und somit auch im Gestaltungsplangebiet «Zentrum Dietlikon Süd» wird der Grenzwert jedoch überschritten. Die Feinstaubbelastung (PM₁₀) liegt auf dem Gebiet der



Gemeinde und somit auch im Bereich des Gestaltungsplangebietes über dem Grenzwert. Die Ozonbelastung überschreitet während des Sommerhalbjahres häufig die Grenzwerte der LRV. Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten und es ist sicherzustellen, dass neue Verkehrsbedürfnisse insgesamt nicht zu einer überproportionalen Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen. Damit hat der öffentliche Verkehr (ÖV) mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. Das kantonale Modalsplit-Ziel kann nur erreicht werden, wenn an den zentralen, mit ÖV gut erschlossenen Gebieten der Region ein überproportional hoher ÖV-Anteil erreicht wird.

Gemäss Art. 17 Abs. 2 GPV sind maximal 4401 Abstellplätze für Personenwagen im Gestaltungsplanperimeter zulässig. Die in den GPV festgelegte Obergrenze an Abstellplätzen für Personenwagen zusammen mit einem Parkierungs- und Mobilitätskonzept wird sehr begrüsst.

Nach Art. 17 Abs. 4 GPV soll den Eigentümern im Rahmen der Bandbreite von minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen die Wahl freistehen, welche Zahl sie ihrem Projekt zugrunde legen. Diese Wahl ist jedoch allenfalls eingeschränkt durch das Verkehrsgutachten gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV sowie das darauf basierende Parkierungskonzept der Gemeinde Dietlikon (Art. 19 GPV). In der Folge ist die freie Wahl nur dann gegeben, wenn die Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept der Gemeinde Dietlikon gegeben ist. Dies ist in der Vorschrift explizit festzuhalten.

- ➔ Art. 17 Abs. 4 GPV ist wie folgt zu ergänzen: «Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Abstellplatzzahl frei bestimmen, sofern die Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept der Gemeinde Dietlikon gemäss Art. 19 GPV gegeben ist.

Art. 17 Abs. 5 GPV

Art. 17 Abs. 5 GPV ermöglicht eine Abweichung von der zulässigen Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs gemäss Art 17 Abs. 4 GPV im Baubewilligungsverfahren bei einem reduzierten oder erhöhten Bedarf. Die in Art. 17 Abs. 4 GPV zulässige Bandbreite für die Festlegung an massgeblichen Abstellplätzen für Personenwagen wird insbesondere für Besuchende/Kundschaft für die ÖV-Gütekategorie C als sehr grosszügig beurteilt. Weiter ermöglicht die in den GPV festgelegte zulässige Bandbreite an massgeblichen Abstellplätzen für Personenwagen für die genannten Nutzen bereits einen angemessenen Spielraum. Aus diesem Grund ist eine Abweichung für erhöhten Bedarf bei der Bestimmung des Normbedarfs gemäss Art. 17 Abs. 4 GPV auszuschliessen. Art. 17 Abs. 5 GPV ist wie folgt zu überarbeiten: «Abweichungen von der zulässigen Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs gemäss Art. 17 Abs. 3 GPV können bewilligt werden, sofern kumulativ

- im Baubewilligungsverfahren ein reduzierter ~~oder erhöhter~~ Bedarf ausgewiesen wird,
- die Funktionalität durch ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 19 GPV nachgewiesen und ein Controlling sichergestellt wird,

- und die Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten sowie der maximalen Parkplatzzahl gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV nachgewiesen wird.»
- Von Art. 17 Abs. 4 GPV soll im Bewilligungsverfahren nur bei einem reduzierten Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen abgewichen werden können. Art. 17 Abs. 5 GPV ist entsprechend der Erwägung zu überarbeiten.

