

Öffentlicher Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd

Laufnummer	2022-0151	Status	In Bearbeitung
Geschäftseigner	raum umwelt + verkehr; 1600	Dossiertyp	Geschäft
Beginn	06.09.2022	Ende	
Bemerkung	-		

Inhaltsverzeichnis

Titel	geändert am	Seite
01_20231003_Dietlikon_öff_GP_Zentrum_Dietlikon_Süd_Plan Situation	26.09.2023 08:28	1
02_20231003_Dietlikon_öff_GP_Zentrum_Dietlikon_Süd_Vorschriften	26.09.2023 08:28	2
03_20231003_Dietlikon_öff_GP_Zentrum_Dietlikon_Süd_Vorschriften_Synopse	26.09.2023 08:28	14
04_20231003_Dietlikon_öff_GP_Zentrum_Dietlikon_Süd_Einwendungsbericht	26.09.2023 08:28	32
05_20231003_Dietlikon_öff_GP_Zentrum_Dietlikon_Süd_Bericht_nach_Art_47_RPV	26.09.2023 08:29	48
07_20230908; Baudirektion; GP Zentrum Dietlikon Süd; Bericht 3. Vorprüfung - Kopie	28.09.2023 16:00	101

**Öffentlicher Gestaltungsplan
"Zentrum Dietlikon Süd"**

Situation 1:1000

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens des Gemeinderates
Die Gemeindepräsidentin:

Der Gemeindegeschreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.:

Dübendorf, 3. Oktober 2023 / di.1064



Plan-Nr.	erstellt	geprüft/freigegeben		
1	Datum	Vis.	Datum	Vis.
	27.11.2019	Gen	27.11.2019	Kol
	rev. 09.12.2022	Kie	09.12.2022	Sto
	rev. 30.05.2023	Kie	30.05.2023	Sto
	rev. 03.10.2023	Ust	03.10.2023	Sto

Datenname: c:\p\... \Übersichtsplan_Zentrum_Süd.mxd, Format: 100 x 500
Druckdatum: 03.10.2023

Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Neuhofstrasse 34
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 77 11
www.gossweiler.com

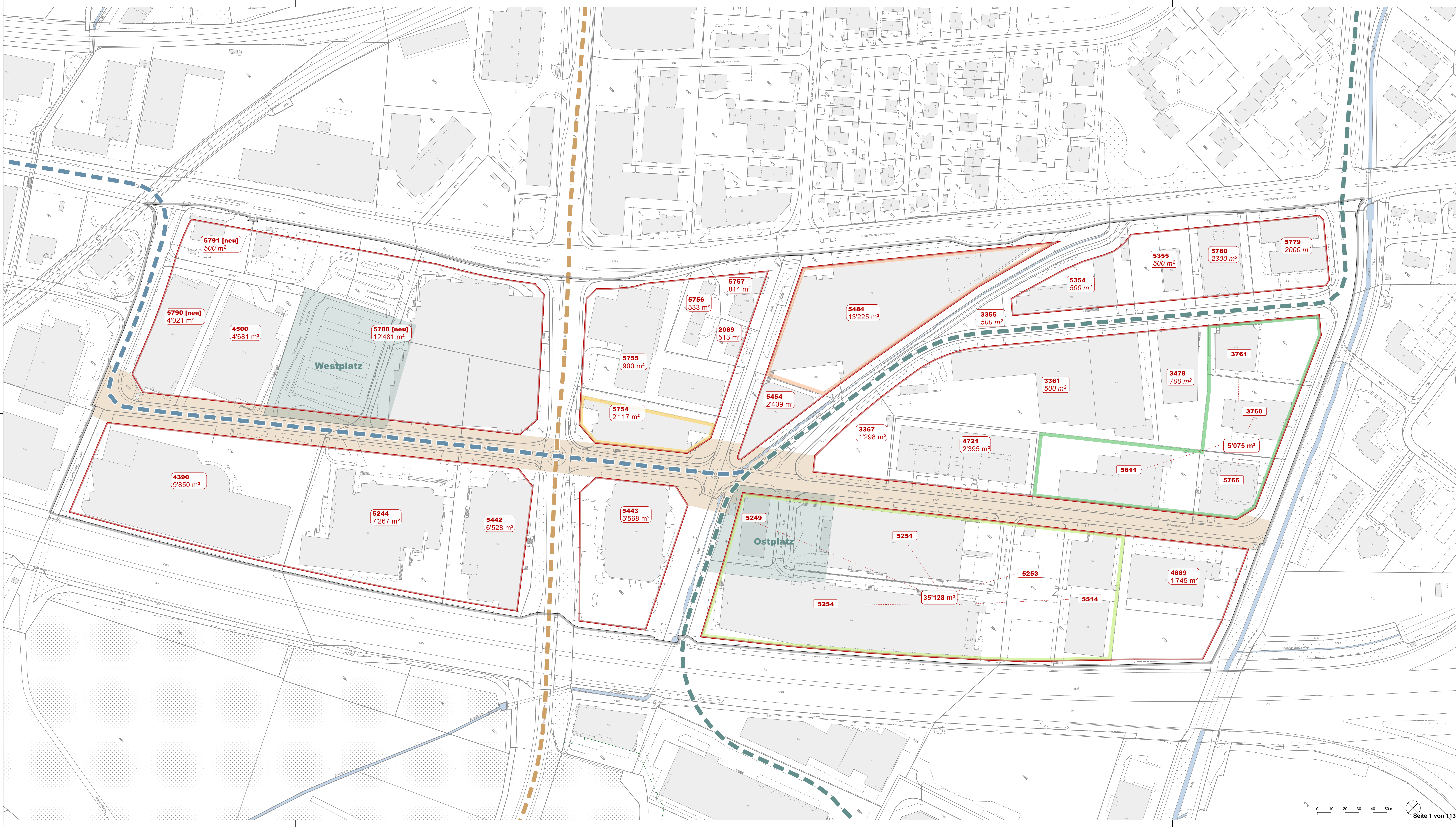
Legende

Festsetzungsinhalt:

- Geltungsbereich
- Mantellinie für oberirdische Gebäude
- Grundstücksnummer
- Max. zulässiges Flächenmass für verkehrsintensive Nutzung
- Perimeter "Mitte-Nord" Art. 5, Abs. 2
- Perimeter "Mitte-Ost" Art. 5, Abs. 3
- Perimeter "Mitte-Süd" Art. 5, Abs. 4
- Perimeter "Ost" Art. 5, Abs. 5
- Städtebauliches Ordnungselement Art. 11
- Anordnungsspielraum für öffentliche Platzgestaltung Art. 13

Orientierungsinhalt:

- Verkehrsbaulinien gemäss § 96 Abs. 2 lit. a. PBG
- Erweiterung Glattalbahn
Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates
(Festsetzung 06. Februar 2023)
- Erweiterung Tramnetz Zürich - Glattal
Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates
(Festsetzung 06. Februar 2023)
- Geplanter regionaler Radweg
Regionaler Richtplan Glattal, Beschluss des Regierungsrates
(Festsetzung 17. November 2021)



Fassung zur Festsetzung durch die
Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2023

Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Vorschriften

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens des Gemeinderates
Die Gemeindepräsidentin:

Der Gemeindegemeinschafter:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Dübendorf, 3. Oktober 2023 / di.1064 / Gul



Gossweiler Ingenieure AG
Neuhofstrasse 34
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 77 11
www.gossweiler.com

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Bestimmungen	3
2	Nutzungen	4
3	Gestaltung und Begrünung	5
4	Erschliessung und Parkierung	8
5	Parkierungs- und Mobilitätskonzept	11
6	Schlussbestimmungen	12

1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Zweck

Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" bezweckt:

- ◆ die Aufwertung und Stärkung des Geschäftszentrums in seiner überkommunalen Ausstrahlung;
- ◆ eine Vielfalt an publikumsorientierten Nutzungen wie Handel, Dienstleistungen, Freizeit, Kultur und Unterhaltung sowie Gewerbe;
- ◆ die Sicherstellung geeigneter Rahmenbedingungen für eine schrittweise und angemessene städtebauliche Revitalisierung des ehemaligen Industriegebietes;
- ◆ die Aufwertung des Freiraums zugunsten einer erhöhten Aufenthalts- und Begegnungsqualität;
- ◆ die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs;
- ◆ die generelle Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Art. 2

Bestandteile

- 1 Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" setzt sich aus den nachstehenden Vorschriften und dem Situationsplan 1:1'000 zusammen.
- 2 Der Planungsbericht nach Art. 47 RPV hat wegleitenden Charakter und dient als Grundlage für die Beurteilung von Bauprojekten.
- 3 Das Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 3. August 2019 ist bei der Beurteilung von Bauprojekten massgeblich und hat in Bezug auf die Fahrten und Parkplatzzahl begrenzenden Charakter.

Art. 3

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" ist im Situationsplan 1:1'000 festgehalten.

Art. 4

Geltendes Recht

- 1 Soweit mit dem Gestaltungsplan nichts anderes geregelt wird, gelten die Bestimmungen des kantonalen Rechts und die Bau- und Zonenordnung (BZO) vom 30. Juni 2014 (Stand vom 26. November 2021).
- 2 Für den Gestaltungsplan gelten die Baubegriffe gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV; LS 700.2) und der Besonderen Bauverordnung II (BBV II; LS 700.22) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.
- 3 Wo innerhalb des Geltungsbereichs rechtskräftige kommunale Verkehrsbaulinien mit Mantellinien zusammenfallen, ist die Wirkung der Baulinien bezüglich oberirdischer Gebäude für die Geltungsdauer des Gestaltungsplans suspendiert.

2 Nutzungen

Art. 5

Ausnützung

- 1 Für Neubauten gilt die zulässige Baumassenziffer gemäss BZO.
- 2 In dem im Situationsplan als "Mitte-Nord" bezeichneten Perimeter gilt abweichend zu Abs. 1 für Dienstleistungs- und Büronutzungen eine Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$. Für Gebäude und Gebäudeteile mit verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gilt anteilmässig eine reduzierte Baumassenziffer von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- 3 In dem im Situationsplan als "Mitte-Ost" bezeichneten Perimeter gilt abweichend zu Abs. 1 eine maximale Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- 4 In dem im Situationsplan als "Mitte-Süd" bezeichneten Perimeter kann ungeachtet der heutigen und der zukünftigen Grundstücksgrenzen / -flächen abweichend zu Abs. 1 eine maximale Baumasse von $323'130 \text{ m}^3$ realisiert werden.
- 5 In dem im Situationsplan als "Ost" bezeichneten Perimeter kann abweichend zu Abs. 1 für eine mehrheitliche Neubebauung mit einem Gesamtkonzept für den Perimeter eine Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ beansprucht werden.

Art. 6

Nutzweise

Innerhalb des Geltungsbereichs sind Gewerbe-, Dienstleistungs-, Handels-, Verkaufs- und Gastronomiebetriebe, verkehrsintensive Einrichtungen, Hotels sowie Wohnungen im Sinne von § 56 PBG zulässig.

Art. 7

Verkehrsintensive
Nutzungen

- 1 Verkaufsflächen des Detailhandels und von Betrieben der Gütergrossverteilung, dem Publikum geöffnete Flächen von Kultur-, Freizeit- und Unterhaltungsbetrieben (exkl. Gastronomie und Hotellerie) sowie andere Flächen mit vergleichbarer Verkehrserzeugung dürfen die im Situationsplan festgelegten Flächenmasse nicht überschreiten.
- 2 Innerhalb der von Mantellinien umschlossenen Bereiche, in denen Nutzungen gemäss Abs. 1 zulässig sind oder zwischen solchen Bereichen, können entsprechende Nutzflächen transferiert werden.

3 Gestaltung und Begrünung

Art. 8

Gestaltung

- 1 Bei Neubauvorhaben oder massgeblichen Erweiterungsprojekten ist dem Projekt eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen.
- 2 Wo die Verhältnisse es zulassen, sind Vorgärten und andere geeignete Teile des Gebäudeumschwungs als Grünfläche zu erhalten oder herzurichten. Bäume und Sträucher sind dabei möglichst zu erhalten oder neu zu pflanzen.
- 3 Ein angemessener Anteil des Gebäudeumschwungs ist bei baulichen Massnahmen im Sinne des ökologischen Ausgleichs zu gestalten.

Art. 9

Mantellinien für
oberirdische Gebäude

- 1 Oberirdische Gebäude dürfen nur innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien erstellt werden.
- 2 Innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien gelten für oberirdische Gebäude gegenüber Strassen, Wegen und Plätzen keine Abstandsvorschriften.
- 3 Für unterirdische Gebäude sind die Verkehrsbaulinien massgebend. Wo solche fehlen, gelten die Bestimmungen gemäss PBG.
- 4 Soweit die Baufuchten mit Mantellinien begrenzt werden, finden die Grenz- und Gebäudeabstände der BZO keine Anwendung.
- 5 Vordächer dürfen über die gesamte Fassadenlänge bis zu einer Tiefe von 1.5 m die Mantellinien überragen.
- 6 Vorbehalten bleiben Anforderungen an die Verkehrssicherheit, den Unterhalt und den baulichen Brandschutz.

Art. 10

Geschlossene
Bauweise

Innerhalb der mit Mantellinien begrenzten Bereiche ist, wo die direkt angrenzende Eigentümerschaft zustimmt, die geschlossene Bauweise erlaubt.

- Art. 11**
- Städtebauliches
Ordnungselement
- 1 Das im Situationsplan bezeichnete städtebauliche Ordnungselement bildet das konzeptionelle Rückgrat sowie das identitätsstiftende und verbindende Merkmal innerhalb des Geltungsbereichs. Es umfasst den sorgfältig auszugestaltenden, öffentlich zugänglichen Freiraum beidseitig der Industriestrasse.
 - 2 Als Grundlage für die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements nach einem gesamtheitlichen Konzept dient das "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. Mai 2014 sinngemäss.
 - 3 Innerhalb des städtebaulichen Ordnungselements dürfen keine Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen angeordnet werden, welche die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements wissentlich negativ präjudizieren.
 - 4 Zufahrtswege und Grundstücksanschlüsse gemäss Art. 16 sind möglichst platzsparend und mit Fussgängerbevorzugung auf das städtebauliche Ordnungselement abzustimmen.
- Art. 12**
- Gebäudeorientierung
und Haupteingänge
- 1 Die Gebäudeorientierung und -gestaltung ist zu dem im Situationsplan festgesetzten städtebaulichen Ordnungselement gemäss Art. 11 in Bezug zu setzen.
 - 2 Die Haupteingänge und die Hauptfassaden sind attraktiv auszugestalten, so dass monotone Fluchten vermieden werden.
- Art. 13**
- Anordnungsspielraum für
öffentliche Platzgestaltung
- 1 Die im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräume für öffentliche Platzgestaltung dienen der Erstellung öffentlich zugänglicher und für die Kundschaft, Besuchende und Beschäftigte zur Aneignung geeigneter Aussenräume mit ansprechender Aufenthaltsqualität.
 - 2 Die Form und die Lage der Plätze sind im Situationsplan nicht abschliessend definiert. Beide Plätze sind innerhalb der im Situationsplan bezeichneten Bereiche anzuordnen. Die Fläche der Plätze darf jeweils 1'500 m² nicht unterschreiten. Der Ostplatz ist in Bezug zur zukünftigen Haltestelle der Stadtbahn und/oder Tramlinie zu setzen und zusammen mit der Bebauung auf diese abzustimmen.
 - 3 Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen für Gastronomiebetriebe sind in den Bereichen des Ost- und Westplatzes zulässig, solange die Vorgaben gemäss Abs. 1 gewahrt bleiben. Im Weiteren gilt Art. 11 sinngemäss.
 - 4 An geeigneten Lagen sind unversiegelte Flächen mit Begrünungselementen vorzusehen.
 - 5 Die Erstellung dieser Plätze ist im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens, welches von den im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspiel-

räumen teilweise oder komplett überlagert werden, sicherzustellen. Für den Ostplatz wird dies spezifiziert, dass die Erstellung im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens für Hochbauten auf den Grundstücken Nrn. 5249 und 5254 eingefordert werden kann. Bezüglich den Grundstücken Nrn. 5253 und 5514 kann die Erstellung durch die Gemeinde nur eingefordert werden, sofern massgebliche Neubauvorhaben darauf realisiert werden.

- 6 Erweiterungen und Umbauten, die keinen neubauähnlichen Charakter aufweisen, führen nicht zu einer Platzerstellungspflicht. Die Erstellungspflicht der Platzbereiche hat in einem angemessenen Verhältnis zum geplanten Bauvorhaben zu stehen.
- 7 Die Erstellung der öffentlichen Plätze erfolgt durch die jeweiligen Gesuchstellenden oder Grundeigentümerschaften. Die Gemeinde kann den Betrieb und Unterhalt finanziell unterstützen, wozu entsprechende Verträge abgeschlossen werden können.

Art. 14

Hochhäuser

- 1 Bei Nachweis besonders guter städtebaulicher, architektonischer und ausseräumlicher Qualitäten sind Hochhäuser gemäss § 282 ff. PBG zulässig.
- 2 Hochhäuser inkl. Dachaufbauten, Reklameanlagen, technische Aufbauten etc. dürfen eine maximale Höhenkote von 485.00 m ü. M. nicht überschreiten.

Art. 15

Störfallvorsorge

Für Vorhaben innerhalb eines Konsultationsbereichs gemäss kantonalem Chemie-Risikokataster sind im Baubewilligungsverfahren die Risiken eines Störfalls zu beurteilen und Massnahmen zu prüfen.

4 Erschliessung und Parkierung

Art. 16

Grundstückanschlüsse

Ein- und Ausfahrten sind so auszugestalten, dass der Verkehrsfluss gemäss geltendem Verkehrsregime zu keiner Zeit gestört wird. Anlieferungen sowie flankierende Massnahmen haben auf den privaten Grundstücken zu erfolgen. Der Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren beizubringen.

Art. 17

Parkplatzangebot

- 1 Die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen richtet sich nach der Nutzweise des Baugrundstückes (Grenzbedarf).
- 2 Im Gestaltungsplanperimeter sind maximal 4'401 Abstellplätze für Personenwagen zulässig. Die Gemeinde stellt ein entsprechendes Controlling sicher.
- 3 Zulässige Abstellplätze für Personenwagen können unter Beachtung von Art. 2 zwischen Grundstücken transferiert werden.
- 4 Bezogen auf die Nutzungsart sind folgende Normbedarfswerte massgebend, wobei Bruchteile über 0.5 jeweils aufzurunden sind:

Nutzungsart ⁽¹⁾	Abstellplätze für	
	Beschäftigte	Besuchende und Kundschaft
Verkaufsgeschäfte		
Detailhandel, Läden mit Waren für den täglichen oder periodischen Bedarf, Einkaufszentren (inkl. z.B. Mall, Lager usw.), Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf, Kultur, Freizeit, Unterhaltung, Tankstellen-Shops, Fachmärkte, u.a.	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 40 m ² GNF ⁽²⁾
Ausstellung und Läden mit ausschliesslich Grossgütern und sperrigen Waren (aperiodischer Bedarf wie Betten, Büromöbel, Haushaltgeräte usw.), Auto Occasionshandel	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 70 m ² GNF ⁽²⁾
Verkauf von sperrigen Waren i.R. ohne Direktverkauf wie grosse Maschinen, Baubedarf (Cheminée, Küchen und Bäder, Vorfabrizierte Gebäudebauteile usw.), vor Ort produzierte Güter, Showrooms ohne Läden und Direktverkauf, Garage mit Autoausstellung	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF ⁽²⁾

Gastbetriebe		
Restaurant, Café	1 PP / 40 Sitzplätze	1 PP / 6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli	-	1 PP / 10 Sitzplätze
Hotel	1 PP / 7 Zimmer	1 PP / 2 Zimmer
Dienstleistungen, Gewerbe, Industrie		
publikumsorientiert ⁽³⁾	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF
nicht publikumsorientiert ⁽⁴⁾	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 300 m ² GNF
industrielle Fabrikation	1 PP / 150 m ² GNF	1 PP / 750 m ² ⁽²⁾
Lagerflächen	1 PP / 300 m ² GNF	⁽²⁾
Spezialnutzungen		
Für weitere Spezialnutzungen wie Kultstätten, Schulen, Sporteinrichtungen usw. wird der Grenzbedarf unter Beachtung der einschlägigen VSS-Normen fallweise bestimmt.		

⁽¹⁾ gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern

⁽²⁾ Güterumschlag / Anlieferung separat

⁽³⁾ z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur usw.

⁽⁴⁾ z. B. reine Büroflächen

PP = Personenwagen-Abstellplatz (Parkplatz)

GNF = Gesamtnutzfläche

Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Flächen in den Voll-, Dach- und Untergeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen, Sanitärräume sowie inneren Trennwände. Die Aussenmauer- sowie Brandmauerquerschnitte sind nicht anrechenbar.

- 5 Die zulässige Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs für Personenwagen errechnet sich in Prozent des Normbedarfs gemäss Abs. 4. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze fest; der Höchstwert die Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Abstellplatzzahl frei bestimmen, sofern die Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept gemäss Art. 19 gegeben ist.

Beschäftigte		Besuchende / Kundschaft	
min.	max.	min.	max.
30 %	50 %	60 %	100 %

- 6 Abweichungen von der zulässigen Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs gemäss Abs. 5 können bewilligt werden, sofern kumulativ
 - ◆ im Baubewilligungsverfahren ein reduzierter Bedarf ausgewiesen wird,
 - ◆ die Funktionalität durch ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 20 nachgewiesen und ein Controlling sichergestellt wird,
 - ◆ und die Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept gemäss Art. 19 gegeben ist.
- 7 Kommerziell betriebene Parkieranlagen für Motorfahrzeuge (Parkierung für Dritte gegen Entgelt), die nicht in der baulichen Nutzung des Grundstücks begründet sind, sind nur zulässig, wenn sie im Richtplan eingetragen sind.
- 8 Es sind angemessene Abstellflächen für Velos, Mofas und Motorräder auszuscheiden.
- 9 Die gemäss BZO erforderlichen Veloabstellplätze sind nach Möglichkeit gedeckt und an gut zugänglicher Lage in Abstimmung auf die Haupteingänge und das im Situationsplan festgesetzte städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 11 anzuordnen.

Art. 18

Betrieb

- 1 Zur Reduktion des Suchverkehrs ist unter Abstimmung mit dem Verkehrsregime gemäss Regionaler Verkehrssteuerung durch die Betreibenden von verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gemeinsam und einheitlich ein Parkleitsystem zu betreiben.
- 2 Werden regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände im Sinne von § 243 Abs. 2 PBG festgestellt, kann durch die Gemeinde die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen wie auch die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts gemäss Art. 19 eingefordert werden.

5 Parkierungs- und Mobilitätskonzept

Art. 19

Parkierungskonzept

- 1 Die Gemeinde Dietlikon erstellt auf eigene Kosten innert zwei Jahre 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:
 - ◆ 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.
 - ◆ 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.
 - ◆ Verpflichtung zu einem jährlichen Controlling mit Monitoringbericht über Bestand und Verteilung der Parkplätze im Perimeter zuhanden des Kantons Zürich, welches bei Missständen durch ein externes Büro durchzuführen ist.
 - ◆ Definition einer Massnahmen-Kaskade, vorzunehmen durch die Grundeigentümerschaften 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:
 - (1) Informationsmassnahmen für Kundschaft und Beschäftigte
 - (2) Schaffung von neuen Anlagen für den Langsamverkehr (nahe Eingang, möglichst ebenerdig und gedeckt)
 - (3) Finanzielle Anreize für Beschäftigte zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Velo- und Fussverkehrs
 - (4) Ausbau des Parkleitsystems zu einem dynamischen System
 - (5) Bewirtschaftung der Parkplätze
 - (6) Reduktion von Beschäftigten-Parkplätzen
 - (7) Reduktion von Kundschaft-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. 6 durch die Gemeinde ein Mobilitätskonzept nach Art. 20 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 dem Kanton Zürich zur Kenntnisnahme einzureichen.

Art. 20

Mobilitätskonzept

- 1 Sofern private Grundeigentümerschaften ein Mobilitätskonzept für den Nachweis der Funktionalität gemäss Art. 17 Abs. 6 ausarbeiten, ist dieses im Grundbuch anzumerken.
- 2 Das Mobilitätskonzept muss folgende Mindestinhalte umfassen:
 - ◆ Ziel des Mobilitätskonzepts
 - ◆ Ermittlung der Parkplatzzahlen und des Verkehrsaufkommens gemäss Art. 17
 - ◆ Begründung des abweichenden Bedarfs gegenüber Art. 17 Abs. 4
 - ◆ Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept der Gemeinde gemäss Art. 19
 - ◆ Darlegung der geplanten Massnahmen zur Zielerreichung
 - ◆ Vorgehen, Zielindikatoren, Periodizität und Zuständigkeiten im Controlling der Funktionalität und Zielerreichung des Mobilitätskonzepts
 - ◆ Vorgehen und vorzunehmende Massnahmen bei ungenügender oder mangelhafter Zielerreichung des Mobilitätskonzepts und Verantwortlichkeit für deren Umsetzung (Massnahmen-Kaskade).
- 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 definierten und als tauglich qualifizierten Massnahmen auf eigene Kosten verpflichten.

6 Schlussbestimmungen

Art. 21

Inkrafttreten

Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der rechtskräftigen Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft.

Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Synoptische Darstellung

Fassung zur Festsetzung durch die
Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2023



usio mitglied
beratende schweizer ingenieure



Gossweiler Ingenieure AG
Neuhofstrasse 34
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 77 11
www.gossweiler.com

Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020	Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023 Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020	Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023 Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023
---	--	---

1 Allgemeine Bestimmungen	1 Allgemeine Bestimmungen	1 Allgemeine Bestimmungen
<p>Art. 1 Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" bezweckt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die Aufwertung und Stärkung des Geschäftszentrums in seiner überkommunalen Ausstrahlung; ▪ eine Vielfalt an publikumsorientierten Nutzungen wie Handel, Dienstleistungen, Freizeit, Kultur und Unterhaltung sowie Gewerbe; ▪ die Sicherstellung geeigneter Rahmenbedingungen für eine schrittweise und angemessene städtebauliche Revitalisierung des ehemaligen Industriegebietes; ▪ die Aufwertung des Freiraums zugunsten einer erhöhten Aufenthalts- und Begegnungsqualität; ▪ die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs; ▪ die generelle Abstimmung von Siedlung und Verkehr. 	<p>Art. 1 Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" bezweckt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die Aufwertung und Stärkung des Geschäftszentrums in seiner überkommunalen Ausstrahlung; ▪ eine Vielfalt an publikumsorientierten Nutzungen wie Handel, Dienstleistungen, Freizeit, Kultur und Unterhaltung sowie Gewerbe; ▪ die Sicherstellung geeigneter Rahmenbedingungen für eine schrittweise und angemessene städtebauliche Revitalisierung des ehemaligen Industriegebietes; ▪ die Aufwertung des Freiraums zugunsten einer erhöhten Aufenthalts- und Begegnungsqualität; ▪ die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs; ▪ die generelle Abstimmung von Siedlung und Verkehr. 	<p>Art. 1 Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" bezweckt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die Aufwertung und Stärkung des Geschäftszentrums in seiner überkommunalen Ausstrahlung; ▪ eine Vielfalt an publikumsorientierten Nutzungen wie Handel, Dienstleistungen, Freizeit, Kultur und Unterhaltung sowie Gewerbe; ▪ die Sicherstellung geeigneter Rahmenbedingungen für eine schrittweise und angemessene städtebauliche Revitalisierung des ehemaligen Industriegebietes; ▪ die Aufwertung des Freiraums zugunsten einer erhöhten Aufenthalts- und Begegnungsqualität; ▪ die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs; ▪ die generelle Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
<p>Art. 2 ¹ Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" setzt sich aus den nachstehenden Vorschriften und dem Situationsplan 1:1'000 zusammen. ² Der Planungsbericht nach Art. 47 RPV wie auch das im Anhang vorhandene Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 3. August 2019 haben begleitenden Charakter und dienen als Grundlage für die Beurteilung von Bauprojekten.</p>	<p>Art. 2 ¹ Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" setzt sich aus den nachstehenden Vorschriften und dem Situationsplan 1:1'000 zusammen. ² Der Planungsbericht nach Art. 47 RPV hat begleitenden Charakter und dient als Grundlage für die Beurteilung von Bauprojekten. ³ Das Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 3. August 2019 ist bei der Beurteilung von Bauprojekten massgeblich und hat in Bezug auf die Fahrten und Parkplatzzahl begrenzenden Charakter.</p>	<p>Art. 2 ¹ Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" setzt sich aus den nachstehenden Vorschriften und dem Situationsplan 1:1'000 zusammen. ² Der Planungsbericht nach Art. 47 RPV hat begleitenden Charakter und dient als Grundlage für die Beurteilung von Bauprojekten. ³ Das Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 3. August 2019 ist bei der Beurteilung von Bauprojekten massgeblich und hat in Bezug auf die Fahrten und Parkplatzzahl begrenzenden Charakter.</p>
<p>Art. 3 Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" ist im Situationsplan 1:1'000 festgehalten.</p>	<p>Art. 3 Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" ist im Situationsplan 1:1'000 festgehalten.</p>	<p>Art. 3 Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" ist im Situationsplan 1:1'000 festgehalten.</p>