Wir weisen weiter darauf hin, dass sich der Um- und Ausbau von UVP-pflichtigen Anlagen im Gestaltungsplanperimeter nach Bundesrecht richtet und diese im Einzelfall unter Berücksichtigung des Umweltrechts beurteilt werden. Bei nicht UVP-pflichtigen Anlagen ist zudem bei erheblichen Abweichungen von den üblichen Parkplatzkontingenten damit zu rechnen, dass Rechtsmittel durch rekurs- bzw. beschwerdeberechtigte Organisationen ergriffen werden.

Art. 17 Abs. 5 GPV legt fest, unter welchen Bedingungen beim massgeblichen Bedarf gemäss Art. 17 Abs. 4 GPV die Minimalvorgaben unterschritten bzw. die Maximalvorgaben überschritten werden können. So wird darin u.a. die Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten sowie der maximalen Parkplatzzahl gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV gefordert. Mit dem zu erstellenden Parkierungskonzept (Art. 19 GPV) der Gemeinde und den darin enthaltenen Parkplatzvorgaben und Annahmen zum Verkehrsaufkommen sollte die Umsetzung des Verkehrsgutachtens grundsätzlich sichergestellt sein. Daher genügt es, anstelle der Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten, die Kompatibilität mit den Vorgaben aus dem Parkierungskonzept der Gemeinde nachzuweisen.

Allenfalls könnte es jedoch sinnvoll sein, für die Zeit bis zum Vorliegen des Parkierungskonzepts, was maximal 2 Jahre dauern könnte, die Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten beizubehalten.

- Art. 17 Abs. 5 GPV ist wie folgt anzupassen: «... und die Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept gemäss Art. 19 GPV «Parkierungskonzept» gegeben ist. Bis zum Vorliegen des Parkierungskonzepts ist alternativ die Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV nachzuweisen.

Kapitel 5 Mobilitätskonzept (Art. 19 GPV)

Wir empfehlen, das Kapitel der GPV neu mit «Parkierungs- und Mobilitätskonzept» zu betiteln. Ferner sind darin das Parkierungskonzept (Art. 19 GPV) und das Mobilitätskonzept (Art. 20 GPV) je eigenständig zu fassen. Da sie sich jeweils an unterschiedliche Akteure adressieren, erachten wir für das bessere Verständnis eine separate Regelung als hilfreich. In der Folge wäre dann auch der aktuelle Art. 20 neu als Art. 21 GPV zu nummerieren.

- Das Mobilitätskonzept, welches von den Eigentümerschaften gemäss Art. 17 Abs. 5 GPV verlangt wird, ist in den GPV in einem eigenständigen Artikel (Art. 20 GPV) separat vom Parkierungskonzept (Art. 19 GPV) zu behandeln. Die Bezeichnungen der Konzepte sind eindeutig unterscheidbar zu wählen.

Art. 19 GPV, Parkierungskonzept (Mobilitätskonzept nach alter Betitelung)

Im Antwortschreiben von Regierungsrat Martin Neukom vom 13. März 2023 wurden die Voraussetzungen für eine Genehmigung des Gestaltungsplans zusammengefasst: Zentraler Kern dieser Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde ist neben der Definition einer maximalen Parkplatzzahl für den Gestaltungsplanperimeter die Erstellung eines Parkierungskonzepts durch die Gemeinde auf Basis des Verkehrsgutachtens vom 3. August 2019. In diesem ist die Aufteilung der Gesamtzahl auf die einzelnen Parzellen und Grundeigentümer zu definieren und das Controlling/Monitoring des Parkplatzbestandes sowie des daraus resultierenden Verkehrsaufkommens inklusive vorzunehmender Massnahmenkaskade bei Missständen zu regeln. Durch die Gemeinde ist jährlich jeweils bis zum 31. Januar Bericht an das ARE über Bestand und Verteilung der bewilligten Parkplätze im Perimeter zu erstatten. Diese Anforderungen sind in den GPV detailliert festzulegen. Die Verankerung des Parkierungskonzepts fehlt noch in den GPV.

Der Gemeinde Dietlikon wird damit die Möglichkeit gegeben, über die Verteilung der Parkplätze im Gestaltungsplanperimeter unabhängig von den Berechnungsverfahren auf Basis der Grundeigentümerbedürfnisse innerhalb des Rahmens des Verkehrsgutachtens (nach Art. 2 Abs. 3 GPV) zu entscheiden, solange keine Missstände auftreten. Wir empfehlen der Gemeinde Dietlikon, in den GPV zum Parkierungskonzept die Verpflichtung von ALLEN Grundeigentümern zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts zu verankern, wenn deren Nutzungen explizit Missstände auslösen (Verursacherprinzip).

→ Das Parkierungskonzept ist sinngemäss dem nachfolgenden Vorschlag entsprechend in Art. 19 GPV festzulegen und mit «Parkierungskonzept» zu betiteln.

Vorschlag für Art. 19 GPV Parkierungskonzept

- 1) Die Gemeinde Dietlikon erstellt auf eigene Kosten innert zwei Jahren nach Inkraftsetzung des Gestaltungsplans ein Parkierungskonzept über den ganzen Geltungsbereich, um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sicherzustellen und übermässige Emissionen zu verhindern.
- 2) Das Parkierungskonzept muss dem Verkehrsgutachten «Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd» Rechnung tragen sowie den Erhalt der Funktionalität des übergeordneten Verkehrssystems gemäss RVS-Konzept sicherstellen und hat mindestens folgende Inhalte zu umfassen:
 - a. Ermittlung und Definition der verkehrlichen Vorgaben (Berechnung der Parkplatzzahlen) für die Parzellen des Gestaltungsplanperimeters unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Parkplatzzahl und des zulässigen Fahrtenaufkommens des Verkehrsgutachtens gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV.
 - b. Abgleich der bereits bestehenden Parkplatzzahlen mit den aktuellen Planungen und den noch zur Verfügung stehenden Parkplatzzahlen und Knotenkapazitäten sowie Zuordnung der verfügbaren Anzahl Parkplätze je Parzelle.



- c. Verpflichtung zu einem jährlichen Controlling mit Monitoringbericht über Bestand und Verteilung der Parkplätze im Perimeter zuhanden des Kantons Zürich, vertreten durch das Amt für Raumentwicklung, welches bei Missständen durch ein externes Büro durchzuführen ist.
 - d. Definition einer Massnahmenkaskade, vorzunehmen durch die Grundeigentümer sowie zu deren Lasten und durchzusetzen durch die Gemeinde, sofern die Anforderungen des Verkehrsgutachtens mit den Vorgaben des Parkplatzkonzeptes nicht erfüllt werden, nach folgendem Eskalationsschema:
 - i. Informationsmassnahmen für Kundschaft und Beschäftigte
 - ii. Schaffung von neuen Anlagen für den Langsamverkehr (nahe Eingang, möglichst ebenerdig und gedeckt)
 - iii. Finanzielle Anreize für Beschäftigte zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Velo- und Fussverkehrs
 - iv. Ausbau des Parkleitsystems zu einem dynamischen System
 - v. Bewirtschaftung der Parkplätze
 - vi. Reduktion von Beschäftigten-Parkplätzen
 - vii. Reduktion von Kunden-Parkplätzen
- 3) Zeigt das Controlling des Parkierungskonzeptes, dass dem Verkehrsgutachten nicht ausreichend entsprochen wird, kann von Grundeigentümerschaften, bei denen Missstände vorliegen, auch ohne Verpflichtung gemäss Art. 17 Abs. 5 GPV durch die Gemeinde ein Mobilitätskonzept nach Art. 20 GPV verlangt werden, in dem aufgezeigt wird, wie die Missstände behoben werden können.
- 4) Wird bei der Behebung von Missständen keine einvernehmliche Lösung zwischen der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde Dietlikon gefunden, kann die Gemeinde die Grundeigentümerschaft auf die Umsetzung von im Parkierungskonzept definierten und als tauglich qualifizierten Massnahmen auf eigene Kosten verpflichten.
- 5) Das Parkierungskonzept und allfällige Aktualisierungen sind der Baudirektion (ARE) zur Kenntnisnahme einzureichen.