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>Art. 4</p> <p>¹ Soweit mit dem Gestaltungsplan nichts anderes geregelt wird, gelten die Bestimmungen des kantonalen Rechts und die Bau- und Zonenordnung (BZO) mit Stand vom 30. Juni 2014.</p> <p>² Für den Gestaltungsplan gelten die Baubegriffe gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV; LS 700.2) und der Besonderen Bauverordnung II (BBV II; LS 700.22) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.</p> <p>³ Die Bestimmungen der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) gelten für den Gestaltungsplan.</p> <p>⁴ Wo innerhalb des Geltungsbereichs rechtskräftige kommunale Verkehrsbaulinien mit Mantellinien zusammenfallen, ist die Wirkung der Baulinien bezüglich oberirdischer Gebäude für die Geltungsdauer des Gestaltungsplans suspendiert.</p>	<p>Art. 4</p> <p>¹ Soweit mit dem Gestaltungsplan nichts anderes geregelt wird, gelten die Bestimmungen des kantonalen Rechts und die Bau- und Zonenordnung (BZO) vom 30. Juni 2014 (Stand vom 26. November 2021).</p> <p>² Für den Gestaltungsplan gelten die Baubegriffe gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV; LS 700.2) und der Besonderen Bauverordnung II (BBV II; LS 700.22) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.</p> <p>³ Wo innerhalb des Geltungsbereichs rechtskräftige kommunale Verkehrsbaulinien mit Mantellinien zusammenfallen, ist die Wirkung der Baulinien bezüglich oberirdischer Gebäude für die Geltungsdauer des Gestaltungsplans suspendiert.</p>	<p>Art. 4</p> <p>¹ Soweit mit dem Gestaltungsplan nichts anderes geregelt wird, gelten die Bestimmungen des kantonalen Rechts und die Bau- und Zonenordnung (BZO) vom 30. Juni 2014 (Stand vom 26. November 2021).</p> <p>² Für den Gestaltungsplan gelten die Baubegriffe gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV; LS 700.2) und der Besonderen Bauverordnung II (BBV II; LS 700.22) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.</p> <p>³ Wo innerhalb des Geltungsbereichs rechtskräftige kommunale Verkehrsbaulinien mit Mantellinien zusammenfallen, ist die Wirkung der Baulinien bezüglich oberirdischer Gebäude für die Geltungsdauer des Gestaltungsplans suspendiert.</p>
<p>2 Nutzungen</p>	<p>2 Nutzungen</p>	<p>2 Nutzungen</p>
<p>Art. 5</p> <p>¹ Für Neubauten gilt die zulässige Baumassenziffer gemäss BZO und Art. 18 ff. dieses Gestaltungsplans.</p> <p>² Bestehende Gebäude, welche die maximal zulässige Baumasse gemäss BZO überschreiten, dürfen nach den Bestimmungen dieses Gestaltungsplans respektive nach § 357 PBG geändert werden.</p>	<p>Art. 5</p> <p>¹ Für Neubauten gilt die zulässige Baumassenziffer gemäss BZO. und Art. 18 ff. dieses Gestaltungsplans.</p> <p>² Bestehende Gebäude, welche die maximal zulässige Baumasse gemäss BZO überschreiten, dürfen nach den Bestimmungen dieses Gestaltungsplans respektive nach § 357 PBG geändert werden.</p> <p>² In dem im Situationsplan als "Mitte-Nord" bezeichneten Perimeter gilt abweichend zu Abs. 1 für Dienstleistungs- und Büronutzungen eine Baumassenziffer von 10 m³/m². Für Gebäude und Gebäudeteile mit verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gilt anteilmässig eine reduzierte Baumassenziffer von 8 m³/m².</p> <p>³ In dem im Situationsplan als "Mitte-Ost" bezeichneten Perimeter gilt abweichend zu Abs. 1 eine maximale Baumassenziffer von 10 m³/m².</p> <p>⁴ In dem im Situationsplan als "Mitte-Süd" bezeichneten Perimeter kann abweichend zu Abs. 1 eine maximale Baumasse von 323'130 m³ realisiert werden.</p>	<p>Art. 5</p> <p>¹ Für Neubauten gilt die zulässige Baumassenziffer gemäss BZO.</p> <p>² In dem im Situationsplan als "Mitte-Nord" bezeichneten Perimeter gilt abweichend zu Abs. 1 für Dienstleistungs- und Büronutzungen eine Baumassenziffer von 10 m³/m². Für Gebäude und Gebäudeteile mit verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gilt anteilmässig eine reduzierte Baumassenziffer von 8 m³/m².</p> <p>³ In dem im Situationsplan als "Mitte-Ost" bezeichneten Perimeter gilt abweichend zu Abs. 1 eine maximale Baumassenziffer von 10 m³/m².</p> <p>⁴ In dem im Situationsplan als "Mitte-Süd" bezeichneten Perimeter kann ungeachtet der heutigen und der zukünftigen Grundstücksgrenzen /-flächen abweichend zu Abs. 1 eine maximale Baumasse von 323'130 m³ realisiert werden.</p>

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
	<p>⁵ In dem im Situationsplan als "Ost" bezeichneten Perimeter kann abweichend zu Abs. 1 für eine gesamtheitliche Neubebauung eine Baumassenziffer von 10 m³/m² beansprucht werden.</p>	<p>⁵ In dem im Situationsplan als "Ost" bezeichneten Perimeter kann abweichend zu Abs. 1 für eine gesamtheitliche mehrheitliche Neubebauung mit einem Gesamtkonzept für den Perimeter eine Baumassenziffer von 10 m³/m² beansprucht werden.</p>
<p>Art. 6 Innerhalb des Geltungsbereichs sind Gewerbe-, Dienstleistungs-, Handels-, Verkaufs- und Gastronomiebetriebe, verkehrsintensive Einrichtungen, Hotels sowie Wohnungen im Sinne von § 56 PBG zulässig.</p>	<p>Art. 6 Innerhalb des Geltungsbereichs sind Gewerbe-, Dienstleistungs-, Handels-, Verkaufs- und Gastronomiebetriebe, verkehrsintensive Einrichtungen, Hotels sowie Wohnungen im Sinne von § 56 PBG zulässig.</p>	<p>Art. 6 Innerhalb des Geltungsbereichs sind Gewerbe-, Dienstleistungs-, Handels-, Verkaufs- und Gastronomiebetriebe, verkehrsintensive Einrichtungen, Hotels sowie Wohnungen im Sinne von § 56 PBG zulässig.</p>
<p>Art. 7 ¹ Verkaufsflächen des Detailhandels und von Betrieben der Gütergrossverteilung, dem Publikum geöffnete Flächen von Kultur-, Freizeit- und Unterhaltungsbetrieben (exkl. Gastronomie und Hotellerie) sowie andere Flächen mit vergleichbarer Verkehrserzeugung von mehr als 500 m² pro Grundstück dürfen die im Situationsplan festgelegten Flächenmasse nicht überschreiten. ² Sofern keine Flächen für verkehrsintensive Nutzungen festgelegt sind, gilt die BZO. ³ Innerhalb der von Mantellinien umschlossenen Bereiche, in denen Nutzungen gemäss Abs. 1 zulässig sind oder zwischen solchen Bereichen, können entsprechende Nutzflächen transferiert werden.</p>	<p>Art. 7 ¹ Verkaufsflächen des Detailhandels und von Betrieben der Gütergrossverteilung, dem Publikum geöffnete Flächen von Kultur-, Freizeit- und Unterhaltungsbetrieben (exkl. Gastronomie und Hotellerie) sowie andere Flächen mit vergleichbarer Verkehrserzeugung von mehr als 500 m² pro Grundstück dürfen die im Situationsplan festgelegten Flächenmasse nicht überschreiten. ² Sofern keine Flächen für verkehrsintensive Nutzungen festgelegt sind, gilt die BZO. ² Innerhalb der von Mantellinien umschlossenen Bereiche, in denen Nutzungen gemäss Abs. 1 zulässig sind oder zwischen solchen Bereichen, können entsprechende Nutzflächen transferiert werden.</p>	<p>Art. 7 ¹ Verkaufsflächen des Detailhandels und von Betrieben der Gütergrossverteilung, dem Publikum geöffnete Flächen von Kultur-, Freizeit- und Unterhaltungsbetrieben (exkl. Gastronomie und Hotellerie) sowie andere Flächen mit vergleichbarer Verkehrserzeugung die im Situationsplan festgelegten Flächenmasse nicht überschreiten. ² Innerhalb der von Mantellinien umschlossenen Bereiche, in denen Nutzungen gemäss Abs. 1 zulässig sind oder zwischen solchen Bereichen, können entsprechende Nutzflächen transferiert werden.</p>
<p>3 Gestaltung</p>	<p>3 Gestaltung und Begrünung</p>	<p>3 Gestaltung und Begrünung</p>
	<p>Art. 8 ¹ Bei Neubauvorhaben oder massgeblichen Erweiterungsprojekten ist dem Projekt eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen. ² Wo die Verhältnisse es zulassen, sind Vorgärten und andere geeignete Teile des Gebäudeumschwungs als Grünfläche zu erhalten oder herzurichten. Bäume und Sträucher sind dabei möglichst zu erhalten oder neu zu pflanzen.</p>	<p>Art. 8 ¹ Bei Neubauvorhaben oder massgeblichen Erweiterungsprojekten ist dem Projekt eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen. ² Wo die Verhältnisse es zulassen, sind Vorgärten und andere geeignete Teile des Gebäudeumschwungs als Grünfläche zu erhalten oder herzurichten. Bäume und Sträucher sind dabei möglichst zu erhalten oder neu zu pflanzen.</p>

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
	<p>³ Ein angemessener Anteil des Gebäudeumschwungs ist bei baulichen Massnahmen im Sinne des ökologischen Ausgleichs zu gestalten.</p>	<p>³ Ein angemessener Anteil des Gebäudeumschwungs ist bei baulichen Massnahmen im Sinne des ökologischen Ausgleichs zu gestalten.</p>
<p>Art. 8</p> <p>¹ Oberirdische Gebäude dürfen nur innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien erstellt werden.</p> <p>² Innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien gelten für oberirdische Gebäude gegenüber Strassen, Wegen und Plätzen keine Abstandsvorschriften.</p> <p>³ Für unterirdische Gebäude sind die Verkehrsbaulinien massgebend. Wo solche fehlen, gelten die Bestimmungen gemäss PBG.</p> <p>⁴ Soweit die Baufluchten mit Mantellinien begrenzt werden, finden die Grenz- und Gebäudeabstände der BZO keine Anwendung.</p> <p>⁵ Vordächer dürfen über die gesamte Fassadenlänge bis zu einer Tiefe von 1.5 m die Mantellinien überragen.</p> <p>⁶ Vorbehalten bleiben Anforderungen an die Verkehrssicherheit, den Unterhalt und den baulichen Brandschutz.</p>	<p>Art. 9</p> <p>¹ Oberirdische Gebäude dürfen nur innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien erstellt werden.</p> <p>² Innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien gelten für oberirdische Gebäude gegenüber Strassen, Wegen und Plätzen keine Abstandsvorschriften.</p> <p>³ Für unterirdische Gebäude sind die Verkehrsbaulinien massgebend. Wo solche fehlen, gelten die Bestimmungen gemäss PBG.</p> <p>⁴ Soweit die Baufluchten mit Mantellinien begrenzt werden, finden die Grenz- und Gebäudeabstände der BZO keine Anwendung.</p> <p>⁵ Vordächer dürfen über die gesamte Fassadenlänge bis zu einer Tiefe von 1.5 m die Mantellinien überragen.</p> <p>⁶ Vorbehalten bleiben Anforderungen an die Verkehrssicherheit, den Unterhalt und den baulichen Brandschutz.</p>	<p>Art. 9</p> <p>¹ Oberirdische Gebäude dürfen nur innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien erstellt werden.</p> <p>² Innerhalb der im Situationsplan festgesetzten Mantellinien gelten für oberirdische Gebäude gegenüber Strassen, Wegen und Plätzen keine Abstandsvorschriften.</p> <p>³ Für unterirdische Gebäude sind die Verkehrsbaulinien massgebend. Wo solche fehlen, gelten die Bestimmungen gemäss PBG.</p> <p>⁴ Soweit die Baufluchten mit Mantellinien begrenzt werden, finden die Grenz- und Gebäudeabstände der BZO keine Anwendung.</p> <p>⁵ Vordächer dürfen über die gesamte Fassadenlänge bis zu einer Tiefe von 1.5 m die Mantellinien überragen.</p> <p>⁶ Vorbehalten bleiben Anforderungen an die Verkehrssicherheit, den Unterhalt und den baulichen Brandschutz.</p>
<p>Art. 9</p> <p>Innerhalb der mit Mantellinien begrenzten Bereiche ist, wo der Nachbar zustimmt, die geschlossene Bauweise erlaubt.</p>	<p>Art. 10</p> <p>Innerhalb der mit Mantellinien begrenzten Bereiche ist, wo der Nachbar die Nachbarschaft zustimmt, die geschlossene Bauweise erlaubt.</p>	<p>Art. 10</p> <p>Innerhalb der mit Mantellinien begrenzten Bereiche ist, wo die direkt angrenzende Eigentümerschaft Nachbarschaft zustimmt, die geschlossene Bauweise erlaubt.</p>
<p>Art. 10</p> <p>¹ Das im Situationsplan bezeichnete städtebauliche Ordnungselement bildet das konzeptionelle Rückgrat sowie das identitätsstiftende und verbindende Merkmal innerhalb des Geltungsbereichs. Es umfasst den sorgfältig auszugestaltenden, öffentlich zugänglichen Freiraum beidseitig der Industriestrasse.</p> <p>² Als Grundlage für die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements nach einem gesamtheitlichen Konzept dient das "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. Mai 2014.</p> <p>³ Innerhalb des städtebaulichen Ordnungselements dürfen keine Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen angeordnet</p>	<p>Art. 11</p> <p>¹ Das im Situationsplan bezeichnete städtebauliche Ordnungselement bildet das konzeptionelle Rückgrat sowie das identitätsstiftende und verbindende Merkmal innerhalb des Geltungsbereichs. Es umfasst den sorgfältig auszugestaltenden, öffentlich zugänglichen Freiraum beidseitig der Industriestrasse.</p> <p>² Als Grundlage für die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements nach einem gesamtheitlichen Konzept dient das "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. Mai 2014 sinngemäss.</p> <p>³ Innerhalb des städtebaulichen Ordnungselements dürfen keine Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen angeordnet</p>	<p>Art. 11</p> <p>¹ Das im Situationsplan bezeichnete städtebauliche Ordnungselement bildet das konzeptionelle Rückgrat sowie das identitätsstiftende und verbindende Merkmal innerhalb des Geltungsbereichs. Es umfasst den sorgfältig auszugestaltenden, öffentlich zugänglichen Freiraum beidseitig der Industriestrasse.</p> <p>² Als Grundlage für die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements nach einem gesamtheitlichen Konzept dient das "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. Mai 2014 sinngemäss.</p> <p>³ Innerhalb des städtebaulichen Ordnungselements dürfen keine Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen angeordnet</p>

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>werden, welche die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements negativ präjudizieren.</p> <p>⁴ Zufahrtswege und Grundstücksanschlüsse gemäss Art. 15 sind möglichst platzsparend und mit Fussgängerbevorzugung auf das städtebauliche Ordnungselement abzustimmen.</p>	<p>werden, welche die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements negativ präjudizieren.</p> <p>⁴ Zufahrtswege und Grundstücksanschlüsse gemäss Art. 16 sind möglichst platzsparend und mit Fussgängerbevorzugung auf das städtebauliche Ordnungselement abzustimmen.</p>	<p>werden, welche die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements wissentlich negativ präjudizieren.</p> <p>⁴ Zufahrtswege und Grundstücksanschlüsse gemäss Art. 16 sind möglichst platzsparend und mit Fussgängerbevorzugung auf das städtebauliche Ordnungselement abzustimmen.</p>
<p>Art. 11</p> <p>¹ Die Gebäudeorientierung und -gestaltung ist zu dem im Situationsplan festgesetzten städtebaulichen Ordnungselement gemäss Art. 10 in Bezug zu setzen.</p> <p>² Die Haupteingänge und die Hauptfassaden sind attraktiv auszugestalten, so dass monotone Fluchten vermieden werden.</p>	<p>Art. 12</p> <p>¹ Die Gebäudeorientierung und -gestaltung ist zu dem im Situationsplan festgesetzten städtebaulichen Ordnungselement gemäss Art. 11 in Bezug zu setzen.</p> <p>² Die Haupteingänge und die Hauptfassaden sind attraktiv auszugestalten, so dass monotone Fluchten vermieden werden.</p>	<p>Art. 12</p> <p>¹ Die Gebäudeorientierung und -gestaltung ist zu dem im Situationsplan festgesetzten städtebaulichen Ordnungselement gemäss Art. 11 in Bezug zu setzen.</p> <p>² Die Haupteingänge und die Hauptfassaden sind attraktiv auszugestalten, so dass monotone Fluchten vermieden werden.</p>
<p>Art. 12</p> <p>¹ Die im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräume für öffentliche Platzgestaltung dienen der Erstellung öffentlich zugänglicher und für Kunden, Besucher und Beschäftigte zur Aneignung geeigneter Aussenräume mit ansprechender Aufenthaltsqualität.</p> <p>² Die Form und die Lage der Plätze sind im Situationsplan nicht abschliessend definiert. Beide Plätze sind innerhalb der im Situationsplan bezeichneten Bereiche anzuordnen. Die Fläche der Plätze darf jeweils 1'500 m² nicht unterschreiten. Der Ostplatz ist in Bezug zur zukünftigen Haltestelle der Stadtbahn und/oder Tramlinie zu setzen und zusammen mit der Bebauung auf diese abzustimmen.</p> <p>³ Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen für Gastronomiebetriebe sind zulässig, solange die Vorgaben aus Abs. 1 gewahrt bleiben. Im Weiteren gilt Art. 10 sinngemäss.</p> <p>⁴ An geeigneten Lagen sind unversiegelte Flächen mit Begründungselementen vorzusehen.</p> <p>⁵ Die Erstellung dieser Platzbereiche ist im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens, welche von den im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräumen teilweise oder komplett überlagert werden, sicherzustellen.</p> <p>⁶ Erweiterungen und Umbauten, die keinen neubauähnlichen Charakter aufweisen, führen nicht zu einer Platzerstellungspflicht. Die</p>	<p>Art. 13</p> <p>¹ Die im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräume für öffentliche Platzgestaltung dienen der Erstellung öffentlich zugänglicher und für die Kundschaft, Besuchende und Beschäftigte zur Aneignung geeigneter Aussenräume mit ansprechender Aufenthaltsqualität.</p> <p>² Die Form und die Lage der Plätze sind im Situationsplan nicht abschliessend definiert. Beide Plätze sind innerhalb der im Situationsplan bezeichneten Bereiche anzuordnen. Die Fläche der Plätze darf jeweils 1'500 m² nicht unterschreiten. Der Ostplatz ist in Bezug zur zukünftigen Haltestelle der Stadtbahn und/oder Tramlinie zu setzen und zusammen mit der Bebauung auf diese abzustimmen.</p> <p>³ Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen für Gastronomiebetriebe sind in den Bereichen des Ost- und Westplatzes zulässig, solange die Vorgaben aus gemäss Abs. 1 gewahrt bleiben. Im Weiteren gilt Art. 11 sinngemäss.</p> <p>⁴ An geeigneten Lagen sind unversiegelte Flächen mit Begründungselementen vorzusehen.</p> <p>⁵ Die Erstellung dieser Plätze Platzbereiche ist im Rahmen der des ersten Baubewilligungsverfahrens, welches von den im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräumen teilweise oder komplett überlagert werden, sicherzustellen.</p>	<p>Art. 13</p> <p>¹ Die im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräume für öffentliche Platzgestaltung dienen der Erstellung öffentlich zugänglicher und für die Kundschaft, Besuchende und Beschäftigte zur Aneignung geeigneter Aussenräume mit ansprechender Aufenthaltsqualität.</p> <p>² Die Form und die Lage der Plätze sind im Situationsplan nicht abschliessend definiert. Beide Plätze sind innerhalb der im Situationsplan bezeichneten Bereiche anzuordnen. Die Fläche der Plätze darf jeweils 1'500 m² nicht unterschreiten. Der Ostplatz ist in Bezug zur zukünftigen Haltestelle der Stadtbahn und/oder Tramlinie zu setzen und zusammen mit der Bebauung auf diese abzustimmen.</p> <p>³ Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen für Gastronomiebetriebe sind in den Bereichen des Ost- und Westplatzes zulässig, solange die Vorgaben gemäss Abs. 1 gewahrt bleiben. Im Weiteren gilt Art. 11 sinngemäss.</p> <p>⁴ An geeigneten Lagen sind unversiegelte Flächen mit Begründungselementen vorzusehen.</p> <p>⁵ Die Erstellung dieser Plätze ist im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens, welches von den im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräumen teilweise oder komplett überlagert werden, sicherzustellen. Für den Ostplatz wird dies spezifiziert, dass die Erstellung im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens</p>

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>Erstellungspflicht der Platzbereiche hat in einem angemessenen Verhältnis zum geplanten Bauvorhaben zu stehen.</p> <p>⁷ Die Erstellung der öffentlichen Plätze erfolgt durch die jeweiligen Gesuchsteller oder Grundeigentümer.</p>	<p>⁶ Erweiterungen und Umbauten, die keinen neubauähnlichen Charakter aufweisen, führen nicht zu einer Platzerstellungspflicht. Die Erstellungspflicht der Platzbereiche hat in einem angemessenen Verhältnis zum geplanten Bauvorhaben zu stehen.</p> <p>⁷ Die Erstellung der öffentlichen Plätze erfolgt durch die jeweiligen Gesuchstellenden oder Grundeigentümerschaften.</p>	<p>für Hochbauten auf den Grundstücken Nrn. 5249 und 5254 eingefordert werden kann. Bezüglich den Grundstücken Nrn. 5253 und 5514 kann die Erstellung durch die Gemeinde nur eingefordert werden, sofern massgebliche Neubauvorhaben darauf realisiert werden.</p> <p>⁶ Erweiterungen und Umbauten, die keinen neubauähnlichen Charakter aufweisen, führen nicht zu einer Platzerstellungspflicht. Die Erstellungspflicht der Platzbereiche hat in einem angemessenen Verhältnis zum geplanten Bauvorhaben zu stehen.</p> <p>⁷ Die Erstellung der öffentlichen Plätze erfolgt durch die jeweiligen Gesuchstellenden oder Grundeigentümerschaften. Die Gemeinde kann den Betrieb und Unterhalt finanziell unterstützen, wozu entsprechende Verträge abgeschlossen werden können.</p>
<p>Art. 13</p> <p>¹ Bei Nachweis besonders guter städtebaulicher, architektonischer und aussenräumlicher Qualitäten sind Hochhäuser gemäss § 282 ff. PBG zulässig.</p> <p>² Hochhäuser inkl. Dachaufbauten, Reklameanlagen, technische Aufbauten etc. dürfen eine maximale Höhenkote von 485.00 m.ü.M. nicht überschreiten.</p>	<p>Art. 14</p> <p>¹ Bei Nachweis besonders guter städtebaulicher, architektonischer und aussenräumlicher Qualitäten sind Hochhäuser gemäss § 282 ff. PBG zulässig.</p> <p>² Hochhäuser inkl. Dachaufbauten, Reklameanlagen, technische Aufbauten etc. dürfen eine maximale Höhenkote von 485.00 m ü. M. nicht überschreiten.</p>	<p>Art. 14</p> <p>¹ Bei Nachweis besonders guter städtebaulicher, architektonischer und aussenräumlicher Qualitäten sind Hochhäuser gemäss § 282 ff. PBG zulässig.</p> <p>² Hochhäuser inkl. Dachaufbauten, Reklameanlagen, technische Aufbauten etc. dürfen eine maximale Höhenkote von 485.00 m ü. M. nicht überschreiten.</p>
<p>Art. 14</p> <p>Für Vorhaben innerhalb eines Konsultationsbereichs gemäss kantonalem Chemie-Risikokataster sind im Baubewilligungsverfahren die Risiken eines Störfalls zu beurteilen und Massnahmen zu prüfen.</p>	<p>Art. 15</p> <p>Für Vorhaben innerhalb eines Konsultationsbereichs gemäss kantonalem Chemie-Risikokataster sind im Baubewilligungsverfahren die Risiken eines Störfalls zu beurteilen und Massnahmen zu prüfen.</p>	<p>Art. 15</p> <p>Für Vorhaben innerhalb eines Konsultationsbereichs gemäss kantonalem Chemie-Risikokataster sind im Baubewilligungsverfahren die Risiken eines Störfalls zu beurteilen und Massnahmen zu prüfen.</p>
<p>4 Erschliessung und Parkierung</p>	<p>4 Erschliessung und Parkierung</p>	<p>4 Erschliessung und Parkierung</p>
<p>Art. 15</p> <p>Ein- und Ausfahrten sind so auszugestalten, dass der Verkehrsfluss gemäss geltendem Verkehrsregime zu keiner Zeit gestört wird. Anlieferungen sowie flankierende Massnahmen haben auf den privaten Grundstücken zu erfolgen. Der Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren beizubringen.</p>	<p>Art. 16</p> <p>Ein- und Ausfahrten sind so auszugestalten, dass der Verkehrsfluss gemäss geltendem Verkehrsregime zu keiner Zeit gestört wird. Anlieferungen sowie flankierende Massnahmen haben auf den privaten Grundstücken zu erfolgen. Der Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren beizubringen.</p>	<p>Art. 16</p> <p>Ein- und Ausfahrten sind so auszugestalten, dass der Verkehrsfluss gemäss geltendem Verkehrsregime zu keiner Zeit gestört wird. Anlieferungen sowie flankierende Massnahmen haben auf den privaten Grundstücken zu erfolgen. Der Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren beizubringen.</p>

Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020	Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023 Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020	Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023 Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023
---	--	---

Art. 16			Art. 17			Art. 17		
<p>¹ Die Berechnung der vorgeschriebenen und zugelassenen Abstellplätze für Personenwagen richtet sich nach der Nutzweise des Baugrundstückes (Grenzbedarf) und dem Grad der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (massgeblicher Bedarf).</p> <p>² Bezogen auf die Nutzungsart sind folgende Normbedarfswerte massgebend, wobei Bruchteile über 0.5 jeweils aufzurunden sind:</p>			<p>¹ Die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen vorgeschriebenen und zugelassenen Abstellplätze für Personenwagen richtet sich nach der Nutzweise des Baugrundstückes (Grenzbedarf) und dem Grad der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (massgeblicher Bedarf).</p> <p>² Im Gestaltungsplanperimeter sind maximal 4'401 Abstellplätze für Personenwagen zulässig. Die Gemeinde stellt ein entsprechendes Controlling sicher.</p> <p>³ Bezogen auf die Nutzungsart sind folgende Normbedarfswerte massgebend, wobei Bruchteile über 0.5 jeweils aufzurunden sind:</p>			<p>¹ Die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen richtet sich nach der Nutzweise des Baugrundstückes (Grenzbedarf).</p> <p>² Im Gestaltungsplanperimeter sind maximal 4'401 Abstellplätze für Personenwagen zulässig. Die Gemeinde stellt ein entsprechendes Controlling sicher.</p> <p>³ Zulässige Abstellplätze für Personenwagen können unter Beachtung von Art. 2 zwischen Grundstücken transferiert werden.</p> <p>⁴ Bezogen auf die Nutzungsart sind folgende Normbedarfswerte massgebend, wobei Bruchteile über 0.5 jeweils aufzurunden sind:</p>		
Nutzungsart (1)	Abstellplätze für		Nutzungsart (1)	Abstellplätze für		Nutzungsart (1)	Abstellplätze für	
	Beschäftigte	Besucher und Kunden		Beschäftigte	Besuchende und Kundenschaft		Beschäftigte	Besuchende und Kundenschaft
Verkaufsgeschäfte			Verkaufsgeschäfte			Verkaufsgeschäfte		
Lebensmittel, Läden mit Waren für den täglichen Bedarf	1 PP / 150 m ² GNF	1 PP / 30 m ² GNF (2)	Lebensmittel, Läden mit Waren für den täglichen Bedarf	1 PP / 150 m² GNF	1 PP / 30 m² GNF (2)			
Detailhandel, Läden mit Waren für den periodischen Bedarf, Einkaufszentren (inkl. z.B. Mall, Lager usw.), Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf, Kultur, Freizeit, Unterhaltung, Tankstellen-Shops, Fachmärkte, u.a.	1 PP / 200 m ² GNF	1 PP / 60 m ² GNF (2)	Detailhandel, Läden mit Waren für den täglichen oder periodischen Bedarf, Einkaufszentren (inkl. z.B. Mall, Lager usw.), Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf, Kultur, Freizeit, Unterhaltung, Tankstellen-Shops, Fachmärkte, u.a.	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 40 m ² GNF (2)	Detailhandel, Läden mit Waren für den täglichen oder periodischen Bedarf, Einkaufszentren (inkl. z.B. Mall, Lager usw.), Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf, Kultur, Freizeit, Unterhaltung, Tankstellen-Shops, Fachmärkte, u.a.	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 40 m ² GNF (2)
Ausstellung und Läden mit ausschliesslich Grossgütern und sperrigen Waren (aperiodischer Bedarf wie Betten, Büromöbel, Haushaltgeräte usw.), Auto Occasionshandel	1 PP / 200 m ² GNF	1 PP / 70 m ² GNF (2)	Ausstellung und Läden mit ausschliesslich Grossgütern und sperrigen Waren (aperiodischer Bedarf wie Betten, Büromöbel, Haushaltgeräte usw.), Auto Occasionshandel	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 70 m ² GNF (2)	Ausstellung und Läden mit ausschliesslich Grossgütern und sperrigen Waren (aperiodischer Bedarf wie Betten, Büromöbel, Haushaltgeräte usw.), Auto Occasionshandel	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 70 m ² GNF (2)
Verkauf von sperrigen Waren i.R. ohne Direktverkauf wie grosse Maschinen, Baubedarf	1 PP / 200 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF (2)	Verkauf von sperrigen Waren i.R. ohne Direktverkauf wie grosse Maschinen, Baubedarf	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF (2)	Verkauf von sperrigen Waren i.R. ohne Direktverkauf wie grosse Maschinen, Baubedarf	1 PP / 100 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF (2)

Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020	Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023 Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020	Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023 Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023
---	--	---

(Cheminée, Küchen und Bäder, Vorfabrizierte Gebäudebauteile usw.), vor Ort produzierte Güter, Showrooms ohne Läden und Direktverkauf, Garage mit Autoausstellung			(Cheminée, Küchen und Bäder, Vorfabrizierte Gebäudebauteile usw.), vor Ort produzierte Güter, Showrooms ohne Läden und Direktverkauf, Garage mit Autoausstellung			(Cheminée, Küchen und Bäder, Vorfabrizierte Gebäudebauteile usw.), vor Ort produzierte Güter, Showrooms ohne Läden und Direktverkauf, Garage mit Autoausstellung		
Gastbetriebe			Gastbetriebe			Gastbetriebe		
Restaurant, Café	1 PP / 40 Sitzplätze	1 PP / 6 Sitzplätze	Restaurant, Café	1 PP / 40 Sitzplätze	1 PP / 6 Sitzplätze	Restaurant, Café	1 PP / 40 Sitzplätze	1 PP / 6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli	-	1 PP / 10 Sitzplätze	Konferenzräume, Säli	-	1 PP / 10 Sitzplätze	Konferenzräume, Säli	-	1 PP / 10 Sitzplätze
Hotel	1 PP / 7 Zimmer	1 PP / 2 Zimmer	Hotel	1 PP / 7 Zimmer	1 PP / 2 Zimmer	Hotel	1 PP / 7 Zimmer	1 PP / 2 Zimmer
Dienstleistungen, Gewerbe, Industrie			Dienstleistungen, Gewerbe, Industrie			Dienstleistungen, Gewerbe, Industrie		
Publikumsorientiert (3)	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF	publikumsorientiert ⁽³⁾	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF	publikumsorientiert ⁽³⁾	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 100 m ² GNF
nicht publikumsorientiert (4)	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 300 m ² GNF	nicht publikumsorientiert ⁽⁴⁾	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 300 m ² GNF	nicht publikumsorientiert ⁽⁴⁾	1 PP / 80 m ² GNF	1 PP / 300 m ² GNF
industrielle Fabrikation	1 PP / 150 m ² GNF	1 PP / 750 m ² (2)	industrielle Fabrikation	1 PP / 150 m ² GNF	1 PP / 750 m ² ⁽²⁾	industrielle Fabrikation	1 PP / 150 m ² GNF	1 PP / 750 m ² ⁽²⁾
Lagerflächen	1 PP / 300 m ² GNF	(2)	Lagerflächen	1 PP / 300 m ² GNF	⁽²⁾	Lagerflächen	1 PP / 300 m ² GNF	⁽²⁾
Spezialnutzungen Für weitere Spezialnutzungen wie Kultstätten, Schulen, Sporteinrichtungen usw. wird der Grenzbedarf unter Beachtung der einschlägigen VSS-Normen fallweise bestimmt.			Spezialnutzungen Für weitere Spezialnutzungen wie Kultstätten, Schulen, Sporteinrichtungen usw. wird der Grenzbedarf unter Beachtung der einschlägigen VSS-Normen fallweise bestimmt.			Spezialnutzungen Für weitere Spezialnutzungen wie Kultstätten, Schulen, Sporteinrichtungen usw. wird der Grenzbedarf unter Beachtung der einschlägigen VSS-Normen fallweise bestimmt.		
(1) gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern (2) Güterumschlag / Anlieferung separat (3) z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur usw. (4) z. B. reine Büroflächen PP = Personenwagen-Abstellplatz (Parkplatz)			⁽¹⁾ gemischte Betriebe sind für die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplatzzahl in entsprechende Teile aufzugliedern ⁽²⁾ Güterumschlag / Anlieferung separat ⁽³⁾ z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur usw.			⁽¹⁾ gemischte Betriebe sind für die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplatzzahl in entsprechende Teile aufzugliedern ⁽²⁾ Güterumschlag / Anlieferung separat ⁽³⁾ z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur usw.		

Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020				Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023				Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023			
				Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020				Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023			
GNF = Gesamtnutzfläche. Diese umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Flächen in den Voll-, Dach- und Untergeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen, Sanitäräume sowie inneren Trennwände. Die Aussenmauer- sowie Brandmauerquerschnitte sind nicht anrechenbar.				⁽⁴⁾ z.B. reine Büroflächen PP = Personenwagen-Abstellplatz (Parkplatz) GNF = Gesamtnutzfläche Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Flächen in den Voll-, Dach- und Untergeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen, Sanitäräume sowie inneren Trennwände. Die Aussenmauer- sowie Brandmauerquerschnitte sind nicht anrechenbar.				⁽⁴⁾ z.B. reine Büroflächen PP = Personenwagen-Abstellplatz (Parkplatz) GNF = Gesamtnutzfläche Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Flächen in den Voll-, Dach- und Untergeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen, Sanitäräume sowie inneren Trennwände. Die Aussenmauer- sowie Brandmauerquerschnitte sind nicht anrechenbar.			
³ Die zulässige Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs für Personenwagen errechnet sich in Prozent des Normbedarfs gemäss Abs. 2. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze fest; der Höchstwert die Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann der Bauherr die zu erstellende Abstellplatzzahl frei bestimmen.				⁴ Die zulässige Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs für Personenwagen errechnet sich in Prozent des Normbedarfs gemäss Abs. 3. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze fest; der Höchstwert die Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Abstellplatzzahl frei bestimmen.				⁵ Die zulässige Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs für Personenwagen errechnet sich in Prozent des Normbedarfs gemäss Abs. 5. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze fest; der Höchstwert die Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Abstellplatzzahl frei bestimmen, sofern die Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept gemäss Art. 19 gegeben ist.			
Beschäftigte		Besucher / Kunden		Beschäftigte		Besuchende / Kundschaft		Beschäftigte		Besuchende / Kundschaft	
min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
30 %	45 %	40 %	60 %	30 %	50 %	60 %	100 %	30 %	50 %	60 %	100 %
⁴ Abweichend zu Abs. 1 kann auf eine Berechnungsmethode verzichtet werden, wobei dann die maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Situationsplan zur Anwendung kommen.				⁴ Abweichend zu Abs. 1 kann auf eine Berechnungsmethode verzichtet werden, wobei dann die maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Situationsplan zur Anwendung kommen.							
⁵ Die maximalen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Abs. 4 können über die Grundstücke, welche über identische Zu- und Abfahrtswege auf das übergeordnete Strassennetz verfügen und auch keine wesentlich andere Verkehrserzeugungsraten aufweisen, transferiert werden.				⁵ Die maximalen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Abs. 4 können über die Grundstücke, welche über identische Zu- und Abfahrtswege auf das übergeordnete Strassennetz verfügen und auch keine wesentlich andere Verkehrserzeugungsraten aufweisen, transferiert werden.							
⁶ Bei Bauvorhaben, welche voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse schaffen, ist Abs. 4 nur anwendbar, wenn ein Mobilitätskonzept gemäss Abs. 9 erstellt wird und der effektive Bedarf ausgewiesen wird.				⁶ Bei Bauvorhaben, welche voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse schaffen, ist Abs. 4 nur anwendbar, wenn ein Mobilitätskonzept gemäss Abs. 9 erstellt wird und der effektive Bedarf ausgewiesen wird.							
⁷ Es sind in jedem Fall mindestens die minimal erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Abs. 1 zu erstellen.				⁷ Es sind in jedem Fall mindestens die minimal erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Abs. 1 zu erstellen.							

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>⁸ Abweichungen von den minimal erforderlichen Abstellplätzen gemäss Abs. 1 können bewilligt werden, sofern im Baubewilligungsverfahren ein reduzierter Bedarf ausgewiesen und die Funktionalität durch ein Mobilitätskonzept und ein Controlling sichergestellt wird.</p>	<p>⁸ Abweichungen von den minimal erforderlichen Abstellplätzen gemäss Abs. 1 können bewilligt werden, sofern im Baubewilligungsverfahren ein reduzierter Bedarf ausgewiesen und die Funktionalität durch ein Mobilitätskonzept und ein Controlling sichergestellt wird.</p> <p>⁵ Abweichungen von der zulässigen Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs gemäss Abs. 3 können bewilligt werden, sofern kumulativ</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Baubewilligungsverfahren ein reduzierter oder erhöhter Bedarf ausgewiesen wird, - die Funktionalität durch ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 19 nachgewiesen und ein Controlling sichergestellt wird, - und die Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten sowie der maximalen Parkplatzzahl gemäss Art. 2 Abs. 3 nachgewiesen wird. <p>⁶ Kommerziell betriebene Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge (Parkierung für Dritte gegen Entgelt), die nicht in der baulichen Nutzung des Grundstücks begründet sind, sind nur zulässig, wenn sie im Richtplan eingetragen sind.</p> <p>⁷ Es sind angemessene Abstellflächen für Velos, Mofas und Motorräder auszuscheiden.</p> <p>⁸ Die gemäss BZO erforderlichen Veloabstellplätze sind mehrheitlich gedeckt und an gut zugänglicher Lage in Abstimmung auf die Haupteingänge und das im Situationsplan festgesetzte städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 11 anzuordnen.</p>	<p>⁶ Abweichungen von der zulässigen Bandbreite des massgeblichen Abstellplatzbedarfs gemäss Abs. 3 4 können bewilligt werden, sofern kumulativ</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Baubewilligungsverfahren ein reduzierter oder erhöhter Bedarf ausgewiesen wird, - die Funktionalität durch ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 19 20 nachgewiesen und ein Controlling sichergestellt wird, - und die Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten sowie der maximalen Parkplatzzahl gemäss Art. 2 Abs. 3 nachgewiesen wird Parkierungskonzept gemäss Art. 19 gegeben ist. <p>⁷ Kommerziell betriebene Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge (Parkierung für Dritte gegen Entgelt), die nicht in der baulichen Nutzung des Grundstücks begründet sind, sind nur zulässig, wenn sie im Richtplan eingetragen sind.</p> <p>⁸ Es sind angemessene Abstellflächen für Velos, Mofas und Motorräder auszuscheiden.</p> <p>⁹ Die gemäss BZO erforderlichen Veloabstellplätze sind mehrheitlich nach Möglichkeit gedeckt und an gut zugänglicher Lage in Abstimmung auf die Haupteingänge und das im Situationsplan festgesetzte städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 11 anzuordnen.</p>
<p>Art. 17</p> <p>¹ Zur Reduktion des Suchverkehrs ist zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Verkehrsregimes gemäss Regionaler Verkehrssteuerung durch die Betreiber von verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gemeinsam und einheitlich ein Parkleitsystem zu realisieren und zu betreiben.</p> <p>² Werden regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände im Sinne von § 243 Abs. 2 PBG festgestellt, kann durch die Gemeinde die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen wie auch die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts gemäss Art. 16 Abs. 9 eingefordert werden.</p>	<p>Art. 18</p> <p>¹ Zur Reduktion des Suchverkehrs ist zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Verkehrsregimes unter Abstimmung mit dem Verkehrsregime gemäss Regionaler Verkehrssteuerung durch die Betreibenden Betreiber von verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gemeinsam und einheitlich ein Parkleitsystem zu realisieren zu betreiben.</p> <p>² Werden regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände im Sinne von § 243 Abs. 2 PBG festgestellt, kann durch die Gemeinde die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen wie</p>	<p>Art. 18</p> <p>¹ Zur Reduktion des Suchverkehrs ist unter Abstimmung mit dem Verkehrsregime gemäss Regionaler Verkehrssteuerung durch die Betreibenden von verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gemeinsam und einheitlich ein Parkleitsystem zu betreiben.</p> <p>² Werden regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände im Sinne von § 243 Abs. 2 PBG festgestellt, kann durch die Gemeinde die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen wie auch die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts gemäss Art. 19 eingefordert werden.</p>

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>³ Die Gemeinde kann auf eigene Kosten regelmässig ein Controlling der verkehrlichen Entwicklung im Gebiet durchführen und bei Missständen von den Betreibern von verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 weiterführende Massnahmen einfordern.</p>	<p>auch die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts gemäss Art. 19 eingefordert werden.</p> <p>³ Die Gemeinde kann auf eigene Kosten regelmässig ein Controlling der verkehrlichen Entwicklung im Gebiet durchführen und bei Missständen von den Betreibern von verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 weiterführende Massnahmen einfordern.</p>	
	<p>5 Mobilitätskonzept</p>	<p>5 Parkierungs- und Mobilitätskonzept</p>
<p>Art. 16</p> <p>⁹ Ein Mobilitätskonzept im Grundbuch anzumerken und hat mindestens folgende Inhalte zu umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziele ▪ Zusammenspiel von Parkplatz-Angebot und erwarteter Parkplatz- Nachfrage ▪ Massnahmen zur Verkehrslenkung ▪ Vereinbarkeit mit dem Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 23. August 2019 ▪ Konkrete Zielindikatoren ▪ Monitoring und Controlling ▪ Massnahmen-Kaskade, sofern die Ziele mit dem Mobilitätskonzept nicht erreicht werden 	<p>Art. 19</p> <p>¹ Die Gemeinde Dietlikon erstellt auf eigene Kosten innert zwei Jahre nach Inkraftsetzung des Gestaltungsplans ein Mobilitätskonzept über den ganzen Geltungsbereich, um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sicherzustellen und übermässige Emissionen zu verhindern.</p> <p>² Das Mobilitätskonzept muss dem Verkehrsgutachten «Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd» entsprechen und hat mindestens folgende Inhalte zu umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermittlung und Definition der verkehrlichen Vorgaben (Berechnung der Parkplatzzahlen) ▪ Abgleich der bereits bestehenden Parkplatzzahlen mit den aktuellen Planungen und den noch zur Verfügung stehenden Parkplatzzahlen und Knotenkapazitäten ▪ Verpflichtung zu einem Monitoring und Controlling eines externen Büros bei Missständen ▪ Definition einer Massnahmen-Kaskade, sofern die Ziele mit dem Mobilitätskonzept nicht erreicht werden, nach folgendem Schema: <ol style="list-style-type: none"> (1) Informationsmassnahmen für Kundschaft und Beschäftigte (2) Schaffung von neuen Anlagen für den Langsamverkehr (nahe Eingang, möglichst ebenerdig und gedeckt) (3) Finanzielle Anreize für Beschäftigte zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Velo- und Fussverkehrs 	<p>Art. 19</p> <p>¹ Die Gemeinde Dietlikon erstellt auf eigene Kosten innert zwei Jahre nach Inkraftsetzung des Gestaltungsplans ein Mobilitätskonzept Parkierungskonzept über den ganzen Geltungsbereich, um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sicherzustellen und übermässige Emissionen zu verhindern.</p> <p>² Das Mobilitätskonzept Parkierungskonzept muss dem Verkehrsgutachten «Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd» entsprechen Rechnung tragen sowie den Erhalt der Funktionalität des übergeordneten Verkehrssystems gemäss RVS-Konzept sicherstellen und hat mindestens folgende Inhalte zu umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. ▪ Verpflichtung zu einem Monitoring und jährlichen Controlling mit Monitoringbericht über Bestand und Verteilung der Parkplätze im Perimeter zuhanden des Kantons Zürich, welches bei Missständen durch ein externes Büro durchzuführen ist. eines externen Büros bei Missständen ▪ Definition einer Massnahmen-Kaskade, vorzunehmen durch die Grundeigentümerschaften sowie zu deren Lasten und durchzusetzen durch die Gemeinde, sofern die Anforderungen des Verkehrsgutachtens mit den Vorgaben des Parkplatz-

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
	<p>(4) Ausbau des Parkleitsystems zu einem dynamischen System</p> <p>(5) Bewirtschaftung der Parkplätze</p> <p>(6) Reduktion von Beschäftigen-Parkplätzen</p> <p>(7) Reduktion von Kundschaft-Parkplätzen</p> <p>³ Das Mobilitätskonzept und dessen Aktualisierungen ist der Bau- direktion zur Kenntnisnahme einzureichen.</p> <p>⁴ Zeigt das Controlling, dass Massnahmen keine Wirkung erzielen, müssen die Grundeigentümerschaften, bei denen Missstände vor- liegen, der Gemeinde Dietlikon aufzeigen, mit welchen weiterge- henden Massnahmen die Missstände behoben werden können.</p> <p>⁵ Sofern private Grundeigentümerschaften ein Mobilitätskonzept für den Nachweis der Funktionalität gemäss Art. 17 Abs. 5 ausar- beiten, ist dieses im Grundbuch anzumerken.</p> <p>⁶ Die Grundeigentümerschaft (bei Mobilitätskonzepten gemäss Abs. 5) ist verpflichtet, ein Jahr nach Fertigstellung des mobilitäts- konzept-basiert erstellten Bauvorhabens erstmalig durch ein ex- ternes Büro auf eigene Kosten ein Controlling durchzuführen und der Gemeinde Dietlikon Bericht darüber zu erstatten.</p> <p>⁷ Wird keine einvernehmliche Lösung zwischen der Grundeigentü- merschaft und der Gemeinde Dietlikon gefunden, kann die Ge- meinde die Grundeigentümerschaft auf die Umsetzung der in Abs. 2 aufgeführten, als tauglich qualifizierten Massnahmen auf eigene Kosten verpflichten.</p>	<p>konzeptes nicht erfüllt werden, nach folgendem Eskalations- schema: Ziele mit dem Mobilitätskonzept nicht erreicht wer- den, nach folgendem Schema:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Informationsmassnahmen für Kundschaft und Be- schäftigte (2) Schaffung von neuen Anlagen für den Langsamver- kehr (nahe Eingang, möglichst ebenerdig und ge- deckt) (3) Finanzielle Anreize für Beschäftigte zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Velo- und Fussver- kehrs (4) Ausbau des Parkleitsystems zu einem dynamischen System (5) Bewirtschaftung der Parkplätze (6) Reduktion von Beschäftigen-Parkplätzen (7) Reduktion von Kundschaft-Parkplätzen <p>³ Das Mobilitätskonzept und dessen Aktualisierungen ist der Bau- direktion zur Kenntnisnahme einzureichen.</p> <p>^{3 4} Zeigt das Controlling des Parkierungskonzepts, dass dem Ver- kehrsgutachten nicht ausreichend entsprochen wird, kann von Massnahmen keine Wirkung erzielen, müssen die Grundeigentü- merschaften, bei denen Missstände vorliegen, auch ohne Ver- pflichtung gemäss Art. 17 Abs. 6 durch die der Gemeinde ein Mo- bilitätskonzept nach Art. 20 verlangt werden, in dem aufgezeigt wird, wie Dietlikon aufzeigen, mit welchen weitergehenden Mass- nahmen die Missstände behoben werden können.</p> <p>⁵ Sofern private Grundeigentümerschaften ein Mobilitätskonzept für den Nachweis der Funktionalität gemäss Art. 17 Abs. 5 ausar- beiten, ist dieses im Grundbuch anzumerken.</p> <p>⁶ Die Grundeigentümerschaft (bei Mobilitätskonzepten gemäss Abs. 5) ist verpflichtet, ein Jahr nach Fertigstellung des mobilitäts- konzept-basiert erstellten Bauvorhabens erstmalig durch ein ex- ternes Büro auf eigene Kosten ein Controlling durchzuführen und der Gemeinde Dietlikon Bericht darüber zu erstatten.</p> <p>^{4 7} Wird bei der Behebung von Missständen keine einvernehmliche Lösung zwischen der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde</p>

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
		<p>Dietlikon gefunden, kann die Gemeinde die Grundeigentümerschaft auf die Umsetzung von im Parkierungskonzept definierten und der in Abs. 2 aufgeführten, als tauglich qualifizierten Massnahmen auf eigene Kosten verpflichten.</p> <p>⁵ Das Parkierungskonzept und allfällige Aktualisierungen sind dem Kanton Zürich zur Kenntnisnahme einzureichen.</p>
<p>¹⁰ Kommerziell betriebene Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge (Parkierung für Dritte gegen Entgelt), die nicht in der baulichen Nutzung des Grundstücks begründet sind, sind nur zulässig, wenn sie im Richtplan eingetragen sind.</p> <p>¹¹ Es sind angemessene Abstellflächen für Velos, Mofas und Motorräder auszuscheiden.</p> <p>¹² Die gemäss BZO erforderlichen Veloabstellplätze sind mehrheitlich gedeckt und an gut zugänglicher Lage in Abstimmung auf die Haupteingänge und das im Situationsplan festgesetzte städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 10 anzuordnen.</p>	<p>⁶ Kommerziell betriebene Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge (Parkierung für Dritte gegen Entgelt), die nicht in der baulichen Nutzung des Grundstücks begründet sind, sind nur zulässig, wenn sie im Richtplan eingetragen sind.</p> <p>⁷ Es sind angemessene Abstellflächen für Velos, Mofas und Motorräder auszuscheiden.</p> <p>⁸ Die gemäss BZO erforderlichen Veloabstellplätze sind mehrheitlich gedeckt und an gut zugänglicher Lage in Abstimmung auf die Haupteingänge und das im Situationsplan festgesetzte städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 10 anzuordnen.</p>	
		<p>Art. 20</p> <p>¹ Sofern private Grundeigentümerschaften ein Mobilitätskonzept für den Nachweis der Funktionalität gemäss Art. 17 Abs. 6 ausarbeiten, ist dieses im Grundbuch anzumerken.</p> <p>² Das Mobilitätskonzept muss folgende Mindestinhalte umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel des Mobilitätskonzepts ▪ Ermittlung der Parkplatzzahlen und des Verkehrsaufkommens gemäss Art. 17 ▪ Begründung des abweichenden Bedarfs gegenüber Art. 17 Abs. 4 ▪ Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept der Gemeinde gemäss Art. 19 ▪ Darlegung der geplanten Massnahmen zur Zielerreichung ▪ Vorgehen, Zielindikatoren, Periodizität und Zuständigkeiten im Controlling der Funktionalität und Zielerreichung des Mobilitätskonzepts ▪ Vorgehen und vorzunehmende Massnahmen bei ungenügender oder mangelhafter Zielerreichung des Mobilitätskonzepts und Verantwortlichkeit für deren Umsetzung (Massnahmen-Kaskade).

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
		<p>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.</p> <p>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 definierten und als tauglich qualifizierten Massnahmen auf eigene Kosten verpflichten.</p>
<p>5 Ergänzungsvorschriften Entwicklungsschwerpunkte</p>	<p>5 Ergänzungsvorschriften Entwicklungsschwerpunkte</p>	
<p>Art. 18</p> <p>¹ Mit den folgenden Ergänzungsvorschriften werden die Voraussetzungen für eine qualitative Weiterentwicklung von städtebaulichen Schwerpunkten im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" geschaffen.</p> <p>² In den im Situationsplan als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) bezeichneten Gebieten kann von den Gestaltungsplanvorschriften abgewichen und nach den Ergänzungsvorschriften (Art. 18 bis Art. 23) gebaut werden. Soweit die Ergänzungsvorschriften nichts Besonderes regeln, gelten die Gestaltungsplanvorschriften.</p> <p>³ Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass sie die Ziele gemäss Art. 1 erfüllen.</p> <p>⁴ Wird von den Ergänzungsvorschriften Gebrauch gemacht, ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu dokumentieren, wie das geplante Bauvorhaben die Ziele gemäss Art. 1 berücksichtigt.</p> <p>⁵ Es ist jeweils ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 16 einzureichen, welches im Gesamtkontext des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zu verstehen ist und auf das Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 23. August 2019 abzustimmen ist.</p>	<p>Art. 18</p> <p>¹ Mit den folgenden Ergänzungsvorschriften werden die Voraussetzungen für eine qualitative Weiterentwicklung von städtebaulichen Schwerpunkten im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" geschaffen.</p> <p>² In den im Situationsplan als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) bezeichneten Gebieten kann von den Gestaltungsplanvorschriften abgewichen und nach den Ergänzungsvorschriften (Art. 18 bis Art. 23) gebaut werden. Soweit die Ergänzungsvorschriften nichts Besonderes regeln, gelten die Gestaltungsplanvorschriften.</p> <p>³ Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass sie die Ziele gemäss Art. 1 erfüllen.</p> <p>⁴ Wird von den Ergänzungsvorschriften Gebrauch gemacht, ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu dokumentieren, wie das geplante Bauvorhaben die Ziele gemäss Art. 1 berücksichtigt.</p> <p>⁵ Es ist jeweils ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 16 einzureichen, welches im Gesamtkontext des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zu verstehen ist und auf das Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 23. August 2019 abzustimmen ist.</p>	

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>⁶ In der Umgebungsgestaltung muss das städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 10 berücksichtigt werden. Es ist ein Mehrwert zu generieren, welcher die Ziele des städtebaulichen Ordnungselement erfüllt.</p> <p>⁷ Mit der Gestaltung der Bauten und der Umgebung ist ein positiver Beitrag zur Verbesserung des Quartierklimas zu leisten.</p> <p>⁸ Es ist ein Energiekonzept auszuarbeiten, welches den Vorgaben des kommunalen Energieplans entspricht und eine rationelle Energienutzung sicherstellt.</p>	<p>⁶ In der Umgebungsgestaltung muss das städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 10 berücksichtigt werden. Es ist ein Mehrwert zu generieren, welcher die Ziele des städtebaulichen Ordnungselement erfüllt.</p> <p>⁷ Mit der Gestaltung der Bauten und der Umgebung ist ein positiver Beitrag zur Verbesserung des Quartierklimas zu leisten.</p> <p>⁸ Es ist ein Energiekonzept auszuarbeiten, welches den Vorgaben des kommunalen Energieplans entspricht und eine rationelle Energienutzung sicherstellt.</p>	
<p>Art. 19</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "West" bezeichneten Perimeter können im Rahmen der Ergänzungsvorschriften gesamthaft 14'600 m² verkehrsintensive Flächen realisiert werden.</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es sind mindestens 135 und maximal 146 Abstellplätze für Personenwagen auf dem Grundstück zu realisieren. - Es ist ein Konzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie die Erschliessung und Verkehrsabwicklung auf dem Grundstück erfolgt. Wenn nötig sind die erforderlichen betrieblichen und baulichen Massnahmen umzusetzen. 	<p>Art. 19</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "West" bezeichneten Perimeter können im Rahmen der Ergänzungsvorschriften gesamthaft 14'600 m² verkehrsintensive Flächen realisiert werden.</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es sind mindestens 135 und maximal 146 Abstellplätze für Personenwagen auf dem Grundstück zu realisieren. - Es ist ein Konzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie die Erschliessung und Verkehrsabwicklung auf dem Grundstück erfolgt. Wenn nötig sind die erforderlichen betrieblichen und baulichen Massnahmen umzusetzen. 	
<p>Art. 20</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Mitte-Nord" bezeichneten Perimeter gilt im Rahmen der Ergänzungsvorschriften für Dienstleistungs- und Büronutzungen eine Baumassenziffer von 10 m³/m². Für Gebäude und Gebäudeteile mit verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gilt anteilmässig eine reduzierte Baumassenziffer von 8 m³/m².</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Parkplätze müssen unterirdisch oder innerhalb des Gebäudes angeordnet werden. - Es muss ein Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums geleistet werden. 	<p>Art. 20</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Mitte-Nord" bezeichneten Perimeter gilt im Rahmen der Ergänzungsvorschriften für Dienstleistungs- und Büronutzungen eine Baumassenziffer von 10 m³/m². Für Gebäude und Gebäudeteile mit verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 gilt anteilmässig eine reduzierte Baumassenziffer von 8 m³/m².</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Parkplätze müssen unterirdisch oder innerhalb des Gebäudes angeordnet werden. - Es muss ein Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums geleistet werden. 	