Art. 20 GPV, Mobilitätskonzept

Die Vorgaben zum Mobilitätskonzept sind – in Abgrenzung zum Parkierungskonzept – an die Grundeigentümerschaften zu adressieren. Wir schlagen folgendes Regelwerk vor:



Vorschlag für Art. 20 GPV, Mobilitätskonzept

- 1) Sofern private Grundeigentümerschaften ein Mobilitätskonzept für den Nachweis der Funktionalität gemäss Art. 17 Abs. 5 GPV ausarbeiten, ist dieses im Grundbuch anzumerken.
 - 2) Das Mobilitätskonzept muss folgende Mindestinhalte umfassen:
 - a. Ziel des Mobilitätskonzepts
 - b. Ermittlung der Parkplatzzahlen und des Verkehrsaufkommens gemäss Art. 17
 - c. Begründung des abweichenden Bedarfs gegenüber Art. 17 Abs. 4
 - d. Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept der Gemeinde gemäss Art. 19
 - e. Darlegung der geplanten Massnahmen zur Zielerreichung
 - f. Vorgehen, Zielindikatoren, Periodizität und Zuständigkeiten im Controlling der Funktionalität und Zielerreichung des Mobilitätskonzepts
 - g. Vorgehen und vorzunehmende Massnahmen bei ungenügender oder mangelhafter Zielerreichung des Mobilitätskonzepts und Verantwortlichkeit für deren Umsetzung (Massnahmenkaskade)
 - 3) Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, ein Jahr nach Fertigstellung eines Bauvorhabens mit Mobilitätskonzept erstmalig ein Controlling der Wirkung durch ein externes Büro auf eigene Kosten durchzuführen und der Gemeinde Dietlikon Bericht darüber zu erstatten.
 - 4) Wird bei der Behebung von Missständen keine einvernehmliche Lösung zwischen der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde Dietlikon gefunden, kann die Gemeinde die Grundeigentümerschaft auf die Umsetzung von im Parkierungskonzept gemäss Art. 19 GPV definierten und als tauglich qualifizierten Massnahmen auf eigene Kosten verpflichten.
- Das Mobilitätskonzept, welches von den Eigentümerschaften gemäss Art. 17 Abs. 5 GPV verlangt wird, ist in den GPV in einem eigenständigen Artikel separat vom Parkierungskonzept zu behandeln.
- Die Anforderungen an das Mobilitätskonzept sind sinngemäss dem aufgeführten Vorschlag entsprechend im Art. 20 GPV zu verankern.

Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV

Im Planungsbericht auf S. 46 wird zu Art. 17 GPV unter dem Untertitel «Transfer» beschrieben, dass Parkplätze zwischen Grundstücken einer Zone, die identische Zu- und Abfahrtswege aufweisen sowie derselben Nutzung zugeordnet werden, transferiert werden können. Dieser Vorgang fand jedoch keinen Eingang in die GPV. Parkplätze sind grundsätzlich



parzellen- und nutzungsbezogen zu genehmigen und eine Lage ausserhalb des Baugrundstücks ist im Grundbuch zu vermerken. Für einen solchen Transfer wäre eine vertragliche Regelung erforderlich, welche eine Verzichtserklärung umfasst sowie das Vorgehen bei einer allfälligen Nutzungsänderung oder einem Eigentümerwechsel regelt, die ebenfalls im Grundbuch festzuhalten ist.

- Sofern an der Möglichkeit des Parkplatztransfers gemäss den Erläuterungen im Planungsbericht festgehalten werden soll, sind die Bedingungen und Anforderungen an die Bewilligung eines Parkplatz-Transfers zwischen Grundstücken und Nutzungen in den GPV zu regeln.