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>- Es sind öffentlich zugängliche Flächen, welche für Nutzer des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zur Aneignung geeignet sind mit ansprechender Aufenthaltsqualität zu erstellen.</p> <p>³ Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 20 Abs. 2 sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.</p>	<p>- Es sind öffentlich zugängliche Flächen, welche für Nutzer des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zur Aneignung geeignet sind mit ansprechender Aufenthaltsqualität zu erstellen.</p> <p>³ Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 20 Abs. 2 sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.</p>	
<p>Art. 21</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Mitte-Ost" bezeichneten Perimeter gilt im Rahmen der Ergänzungsvorschriften eine maximale Baumassenziffer von 10 m³/m².</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <p>- Alle Parkplätze müssen unterirdisch oder innerhalb der Gebäude in einer Gemeinschaftsanlage angeordnet werden.</p> <p>³ Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 21 Abs. 2 sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.</p>	<p>Art. 21</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Mitte-Ost" bezeichneten Perimeter gilt im Rahmen der Ergänzungsvorschriften eine maximale Baumassenziffer von 10 m³/m².</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <p>- Alle Parkplätze müssen unterirdisch oder innerhalb der Gebäude in einer Gemeinschaftsanlage angeordnet werden.</p> <p>³ Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 21 Abs. 2 sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.</p>	
<p>Art. 22</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Mitte-Süd" bezeichneten Perimeter kann im Rahmen der Ergänzungsvorschriften eine maximale Baumasse von 323'130 m³ realisiert werden.</p> <p>² Im Perimeter können im Rahmen der Ergänzungsvorschriften zusätzlich 2'000 m² Verkaufsflächen zu den gemäss Art. 7 Abs. 1 definierten Flächen realisiert werden. Sofern folgende Anforderungen erfüllt sind:</p> <p>- Die zusätzlichen Verkaufsflächen werden vorwiegend zur Modernisierung und Optimierung der bestehenden Verkaufssituation im Gebäude genutzt.</p> <p>- Die zusätzlichen Verkaufsflächen dürfen erst realisiert werden, wenn die gemäss Art. 7 Abs. 1 definierten Verkaufsflächen vollständig genutzt sind.</p> <p>³ Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <p>- Dem gesamten Perimeter ist eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen.</p>	<p>Art. 22</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Mitte-Süd" bezeichneten Perimeter kann im Rahmen der Ergänzungsvorschriften eine maximale Baumasse von 323'130 m³ realisiert werden.</p> <p>² Im Perimeter können im Rahmen der Ergänzungsvorschriften zusätzlich 2'000 m² Verkaufsflächen zu den gemäss Art. 7 Abs. 1 definierten Flächen realisiert werden. Sofern folgende Anforderungen erfüllt sind:</p> <p>- Die zusätzlichen Verkaufsflächen werden vorwiegend zur Modernisierung und Optimierung der bestehenden Verkaufssituation im Gebäude genutzt.</p> <p>- Die zusätzlichen Verkaufsflächen dürfen erst realisiert werden, wenn die gemäss Art. 7 Abs. 1 definierten Verkaufsflächen vollständig genutzt sind.</p> <p>³ Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <p>- Dem gesamten Perimeter ist eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen.</p>	

<p>Fassung Gemeindeversammlung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie die kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 30. Mai 2023</p> <p>Änderungen in rot gegenüber Fassung vom 24. September 2020</p>	<p>Fassung Bereinigung aufgrund Anhörung und kantonale Vorprüfung. GR-Sitzung vom 3. Oktober 2023</p> <p>Änderungen in grün gegenüber Fassung vom 30. Mai 2023</p>
<p>- Es ist die Entflechtung der Verkehrsströme sicherzustellen und der Ostplatz ist soweit möglich von Verkehr freizuhalten.</p> <p>⁴ Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 22 Abs. 2 und 3 sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.</p>	<p>- Es ist die Entflechtung der Verkehrsströme sicherzustellen und der Ostplatz ist soweit möglich von Verkehr freizuhalten.</p> <p>⁴ Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 22 Abs. 2 und 3 sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.</p>	
<p>Art. 23</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Ost" bezeichneten Perimeter kann im Rahmen der Ergänzungsvorschriften eine gesamtheitliche Neubebauung des Gebiets mit einer Baumassenziffer von 10 m³/m², verkehrsintensiven Flächen von gesamthaft 5'100 m² und maximal 454 Abstellplätzen für Personenwagen erstellt werden.</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dem gesamten Perimeter ist eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen. - Die Haupteinschliessung für den motorisierten Verkehr hat ab der Brandbachstrasse zu erfolgen. - Alle Parkplätze müssen unterirdisch oder innerhalb der Gebäude in einer Gemeinschaftsanlage angeordnet werden. - Es muss ein Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums geschaffen werden. - Es sind öffentlich zugängliche Flächen, welche für Nutzer des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zur Aneignung geeignet sind, mit ansprechender Aufenthaltsqualität zu erstellen. 	<p>Art. 23</p> <p>¹ In dem im Situationsplan als ESP "Ost" bezeichneten Perimeter kann im Rahmen der Ergänzungsvorschriften eine gesamtheitliche Neubebauung des Gebiets mit einer Baumassenziffer von 10 m³/m², verkehrsintensiven Flächen von gesamthaft 5'100 m² und maximal 454 Abstellplätzen für Personenwagen erstellt werden.</p> <p>² Für den Perimeter gelten zusätzlich zu Art. 18 folgende Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dem gesamten Perimeter ist eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen. - Die Haupteinschliessung für den motorisierten Verkehr hat ab der Brandbachstrasse zu erfolgen. - Alle Parkplätze müssen unterirdisch oder innerhalb der Gebäude in einer Gemeinschaftsanlage angeordnet werden. - Es muss ein Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums geschaffen werden. - Es sind öffentlich zugängliche Flächen, welche für Nutzer des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zur Aneignung geeignet sind, mit ansprechender Aufenthaltsqualität zu erstellen. 	
<p>6 Schlussbestimmungen</p>	<p>6 Schlussbestimmungen</p>	<p>6 Schlussbestimmungen</p>
<p>Art. 24</p> <p>Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der rechtskräftigen Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft.</p>	<p>Art. 20</p> <p>Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der rechtskräftigen Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft.</p>	<p>Art. 21</p> <p>Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der rechtskräftigen Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft.</p>

Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Einwendungsbericht Öffentliche Auflage / Anhörung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens des Gemeinderates
Die Gemeindepräsidentin:

Der Gemeindeschreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Kloten, 3. Oktober 2023 / di.1064 / Sto



member of
suisse.ing



Gossweiler Ingenieure AG
Lindenstrasse 23
8302 Kloten
Telefon 044 815 51 00
www.gossweiler.com

Auftraggeberin
Bearbeitung
Versionsverlauf

Gemeinde Dietlikon
Gossweiler Ingenieure AG

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	17.08.2023	Gul/Sto	Fassung für Sitzung vom 21.08.2023
1.1	13.09.2023	Gul/Sto	Fassung für Gemeinderatssitzung vom 03.10.2023

1 Einleitung

Vorbemerkung	Der Gemeinderat Dietlikon hat mit Beschluss Nr. 2023-71 vom 30. Mai 2023 den Entwurf für den Gestaltungsplan zur öffentlichen Auflage und Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 PBG verabschiedet. Die öffentliche Auflage und Anhörung erfolgten während 60 Tagen vom 8. Juni bis 7. August 2023.	
Öffentliche Auflage und Anhörung	Die Unterlagen zum Gestaltungsplan wurden während 60 Tagen vom 8. Juni bis 7. August 2023 öffentlich aufgelegt. Innerhalb der Auflagefrist sind 10 Einwendungen eingegangen. Zu diesen Einwendungen wird im vorliegenden Bericht Stellung genommen. Im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörungen haben Gemeinde, Parteien und Vereine Stellung zum Gestaltungsplan genommen.	
Vernehmlassung Region und Nachbargemeinden	Parallel zur öffentlichen Auflage wurden die nach- und nebengeordneten Planungsträger (Region und Nachbargemeinden) angehört. Es ging eine Stellungnahme der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) ohne Anträge ein. Zudem ging eine Stellungnahme der Gemeinde Wangen-Brüttisellen und der Stadt Dübendorf ohne Einwendungen ein.	
Verzeichnis der Antragsteller und Einwender	<p>Nachfolgend Institutionen, Verbände, Vereine sowie Private haben zur Vorlage Anträge und/oder Einwendungen unterbreitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Q11 AG ◆ IKEA AG ◆ Schneebei Metallbau AG 	
Mitwirkungs- und Genehmigungsprozess	<p>Beschluss GR für öffentliche Auflage</p> <p>Öffentliche Auflage</p> <p>Bereinigung aufgrund öffentlicher Auflage, Anhörung und kantonaler Vorprüfung</p> <p>Verabschiedung des Gemeinderats zuhanden der Gemeindeversammlung</p> <p>Gemeindeversammlung</p> <p>Genehmigung durch Baudirektion</p> <p>Publikation</p> <p>Inkrafttreten</p>	<p>30. Mai 2023</p> <p>8. Juni bis 7. August 2023</p> <p>September 2023</p> <p>3. Oktober 2023</p> <p>11. Dezember 2023</p> <p>Februar / März 2024</p> <p>April 2024</p> <p>Mai 2024</p>

2 Behandlung der Einwendungen

2.1 Einwendung Nr. 1

Antrag

Es seien für den Perimeter "Ost" die baulichen Leitlinien für eine bauliche Weiterentwicklung des Gebietes aufzunehmen, welche einen Fortbestand der bestehenden Gebäude und eine bauliche Weiterentwicklung (ohne vollständigen Neubau) ermöglichen.

Begründung Einwender

Art. 5 Abs. 5 der Vorschriften des Gestaltungsplanes "Zentrum Dietlikon Süd" sehen vor, dass in dem im Situationsplan "Ost" bezeichneten Perimeter abweichend zu Art. 5 Abs. 1 der Vorschriften für eine gesamtheitliche Neubebauung eine Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ beansprucht werden kann. Der Raumplanungsbericht (S. 33) erwähnt den Begriff der gesamtheitlichen Neubebauung ebenfalls.

Die Q11 AG hegt keine Absichten, die bestehenden Gebäude abzubauen und auf den Grundstücken eine Neuüberbauung zu realisieren. Sie verfolgt vielmehr das Konzept des "Weiterbauens" (mit ergänzenden Neubauten aber auch Sanierungen und/oder Aufstockungen bestehender Gebäude). Diese Entwicklung darf durch den Gestaltungsplan nicht ver- bzw. behindert werden. Art. 8 der Vorschriften verlangt bei massgeblichen Erweiterungsprojekten nach einer gesamtheitlichen, städtebaulichen Idee.

Gegen eine Berücksichtigung eines gesamtheitlichen städtebaulichen Konzepts für eine Weiterentwicklung der Parzellen der Q11 AG ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Indessen sind die Vorgaben zu vage und schaffen Rechtsunsicherheiten bei der künftigen Planung und der Ausarbeitung von konkreten Baugesuchen. Dem Umstand, dass die Q11 AG keine Neubebauung plant, sondern eine Weiterentwicklung der bestehenden Gebäude beabsichtigt, ist Rechnung zu tragen. In den Vorschriften sind deshalb nicht nur bauliche Leitlinien für einen kompletten Neubau sondern auch für eine bauliche Entwicklung von Bestandesobjekten aufzunehmen. Die Anforderungen an ein gesamtheitliches städtebauliches Konzept bei der Erweiterung und/oder Ausbau von Bestandesobjekten müssen tiefer angesetzt werden als bei der Realisierung von Neubauten. Dies gilt es in den Vorschriften entsprechend abzubilden.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Gemäss Art. 1 der GP-Vorschriften soll der Perimeter "Zentrum Dietlikon Süd" in ein zukunftsfähiges, urbanes Zentrum transformiert werden. Eine Entwicklung des Perimeters "Ost" kann diese Transformation massgeblich unterstützen. Die Vorschrift soll folglich mögliche Bauvorhaben unterstützen und nicht mit zu starren Vorgaben verhindern.

Die Vorschrift wird so angepasst, dass die zusätzliche Baumassenziffer konsumiert werden kann, sofern der Perimeter mehrheitlich neu bebaut wird. Der Entwicklungsabsicht muss ein Gesamtkonzept zugrunde liegen, welches sich über den ganzen Perimeter erstreckt.

2.2 Einwendung Nr. 2

Antrag

Das Zustimmungserfordernis für die geschlossene Bauweise im Sinne von Art. 10 der Vorschriften sei auf die direkt angrenzenden Grundeigentümer zu beschränken.

Begründung Einwender

Nach Art. 10 der Vorschriften ist innerhalb der mit Mantellinien begrenzten Bereiche, wo die Nachbarschaft zustimmt, die geschlossene Bauweise erlaubt. Der Begriff der Nachbarschaft ist zu unpräzise. Ist damit der direkt an das Grundstück mit geschlossener Bauweise angrenzende Grundeigentümer oder auch die weitere Nachbarschaft (im Sinne der zum Rekurs berechtigten Nachbarn) gemeint? Die Einverständniserklärung muss nach unserer Auffassung nur vom direkt angrenzenden Eigentümer vorliegen. Dies gilt es zu präzisieren.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Die Präzisierung "direkt angrenzende Eigentümer" ist in der Vorschrift zielführend. Art. 10 der Vorschriften wird entsprechend ergänzt.

2.3 Einwendung Nr. 3

Antrag	Auf das Erfordernis von mehrheitlich gedeckten Veloabstellplätzen im Sinne von Art. 17 Abs. 8 der Vorschriften sei zu verzichten.
Begründung Einwender	Art. 17 Abs. 7 der Vorschriften verlangt die Ausscheidung angemessener Abstellflächen für Velos, Mofas und Motorräder. Dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die Vorgabe in Art. 17 Abs. 8 der Vorschriften, dass die Abstellplätze mehrheitlich gedeckt auszuführen sind, ist jedoch zu starr und behindert auch die Umgebungsplanung im Sinne der Vorschriften (Erhaltung und Herichtung von Grünflächen im Sinne von Art. 8 der Vorschriften). Um bei konkreten Umbauvorhaben die notwendige Flexibilität zu wahren, ist auf dieses Erfordernis zu verzichten.
Stellungnahme GR	<p>Teilweise berücksichtigt:</p> <p>Die Vorschrift wurde gemäss den damals gängigen Empfehlungen des Kantons festgelegt. Gemäss dem heute aktuellen Merkblatt "Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf" des Kantons wird die Vorschrift angepasst. Im Merkblatt ist festgehalten:</p> <p><i>Bei gewerblich genutzten Gebäuden sind diverse Nutzergruppen mit unterschiedlicher Parkierdauer vorhanden. Die Veloabstellanlagen unterscheiden sich daher in den Anforderungen.</i></p> <p><u>Kurzzeitparkieren für Kundschaft:</u> Nahe beim Haupteingang, auf dem Weg zum Zielort, Überdachung erwünscht, Platz für Anhänger und Spezialvelos.</p> <p><u>Langzeitparkieren für Mitarbeitende:</u> Nahe am Mitarbeiteringang, überdacht, beleuchtet und abschliessbar bei Nutzungen nachts, Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz etc., Stromanschluss für Elektrovelos.</p> <p>Das Merkblatt kann jedoch nicht abschliessend für alle Nutzungen im Perimeter einheitlich angewendet werden. Art. 17 Abs. 8 wird deshalb nur teilweise angepasst, dass "nach Möglichkeit" gedeckte Abstellplätze erstellt werden sollen.</p>

2.4 Einwendung Nr. 4

Antrag

Artikel 5 Nutzungen: Im Sinne der Gleichbehandlung sind BZO und Gestaltungsplan so anzupassen, dass keine Spezialgebiete mehr nötig sind.

Begründung Einwender

"Speziallösungen innerhalb der Speziallösung Gestaltungsplan" sind aus meiner Sicht unschön. Mit einer grosszügigen Auslegung der Bestandesgarantie auch für kleinere bis mittlere Umbauten innerhalb der bestehenden Gebäudehülle und einer Anpassung der Baumassenziffer auf $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ auch für Dienstleistungs- und Büronutzung in der BZO könnten die Spezialfälle wohl vermieden werden, ohne dass massgebende Auswirkungen auf den Verkehr befürchtet werden müssten.

- "Mitte-Nord": Bestandesgarantie (und evtl. Anpassung BZO).
- "Mitte-Ost": Bestandesgarantie.
- "Mitte-Süd": Bestandesgarantie.
- "Ost": Anpassung BZO.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Die ganze Gestaltungsplanvorlage wurde in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Grundeigentümern und Betrieben ausgearbeitet. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die Lenkung der Verkehrsströme auf eine mögliche Vollaussnutzung des Gestaltungsplanperimeters war zentraler Bestandteil der Ausarbeitung. Die heutigen Vorschriften berücksichtigen dies entsprechend.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.5 Einwendung Nr. 5

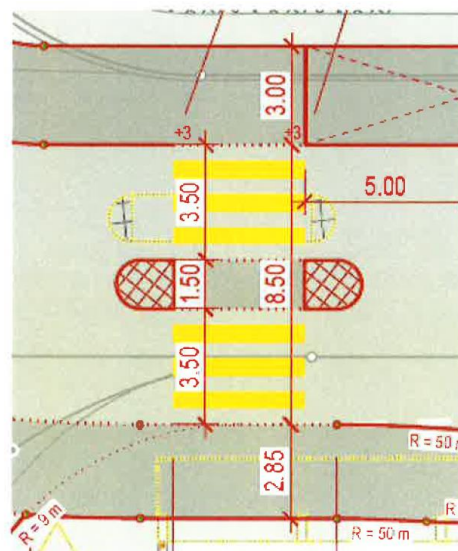
Antrag Artikel 8 Begrünung / Gestaltung: Der Artikel ist zu streichen und übergeordnet in die BZO zu übernehmen.

Begründung Einwender Dieser Artikel ist neu gegenüber der vormaligen Gestaltungsplanvorlage und v.a. Abs. 2/3 sind grundsätzlich im Kontext der Klimaumstände sinnvoll. Allerdings soll innerhalb der Gemeinde bezüglich ökologischer Massnahmen keine "Zweiklassengesellschaft" entstehen, weshalb ein solcher Artikel übergeordnet in die BZO aufzunehmen ist.

Ich erlaube mir die Anmerkung, dass gerade durch das RVS- und Gemeindeprojekt in der Industriestrasse 2 schöne Bäume bei der IKEA gefällt wurden, ein Ersatz aber nicht mehr geplant ist:



Ehemalige Bäume bei Bushaltestelle Industriestrasse.



Plangrundlage Projekt Sanierung Industriestrasse Ost.

Stellungnahme GR

Teilweise berücksichtigt:

Die Vorschriften bezüglich Gestaltung und Begrünung wurden im Vergleich zur bisherigen Fassung aus dem Jahr 2008 stark reduziert. Der Art. 8 ist noch einer der wenigen Artikel in der Vorlage, welcher minimale Vorgaben enthält. Gemäss Art. 1 ist die Aufwertung des Freiraums zugunsten einer erhöhten Aufenthalts- und Begegnungsqualität eine Zielsetzung des Gestaltungsplans. Diese Vorschrift trägt dazu bei, dass dies erfüllt werden kann.

Das Konzept für die Revision des Gestaltungsplans wurde vor Planungsstart sämtlichen Grundeigentümerschaften vorgestellt. Alle Grundeigentümerschaften hatten folglich die Möglichkeit, sich entsprechend einzubringen

Die Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Dietlikon wird aktuell ebenfalls revidiert. Es wird dann geprüft, ob allgemein und übergeordnet darin Artikel zur Begrünung und Gestaltung aufgenommen werden können.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.6 Einwendung Nr. 6

Antrag

Antrag Artikel 11 und 12 Städtebauliches Ordnungselement / Gestaltung.

Begründung Einwender

Artikel 11 und 12: Es sei als Wiederholung der Stellungnahme zur vormaligen Vorlage erwähnt, dass die Gestaltung Sache der Eigentümer sein soll und eine ansprechende Gestaltung in der Regel wohl auch im Sinne der Eigentümer ist. Zudem bestehen meines Erachtens entlang der Industriestrasse und der geltenden Verkehrsbaulinien ohnehin verschärfte Auflagen für Bauten.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Im Vergleich zur Fassung aus dem Jahr 2009 wurde auf starre Vorgaben verzichtet, um den Grundeigentümern ein möglichst grosser Spielraum zu ermöglichen. Es wurden lediglich auf der qualitativen Ebene minimale Leitplanken formuliert. Der Gestaltungsspielraum für die Grundeigentümer wurde daher eher erhöht. Dasselbe gilt bzgl. der Gebäudeorientierung und Haupteingängen.

Zugunsten der Flexibilität und zur Begünstigung der Entwicklung wird auf weitere Vorgaben verzichtet. Nichtsdestotrotz gelten erhöhte Anforderungen, wenn verkehrintensivere Einrichtungen erstellt werden.

Die Einwendung wird daher nicht berücksichtigt.

2.7 Einwendung Nr. 7

Antrag

Antrag zum Artikel 17 Parkplatzangebot.

Begründung Einwender

Auch hier sei analog zur Stellungnahme 2020 erwähnt, dass teilweise wohl gerade wegen mangelndem Parkplatzangebot Verkehrsprobleme an Spitzentagen entstehen! Mit einem ausreichenden Parkplatzangebot würde der Verkehrsfluss verbessert, was zu weniger Rückstau auf dem Hauptnetz führen würde und ganz im Sinne der RVS-Massnahmen sein müsste.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Es ist seitens der Gemeinde grosses Verständnis vorhanden, dass ein Bedürfnis nach zusätzlichen Parkplätzen vorhanden ist. Die heutige Regelung in den Vorschriften basiert jedoch auf intensiven Verhandlungen mit dem Kanton und ist – gemäss Stellungnahme des Kantons – das absolute Maximum für den Perimeter. Die Festlegung basiert auch auf dem Verkehrsgutachten, welches den Maximalwert rechnerisch ermittelt hat. Somit ist eine weitere Erhöhung der Parkplatzzahl nicht möglich.

Die Einwendung kann daher nicht berücksichtigt werden.

2.8 Einwendung Nr. 8

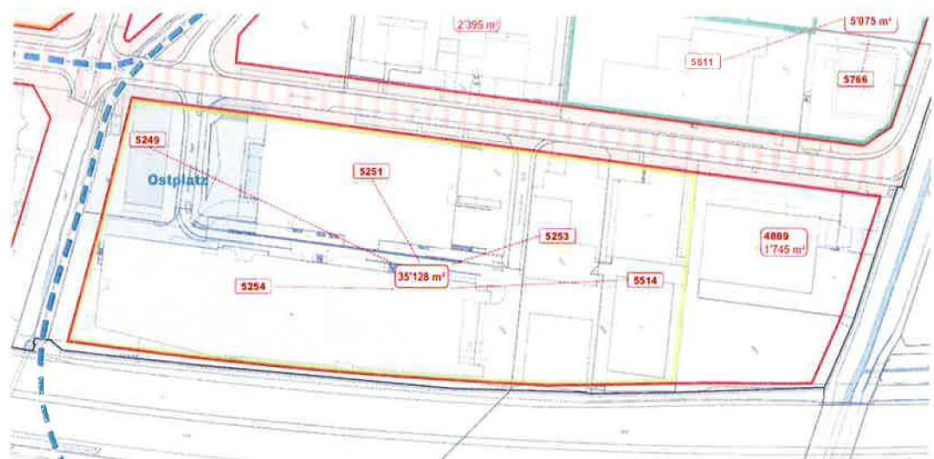
Antrag

Art. 5 Abs. 4 SNV-GP sei wie folgt zu ergänzen: "Ein Baumassentransfer zwischen Grundstücken innerhalb der durch die Mantellinien umrandeten Bereiche ist uneingeschränkt zulässig. Veränderungen im heute bestehenden Flächenmasse einzelner Grundstücke (2.8. infolge Strassenneubau, Glattalbahn) haben keinen Einfluss auf die für die Baumasse massgebende Grundstücksfläche und bleiben unberücksichtigt.

Begründung Einwender

Gemäss Art. 5 Abs. 1 SNV-GP gilt für Neubauten die gemäss BZO zulässige Baumassenziffer. Ergänzend sieht Art. 5 Abs. 3 SNV-GP vor, dass in dem im Situationsplan "Mitte-Süd" bezeichneten Perimeter abweichend zu Abs. 1 eine maximale Baumasse von 323'130 m³ realisiert werden kann. Diese Vorschrift geht den Regeln der BZO als *lex specialis* vor.

Gemäss dem vorerwähnten Situationsplan "Mitte-Süd" liegen die im Eigentum der Einwenderin stehenden Grundstücke in diesem Perimeter ("Mitte-Süd") - wobei auf die in diesem Perimeter gelegenen Strassenparzellen (Kat.-Nrn. 5250 und 5258) keine VE-Flächen entfallen:



Gemäss den Ausführungen im Planungsbericht vom 30. Mai 2023 (S. 30 ff.) sollen Baumassentransfers im Rahmen des übergeordneten Rechts zulässig sein. Solche Baumassentransfers dürfen aber nicht dazu führen, dass die Nutzungsziffern illusorisch werden und eine unerwünschte Konzentrierung der Bausubstanz entsteht. Innerhalb der von Mantellinien umschlossenen Bereiche sollen nun aber Baumassentransfers erlaubt sein (so auch explizit die Ausführungen im Planungsbericht, 5.32, zum Perimeter "Mitte-Süd", wobei in diesem Perimeter dabei die gesamtheitliche, städtebauliche Idee im Sinne von Art. 8 Abs. 1 SNV-GP nicht unterlaufen werden dürfe).

Mit der Grösse der Baumassenziffer lässt sich die Nutzungsdichte eines Quartiers und damit dessen Struktur und Charakter steuern (HALLER/KARLEN, Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, 3.A., Zürich 1999, Rz. 625). Die Funktion der Baumassenziffer liegt darin, eine Begrenzung des in Erscheinung tretenden Baukubus innerhalb eines Quartiers zu erreichen, was gerade bei Industriebauten von Bedeutung ist (HALLER/KARLEN, a.a.O., Rz. 630). Folglich ist die Statuierung einer Baumassenziffer im Wesentlichen von ortsbildgestalterischen und städtebaulichen Überlegungen getragen, wobei diese Überlegungen quartierbezogen und nicht grundstücksbezogen anzustellen sind. Vor

diesem Hintergrund der Funktion der Baumassenziffer und angesichts des quartierbildenden Charakters des Perimeters "Mitte-Süd" wird der Betrachtungsperimeter zu Recht über die Grundstücksgrenzen hinaus eingegrenzt; allerdings gilt es diesem alsdann auch explizit bei der Zulässigkeit von Baumassentransfers Rechnung zu tragen.

Der Umstand, dass die im Perimeter "Mitte-Süd" gelegenen Grundstücke, städtebaulich sowie baulich und funktional als eine Einheit bzw. als "ein Grundstück" bzw. ein Quartier betrachtet werden, ist zu begrüssen; zumal diese Grundstücke im Eigentum ein- und derselben juristischen Person stehen. Weshalb allerdings der erlaubte Baumassentransfer zwischen diesen Grundstücken nicht in den SNV-GP explizit verankert wird, ist nicht nachvollziehbar; zumal den Ausführungen im Planungsbericht kommt keine rechtsetzende Wirkung zu (Art. 2 Abs. 2 SNV-GP) und damit das Risiko besteht, dass solche Baumassentransfers innerhalb der in den Mantellinien gelegenen Grundstücken eben nicht uneingeschränkt gestattet werden sollen. In Korrelation zu Art. 7 Abs. 2 SNV-GP sowie im Interesse der hoch zu gewichtenden Planungs- und Rechtssicherheit und im Lichte des verwaltungsrechtlichen Legalitätsprinzips ist der Baumassentransfer in den SNV-GP explizit zu verankern. Art. 5 Abs. 4 SNV-GP ist wie folgt zu ergänzen: "Ein Nutzungstransfer zwischen Grundstücken innerhalb der durch die Mantellinien umrandeten Bereiche ist uneingeschränkt zulässig."

Ferner sollen im Falle der Unterteilung in mehrere Bauprojekte die maximale Baumasse im Verhältnis zu den Grundstücksflächen verteilt werden, wobei Veränderungen im Flächenmass einzelner Grundstücke (z.B. Strassenneubau, Glatttalbahn) keinen Einfluss auf die vorgenannten Grundstücksflächen haben sollen (Planungsbericht vom 30. Mai 2023, S. 32). Auch diese, dem Investitionsschutz und der Rechtssicherheit dienenden Darlegungen sind in den SNV-GP zu verankern, da der Planungsbericht keine rechtserzeugenden Wirkungen zeitigt. Art. 5 Abs. 4 SNV-GP ist daher zusätzlich zum Vorgesagten wie folgt zu ergänzen: "Veränderungen im heute bestehenden Flächenmasse einzelner Grundstücke (z.B. infolge Strassenneubau, Glatttalbahn) haben keinen Einfluss auf die für die Baumasse massgebende Grundstücksfläche und bleiben unberücksichtigt."

Mit der vorliegenden Ergänzung ist auch die Symmetrie zu Art.7 Abs. 2 SNV-GP hergestellt, welche einen Transfer von Verkaufsflächen in dem von Mantellinien umschlossenen Bereich explizit erlaubt.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Eine Präzisierung dieser Vorschrift ist zielführend. Art. 5 Abs. 4 der GP-Vorschrift wird entsprechend ergänzt, dass ungeachtet der heutigen und der zukünftigen Grundstücksgrenzen /-flächen Baumasse transferiert werden kann.

2.9 Einwendung Nr. 9

Antrag

Art. 11 SNV-GP sei in der vorliegenden Form zu streichen.

Begründung Einwender

Die Entwicklung der Industriestrasse als städtebauliches Ordnungselement soll anhand des gesamtheitlichen Konzepts "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. März 2014 erfolgen (Art. 11 Abs. 2 SNV-GP). Zudem ist vorgesehen, dass Innerhalb des städtebaulichen Ordnungselements dürfen keine Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen angeordnet werden, welche die Entwicklung des städtebaulichen Ordnungselements negativ präjudizieren (Art. 11 Abs. 3 SNV-GP). Ebenfalls Gegenstand dieser Regelung ist weitergehend eine Fussgängerbevorzugung (Art. 11 Abs. 4 SNV-GP).

Gemäss dem Planungsbericht vom 30. Mai 2023 (S. 40) sollen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zur Wahrung des städtebaulichen Ordnungselements durch den Gemeinderat Massnahmen verfügt werden können, wobei auch vertragliche Regelungen zwischen dem betroffenen Grundeigentümer und der Gemeinde möglich sein sollen. Zwar wurde die ursprüngliche Textpassage, dass solche Massnahmen "auf Kosten des Grundeigentümers" angeordnet werden, gestrichen; weiterhin fehlt aber eine Grundlage in den Sondernutzungsvorschriften, welche eine Kostenbeteiligung der Gemeinde vorsieht; dies namentlich für den Fall, dass solche "Aufwertungsmassnahmen" oder dergleichen durch einen Grundeigentümer auf seinem Grundstück zu realisieren sind, diese Aufwertungsmassnahme letztlich aber mitunter auch im öffentlichen Interesse erfolgt.

Da aufgrund des in den SNV-GP für massgeblich erklärten "Gestaltungskonzepts Industriestrasse" für den davon betroffenen Grundeigentümer weitreichende Duldungs- und Kostentragungspflichten resultieren können, ist aus rechtsstaatlichen Gründen und in Nachachtung des abgaberechtlichen Legalitätsprinzips bereits im Zeitpunkt des Planerlasses unzweifelhaft erkenn- und absehbar sein, welche Folgen im Einzelnen ein bestimmter Sondernutzungsplan auf die ihm zustehenden Nutzungs- und Verfügungsfreiheiten über sein Grundstück haben. Für die Einwenderin ist derzeit nun aber schlichtweg nicht absehbar, mit welchen zusätzlichen Massnahmen oder Kosten sie zukünftig einzustehen hat. Auch wird mit der vorgesehenen Regelung in Art. 11 Abs. 2 und 3 SNV-GP keine genügende gesetzliche Grundlage geschaffen, um einem Grundeigentümer die aus einer entsprechenden Massnahmenanlastung resultierenden Kosten zu überbinden sowie die entsprechenden Massnahmen auf seinem Grundstück zu dulden. Aus einer verfassungsrechtlichen Optik fehlt demnach die erforderliche gesetzliche Grundlage für den in dieser Regelung vorgesehenen Enteignungstatbestand. Sofern und soweit Massnahmen vorzusehen sind, bedürfen sie zwingend der Zustimmung des betroffenen Grundeigentümers. Ferner sind die damit im Zusammenhang stehenden Kosten durch die Gemeinde zu tragen.

Weiter verlangt Art. 11 Abs. 5 SNV, dass Zufahrtswege und Grundstückanschlüsse möglichst platzsparend und mit Fussgängerbevorzugung auf das städtebauliche Ordnungselement abzustimmen sind. Diese nach dem Wortlaut dieser Vorschrift uneingeschränkt gewollte Fussgängerbevorzugung kann nicht nur zu verkehrlichen Beeinträchtigungen der Grundstückerschliessung,

sondern auch zu unerwünschten und der Verkehrssicherheit abträglichen Rückstausituationen auf dem übergeordneten Strassennetz führen. Gemäss Planungsbericht, S. 42, sind Grundstückszufahrten mit möglichst direkten Fussgängerverbindungen zu gestalten. Darunter sind in erster Linie durchgängige Trottoirs (z.B. Trottoirüberfahrten) zu verstehen. Es könnten aber auch alternative Varianten, wie z.B. Mittelinseln, Querungshilfen, farbige Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) eingesetzt werden. Unter anderem sind alternative Massnahmen möglich, wenn eine Trottoirüberfahrten unerwünschten Rückstaus auf dem übergeordneten Strassennetz führt. In diesem Fall können z.B. auch Vertikalversätze zurückversetzt werden, damit ein Rückstau auf dem privaten Grundstück erfolgt.

Aus diesen voranstehend dargelegten Gründen ist Art. 11 SNV-GP zu streichen.

Stellungnahme GR

Teilweise berücksichtigt:

Das "Städtebauliche Ordnungselement" wurde eingeführt, um ein konzeptionelles Rückgrat und identitätsstiftendes Element im Perimeter abzubilden. Der öffentliche Raum wird damit strukturiert und die Industriestrasse dient zur Orientierung im Quartier.

Der grösste Bereich des städtebaulichen Ordnungselementes liegt quasi innerhalb des Verkehrsbaulinienbereiches. Das Ordnungselement enthält den gesamten Verkehrsbaulinienbereich, nicht nur den effektiven Strassenraum. Das Strassenprojekt inkl. Trottoir ist bereits rechtskräftig festgelegt, weshalb keine weiteren Änderungen angenommen werden; die Sanierung der Industriestrasse ist aktuell auch im Gange.

Im Vergleich zur Fassung aus dem Jahr 2009 wurde auf starre Vorgaben verzichtet. Es wurden lediglich auf der qualitativen Ebene minimale Leitplanken formuliert. Der Gestaltungsspielraum für die Grundeigentümer wurde daher eher erhöht. Dasselbe gilt bzgl. der Gebäudeorientierung und Haupteingängen. Zugunsten der Flexibilität und zur Begünstigung der Entwicklung wird auf weitere Vorgaben verzichtet.

Um jedoch die Bedenken der Einwendung teilweise zu berücksichtigen, wird Art. 11 Abs. 3 der GP-Vorschrift so angepasst, dass keine wissentliche, negative Präjudizierung des Ordnungselements erfolgen darf.

Die Einwendung wird daher nur teilweise berücksichtigt.

2.10 Einwendung Nr. 10

Antrag

Art. 13 SNV-GP (samt Situationsplan) sei in der vorliegenden Form zu streichen; eventualiter im Sinne der nachfolgenden Darlegungen anzupassen.

Begründung Einwender

Auf den im Eigentum der Einwenderin stehenden Parzellen Nm. 5249, 5250, 5251 und 5254, je GB Dietlikon, ist gemäss Art. 13 Abs. 1 SNV in Verbindung mit dem Situationsplan ein sog. "Anordnungsspielraum für öffentliche Platzgestaltung" vorgesehen. Solche Anordnungsspielräume sollen der Erstellung öffentlich zugänglicher und für Kunden, Besucher und Beschäftigte zur Aneignung geeigneter Aussenräume mit ansprechender Aufenthaltsqualität dienen. Die Fläche eines Platzes darf jeweils 1'500 m² nicht unterschreiten, wobei Form und Lage im Situationsplan nicht abschliessend definiert sind. Der "Ostplatz" ist in Bezug zur zukünftigen Haltestelle der Stadtbahn und/oder Tramlinie zu setzen und zusammen mit der Bebauung auf diese abzustimmen (Art. 13 Abs. 2 SNV). Die Erstellung der Platzbereiche ist im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens, welche von den im Situationsplan bezeichneten Anordnungsspielräumen ganz oder teilweise überlagert werden, sicherzustellen (Art. 13 Abs. 5 SNV). Erweiterungen und Umbauten, die keinen neubauähnlichen Charakter aufwiesen, führen nicht zu einer Platzerstellungspflicht. Die Erstellungspflicht der Platzbereiche hat in einem angemessenen Verhältnis zum geplanten Bauvorhaben zu stehen (Art. 13 Abs. 6 SNV). Ferner erfolgt die Erstellung der öffentlichen Plätze durch die jeweiligen Gesuchstellenden oder Grundeigentümerschaften (Art. 13 Abs. 7 SNV) - und auf deren Kosten.

Die in Art. 13 Abs. 1 SNV-GP statuierte öffentliche Zugänglichkeit des "Ostplatzes" und die mit Kostenfolgen für die Einwenderin als betroffene Grundeigentümerin auferlegten Erstellungspflichten bewirken einen schweren Eingriff in die verfassungsrechtlich gewährleistete Eigentumsgarantie (Art. 26BV). Im Ergebnis kommt die vorgesehene öffentliche Zugänglichkeit des "Ostplatzes" samt Gestaltungsvorschriften einer Enteignung der Einwenderin gleich, da ihr jegliche wirtschaftlich sinnvolle Nutzung ihres – in der Industriezone gelegenen! – Grundstückes im Bereich des "Ostplatzes" entzogen und zu Gunsten der Allgemeinheit "veröffentlicht" wird. Entsprechend darf ein solcher Eingriff nur bei Vorliegen einer formell-gesetzlichen Grundlage erfolgen. An einer solchen formell-gesetzlichen Grundlage fehlt es vorliegend, jedenfalls vermag Art. 13 SNV-GP die erforderliche Rechtsgrundlage nicht zu liefern.

Zudem fehlt es auch an einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage, um im Rahmen eines Gestaltungsplanes einem Grundeigentümer die öffentliche und mit Kostenfolgen für diese verbundene Zugänglichkeit seines Grundstückes zu überbinden. Alsdann fehlt es am öffentlichen Interesse und der Beachtung der Verhältnismässigkeit, um den mit Art. 19 Abs. 1 des Gestaltungsplanes bewirkten Grundrechtseingriff zu rechtfertigen (Art. 36 BV). Dass die Kosten für den zukünftigen Unterhalt von der Gemeinde getragen werden, wird im Falle einer öffentlichen Nutzung bestätigt (Planungsbericht vom 30. Mai 2023, S. 43), ist jedoch rechtssatzmässig in den SNV nicht verankert und deren Klärung wird auf das Baubewilligungsverfahren verschoben.

Auf Art. 12 SNV-GP (samt Situationsplan), soweit sie die eingangs genannten Grundstücke der Einwenderin betreffen, ist aus den genannten Gründen daher

zu verzichten. Damit soll aber nicht gesagt sein, dass die Einwenderin nicht bereit wäre, im Rahmen einer vertraglichen Regelung mit der Gemeinde Dietlikon Hand zur Schaffung des "Ostplatzes" zu bieten. Es gilt dabei jedoch den vorgenannten Aspekten Rechnung zu tragen. Sollte die Gemeinde an der vorgesehenen Regelung festhalten wollen, so ist – kumulativ – in Art. 11 SNV-GP vorzusehen, dass (i) sich der Anordnungsspielraum für den "Ostplatz" auf die Grundstücke Parzellen Nrn. 5249 und 5250, je GB Dietlikon, beschränkt, (ii) die Erstellungspflicht nur ausgelöst wird durch einen Neubau- oder eine neubauähnliche Umgestaltung auf den Parzellen Nrn. 5249 oder 5254, je GB Dietlikon, (iii) im Zuge eines solchen Neubaus bzw. einer neubauähnlichen Umgestaltung eine Nutzung realisiert werden soll, welche die Attraktivität des "Ostplatzes" steigert (z.B. IKEA-Restaurant), (iv) die Gemeinde sich an den Erstellungskosten angemessen zu beteiligen hat und (v) diese für den zukünftigen Unterhalt und die Werkeigentümerhaftung aufkommt.

Ferner ist vorgesehen, den "Ostplatz" von Verkehr freizuhalten (vgl. Planungsbericht vom 30. Mai 2023, S. 33). Diese Forderung ist zu weitgehend. Sofern an einem Ostplatz überhaupt festgehalten werden soll (Rz. 16 ff.), ist auf die zwingende Freihaltung zu verzichten; zumal der Fussgängerverkehr, der öffentliche Verkehr und auch der Fahrradverkehr wohl weiterhin erwünscht und zulässig sein sollen. Intendiert ist eine Freihaltung wohl nur in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr und die Anlieferung. Im Lichte der Eigentumsgarantie und des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit muss es der Einwenderin indessen weiterhin gestattet bleiben, eine gewisse verkehrliche Nutzung auch des Ostplatzes vorzusehen, namentlich dann, wenn wirtschaftlich tragbare Alternativen nicht möglich sind.

Stellungnahme GR

Teilweise berücksichtigt:

Die Vorgaben wurden bereits gelockert. Neu sind nur noch Bereiche bezeichnet und keine eigentlichen Plätze vorgegeben. Besonders beim Ostplatz besteht ein grosser Spielraum für die Grundeigentümerin. Die Ausnutzung wurde in den Vorschriften berücksichtigt, weshalb keine negativen Auswirkungen vorhanden sind.

Weder im Gemeinderat noch beim Kanton sind Auflagen bzgl. Platzgestaltung eingegangen. Diese Bereiche der Platzgestaltung waren bereits im Gestaltungsplan in der Fassung von 2009 enthalten. Somit werden mit der vorliegenden Revisionsvorlage keine neuen Vorschriften erlassen.

Der Art. 13 Abs. 5 wird jedoch soweit angepasst, dass nur das erste Baubewilligungsverfahren für Hochbauten auf den Grundstücken Nrn. 5249 und 5254 die Erstellung des Ostplatzes auslöst. Bezüglich den Grundstücken Nrn. 5253 und 5514 kann die Erstellung des Ostplatzes nur eingefordert werden, wenn darauf massgebliche Neubauvorhaben realisiert werden.

Für den Betrieb und Unterhalt kann die Gemeinde die Grundeigentümerschaft finanziell unterstützen. Hierzu können entsprechende Verträge abgeschlossen werden.

Die Einwendung wird daher nur teilweise berücksichtigt.

Fassung zur Festsetzung durch die
Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2023

Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Planungsbericht nach Art. 47 RPV



Dübendorf, 3. Oktober 2023 / di.1064 / Sto



member of
suisse.ing



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Neuhofstrasse 34
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 77 11
www.gossweiler.com

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Historie	4
1.1	Lage	8
1.2	Verfahrensablauf	9
1.2.1	1. Vorlage	9
1.2.2	2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")	10
1.3	Öffentliche Auflage und Anhörung	11
1.3.1	1. Vorlage	11
1.3.2	2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")	11
1.4	Kantonale Vorprüfung	11
1.4.1	1. Vorlage	11
1.4.2	2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")	11
1.5	Stellungnahmen 1. Vorlage	12
1.5.1	Zürcher Planungsgruppe Glattal	12
1.5.2	Würdigung weiterer Stellungnahmen	13
1.6	Stellungnahmen 2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")	15
1.6.1	Zürcher Planungsgruppe Glattal	15
1.6.2	Würdigung weiterer Stellungnahmen	15
2	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	16
2.1	Ebene Bund	16
2.1.1	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Dübendorf Flugfeld	16
2.2	Kantonale Rahmenbedingungen	17
2.2.1	Kantonaler Richtplan	17
2.3	Regionale Rahmenbedingungen	18
2.3.1	RegioROK	18
2.3.2	Regionaler Richtplan Glattal	20
2.3.3	Umsetzung Regionale Verkehrssteuerung (RVS), verkehrstechnische Massnahmen Zentrum Dietlikon	22
2.4	Kommunale Rahmenbedingungen	23
2.4.1	Bau- und Zonenordnung	23
2.5	Weitere Grundlagen	24
2.5.1	Bodenbelastungen	24
2.5.2	Störfallvorsorge	24
3	Wichtige Erkenntnisse und Grundlagen	26
4	Erläuterung der massgeblichen Planungsinhalte	29
4.1	Allgemeine Bestimmungen	29
4.2	Nutzungen	31
4.3	Gestaltung und Begrünung	39
4.4	Erschliessung und Parkierung	46

4.5	Parkierungs- und Mobilitätskonzept	50
5	Auswirkungen und Würdigung Gestaltungsplan	52
6	Beilagen	53

1 Ausgangslage und Historie

Historie	<p>Zeitgleich mit der generellen Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Nationalstrasse A1 entstanden im Industriegebiet "Dietlikon Süd" in den 90er-Jahren vermehrt grössere Einkaufszentren und Fachmärkte. Daraufhin kam es zu spürbaren Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses innerhalb sowie ausserhalb des Gebiets auf den Staatstrassen und zeitweise auf der Autobahn. Die Grenze der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur schien zumindest in Spitzenstunden erreicht und die Notwendigkeit der Abstimmung der Nutzungsmöglichkeiten auf die vorhandenen Verkehrskapazitäten angezeigt.</p>
Planungszone	<p>Auf Ersuchen der Gemeinde erliess das zuständige kantonale Amt per 19. Mai 2005 eine Planungszone gemäss § 346 Planungs- und Baugesetz (PBG) für die Dauer von drei Jahren. Durch eine nachgesuchte Verlängerung wirkte diese Anordnung bis am 27. Mai 2010.</p>
Masterplan "Industrie Dietlikon"	<p>Gemeinde, Kanton und Grundeigentümerschaften erarbeiteten gemeinsam den Masterplan "Industrie Dietlikon", welcher am 16. November 2006 allseits verabschiedet wurde. Der Masterplan bildet die Grundlage für die grundeigentümergebundene Umsetzung der eruierten Massnahmen in die kommunale Richt- und Nutzungsplanung.</p>
Ablehnung Teiländerungen Richt- und Nutzungsplanung	<p>Die Gemeindeversammlung vom 25. September 2008 lehnte in der Folge die ausgearbeiteten Planungsinstrumente "Zentrum Dietlikon Süd" ab (Teiländerung der Richt- und Nutzungsplanung bestehend aus Verkehrs- und Erschliessungsplan, Bau- und Zonenordnung, Zonenplan und öffentlichem Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" mit der Fixierung einer Obergrenze für Verkaufsflächen im Ausmass von ca. 115'000 m²).</p>
Aufsichtsrechtliche Massnahme	<p>Der Gemeinderat Dietlikon beantragte beim Kanton per 14. Januar 2009 die sofortige und ersatzlose Aufhebung der Planungszone. Aufgrund des nach wie vor unbestrittenen Handlungsbedarfs hinsichtlich der verkehrlichen und umweltrechtlichen Situation ordnete das kantonale Amt am 14. Dezember 2009 aufsichtsrechtliche Massnahmen gemäss § 344 PBG an. Diese umfassten:</p> <ul style="list-style-type: none">◆ Änderungen von Art. 20 und 21 BZO 1998 (Nutzungsmass und Nutzweisen in den Industrie- und Gewerbebezonen)◆ Aufhebung Art. 33 Abs. 6 BZO 1998 (Abstellplatzvorschriften) und Verfügung der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs im GP-Perimeter sowie einer Bewirtschaftungspflicht und Etablierung eines Parkleitsystems◆ Festsetzung des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd 2009" (inkl. einzelner Modifikationen gegenüber der Fassung vom 25. September 2008)◆ Verpflichtung des Gemeinderats Dietlikon zur Projektausarbeitung einer separaten Busspur◆ Aufhebung der Planungszone <p>Gegen die Verfügung der Baudirektion wurden Rekurse erhoben.</p>

Workshop RVS	Im Zeitraum zwischen September 2010 und Juli 2011 führte die Gemeinde erfolgreich ein Workshop-basiertes Verfahren zwecks Findung einer effektiveren und kostengünstigeren Verkehrslösung durch (regionale Verkehrssteuerung, verkehrstechnische Massnahmen "Industrie Süd"). Beteiligt waren Kanton, Gemeinde, Nachbargemeinden, Grundeigentümerschaften, Betriebe und Ortsparteien.
Aufnahme Planungsarbeiten Revision BZO	Im September 2011 wurden die Arbeiten zur Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) aufgenommen (erste Information per 26. September 2012 und Veröffentlichung Mitwirkungsbericht im Mai 2013).
Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014"	<p>Am 26. November 2012 konnte ein erster Workshop zur Überarbeitung der Planungsinstrumente "Zentrum Dietlikon Süd" zusammen mit den Grundeigentümerschaften durchgeführt werden.</p> <p>Mit der Festsetzung und Genehmigung des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd 2014" sollte ein neuer, rechtmässiger Zustand herbeigeführt und die aufsichtsrechtliche Anordnung der Baudirektion – zeitgleich mit der Genehmigung des neuen Gestaltungsplans – ausser Kraft gesetzt werden. Die hängigen Rechtsmittelverfahren würden ganz oder teilweise gegenstandslos und soweit möglich abgeschlossen.</p>
Öffentliche Auflage, kantonale Vorprüfung	Mit Vorprüfung vom 25. März 2014 nahm das Amt für Raumentwicklung (ARE) zum ersten Mal Stellung zum Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014". Daraufhin wurde die Vorlage überarbeitet und mit Beschluss vom 17. Juni 2014 (GRB 114) die Revision zum öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014" zur öffentlichen Auflage nach § 7 PBG vom 20. Juni bis am 19. August 2014 sowie zur zweiten Vorprüfung durch das ARE verabschiedet.
Beurteilung Kanton (Amt für Raumentwicklung)	Aufgrund der Resultate der zweiten Vorprüfung der kantonalen Baudirektion ergab es sich, dass die von der Baudirektion in der Vorprüfung verlangten Regelungen zu verkehrintensiven Verkaufsflächen wie auch die geforderten Parkierungsbestimmungen im Widerspruch zu den vom Gemeinderat gesteckten Zielen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Gebiet "Dietlikon Süd" standen. Trotz weiterer intensiver Bemühung für eine Konsensfindung, um wenigstens die Bestandsgarantie für die heutige Situation erhalten zu können, konnte sich keine Einigung abzeichnen.
Regionale Verkehrssteuerung (RVS)	<p>Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 11. Mai 2016 das Strassenprojekt "Neue Winterthurerstrasse, Umsetzung Regionale Verkehrssteuerung (RVS), verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd" festgesetzt und die entsprechende Kreditfreigabe erteilt. Gegen den Beschluss wurde Rekurs erhoben.</p> <p>Dem Projekt wurde zudem vorgängig von der Dietliker Stimmbevölkerung an der Urne vom 8. März 2015 mit grosser Mehrheit zugestimmt. Die Busspur ist Gegenstand des RVS und dieses wiederum ist eine der Grundlagen für den zukünftigen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd".</p>
Abbruch Planungsarbeiten	Aufgrund der Resultate der zweiten Vorprüfung und dem RVS hat der Gemeinderat im Oktober 2017 beschlossen, die weiteren Planungsarbeiten am Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014" vorerst abubrechen und den Gestaltungsplan nicht der Gemeindeversammlung zur Festsetzung zu unterbreiten.

Aufhebung aufsichtsrechtliche Verfügung	<p>Mit Beschluss vom 11. April 2018 (RRB Nr. 325) hat der Regierungsrat die aufsichtsrechtliche Verfügung der Baudirektion vom 14. Dezember 2009 (ARV/1 62/2009) aufgehoben, wodurch der aufsichtsrechtlich festgesetzte, öffentliche Gestaltungsplan „Zentrum Dietlikon Süd“ nicht mehr anwendbar und die laufenden Rekurse hinfällig wurden.</p> <p>Bei seinem Entscheid stützte sich der Regierungsrat insbesondere auf die vollzogene Gesamtrevision der BZO im Jahr 2014 wie auch auf das Strassenprojekt "Neue Winterthurerstrasse, Umsetzung Regionale Verkehrssteuerung (RVS), verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd". Der Regierungsrat kam somit zum Schluss, dass die gemäss aufsichtsrechtlicher Verfügung fehlende Abstimmung der noch möglichen Ausnützung im Planungsgebiets auf die Kapazitäten des Verkehrsnetzes erfolgt ist. Im Juni 2018 wurde das Strassenprojekt rechtskräftig, wodurch die geforderte Busspur gesichert ist. Mit dem Strassenprojekt wurde zudem der Nachweis erbracht, dass das neue Verkehrsregime mit dem heutigen Parkplatzangebot und dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann. Die verkehrliche Situation kann somit als gelöst betrachtet werden.</p>
Wiederaufnahme Planung	<p>Der Regierungsrat hat mit der Aufhebung der aufsichtsrechtlichen Massnahmen die Gemeinde Dietlikon eingeladen, die Planungsarbeiten am öffentlichen Gestaltungsplan „Zentrum Dietlikon Süd“ umgehend wieder aufzunehmen und diesen der Gemeindeversammlung möglichst bald zur Festsetzung vorzulegen.</p> <p>Dabei sind im Sinne der aufgehobenen aufsichtsrechtlichen Massnahmen insbesondere Regelungen zur Parkierung zu treffen.</p>
Absichten der Gemeinde	<p>Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" beabsichtigt die Gemeinde die Festsetzung eines neuen öffentlichen Gestaltungsplans, damit für die Grundeigentümerschaften Planungssicherheit gewährleistet werden kann. Es ist insbesondere auch der in der BZO festgelegten Gestaltungsplanpflicht nachzukommen, damit eine Entwicklung im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" wieder ermöglicht wird.</p>
Vorgehen	<p>Die Grundlage für die Revision bildet der Gestaltungsplanentwurf "Zentrum Dietlikon Süd 2014". Die gemäss Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" zulässigen verkehrintensiven Flächen von ca. 115'000 m² wie auch die heutigen Parkplätze sind mindestens aufrechtzuerhalten.</p>
Checklisten / Richtstudien	<p>Um die Bedürfnisse der verschiedenen Grundeigentümerschaften abzuholen, wurden diese aufgefordert, die heutigen Nutzungsflächen, Parkplätze und Baumassen mithilfe einer Checkliste auszuweisen. Zudem wurde die Möglichkeit geboten, Richtstudien einzureichen, welche die Entwicklungsabsichten aufzeigen.</p> <p>Da die Checklisten und Richtstudien Aussagen zu strategischen Absichten der Betriebe aufweisen, werden diese vertraulich verwendet und können nicht offengelegt werden.</p>

Richtstudien Verkehrsgutachten	Weiter wurde zur Definition der verträglichen Parkplatzzahlen und Verkaufsflächen ein detailliertes Verkehrsgutachten (vgl. Beilagen) erstellt, welches den Nachweis erbringt, dass die geplante Entwicklung im Gebiet verträglich ist bzw. auf dem übergeordneten Verkehrssystem keine dauernden Missstände bzw. Verkehrsstörungen zur Folge hat.
Festsetzung durch Gemeindeversammlung	An der Gemeindeversammlung vom 24. September 2020 hat das Stimmvolk die Planungsvorlage einstimmig festgesetzt. Die Vorlage wurde im Anschluss der Baudirektion des Kantons Zürich zur Genehmigung überwiesen.
Überprüfung Genehmigungsfähigkeit	Trotz umfassender Vorgespräche teilte die Baudirektion des Kantons Zürich im Juni 2021 schliesslich der Gemeinde mit, dass aus kantonaler Sicht die von der Gemeindeversammlung festgesetzte Vorlage nicht genehmigungsfähig sei. Zugleich räumte die Baudirektion der Gemeinde im Sinne einer Anhörung die Gelegenheit ein, zu einer allfälligen Nichtgenehmigung Stellung zu nehmen.
Anpassung Planung	Nach verschiedenen Gesprächen mit den kantonalen Amtsstellen und dem Baudirektor hat sich die Gemeinde bereit erklärt, die Planung anzupassen. Dies beinhaltet insbesondere den Verzicht auf separate Ergänzungsvorschriften zu speziellen Gebieten sowie Konkretisierungen der Parkplatz-Obergrenze und der Vorschriften zu den Mobilitätskonzepten.
Wiederholung Verfahrensschritte	Da verschiedene Anpassungen grundsätzliche Inhalte der von der Gemeindeversammlung festgesetzten Vorlage betreffen, hat der Gemeinderat entschieden, sämtliche Verfahrensschritte nochmals zu durchlaufen und die Planung (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023") auch der Gemeindeversammlung nochmals vorzulegen.

1.1 Lage

Gestaltungsplangebiet

Das Gestaltungsplangebiet liegt im Süden der Gemeinde Dietlikon. Im Norden wird es von der "Neue Winterthurerstrasse", im Osten durch den Altbach (Gemeindegrenze Wangen-Brüttisellen) im Süden durch die A1 begrenzt. Im Westen grenzt es an die Gemeindegrenze Wallisellen und führt dann entlang der nördlich verlaufenden Industriestrasse.

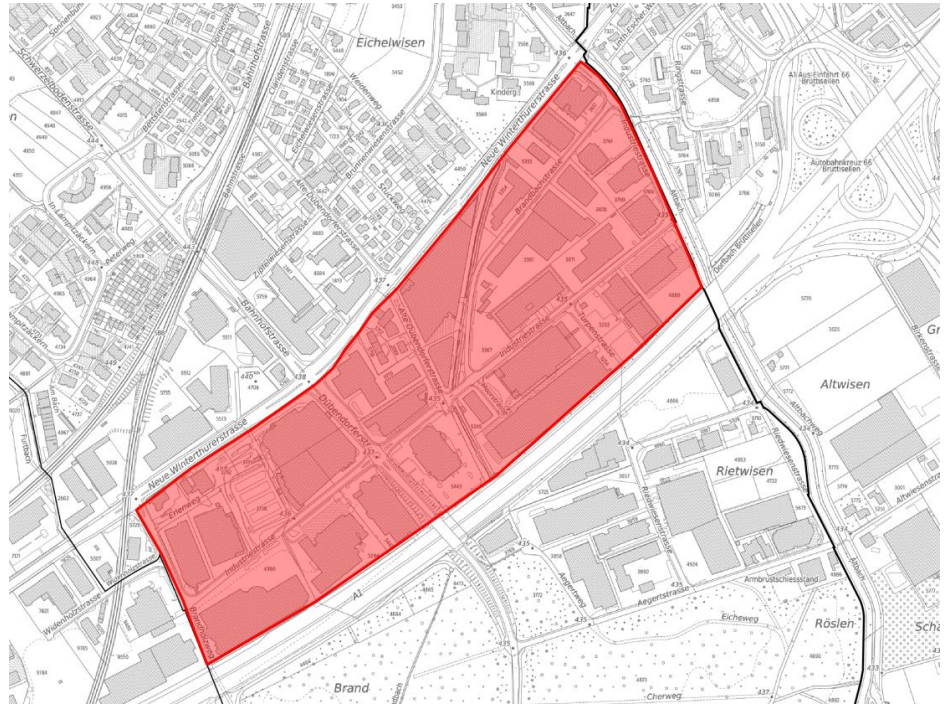


Abbildung 1 Gestaltungsplangebiet "Zentrum Dietlikon Süd"



Abbildung 2 Gestaltungsplangebiet "Zentrum Dietlikon Süd" mit heutigen Überbauungen, Stand 2021

1.2 Verfahrensablauf

1.2.1 1. Vorlage

Ablauf	Termine
Abgleich Kanton (ARE, AfV)	29. Juni 2018
Informationsveranstaltung für die Grundeigentümerschaften	22. August 2018
Erarbeitung Richtprojekte durch Grundeigentümerschaften	September bis Januar 2019
Erarbeitung Grundkonzeption und Systematik der Revision	April bis Juli 2019
Abgleich Kanton (ARE, AfV)	7. Juni 2019
Sprechstunden mit Grundeigentümerschaften mit Eingaben	Juni 2019
Erstellung 1. Entwurf zur 1. Lesung in der Baubehörde und im Gemeinderat	Juli bis 7. August 2019
1. Lesung in der Baubehörde	14. August 2019
1. Lesung im Gemeinderat	20. August 2019
Abgleich Kanton (ARE, AfV), Region (ZPG) und Nachbargemeinden	September 2019
Fertigstellung Gestaltungsplanvorlage	September bis November 2019
Verabschiedung durch Baubehörde zuhanden Gemeinderat	4. Dezember 2019
Verabschiedung durch Gemeinderat zuhanden öffentlicher Auflage	10. Dezember 2019
Öffentliche Auflage (60 Tage)	Januar bis Februar 2019
Bereinigung aufgrund öffentlicher Auflage	Februar 2019 bis März 2020
Abgabe Gestaltungsplan an Baubehörde	Juni 2020
Verabschiedung durch Baubehörde zuhanden Gemeinderat	24. Juni 2020
Verabschiedung durch Gemeinderat zuhanden Gemeindeversammlung	7. Juli 2020
Festsetzung durch Gemeindeversammlung	24. September 2020
Anzeige Nichtgenehmigung durch Baudirektion	Juni 2021
Sistierung des Verfahrens bei der Baudirektion durch Gemeinde	9. Mai 2023

1.2.2 2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")

Ablauf	Termine
Überarbeitung der Vorlage	ab Juli 2021
Austausch mit ARE	4. Oktober 2021
Austausch mit Vertreter ARE, AFM und AWEL	9. Mai 2022
Austausch mit Vertreter ARE, AFM und AWEL	28. September 2022
Bereinigungsgespräch mit Baudirektor und Vertreter ARE	10. Februar 2023
Verabschiedung im Gemeinderat zhd. Öffentliche Auflage und kantonale Vorprüfung	30. Mai 2023
Öffentliche Auflage und Anhörung / kantonale Vorprüfung	8. Juni bis 8. September 2023
Bereinigung aufgrund öffentlicher Auflage, Anhörung und kantonaler Vorprüfung	September 2023
Verabschiedung durch Gemeinderat zuhanden Gemeindeversammlung	3. Oktober 2023
Festsetzung durch Gemeindeversammlung	11. Dezember 2023
Genehmigung durch Baudirektion	Februar / März 2024
Publikation	April 2024
Inkraftsetzung	Mai 2024

1.3 Öffentliche Auflage und Anhörung

1.3.1 1. Vorlage

Einwendungs- und
Anhörungsverfahren

Der Gemeinderat Dietlikon hat mit Beschluss Nr. 237 vom 10. Dezember 2019 den Entwurf für den Gestaltungsplan zur öffentlichen Auflage und Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 PBG verabschiedet.