4. Hinweise für nachfolgende Verfahren

Altlasten

Der Planungsperimeter tangiert die belasteten Standorte Nrn. 0054/I.0002-002, 0054/I.0018-001, 0054/I.0030-001, -002, 0054/I.0039-003, 0054/I.0042-003, -004, welche im Kataster der belasteten Standorte (KbS) als «ohne schädliche oder lästige Einwirkungen auf Schutzgüter» gemäss Art. 5 Abs. 4 Bst. a der Altlasten-Verordnung (AltIV) eingetragen sind sowie den Eintrag Nr. 00054/I.0042-005, welcher als «untersuchungsbedürftig» gemäss Art. 5 Abs. 4 Bst. b AltIV eingetragen ist. Auf die Altlastensituation wird in den vorliegenden Unterlagen (Planungsbericht, Abschnitt 2.5.1) hingewiesen. Bei Bauvorhaben im Bereich von belasteten Standorten sind die Anforderungen an ein Bauvorhaben gemäss Art. 3 AltIV einzuhalten. Damit dies beurteilt werden kann, ist spätestens mit dem Baugesuch der Bericht zur Voruntersuchung gemäss Art. 7 AltIV einzureichen. Für die Entsorgung von verschmutzten Bauabfällen sind die Vorgaben der Abfallverordnung (VVEA) massgebend. Die Bauarbeiten sind durch eine altlastenkundige Fachperson begleiten zu lassen. Die Altlastensituation ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

5. Formelle Hinweise

Einreichung von Unterlagen zur Genehmigung

Für die Genehmigung des öffentlichen Gestaltungsplans «Zentrum Dietlikon Süd» sind die Unterlagen (Situationsplan, Vorschriften sowie Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV) im Minimum sechsfach einzureichen, wovon je zwei Exemplare das Amt für Raumentwicklung und das Baurekursgericht erhalten. Zusätzlich sind die Unterlagen in elektronischer Form gemäss Checkliste «Unterlagen für die Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahren von Richt- und Nutzungsplänen sowie Quartierplänen» einzureichen. Diese kann unter www.are.zh.ch (→ Raumplanung → Nutzungspläne → Merkblätter) heruntergeladen werden. Weiter sind das Beschlussdokument der Gemeindeversammlung und eine Publikationsbestätigung sowie eine Rechtskraftbescheinigung betreffend den Rekurs in Stimmrechtssachen beizulegen. Der Erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV muss Angaben zur Vorprüfung, Mitwirkung und Festsetzung sowie den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen beinhalten.

ÖREB-Kataster

In der ÖREB-Weisung vom 1. Dezember 2022 ist der Nachführungsprozess kommunale (vgl. Kapitel 5.2) und kantonale Nutzungsplanung (vgl. Kapitel 5.3) beschrieben. Für die Verfahrensschritte «öffentliche Auflage», «Festsetzung» und «Genehmigung» sind jeweils



die digitalen Daten (Geometrien und Dokumente) durch die zuständige Katasterbearbeiter-Organisation im ÖREB-Kataster nachzuführen.

Publikation

Die Planfestsetzung und der Genehmigungsentscheid der Baudirektion werden durch die Gemeinde gleichzeitig eröffnet (vgl. § 5 Abs. 3 PBG). Am Tag nach der Eröffnung beginnt für die Festsetzung und die Genehmigung die 30-tägige Rekursfrist zu laufen, innert der beide Akte gemeinsam beim Baurekursgericht (BRG) angefochten werden können. Sofern keine Rekurse eingegangen sind, haben die Gemeinden das Inkrafttreten nach eingeholter Bescheinigung zu publizieren. Erst am Tag nach der Publikation bzw. an dem von der Gemeinde individuell festgelegten Datum ist der öffentliche Gestaltungsplan «Zentrum Dietlikon Süd» rechtskräftig.

6. Weiteres Vorgehen

Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Auflagen kann eine Genehmigung des öffentlichen Gestaltungsplans «Zentrum Dietlikon Süd» in Aussicht gestellt werden.

Wir hoffen, Ihnen mit den Hinweisen aus der Vorprüfung bei der Weiterbearbeitung der Vorlage behilflich zu sein. Bei Rückfragen können Sie uns gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse


Julia Wienecke