Die öffentliche Auflage und Anhörung erfolgten während 60 Tagen vom 10. Januar bis 9. März 2020.

Einwendungen und
Stellungnahmen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind Einwendungen eingegangen. Zu den Einwendungen und Anträgen wird in einem separaten Bericht Stellung genommen.

1.3.2 2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")

Einwendungs- und
Anhörungsverfahren

Der Gemeinderat Dietlikon hat mit Beschluss Nr. 2023-71 vom 30. Mai 2023 den Entwurf für den Gestaltungsplan zur öffentlichen Auflage und Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 PBG verabschiedet.

Die öffentliche Auflage und Anhörung erfolgten während 60 Tagen vom 8. Juni bis 7. August 2023.

Einwendungen und
Stellungnahmen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind Einwendungen eingegangen. Zu den Einwendungen und Anträgen wird in einem separaten Bericht Stellung genommen.

1.4 Kantonale Vorprüfung

1.4.1 1. Vorlage

Der Gestaltungsplan wich gegenüber dem Entwurf aus dem Jahr 2014 nur geringfügig ab. Aus diesem Grund wie auch der Tatsache, dass der Entwurf aus dem Jahr 2014 bereits zweimal zur kantonalen Vorprüfung eingereicht wurde, wurde auf eine weitere Vorprüfung verzichtet.

Aufgrund der von der Baudirektion Kanton Zürich in der vorhergehenden Vorprüfung angebrachten und von der ZPG unterstützten Vorbehalte gegenüber einer Flexibilisierung der Verkaufsflächen verzichtete die Gemeinde Dietlikon auf die Einführung der sogenannten "effektiv zulässigen Verkaufsfläche". Dadurch konnten die Vorschriften vereinfacht sowie der Interpretationsspielraum und allfällige Umsetzungsprobleme in der Praxis vermieden werden.

Ebenfalls aufgrund der früheren Vorprüfung verzichtete die Gemeinde auf die Möglichkeit, über die bestehenden Parkhäuser hinaus, noch weitere Parkhäuser ohne Zuweisung einer Nutzung zu erstellen. Damit soll eine zusätzliche Belastung des Verkehrssystems vermieden werden.

1.4.2 2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")

Der nun vorliegende Gestaltungsplan weicht gegenüber der festgesetzten Vorlage aus dem Jahr 2020 nicht unerheblich ab. Die Grundkonzeption bezüglich maximal möglicher Parkplatzzahl sowie Verkaufsfläche deckt sich jedoch noch immer mit der ursprünglichen Vorlage. Eine Überarbeitung fand insbesondere in folgenden Aspekten statt:

- ◆ Das dem Gestaltungsplan zugrunde liegende Verkehrsgutachten wurde in den Gestaltungsplanvorschriften verbindlich verankert.
- ◆ Die maximal mögliche Parkplatzanzahl im Gestaltungsplangebiet wurde in den Vorschriften explizit festgeschrieben.
- ◆ Die Notwendigkeit eines Mobilitätskonzeptes sowie die Anforderungen an dieses Konzept wurde in den Vorschriften festgeschrieben.
- ◆ Die Verteilung der Fläche der verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) bzw. Nutzungen im Gestaltungsplanperimeter wurde nach objektiven Kriterien überprüft und angepasst.
- ◆ Streichung der Ergänzungsvorschriften zu den Entwicklungsschwerpunkten gemäss Vorschriften des Gestaltungsplans aus dem Jahr 2020.

Bereits vor der Überarbeitung fanden umfassende Gespräche mit Vertreter der Baudirektion statt, damit nach der angezeigten Nichtgenehmigung für die 1. Vorlage, diese zielführend überarbeitet werden konnte. Die Überarbeitung basiert deshalb auch auf diesen Gesprächen.

Der Gemeinderat hat die überarbeitete Planungsvorlage mit Beschluss Nr. 2023-71 vom 30. Mai 2023 zur Vorprüfung durch die Baudirektion des Kantons Zürich verabschiedet.

Folgende Anträge sind im Rahmen der kantonalen Vorprüfung eingegangen:

- ◆ Korrektur der Legende im Situationsplan betreffend städtebauliches Ordnungselement (Anpassung im Plan "Situation 1:1'000")
- ◆ Ergänzung Beurteilungskriterien für die Beurteilung von gesamtheitlichen, städtebaulichen Ideen (Anpassung im Planungsbericht, S. 39)
- ◆ Präzisierung/Festlegung Variante für Weiterbearbeitung aus dem Gestaltungskonzept Industriestrasse vom 15. Mai 2014 (Anpassung im Planungsbericht, S. 41)
- ◆ Erläuterung der Risikorelevanz des Planungsvorhabens und Umsetzung notwendiger Anträge entlang der Planungshilfe "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge" (Anpassung im Planungsbericht, S. 24 ff. / 45 ff.)
- ◆ Anpassung und Präzisierung des Art. 17 "Parkplatzangebot"
- ◆ Ergänzung Artikel bzgl. Möglichkeit zum Parkplatztransfer (Anpassungen Neu Art. 17 Abs. 3)
- ◆ Neustrukturierung und Trennung von Parkierungs- und Mobilitätskonzept (Anpassungen Art. neu 19 und 20)

1.5 Stellungnahmen 1. Vorlage

1.5.1 Zürcher Planungsgruppe Glattal

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat mit Schreiben vom 12. März 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen und stützt diesen. Der Gestaltungsplan entspricht den regionalen Zielen und Vorgaben.

Die ZPG hält fest, dass mit den Gestaltungsplanfestlegungen die Nutzweise (auch gemäss BZO) verbindlich auf Arbeitsnutzungen eingeschränkt und in diesem Rahmen verkehrsintensive Nutzungen zugelassen werden. Dies entspricht dem regionalen Richtplan. Dies gilt ebenso für die Zulassung von Hotels und den Ausschluss von Wohnen (ausgenommen Wohnungen gemäss § 56 PBG). Die Festlegung der generellen Höhenkote für Hochhäuser (ca. 50 m

Gesamthöhe) im Gestaltungsplan stimmen weitgehend mit den regionalen Vorgaben überein.

Die vorgesehenen Festlegungen zum Verkehr und insbesondere der Parkierung werden als zweckmässig beurteilt. Es hat sich gezeigt, dass gegenüber dem öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014" ein Ausbau des Parkplatzangebotes nicht verträglich ist. Stattdessen werden neu mittels gebietspezifischer Berechnungsmethodik, welche sich nach der kantonalen Wegleitung und der ÖV-Gütekategorie B richtet, die maximale Anzahl zu erstellenden Parkplätzen definiert. Ein Verkehrsgutachten plausibilisiert die festgelegten Parkplatzzahlen und erbringt den Nachweis, dass das neue Verkehrsregime mit dem heutigen Parkplatzangebot und dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann und kommt zum Schluss, dass die verkehrliche Situation als gelöst betrachtet werden kann. Für bestehende Anlagen besteht für rechtmässig bewilligte Parkplätze eine Bestandesgarantie.

1.5.2 Würdigung weiterer Stellungnahmen

espace.mobilité

Die espace.mobilité hat mit Schreiben vom 6. März 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen.

Das Vorgehen der Gemeinde Dietlikon zur Sanierung des vom motorisierten Individualverkehr stark belasteten Industrie- und Gewerbegebietes "Dietlikon Süd" und die damit zusammenhängende Revision des Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" ist aus der Sicht von espace.mobilité als vorbildlich und beispielhaft zu bezeichnen.

Das nun vorliegende Ergebnis ist ein innovativer und konzeptionell überzeugender Gestaltungsplan. Wir sind überzeugt, dass sich damit die von allen Beteiligten mitgetragene Zielsetzung, die Aufwertung und Stärkung des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" durch Verbesserung des Verkehrsflusses von MIV und ÖV sowie durch städtebauliche Massnahmen realisieren lässt.

espace.mobilité begrüsst es, dass die Gemeinde Dietlikon im Sinne von Variante 1 der Empfehlungen der beiden Bundesämter BAFU und ARE zu verkehrssensiblen Einrichtungen auf das anerkanntermassen wirkungseffiziente Mittel der Steuerung der Nutzungsart und des Nutzungsmasses setzt und dabei konsequenterweise auf Massnahmen, deren Wirkung nicht erwiesen oder sogar kontraproduktiv ist (End-of-Pipe-Massnahmen), verzichtet.

Der überarbeitete Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" folgt den beiden wichtigen und aus unserer Sicht zutreffend gewählten Grundsätzen:

- ◆ So viel Regulierung wie nötig – so wenig Vorgaben wie möglich
- ◆ Flexibilisierung und Spielraum anstelle starr verordneter Massnahmen

espace.mobilité stellt erfreut fest, dass die Gemeinde Dietlikon das Parkplatzangebot sowie die Verkaufsflächen bedarfsgerecht definiert, um einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb der Detailhandelsstandorte zu ermöglichen.

Eine umfassende Bestandesgarantie von grösster Wichtigkeit. espace.mobilité begrüsst daher, dass gemäss Art. 16 Abs. 4 die Bestandesgarantie auch bei Umbauten, Sanierungen, Erweiterungsbauten sowie bei Rückbau und Neubau von Detailhandelsstandorten gewährleistet ist, solange keine massgeblichen Nutzungsänderungen erfolgen.

	<p>Wir sind überzeugt, dass mit dem überarbeiteten, öffentlich aufgelegten Gestaltungsplan die Verkehrsprobleme im Gebiet Dietlikon Süd auf zweckmässige Weise gelöst werden können.</p>
Coop	<p>Coop hat mit Schreiben vom 5. März 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen. Auch Coop begrüsst den Gestaltungsplan in der vorliegenden Fassung und teilt vor allem die Meinung der <i>espace.mobilite</i>.</p> <p>Coop begrüsst unter anderem, dass in Art. 16 Abs. 4 - abweichend zu Abs. 1 - auf eine Berechnungsmethode verzichtet werden kann, wobei dann die maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Situationsplan zur Anwendung kommen. Besonders positiv ist, dass dieses Wahlrecht dem Bauherrn zusteht.</p> <p>Coop findet es gut, dass bei Mobilitätskonzepten gemäss Art. 16 Abs. 9 auf eine abschliessende, starre Festlegung der Inhalte verzichtet wird. Somit können die Mobilitätskonzepte möglichst massgeschneidert auf die Projekte und den Betrieb ausgearbeitet werden.</p> <p>Wir sind überzeugt, dass mit dem überarbeiteten, öffentlich aufgelegten Gestaltungsplan die Verkehrsprobleme im Gebiet "Dietlikon Süd" auf zweckmässige Weise gelöst werden können.</p>
SBB	<p>Die SBB hat mit Schreiben vom 4. Februar 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen. Die SBB stimmt dem Gestaltungsplan ohne Bemerkungen zu.</p>
SP Dietlikon	<p>Die SP Dietlikon hat mit Schreiben vom 9. März 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen. Die SP unterstützt den neuen Gestaltungsplan, weil er die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert, den Freiraum zugunsten einer erhöhten Aufenthalts- und Begegnungsqualität aufwertet, und den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr fördert. Zu verschiedenen Anträgen der SP unter anderem zum Thema Elektromobilität und Klimaschutz wird im separaten Bericht Stellung genommen.</p>
GID	<p>Der Verein Gewerbe Industrie Dietlikon (GID) hat mit Schreiben vom 5. März 2020 Stellung genommen. Der Verein verzichtet auf eine konkrete Stellungnahme. Eine "gewerbefreundliche Umsetzung" der Vorlage und Bestandesgarantie wird begrüsst.</p>
Stadt Dübendorf	<p>Die Stadt Dübendorf hat mit Schreiben vom 24. Februar 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen. Die Zielsetzungen und Massnahmen des Gestaltungsplans werden von der Stadt Dübendorf grundsätzlich begrüsst. Zu beachten sei jedoch, dass die Dietlikonstrasse/Dübendorfstrasse als MIV-Zubringer keine erhebliche zusätzliche MIV-Belastung erfährt. Zu prüfen und wenn möglich umzusetzen sind stattdessen Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs. Zu diesem Antrag wird im separaten Bericht Stellung genommen.</p>

1.6 Stellungnahmen 2. Vorlage (Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2023")

1.6.1 Zürcher Planungsgruppe Glattal

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat mit Schreiben vom 12. Juli 2023 Stellung zum Gestaltungsplan genommen und stützt diesen. Der Gestaltungsplan entspricht den regionalen Zielen und Vorgaben.

Die Feststellungen beziehen sich lediglich auf die vorgenommene Überarbeitung und gelten daher komplementär zur Stellungnahme vom 12. März 2020. Die vorgenommenen Anpassungen bzw. Ergänzungen zur Erhöhung der Verbindlichkeit und den qualitativen Anforderungen werden begrüsst. Regionale Nutzungs- und Dichtevergaben sind weiterhin eingehalten. Zudem werden die Konkretisierungen zur Parkplatz-Obergrenze und die weitergehenden Vorschriften zur Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten begrüsst. Der ÖV-Anteil wird mit den Busverbesserungsmassnahmen im Rahmen der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) und den Vorschriften zu den Mobilitätskonzepten gefördert.

1.6.2 Würdigung weiterer Stellungnahmen

Stadt Dübendorf

Die Stadt Dübendorf hat mit Schreiben vom 20. Juli 2023 Stellung genommen. Sie verweisen auf die Stellungnahme vom 24. Februar 2020. Die Zielsetzungen und Massnahmen werden grundsätzlich begrüsst. Es sei sicherzustellen, dass die Dietlikonstrasse/Dübendorferstrasse als MIV-Zubringer keine erhebliche zusätzliche MIV-Belastung erfährt. Zudem sind Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs zu prüfen, um Veränderungen im Modal Split zu bewirken.

Gemeinde Wangen-
Brüttisellen

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen hat mit Schreiben vom 29. Juni 2023 Stellung genommen. Gegen den Gestaltungsplan sind im Grundsatz keine Einwendungen anzubringen. Es wird jedoch empfohlen, das Mobilitätskonzept nicht erst innert zwei Jahren nach Inkraftsetzung des Gestaltungsplanes zu erarbeiten. Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen begrüsst das Mobilitätskonzept, da es ein wesentliches Instrument für die Gestaltung zukunftsfähiger Städte, Regionen und auch Ortsteilen ist.

2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Ebene Bund

2.1.1 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Dübendorf Flugfeld

Hindernisbegrenzung

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr gewährleistet sein sollte, respektive wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen, Bewilligungs- und Meldepflicht gemäss VIL Art. 63 ff).

Der Perimeter des Gestaltungsplanes "Zentrum Dietlikon Süd" ist teilweise von der Hindernisbegrenzung betroffen. Insbesondere betrifft es Hochhäuser, die ab einer gewissen Höhe nicht mehr überall realisiert werden können.

Gemäss Karte "Gebiete mit Höhenbegrenzungen" liegt die Begrenzung bei ca. 525 bis 535 m ü. M. Unter Berücksichtigung des Terrains können Gebäude mit einer Höhe von maximal ca. 85 – 100 m realisiert werden. Der Höhenbeschränkungsplan hat somit keine Auswirkungen auf die geplante Entwicklung im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd".

Legende

- Anflug Flächenflugzeuge
- Abflug Flächenflugzeuge
- An-/Abflug Helikopter
- Gemeindegrenze
- ... Höhenangaben in m ü. M.
- Perimeter GP

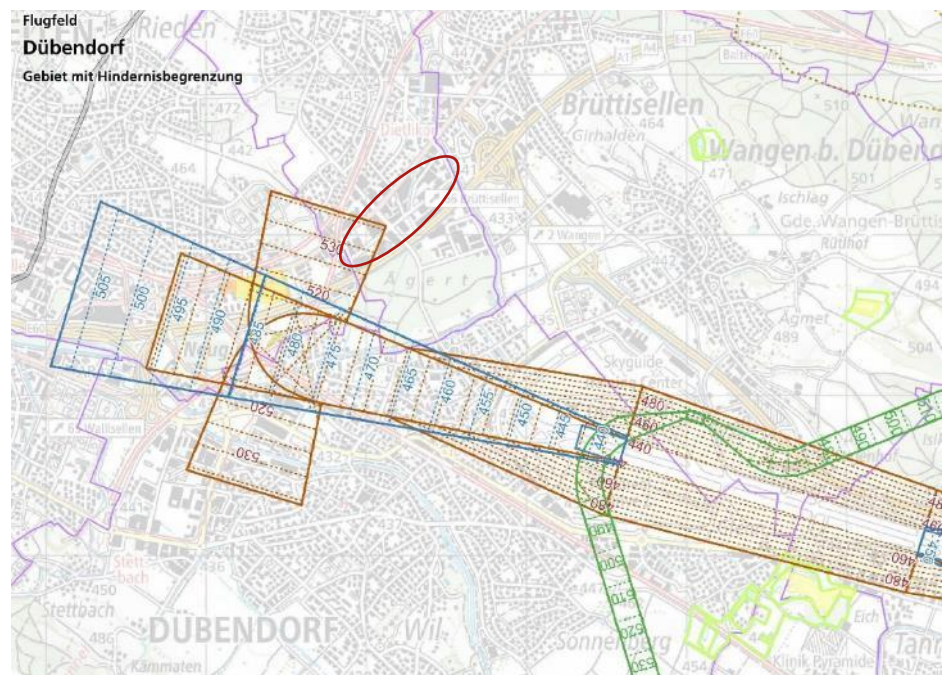


Abbildung 3 Ausschnitt "Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt", Entwurf vom 18. Januar 2019

2.2 Kantonale Rahmenbedingungen

2.2.1 Kantonaler Richtplan

Verlängerung Glattalbahnen
und Tramnetz

Die Glattalbahnen soll mittelfristig über den Bahnhof Dübendorf, Flugplatz Dübendorf bis zum Bahnhof Dietlikon verlängert werden. Es ist eine Haltestelle im Gebiet des Gestaltungsplanes vorgesehen. Die Verlängerung der Glattalbahnen ist zudem mit der mittelfristig geplanten Verlängerung der Tramlinie "Schwamendingen-Altried-Dietlikon" abzustimmen.








Parkierung und verkehrsin-
tensive Einrichtungen

Als verkehrsin- tensive Einrichtungen gelten im Grundsatz Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, die wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3'000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

Für eine möglichst umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung sowie für die Minimierung des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs wird bei verkehrsin- tensive Einrichtungen eine ausreichende Strassenkapazität und eine ihrem Zweck entsprechende hohe Erschliessungsqualität durch bestehende öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr angestrebt (...). Bei bestehenden Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr soll verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind.

Im Interesse der Rechtssicherheit bis zur Umsetzung der raumplanerischen Vorgaben (...) und unter der Voraussetzung der Zulässigkeit gemäss Bau- und Zonenordnung oder eines Sondernutzungsplans, erfüllen alle Gebiete im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Meter einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde die Standortvoraussetzungen für verkehrsin- tensive Einrichtungen.

Legende

-  Siedlungsgebiet
-  Schmalspurbahn (geplant)
-  Station/Haltestelle (geplant)
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Ausbau Hochleistungs-
strasse (geplant)
-  Kabelleitung
-  Hochspannungsleitung

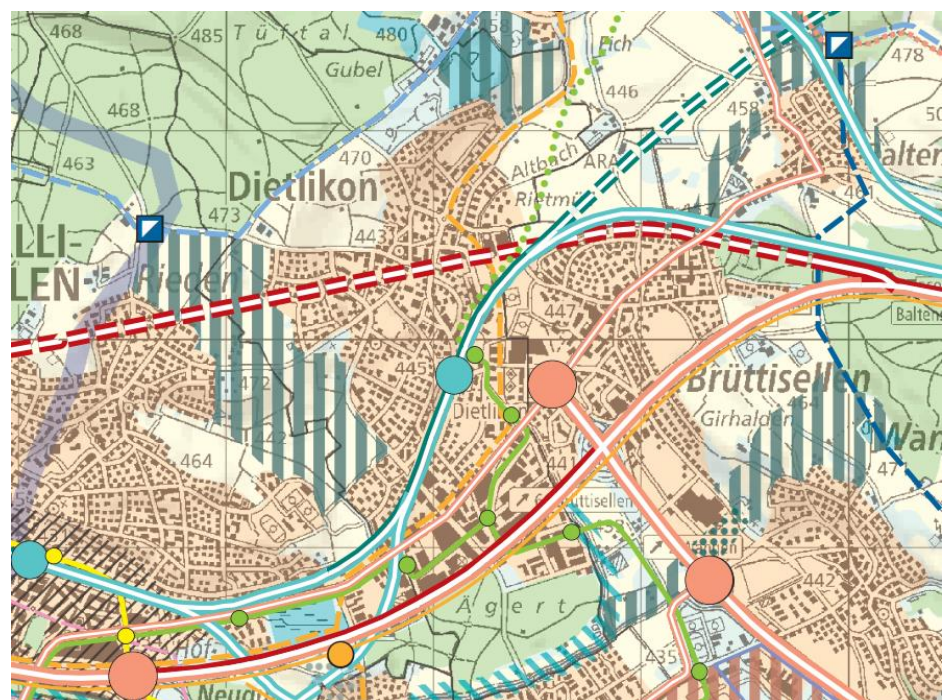


Abbildung 4 Kantonaler Richtplan, Stand 6. Februar 2023

2.3 Regionale Rahmenbedingungen

2.3.1 RegioROK

Das regionale Raumordnungskonzept der Zürcher Planungsgruppe Glattal (RegioROK Glattal) bildet den konzeptionellen Überbau für den regionalen Richtplan, welcher in den Jahren 2013 bis 2017 gesamthaft überprüft wurde.

Konsum und Arbeit

Gemäss RegioROK ist das Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" als Nutzungsschwerpunkt "Konsum und Arbeiten" definiert. Es ist eine hohe Nutzungsdichte anzustreben.

Eignungsgebiet verkehrsin-
tensive Nutzungen

Gemäss den Themenkarten handelt es sich beim Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" um ein ausgewiesenes Eignungsgebiet für verkehrsin-
tensive Nutzungen, wie auch für Hochhäuser über 40 m.

Legende

- Hohe Dichte
- Mittlere Dichte
- Geringe Dichte
- S-Bahn-Netz
- Strassen von regionaler Bedeutung
- Strassen von kantonaler Bedeutung
- Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
- Stadtbahn
- Arbeiten
- Konsum



Abbildung 5 Ausschnitt RegioROK Glattal 2017, Zielbild 2030, Stand 29. März 2017

Im Folgenden werden die für den vorliegenden Gestaltungsplan relevanten Vorgaben aus dem regionalen Raumordnungskonzept aufgeführt.

Siedlung

Hochhäuser

Gemäss kantonalem Richtplan sollen die Regionen im regionalen Richtplan diejenigen Gebiete bezeichnen, in denen Hochhäuser grundsätzlich zulässig sind. Bei Bedarf können zudem Gebiete festgelegt werden, in denen Hochhäuser nur unter Einhaltung erhöhter Qualitätsanforderungen erstellt werden können. Im übrigen Siedlungsgebiet sollen keine Hochhäuser zulässig sein.

Legende

- Hochhaus im Bau / Bestand
- Projektiertes Hochhaus
- Weiteres projektiertes Hochhaus
- Hochhaus zulässig (gem. BZO/SNP)



Abbildung 6 Themenkarte Hochhaus-Bestand, Stand 29. März 2017

Verkehr

Parkierung

Die Region unterstützt grundsätzlich die Bestrebungen des Kantons, wonach im Rahmen einer PBG-Revision und mit einer kantonalen Parkplatz-Verordnung (PP-VO) die Kriterien zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs gesamt-kantonal vereinheitlicht und eine Positivplanung (Festlegung von Eignungsgebieten) für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) mit einer massvollen Erhöhung der Parkplatzzahl innerhalb der Eignungsgebiete zugelassen wird. Die VE sind auf Verkaufs-, Freizeit- und Eventnutzungen zu beschränken und die Begriffe im PBG sowie PP-VO mit dem kantonalen Richtplan abzustimmen. Off-Airport-Parkings ausserhalb des Flughafenperimeters sind nicht erwünscht.

Verkehrsintensive Einrichtungen

Die ZPG plant, gestützt auf die Vorgaben im kantonalen Richtplan, Eignungsgebiete für VE im regionalen Richtplan zu bezeichnen (vgl. auch Themenkarte VE). Die VE-Gebiete werden aufgrund ihrer vorhandenen oder geplanten Nutzungsschwerpunkte unterschieden. Die Festlegung betrifft nur Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen (jedoch keine reinen Dienstleistungs- und Logistiknutzungen), wobei zwischen VE-Verkauf und VE-Event unterschieden wird. Differenzierungen pro (Teil-) Gebiet sind bei Bedarf festzulegen.

Legende


-  Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (VE)



Abbildung 7 Themenkarte Verkehrsintensive Einrichtungen, Stand 29. März 2017

2.3.2 Regionaler Richtplan Glattal

Regionaler Richtplan Glattal
Verkehr





Öffentlicher Verkehr

Auf der Dübendorferstrasse und der Industriestrasse ist das Bustrassee, welches über die regionale Verkehrssteuerung (RVS, siehe Kapitel 2.3.3) gesichert ist, als Massnahme zur Buspriorisierung vorgesehen.

Durch das Gebiet verlaufen die geplanten Verlängerungen der Glattalbahn wie auch der Tramlinie Schwamendingen-Altried-Dietlikon. Diese Inhalte sind im kantonalen Richtplan behandelt und sind im regionalen Richtplan erneut eingetragen.

Legende

Kantonal

-  Ausbau Hochleistungsstrasse (geplant)
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Schmalspurbahn / Tramlinie (geplant)
-  Station / Haltestelle (geplant)

Regional






-  Umgestaltung Strassenraum (geplant)
-  Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
-  Radweg
-  Radweg (geplant)
-  Bustrassee (geplant)



Abbildung 8 Ausschnitt Regionaler Richtplan Glattal, Verkehr,
Stand 17. November 2021

Regionaler Richtplan Glattal
Siedlung und Landschaft

Arbeitsplatzgebiet

Das Gestaltungsplangebiet ist als Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutung eingetragen. Das Trasse der Erweiterung der Glattalbahn ist dabei zu sichern. Im Gestaltungsplangebiet ist keine Wohnnutzung erlaubt, ausgenommen sind Hotels als Sonderwohnen.

Hohe Dichte

Es handelt sich um ein Gebiet mit hoher Nutzungsdichte. Dabei sind Nutzungsdichten von 150 - 300 K (Einwohnende und Beschäftigte) pro Hektare Bauzone anzustreben.

Legende

- Sehr hohe Nutzungsdichte
- Hohe Nutzungsdichte
- Mittlere Nutzungsdichte
- Geringe Nutzungsdichte
- Sehr geringe Nutzungsdichte



Abbildung 9 Ausschnitt Dichtestufen, Regionaler Richtplan Glattal, Stand 17. November 2021

Hochhäuser

Es handelt sich teilweise um ein Gebiet mit Eignung für Hochhäuser und im westlichen Teil des Perimeters um ein Eventualgebiet für Hochhäuser. Mit der Nachbargemeinde Wangen-Brüttisellen hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen (Karteneintrag Nr. 2 und 14).

Legende

- Eignungsgebiet für Hochhäuser
- Eventualgebiet für Hochhäuser
- Anschlussgebiet für Hochhäuser

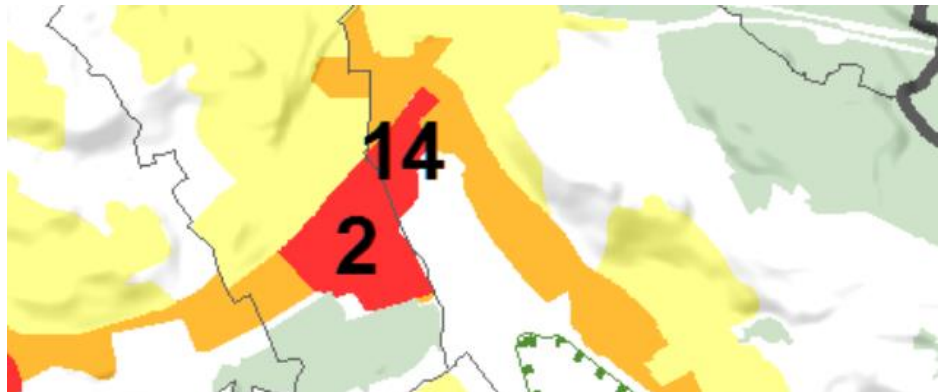






Abbildung 10 Ausschnitt Übersicht Karteneinträge Gebiete mit und ohne Zulässigkeit für Hochhäuser, Regionaler Richtplan Glattal, Stand 17. November 2021

Gebiet für verkehrsintensive Nutzungen

Das Gestaltungsplangebiet ist als Gebiet für verkehrsintensive Einrichtungen von regionaler Bedeutung ausgewiesen. Insbesondere handelt es sich um ein Eignungsgebiet für Verkauf und Event. Das Einkaufsgebiet soll qualitativ aufgewertet und die Erschliessung mit dem ÖV gefördert werden.

Legende

Regional

-  Eignungsgebiet für Hochhäuser
-  Hohe bauliche Dichte
-  Arbeitsplatzgebiet
-  Gebiet für stark verkehrs-erzeugende Nutzung

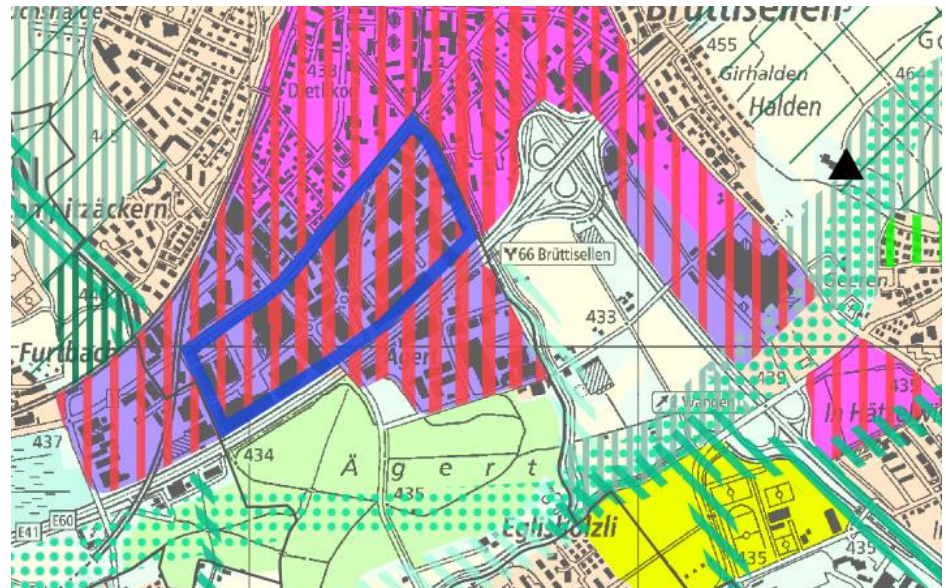


Abbildung 11 Ausschnitt Regionaler Richtplan Glattal, Siedlung und Landschaft, Stand 14. Februar 2018

2.3.3 Umsetzung Regionale Verkehrssteuerung (RVS), verkehrstechnische Massnahmen Zentrum Dietlikon

In mehreren Workshops zwischen September 2010 und Juli 2011 haben die Gemeinde Dietlikon, die Ortsparteien, ansässige Betriebe, Grundeigentümerschaften, Nachbargemeinden, die Planungsregion und der Kanton Zürich gemeinsam einen neuen Lösungsansatz für die Verkehrsproblematik erarbeitet. In Abstimmung auf die regionale Verkehrssteuerung wurde ein Ansatz gefunden, welcher dem Busverkehr ebenso Rechnung trägt wie dem motorisierten Individualverkehr (MIV).

Das neue Verkehrskonzept basiert auf einem differenzierten Verkehrsregime (separate Busspuren, Einbahnringe usw.) und verschiedenen Ausbaumassnahmen, vor allem in den Knotenbereichen zur "Neue Winterthurerstrasse".

Leistungsfähigkeit Verkehrssystem

Eine massgebende Bemessungsgrundlage für das neue Verkehrsregime stellt die maximal realisierbare Fläche an verkehrsintensiven Nutzungen im Gebiet Zentrum Dietlikon Süd dar. Dazu stützte das RVS auf den damals rechtskräftigen, aufsichtsrechtlich verordneten Gestaltungsplan ab. Die Obergrenze von ca. 115'000 m² wurde entsprechend übernommen und plausibilisiert. Somit ist gewährleistet, dass mit der Umsetzung des RVS, die damit induzierten Verkehrsmengen verträglich abgewickelt werden können. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des damals festgesetzten Gestaltungsplans (2009) wurde das dannzumal mögliche maximale Ausbaupotenzial für verkehrsintensive Nutzflächen von über 170'000 m² um rund 40 % auf einen Wert von ca. 115'000 m² reduziert.

Reisezeiten MIV	Über den ganzen Perimeter führt das neue Regime gegenüber dem Referenzzustand zu einer Reduktion der Reisezeiten. Die mittlere Reisezeit aller Fahrzeuge im betrachteten Gebiet sinkt von 3.1 auf 2.3 Minuten (Reduktion von ca. 50 s). Die einzelnen Beziehungen profitieren unterschiedlich davon und für wenige Beziehungen ergeben sich aufgrund des Einbahnregimes auch leicht höhere Reisezeiten. Da der Verkehr insgesamt flüssiger wird, fallen diese geringen Einbussen aber kaum ins Gewicht.
Störungsfreier Betrieb ÖV	Mit dem Einbahnregime können die Verlustzeiten der durch das "Zentrum Dietlikon Süd" verkehrenden Busse auf weiten Strecken minimiert werden. Im zentralen Bereich der Industriestrasse, wo die Busse der Linie 787 im Mischverkehr geführt werden, wird die Belastung des MIV mit dem neuen Regime verringert, so dass nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen gerechnet werden muss.
Qualität Fuss- und Radverkehr	Für den Fuss- und Radverkehr bringt das neue Verkehrssystem keine grossen Verbesserungen. Punktuell werden neue Querungen für den Fussverkehr geschaffen, zudem wurden die bereits geplanten Optimierungen für den Radverkehr an der LSA 145 (Studie Fa. Locher Ingenieure, 2010) integriert. Durch die Reduktion des Rückstaus in der Industriestrasse erhöht sich zudem die Aufenthaltsqualität, was den Fuss- und Radverkehrsteilnehmenden entgegenkommt.
Aktueller Stand	Das Strassenprojekt (RVS) wurde durch den Regierungsrat am 11. Mai 2016 festgesetzt. Die Bauarbeiten für die Umsetzung haben im April 2019 gestartet und die neue Verkehrsführung wurde zwischenzeitlich eingeführt. Zwischenzeitlich haben bereits weitere Optimierungen stattgefunden, welche das Konzept weiter verbessert haben.

2.4 Kommunale Rahmenbedingungen

2.4.1 Bau- und Zonenordnung

Legende

- Industriezone (I)
- Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht

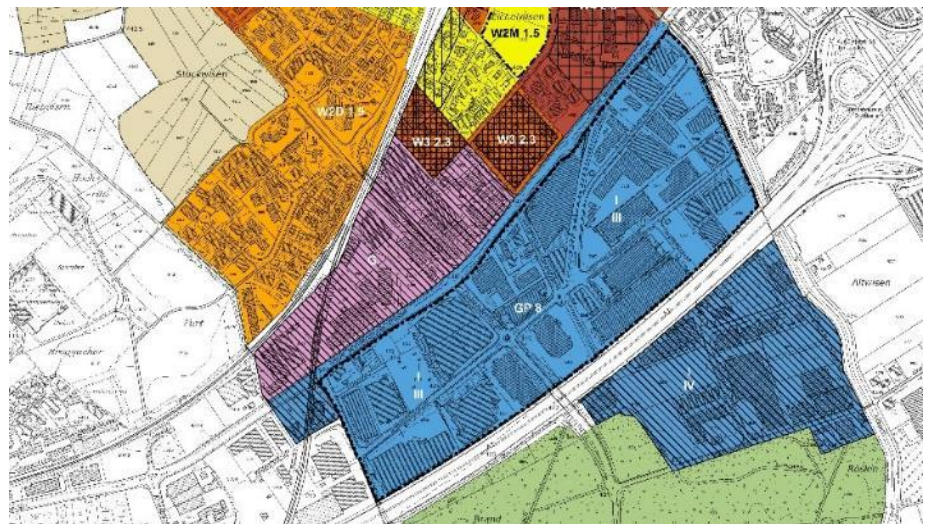


Abbildung 12 Ausschnitt Zonenplan, Stand 30. Juni 2014

Das Gestaltungsplangebiet liegt in einer Industriezone. Gemäss Bau- und Zonenordnung (Stand 26. November 2021) beträgt die Baumassenziffer (BMZ) in der Industriezone maximal 10.0 m³/m². Für Gebäude und Gebäudeteile mit regelgeschossbezogener, reiner Dienstleistungs- und Büronutzung sowie mit verkehrsintensiven Nutzungen wie Verkaufsf lächen des Detailhandels und von

Betrieben der Gütergrossverteilung, dem Publikum geöffnete Flächen von Kultur-, Freizeit- und Unterhaltungsbetrieben sowie andere Flächen mit vergleichbarer Verkehrserzeugung gilt anteilmässig eine reduzierte Baumassenziffer von maximal 8.0 m³/m².

Verkaufsflächen des Detailhandels und von Betrieben der Gütergrossverteilung, dem Publikum geöffnete Flächen von Kultur-, Freizeit- und Unterhaltungsbetrieben sowie andere Flächen mit vergleichbarer Verkehrserzeugung sind mit einer Grösse von bis zu 500 m² pro Parzelle zulässig. Räumlich wirksame Zusammenfassungen von solchen Flächen auf einer oder mehreren Parzellen dürfen ebenfalls nicht grösser sein als 500 m². Entsprechende Flächen im Freien werden gleichbehandelt wie Flächen im Gebäudeinnern.

Verkaufs- und Verkaufsnebennutzungen sowie Ausstellungsflächen für vor Ort selbst produzierte Güter, sperrige Waren wie beispielsweise Automobile, Landmaschinen oder grosse Maschinen, reine Möbelgeschäfte, Baubedarf (Cheminée, Küchen- und Bäder, vorgefertigte Gebäudeteile usw.) sind bis zu einer Grösse von 1'500 m² zulässig. Der Nutzungstransfer solcher Flächen ist bis zu einer Gesamtfläche von maximal 3'000 m² pro Parzelle zulässig.

Gemäss Bau- und Zonenordnung besteht für das Gebiet eine Gestaltungsplanpflicht. Da der aufsichtsrechtlich verfügte Gestaltungsplan im Jahr 2018 aufgehoben wurde, fehlt diese Voraussetzung für die bauliche Weiterentwicklung im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd".

Für dem Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplanes "Zentrum Dietlikon Süd" wird zudem die Nutzweise, insbesondere bezüglich der Verkaufsflächen, ergänzend im Rahmen des Gestaltungsplans geregelt.

2.5 Weitere Grundlagen

2.5.1 Bodenbelastungen

Der Gestaltungsplanperimeter tangiert die im Kataster der belasteten Standorte (KbS) eingetragenen Standorte 0054/I.0002-001, 0054/I.0042-005, 0054/I.0042-004, 0054/I.0042-003, 0054/I.0039-003, 0054/I.0030-001, 0054/I.0030-002, 0054/I.0018-001, 0054/D.N003-000 (Stand Mai 2023). Von diesen Standorten sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten. Die Grundeigentümerschaften wurden über den Eintrag im KbS informiert. Bei Bauvorhaben auf belasteten Standorten hat die Bauherrschaft eine in der Altlastenbearbeitung erfahrene und von der Baudirektion befugte Fachperson (Altlastenberater) beizuziehen. Die Pflicht zur Untersuchung belasteter Standorte ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens übergeordnet geregelt.

2.5.2 Störfallvorsorge

Gemäss Art. 11a der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StfV) klärt die planende Behörde im Rahmen der Nutzungsplanung den Einfluss der Planung bezüglich existierender Störfallrisiken ab und holt hinsichtlich der Beurteilung eine Stellungnahme bei der Vollzugsbehörde (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge) ein. Der Gestaltungsplan sieht keine signifikanten Nutzungssteigerungen über das heute zulässige Mass vor, welche zur Erhöhung des Ausmasses hinsichtlich eines Störfalles beitragen würde. So wird die Regelung der Dichte nach wie vor in der Grundordnung (BZO) vollzogen. Für industrielle Betriebe bleibt die Ausnüt-

zung bei einer Baumassenziffer von $10.0 \text{ m}^3/\text{m}^2$ und für Handel, Dienstleistung und Verkauf bei $8.0 \text{ m}^3/\text{m}^2$. Durch die Implementierung von Ergänzungsvorschriften kann die Baumassenziffer erhöht werden. Die maximal zulässige Verkaufsnutzung wird gegenüber dem Öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2009" leicht angehoben. Der Chemie-Risikokataster (Stand September 2023) weist zwei Störfallquellen aus, deren Konsultationsbereiche im Gestaltungsplanperimeter liegen:

- ◆ Autobahn,
mit einem beidseitigen Konsultationsbereich von 100 m
- ◆ Neue Winterthurerstrasse,
mit einem beidseitigen Konsultationsbereich von 50 m

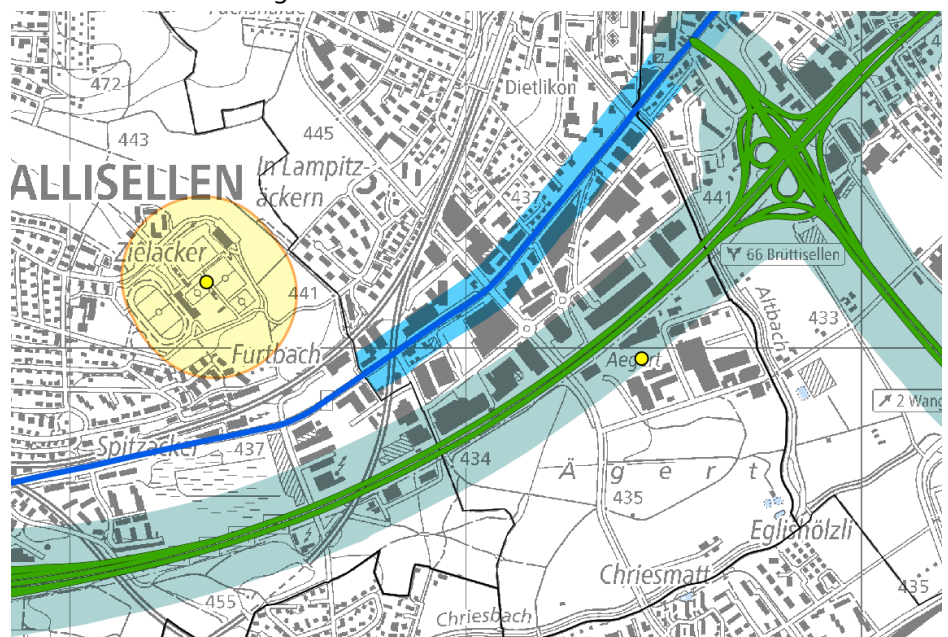


Abbildung 13 Ausschnitt Chemie-Risikokataster, maps.zh.ch, September 2023

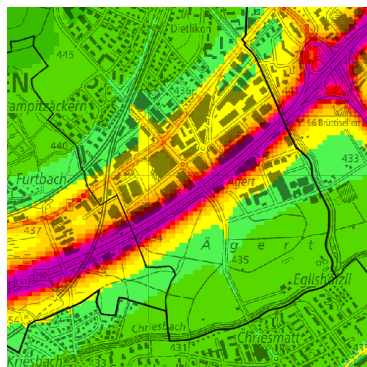
3 Wichtige Erkenntnisse und Grundlagen

Umweltbelastung aktuelle Erkenntnisse

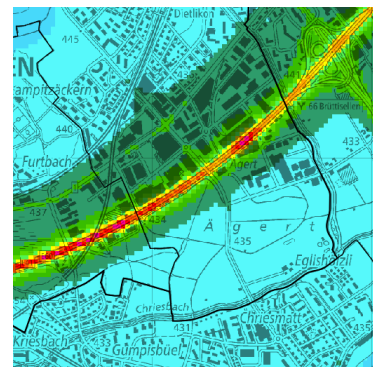
Bezüglich des Umgangs mit der Umweltbelastung durch den induzierten Verkehr im "Zentrum Dietlikon Süd" wird auf die aktuellen Studien und Berichte im Zusammenhang mit dem Rundschreiben seitens ARE / BAFU verwiesen.

Mit Rundschreiben vom 9. April 2013 legen die beiden Bundesämter BAFU und ARE die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrlenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen" dar und ergänzen damit zugleich die Vollzugshilfe "Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan. Empfehlung zur Standortplanung". Die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs und damit verbunden die Bedeutung der VE als Ursache dafür nehmen generell ab. Lokale Faktoren (z.B. bereits existierende lufthygienische Belastung am Standort, übriges Verkehrsaufkommen) gewinnen im Einzelfall demnach an Gewicht.

Demnach spielen Umweltaspekte eine abnehmende Rolle bei der Bemessung verkehrserzeugender Anlagen. Zudem zeigen sowohl die Messungen wie auch Prognosen deutlich, dass im Umfeld der stark emissionsverursachenden Autobahn das Einkaufsgebiet "Zentrum Dietlikon Süd" einen kaum identifizierbaren und untergeordneten Beitrag zur Schadstoffbelastung leistet.



Stand 2015



Stand 2030

Abbildung 14 Im Gebiet Dietlikon wird eine Abnahme der Stickoxidbelastung (NO₂) erwartet. Als Hauptquelle der Belastung ist die Autobahn A1 deutlich ersichtlich. (Quelle: GIS-Browser ZH, AWEL 2023)



Stand 2015



Stand 2030

Abbildung 15 Bei der Feinstaubbelastung (PM₁₀) wird ebenfalls mit einem Rückgang gerechnet. Auch diesbezüglich tritt als Hauptemittent die Autobahn in Erscheinung. (Quelle: GIS-Browser, AWEL 2023)

Veränderung

Wie die gemessene und prognostizierte Emissionsentwicklung im Kanton Zürich zeigen (vgl. Abbildungen 14 und 15), werden sich die Stickoxid- (NO₂) und Feinstaubbelastungen (PM10) in Zukunft verringern. Hauptgrund für die seit Jahren sinkenden Emissionen im Bereich Verkehr ist, dass mit den Abgasvorschriften EURO 5 und 6 das Niveau der spezifischen Emissionen (g/km) seit 2005 markant reduziert wurde. Die Einführung der verschärften Abgasnormen einhergehend mit der Motoren- und Filterentwicklung sowie der sinkende Verbrauch hat dazu geführt und wird voraussichtlich weiter dazu führen, dass die Emissionen des Strassenverkehrs bedeutend zurückgehen. Zudem ist zu erwarten, dass sich mittelfristig eine positiv wirksame Verlagerung weg von Verbrennungsmotoren hin zu Elektromotoren ergibt.

Geänderte Rahmenbedingungen im stationären Detailhandel

Der Schweizer Detailhandel befindet sich in einem Strukturwandel. Der Shopping-Center-Immobilienmarkt ist übersättigt. Es werden so gut wie keine neuen Shopping-Center mehr gebaut. Alte, renovationsbedürftige Filialen und Shopping-Center können nicht in der erforderlichen Masse revitalisiert und modernisiert werden, weil sie durch die hierfür erforderliche Baubewilligung automatisch den neuen, kommunalen Parkplatzverordnungen unterstellt werden und damit – mangels Bestandesgarantie – einen nicht verkraftbaren Teil ihrer heute bestehenden, betriebsnotwendigen Parkplätze verlieren würden.

Veraltete Fachmärkte und Einkaufszentren sind für die Kundschaft nicht mehr attraktiv. Aufgrund dieses Umstands wie auch dem wachsenden Online-Handel und dem Einkaufen im grenznahen Ausland verlieren diese an Umsatz. Die bis heute übliche und bewährte Lösung, eine auf die heutigen und zukünftigen Kundenbedürfnisse abgestimmte umfassende Revitalisierung der Filiale bzw. des Shopping-Centers, wird dem Detailhandel erschwert. Für eine umfassende Sanierung oder Revitalisierung bedarf es einer Baubewilligung. Diese muss sich auf die aktuelle Gesetzgebung abstützen. Mit restriktiven Vorgaben für die Parkplatzberechnung würde die Anzahl der bestehenden, betriebsnotwendigen und seinerzeit rechtmässig bewilligten Kundenparkplätze reduziert.

Die veränderte Ausgangslage und Rahmenbedingungen im stationären Detailhandel und die zum Stillstand gekommene Expansion des Formats "Shopping-Center" sind bei den Bestimmungen zum Parkplatzbedarf zu berücksichtigen

Mobilitätsforschung / Verhaltensökonomie

Seit einigen Jahren liegen im Bereich der Mobilitätsforschung und Mobilitäts politik neue Erkenntnisse aus der Wissenschaft der Verhaltensökonomie vor.

Die beiden Bundesämter BAFU und ARE wiesen bereits am 9. April 2013 in ihrem Rundschreiben an die Kantone zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrlenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen" unmissverständlich auf die wichtige Rolle des individuellen Verkehrsverhaltens und damit auf die Erkenntnisse der Verhaltensökonomie hin.

Das Bundesrecht bietet nur in sehr beschränktem Mass eine Grundlage für die Anordnung von verkehrlenkenden Massnahmen bei VE aus verkehrsplanerischen Gründen. D.h. aus Sicht der Raumplanungsgesetzgebung des Bundes müssen verkehrsplanerische Überlegungen bereits bei der Standortwahl und der Festlegung des Nutzungspotenzials im kantonalen Richtplan gemacht werden, wenn auch auf genereller Stufe. Konkreter muss die Situation insbesondere auf der kommunalen Stufe in der Nutzungsplanung berücksichtigt werden. Diese sehr grob zusammengefassten Erkenntnisse sind in umfangreichen Grundlagenberichten dargelegt und ausgeführt. Sie verwiesen dabei ex-

Fazit der Studie von FehrAdvice (2012)	<p>plizit auf die 2012 erschienene Studie von FehrAdvice zum Thema "Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse".</p> <p>Die Studie von FehrAdvice (2012) zog unter anderem folgendes Fazit:</p> <p>Eine Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr muss zwingend beim menschlichen Verhalten ansetzen. Die folgenden verkehrslenkenden Massnahmen beim Einkaufsverkehr dürften in der Regel keine oder nicht die primär intendierten Effekte haben:</p> <ul style="list-style-type: none">◆ Parkplatzbewirtschaftungspflicht◆ Beschränkung der Parkplatzzahl◆ Fahrtenmodell◆ Fahrleistungsmodell◆ Modal-Split-Vorgaben◆ Erhöhung der ÖV-Erschliessungsqualität
Fachveranstaltung AVENIR MOBILITÉ	<p>Die oben aufgeführten Massnahmen führen in der Regel aufgrund der erwähnten, begrenzt rationalen menschlichen Verhaltensmuster vielmehr zu Fahrtenverlagerungen. Bei allen Massnahmen sind hingegen nur minimale Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV/LV zu erwarten.</p> <p>Ein wichtiger Meilenstein für die Mobilitätsforschung und Mobilitätspolitik ist die von der politisch unabhängigen Dialog-Plattform AVENIR MOBILITÉ unter dem Patronat des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) am 27. Juni 2018 in Bern durchgeführte Fachtagung zum Thema "Verhaltensökonomie & Mobilität".</p> <p>Insbesondere wurde darauf verwiesen, dass der Mensch auch in der Mobilität kein homo oeconomicus ist und seine Entscheide äusserst selten ausschliesslich aufgrund der klassisch ökonomischen Zeit- und Kostenfaktoren trifft. Insbesondere kontextuelle, individuelle und psychologische Faktoren spielen eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels.</p>
Berücksichtigung neue Erkenntnisse im Gestaltungsplan	<p>Der Gestaltungsplan beruht auf einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise, wobei durch gewisse Flexibilität auf die geänderten Bedürfnisse im Detailhandel eingegangen wird.</p> <p>Die Faktoren für die Parkplatzberechnung wie auch die zulässigen Verkaufsflächen werden bedarfsgerecht, d.h. für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb der Detailhandelsstandorte definiert. Durch die möglichen Parkplatzzahlen wird kein Such- und Ausweichverhalten provoziert und damit Mehrverkehr und Mehremissionen sowie die blosser Verlagerung von Verkehrsproblemen vermindert. Mit dem Gestaltungsplan soll eine Entwicklung und Aufwertung des Gebiets vorangetrieben werden und kein Erneuerungstau aufgrund von nicht adäquaten Vorgaben bezüglich Parkierung geschaffen werden.</p> <p>Es wird keine generelle Bewirtschaftungspflicht eingeführt. Um bei Missständen einzugreifen, wird die Gemeinde legitimiert, Massnahmen zu verlangen und korrigierend einzugreifen.</p> <p>Der Detailhandel befindet sich in einem Wandel und unterliegt einer Dynamik, welche mit dem Gestaltungsplan berücksichtigt wird.</p>

4 Erläuterung der massgeblichen Planungsinhalte

Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" ist eine neue Festsetzung auf Basis des durch den Regierungsrat aufgehobenen Gestaltungsplans 2009, des Revisionsentwurfs 2014 sowie der von der von Gemeindeversammlung bereits festgesetzten Vorlage 2020.

Die folgenden Erläuterungen beschränken sich auf jene Belange, die als Neuerungen gelten und nicht bereits in anderen Berichten ausführlich dargelegt wurden.

Als andere Berichte gelten in diesem Verständnis z.B. die bisherigen Papiere zur gesamten Planung "Zentrum Dietlikon Süd" seit 2005, die Dokumente zur neuen Verkehrsführung sowie die entsprechenden Textteile des Konzeptplans "Zentrum Dietlikon Süd 2014".

4.1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1
Zweck

Die Zweckbestimmung des Gestaltungsplans richtet sich nach der im Konzept "Zentrum Dietlikon Süd 2014" formulierten Stossrichtung. Sie widerspiegelt die beabsichtigte Transformation des ehemaligen Gewerbe- und Industriegebiets in ein zukunftsfähiges, urbanes Zentrum. Dabei gilt es insbesondere die in der BZO festgesetzte Industriezone hinsichtlich der ausgeprägten publikumsintensiven Nutzungen und der zunehmenden Ansprüche an den öffentlichen Freiraum zu präzisieren.

Mit dem Gestaltungsplan wird den in Zukunft neuen Herausforderungen im Detailhandel mit einer Flexibilität Rechnung getragen. Durch die Festschreibung von Nutzflächen wie auch eine Maximalzahl an Parkplätzen werden die Limits klar beschränkt und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes gewährleistet.

Art. 2
Bestandteile

Im Gestaltungsplan unterscheidet zwischen Genehmigungsinhalt und Orientierungsinhalt. Die als Genehmigungsinhalt bezeichneten Aussagen sind für den Grundeigentümerschaften verbindlich. Die Orientierungsinhalte zeigen informelle Rahmenbedingungen (z.B. Trassierung Glattalbahn) und dienen bei der Projektierung und der Beurteilung von räumlich wirksamen Vorhaben als Informations- und Koordinationsbasis.

Dieser Planungsbericht soll zudem bei der Beurteilung von Bauprojekten wegleitenden Charakter haben und als Grundlage dienen. Dies insbesondere darum, weil es sich beim vorliegenden Gestaltungsplan um ein sehr komplexes Planungswerk handelt und gewisse Herleitungen bei der Umsetzung der Vorschriften zwingend zu beachten sind.

Im Zuge der Gespräche mit der Baudirektion zur Überarbeitung der 1. Vorlage zeigte es sich, dass der Stellenwert des Verkehrsgutachtens "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" vom 3. August 2019 in den Vorschriften zu verankern ist. Es ist bei der Beurteilung von Bauprojekten massgeblich und hat in Bezug auf die Fahrten und Parkplatzzahl begrenzenden Charakter.

Art. 3
Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans deckt sich mit dem Bereich des Zonenplans. Er umfasst das Gebiet zwischen der "Neue Winterthurerstrasse" und der Autobahn, westlich begrenzt durch die Industriestrasse und den Brandholzweg, östlich durch den Altbach. Das Gebiet beinhaltet die Grundstücke mit den bestehenden Einkaufszentren und Fachmärkten entlang der Industriestrasse, welche durch die Bestimmungen des Gestaltungsplans primär betroffen sind.

Art. 4
Geltendes Recht

Die Nutzungsart und das Nutzungsmass sowie die Messweisen im Gestaltungsplanperimeter richten sich nach den in der BZO festgelegten Bestimmungen. Diese werden hinsichtlich der beabsichtigten Zielerreichung wo nötig präzisiert. Die Mantellinien für oberirdische Gebäude werden im Gestaltungsplan privilegiert und die kantonal geregelte Wirkung der kommunalen Verkehrsbaulinien (vgl. § 96 ff. PBG) diesbezüglich ausser Kraft gesetzt. Verkehrsbaulinien entlang von Staats- und Nationalstrasse wie auch deren Wirkung gemäss § 96 ff. PBG gehen jedoch den Mantellinien vor.

Legende



-  Kommunale Verkehrsbaulinie rechtskräftig
-  Kantonale Verkehrsbaulinie rechtskräftig



Abbildung 16 Ausschnitt kommunale und kantonale Verkehrsbaulinien, maps.zh.ch, Mai 2023

Die Baulinien entlang der Nationalstrasse (A1) werden aufgrund der Pannestreifenumnutzung insbesondere auch in den entlang des Gestaltungsplanperimeters (Unterhaltskilometern 306.850 – 307.800) angepasst.

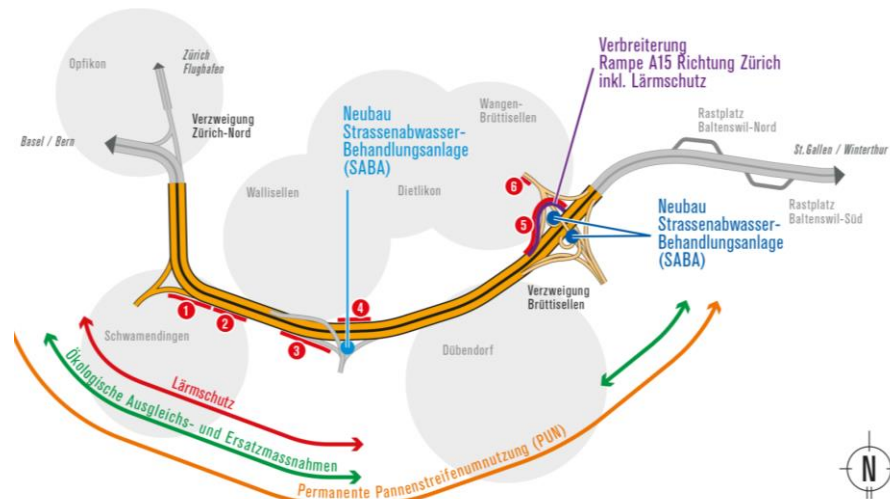


Abbildung 17 Übersichtsplan Pannestreifenumnutzung inkl. Lärmsanierung und SABA, Verz. ZH-Nord - Verz. ZH-Ost - Verz. Brüttsellen, ASTRA, 7. Dezember 2022

Baubegriffe

Es wird festgehalten, dass für den Gestaltungsplan auch bei einer Revision der Bau- und Zonenordnung die Baubegriffe gemäss dem PBG (LS 700.1), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV; LS 700.2) und der Besonderen Bauverordnung II (BBV II; LS 700.22) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017 gelten. Damit dabei keine gegensätzlichen Regelungen geschaffen werden, wird auf den aktuellen Stand der BZO verwiesen.

UVPV

Aufgrund der Begrenzung der Verkaufsflächen wie auch der Parkplätze im Gestaltungsplan können im Grundsatz zu den bereits bestehenden UVP-pflichtigen Anlagen keine zusätzlichen erstellt werden z.B. Bauvorhaben mit mehr als 500 Parkplätzen oder mehr als 7'500 m² Verkaufsflächen. Die heute bereits bestehenden UVP-pflichtigen Anlagen könnten jedoch zurückgebaut und neugebaut werden. In einem solchen Fall kommt die UVPV unabhängig vom Gestaltungsplan zum Tragen. Des Weiteren kann auch eine wesentliche Änderung einer bestehenden UVP-pflichtigen Anlage eine erneute Prüfung auslösen. Die genauen Anforderungen und die Auslösung einer UVP-Pflicht ist im Rahmen des jeweiligen Baubewilligungsverfahrens zu prüfen.

4.2 Nutzungen

Generell

Art. 5 Abs. 1

Gemäss BZO gilt in der Industriezone eine Baumassenziffer (BMZ) von 10.0 m³/m². Für verkehrsintensive Nutzungen gilt eine anteilmässig reduzierte BMZ von 8.0 m³/m².

Baumassentransfers sind im Rahmen des übergeordneten Rechtes zulässig. Baumassentransfers dürfen nicht dazu führen, dass die Nutzungsziffern illusorisch werden und eine unerwünschte Konzentrierung der Bausubstanz entsteht. Unter diesem Aspekt sind insbesondere Baumassentransfers innerhalb der von Mantellinien umschlossenen Bereichen zu bejahen.

Perimeter "Mitte-Nord"

Art. 5 Abs. 2

Aufgrund der zentralen und für das Gebiet wichtigen Lage kann auf dem Grundstück Nr. 5754 für die Realisierung eines neuen Bürogebäudes die zulässige Baumassenziffer von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ auf $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ erhöht werden.

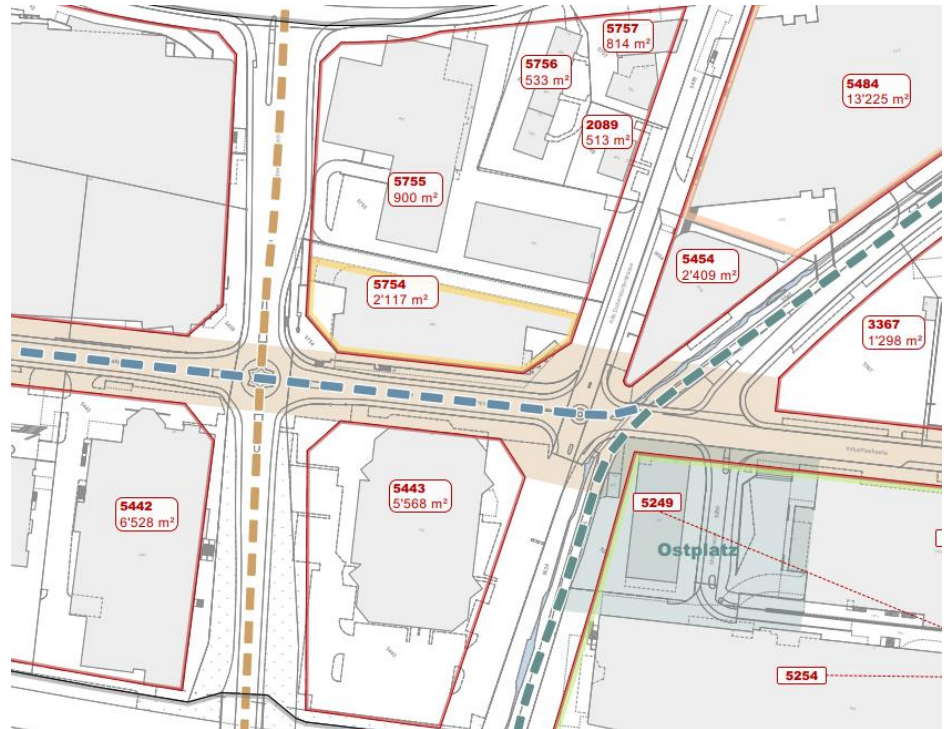


Abbildung 18 Perimeter "Mitte-Nord"

Perimeter "Mitte-Ost"

Art. 5 Abs. 3

Auf dem Grundstück Nr. 5484 gilt zur erleichterten Weiterentwicklung (Erweiterung, Umbauten) eine Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$.

Durch die Änderung der BZO mit einer generellen Reduktion der Baumassenziffer auf $8.0 \text{ m}^3/\text{m}^2$, unter anderem für verkehr-intensive Nutzungen, wurde das Brandbachcenter (Baumassenziffer von 9.5), welches nach altem Recht bewilligt und ausgeführt wurde, vorschriftswidrig. Um dieser Baurechtswidrigkeit entgegenzuwirken und einen gewissen Entwicklungsspielraum zu gewährleisten, wird die Baumassenziffer angehoben.

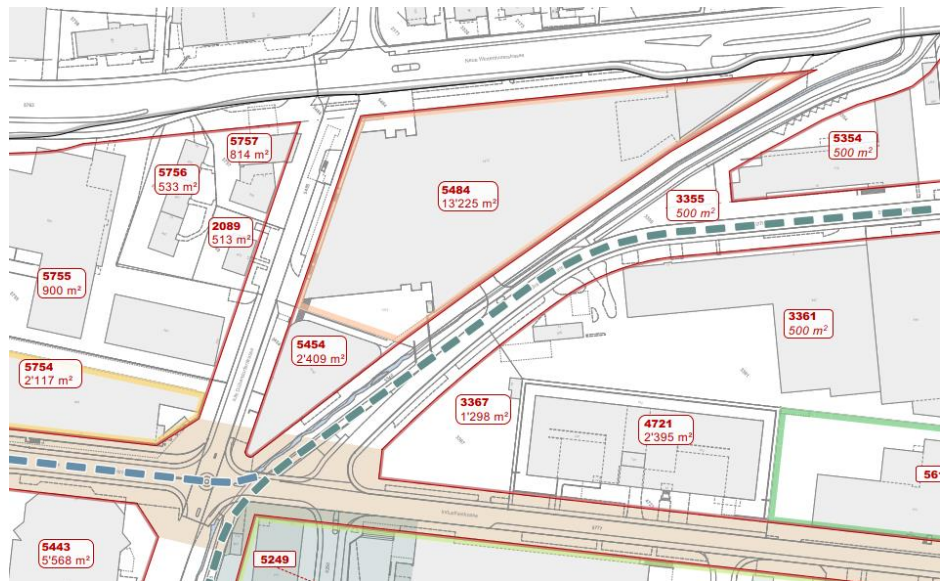


Abbildung 19 Perimeter Mitte-Ost

Perimeter "Mitte-Süd"

Art. 5 Abs. 4

Auf den Grundstücken Nrn. 5249, 5250, 5251, 5252, 5253, 5254 und 5514 (IKEA) kann eine maximale Baumasse von 323'130 m³ realisiert werden. Diese Baumasse kann ungeachtet von der heutigen oder zukünftigen Grundstücksflächen oder -grenzen im Perimeter "Mitte-Süd" konsumiert werden. Dies entspricht einer Baumassenziffer von 10 m³/m² über die oben genannten Grundstücke.

Grundeigentümerschaft	Nutzende	Grundstück Nr.	Grundstücksfläche
IKEA AG	IKEA	5249	2'139 m ²
IKEA AG	Moorstrasse	5250	445 m ²
IKEA AG	Kino Pathé / IKEA	5251	8'598 m ²
IKEA AG	Tulpenstrasse	5252	498 m ²
IKEA AG	ehem. LUZI	5253	3'896 m ²
IKEA AG	IKEA	5254	12'446 m ²
IKEA AG	ehem. LUZI	5514	4'291 m ²
Total			32'313 m²
Baumassenziffer			10 m ³ /m ²
Total Baumasse			323'130 m³

Bei einer Unterteilung in mehrere Bauprojekte wird die maximale Baumasse im Verhältnis zu den Grundstücksflächen verteilt. Veränderungen im Flächenmass einzelner Grundstücke (z.B. Strassenausbau, Glattalbahn) haben keinen Einfluss auf die vorbeschriebenen Grundstücksflächen und damit die Baumassenverteilung. Transfers der Baumasse auf den Grundstücken innerhalb des Perimeters Mitte-Süd sind grundsätzlich zulässig.

Es darf jedoch nicht dazu führen, dass eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee im Sinne von Art. 8 Abs. 1 unterlaufen wird. Mit dem Bauvorhaben sind

die Verkehrsströme zu optimieren. Es ist eine Entflechtung zwischen Fussverkehr, motorisiertem Individualverkehr und der Anlieferung sicherzustellen.

Der Ostplatz ist grundsätzlich von Verkehr freizuhalten, wodurch eine attraktive Situation zu schaffen ist. Es ist nicht gefordert, dass der gesamte Bereich, welcher im Situationsplan schraffiert ist, autofrei zu gestalten ist. Es handelt sich lediglich um den Bereich, welcher effektiv als Platz gemäss Art. 13 gestaltet wird. Die Vorschriften gemäss Art. 13 zum Anordnungsspielraum für öffentliche Platzgestaltung sind in jedem Fall anwendbar und müssen im Rahmen des Bauvorhabens mit besonderer Sorgfalt behandelt werden.

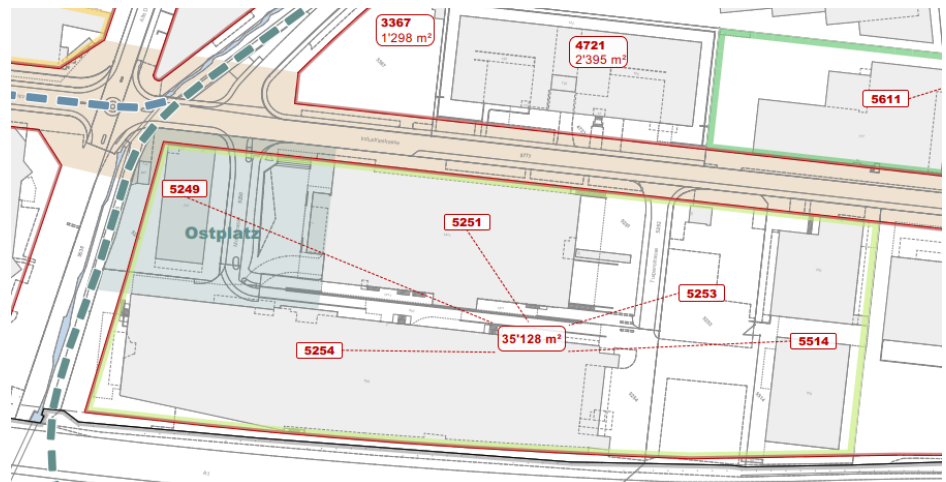


Abbildung 20 Perimeter Mitte-Süd

Die bestehende Nutzung überschreiten bereits heute die BMZ ($8 \text{ m}^3/\text{m}^2$), wodurch eine Entwicklung nur möglich ist, wenn dies mittels spezieller Vorschrift geregelt wird.

Perimeter "Ost"

Art. 5 Abs. 5

Auf den Grundstücken Nrn. 5611, 5612, 3760 und 3761 der Q11 AG soll eine mehrheitliche Neubebauung mit einem Gesamtkonzept über den Perimeter mit einer Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ermöglicht werden.

Bei der Anwendung dieser Vorschrift ist dem gesamten Perimeter eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee im Sinne von Art. 8 Abs. 1 zugrunde zu legen (im Sinne des erwähnten Gesamtkonzepts). Es sind somit, unabhängig von einer effektiven Etappierung, alle Grundstücke in die Planung miteinzubeziehen.

Die Hupterschliessung für den motorisierten Verkehr ist lagemässig mit dem Verkehrsgutachten abzustimmen.

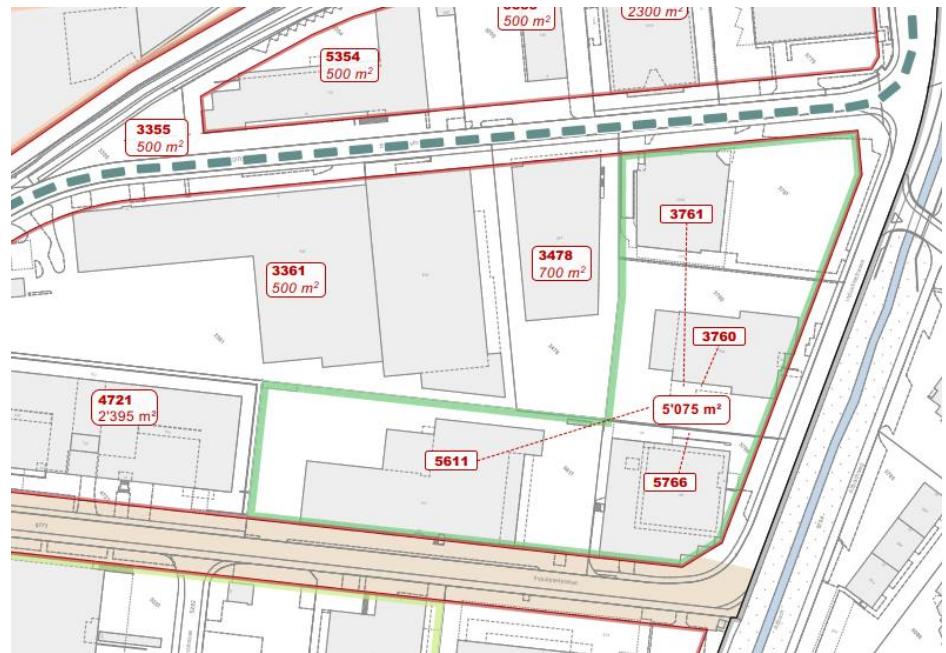


Abbildung 21 Perimeter "Ost"

Weitere Bestimmungen

Art. 6
Nutzweise

Im "Zentrum Dietlikon Süd" soll ein attraktiver Nutzungsmix mit Einkaufsläden, Fachmärkten, Kinos, Theater, Sport- und Freizeitzentren, Hotels, Restaurants, Bars, Büro und Dienstleistung angestrebt werden. Deshalb werden nebst der in der Industriezone zulässigen Nutzungen, explizit verkehrsintensive Einrichtungen zugelassen.

Art. 7
Verkehrsintensive
Nutzungen

Der Begriff "Verkaufsfläche" ist im Bereich der verkehrsintensiven Einrichtungen stark durch das Bundesrecht bzw. die Rechtsprechung des Bundesgerichts geprägt (insbesondere in Bezug auf die Definition und die Berechnung des Begriffs gestützt auf den Anhang Nr. 80.5 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPV). Eine Abänderung des Begriffs steht damit grundsätzlich nicht zur Disposition.

Das Gestaltungsplangebiet ist der einzige Bereich in Dietlikon, in welchem verkehrsintensive Nutzungen in diesem Ausmass und im Sinne von Einkaufszentren, von Betrieben der Gütergrossverteilung, dem Publikum geöffneten Flächen von Kultur-, Freizeit- und Unterhaltungsbetrieben sowie anderen Flächen mit vergleichbarer Verkehrserzeugung erlaubt sind. Die Lage dieses Gebietes mit verkehrsintensiven Nutzungen (VE-Gebiet) ist begünstigt durch den nahen Autobahnanschluss zur A1 und A53, wodurch Fahrten durch Wohngebiete weitgehend vermieden werden können. In den vom Kanton verfügten aufsichtsrechtlichen Massnahmen im Jahr 2009 werden unter anderem die maximal zulässigen Verkaufsflächen je Grundstück festgesetzt. Heute sind knapp 100'000 m² konsumiert sind (vgl. nachfolgende Tabelle).

Die Beschränkung der maximal zulässigen verkehrsintensiven Verkaufsflächen wurde erstmals im Masterplan "Industrie Dietlikon" vom 16. November 2006 als Massnahme für das Teilgebiet "Industriestrasse West" formuliert. Als wirksame Massnahme gegen das bereits überlastete Strassennetz sollten die verkehrsintensiven Flächen im bereits realisierten Umfang + ca. 10 % festgesetzt

werden, was einer Reduktion von über 45 % gegenüber der gemäss BZO möglichen Verkaufsflächen entsprach.

Im Rahmen eines kooperativen Verfahrens wurde diese Vorgabe aus dem Masterplan bei der Erarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" übernommen. In Abweichung zum Masterplan wurde die Regelung auf den gesamten Gestaltungsplanperimeter angewendet (Gebietserweiterung in Richtung Osten bis zum Altbach). Daraus ergaben sich die insgesamt ca. 110'000 m² Verkaufsfläche (exkl. mögliche Verkaufsflächen gemäss BZO). Unter Berücksichtigung der bereits realisierten Flächen, der noch bestehenden Reserven sowie der bereits übernutzten Grundstücke, wurden die ca. 110'000 m² auf die Grundstücke, auf welchen auch zukünftige Verkaufsflächen erwünscht sind, verteilt. Die in diesem aufwändigen Verteilprozess festgelegten Flächenkontingente wurden bei der Überarbeitung des Gestaltungsplans im Grundsatz übernommen. Mit der vom Kanton verfügbaren aufsichtsrechtlichen Massnahmen (öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2009") kann angenommen werden, dass auch der Kanton diese Einschätzung teilt und hervorgehend aus diversen Stellungnahmen dies als zweckmässig beurteilt.

Da die Verkaufsflächen für die Dimensionierung der Strassenausbauten im Rahmen der verkehrstechnischen Massnahmen (RVS) als Bemessungsgrundlage verwendet wurden, kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr nach erfolgter Umsetzung des Strassenbauprojekts in einem verträglichen Rahmen abgewickelt werden kann (vgl. Technischer Bericht, Vorprojekt Umsetzung RVS, verkehrstechnische Massnahmen Zentrum Dietlikon Süd. 2013).

Vorgehen Anpassung
Flächenkontingente

Im Rahmen der Erarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplans wurde den verschiedenen Grundeigentümerschaften und Betrieben im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" die Möglichkeit geboten, aufzuzeigen, wie sich diese in Zukunft entwickeln möchten. Ziel war, dass man die zukünftige Siedlungsentwicklung optimal auf das geplante und nun in Umsetzung befindliche Verkehrsregime im Gebiet abstimmen konnte. Hierzu musste geklärt werden, inwieweit die Akteure eine dynamische Weiterentwicklung der Liegenschaften beabsichtigen. Gleichzeitig sollte geklärt werden, ob kurzfristig die diversen Nutzungsreserven aktiviert werden sollen oder nicht.

Checkliste

Mithilfe von Checklisten konnten die Grundeigentümerschaften ihre heutigen Nutzflächen, Parkplätze, Baumassen und Entwicklungsabsichten ausweisen.

Checklisten wurden gesamthaft von sieben Grundeigentümerschaften eingereicht. Dabei handelt es sich vorwiegend um Betriebe, welche heute über die grössten verkehrsintensiven Flächen verfügen. Grundsätzlich hat sich gezeigt, dass sich in den nächsten zehn Jahren ein Grossteil der Betriebe bezüglich Verkaufsflächen im Sinne des Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd 2009" entwickeln könnten oder in naher Zukunft keine weiteren Entwicklungsabsichten hegen.

Richtstudien

Weiterführend konnten durch die Grundeigentümerschaften oder Betreibenden Richtstudien eingereicht werden, falls die geplanten Entwicklungsabsichten nicht im Rahmen des Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd 2009" realisiert werden können.

Konkrete Richtstudien, welche Mehrnutzungen (u.a. Verkaufsfläche, Baumasse, Parkplätze) gegenüber dem Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd 2009" auswiesen, wurden von vier Grundeigentümerschaften eingereicht. In einzelnen Richtstudien wurde ein zusätzlicher Bedarf ausgewiesen. Der Gestaltungsplan wurde nun in Bezug auf die Verkaufsflächen so angepasst, dass die interessierten Grundeigentümerschaften entsprechendes Entwicklungspotential erhalten (siehe Art. 5 ff.).

Verkehrsgutachten

Um aufzuzeigen, dass die Verkehrsinfrastruktur das Verkehrsaufkommen abwickeln kann, wurde ein zusätzliches Verkehrsgutachten erstellt, welches diesen Sachverhalt abbildet (vgl. Verkehrsgutachten, "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd"). Insbesondere kann durch die Festlegung einer Parkplatz-Obergrenze für den ganzen Perimeter erreicht werden, dass gegenüber dem heutigen Bestand nur minimal mehr Parkplätze erstellt werden können.

Konkrete Anpassungen

Die Flächenkontingente wurden gegenüber den Gestaltungsplänen "Zentrum Dietlikon Süd 2009" und "Zentrum Dietlikon Süd 2014" leicht angepasst, insbesondere um auch die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümerschaften weiter zu würdigen (siehe separates Dokument der Gemeinde Dietlikon "GP ZDS 2023; Neuverteilung der VE-Flächen").

Die zulässigen Verkaufsflächen für die Grundstücke im Eigentum von Coop wurden zusammengefasst. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Grundstücke neu gesamthaft betrachtet werden; die Umsetzung der Mutation ist aktuell jedoch noch hängig (Mutation zur neuen Grundstücks Nr. 5788). Aufgrund der noch hängigen Landabtretungen aufgrund des Strassenprojekts "RVS" kann der effektive Vollzug jedoch noch nicht erfolgen (siehe auch neue Grundstücke Nrn. 5790 und 5791).

Im Eigentum von Coop befinden sich neben Grundstücken, welche über ein Kontingent verfügen, auch Grundstücke, bei welchen Verkaufsflächen gemäss Art. 22 BZO zulässig sind. Die möglichen Verkaufsflächen werden gesamthaft auf dem Grundstück ausgewiesen.

Die festgelegten, im Situationsplan bezeichneten Kontingente für Verkaufsflächen stellen sich neu wie folgt dar:

Grundstück Nr.	Betriebe / Beschreibung	Verkehrsentensive Flächen bestehend	Verkehrsentensive Flächen zulässig
4721	2Towers (eh. Canon)	1'799 m ²	2'395 m ²
5788 [neu]	Coop Supermarkt und Tankstelle	11'355 m ²	12'481 m ²
5733 / 5791 [neu]	Garage Schafroth	0 m ²	500 m ²
5732 / 5790 [neu]	Quali – Markt (Mäenriet-Center)	4'000 m ²	4'021 m ²
4500	Vögele / Fly	4'645 m ²	4'681 m ²
5442	Decatlon	6'500 m ²	6'528 m ²
4390	Jumbo	8'170 m ²	9'850 m ²
5244	Greenhouse	6'972 m ²	7'267 m ²
3367	Wiwa Autohandel	1'273 m ²	1'298 m ²
5454	ehem. Conrad	2'398 m ²	2'409 m ²
5484	Brandbachcenter	13'144 m ²	13'225 m ²
5756	Wohnhaus	0 m ²	533 m ²
2089	Wohnhaus	0 m ²	513 m ²
5757	Meteor – Garage	319 m ²	814 m ²
5755	Linde	0 m ²	900 m ²
5754	Kowerk (ehem. Implenia)	0 m ²	2'117 m ²
5443	Livique	4'159 m ²	5'568 m ²
5249, 5251, 5253, 5254, 5514	IKEA / Kino Pathé / ehem. Luzi	24'098 m ²	35'128 m ²
5611, 3760, 3761, 5766	Q11 / Derendinger	2'300 m ²	5'075 m ²
4889	Schneebeli Metallbau	0 m ²	1'745 m ²
3361	Alcadis / Nokian	455 m ²	500 m ²
3355	Unbebaut	490 m ²	500 m ²
5354	Zürich Help Point	300 m ²	500 m ²
5355	Netto Computer	0 m ²	500 m ²
5780	Züri Tor, Babyhaus Wehrli	2'300 m ²	2'300 m ²
5799	WSA	2'000 m ²	2'000 m ²
3478	Sie & Er Erotikland	700 m ²	700 m ²
			124'048 m ²
Total		ca. 98'000 m²	ca. 124'000 m²

4.3 Gestaltung und Begrünung

Art. 8
Städtebau und Begrünung

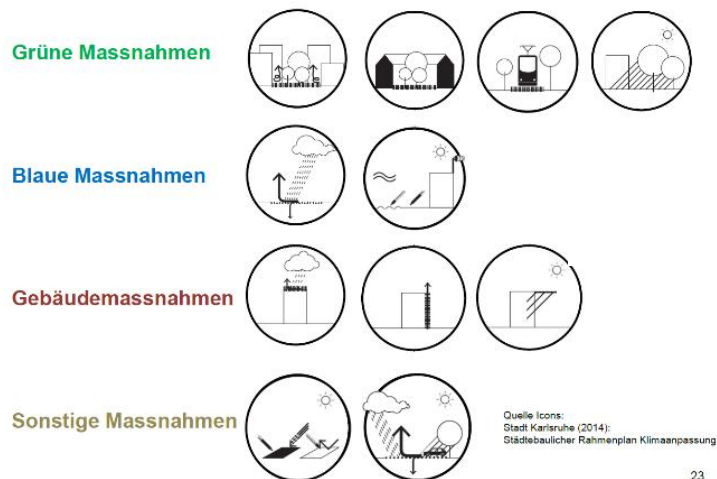
Bei Neubau oder massgeblichen Erweiterungsprojekten ist eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen. Das heisst, dass sich grössere Bauvorhaben mit der gebauten Umgebung auseinanderzusetzen und einen Beitrag zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zu leisten haben. Bei Bauvorhaben in Perimetern gemäss Art. 5 ist diesem Aspekt besondere Beachtung zu schenken.

Folgende Aspekte sind bei Neuentwicklungen sinngemäss zu beachten und die Planung zu integrieren:

Struktur und Ordnung der Bebauung: Form und Ordnung orientieren sich an der Parzellenstruktur. Die Adressierung der Gebäude richtet sich, wo möglich, an das städtebauliche Ordnungselement aus und ist erkennbar gestaltet.

Erschliessung- und Verbindungen: Die einfache Auffindbarkeit der Eingänge für Fuss- und Veloverkehr ist sicherzustellen. Die Berücksichtigung des Langsamverkehrs soll im Einklang mit den betrieblichen Anforderungen stehen.

Anlage und Gestaltung des Freiraums: Die Anteile der versiegelten Flächen sollen möglichst geringgehalten werden und hitzeminimierend ausgestaltet werden. Bäume sollen nach Möglichkeit gepflanzt werden. Die Umgebung soll im Einklang und grossräumig betrachtet werden. Mit der Umgebungsgestaltung ist – wo möglich – Beitrag zur Aufwertung des städtebaulichen Ordnungselements zu leisten. Mit der Gestaltung der Bauten und der Umgebung ist auch ein positiver Beitrag zur Verbesserung des Quartierklimas erwünscht.



23

Abbildung 22 Massnahmen Quelle: Referat Thomas Stoiber, Fachveranstaltung "Hitzeinseleffekte - Klimaerwärmung und Verdichtung vom 13. Juni 2019", SBK

Denkbare Massnahmen sind z.B. geringer Versiegelungsgrad, Dachbegrünungen (Wasserspeichernd), Fassadenbegrünungen, Einsatz von hellen Oberflächen, Schattenelemente, Bäume, Pocket-Parks, oberirdische Versickerungen, Durchlüftungen, Wasserelemente. Im Rahmen der Bauvorhaben sind entsprechende Massnahmen durch die Grundeigentümerschaften zu definieren.

Im Folgenden werden mögliche Massnahmen weiter beschrieben. Weiterführende Informationen und Massnahmen können zudem der Publikation "Hitze

	<p>in Städten. Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung" Bundesamt für Umwelt, Bern, 2018 entnommen werden.</p>
Grünräume / Pocket-Parks	<p>Grünräume sind wichtig für die Kühlung. Kleine "Cool Spots" oder "Pocket-Parks" sind wertvoll als Aufenthalts- und Entlastungsorte für die Nutzenden im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd". Wesentlich für die kühlende Wirkung sind die Gestaltung der Grünräume und die Vegetation. Schattenspendende Bäume und mikroklimatische Vielfalt sind besonders wichtig. Die "Pocket-Parks" sind miteinander zu verbinden, wobei die Wege auch mit Grünelementen oder schattenspendenden Elementen zu gestalten sind. So kann ein Flanieren gefördert werden.</p>
Bäume	<p>Bäume können wesentlich zur Reduktion der Hitzebelastung im Siedlungsraum beitragen. Unter anderem durch den Effekt von Schatten und Verdunstungskühlung. Es sollten vor allem grosskronige Bäume eingesetzt werden.</p>
Beschattung	<p>Beschattung ist ein wirksames Mittel zur Kühlung von Siedlungsräumen. Der Schattenwurf von Bäumen ist am wertvollsten. Aber auch Gebäude oder technisch-bauliche Massnahmen wie Sonnensegel oder Schattendächer vermindern die Hitzebelastung. Letztere können überall dort eine Rolle spielen, wo Bäume aufgrund der Rahmenbedingungen nicht infrage kommen (z.B. Standort, Brandschutz usw.).</p>
Entsiegelung	<p>Versiegelte Flächen verstärken den Hitzeinseleffekt. Jede Entsiegelung trägt daher unmittelbar zu einem angenehmeren Stadtklima bei. Ein hoher Grünanteil, natürliche Materialien und eine hohe Durchlässigkeit des Bodens reduzieren die Wärmespeicherung des Untergrunds. Der höhere Wasseraustausch hat einen zusätzlichen Kühlungseffekt zur Folge (Verdunstungskühle). Gerade in hitzebelasteten Gebieten hilft jede Form der Entsiegelung, sei es im Strassenraum, auf Parkplätzen, in Hinterhöfen oder durch die Begrünung von Dächern. Beim Einsatz der Materialien ist darauf zu achten, dass diese die Wärme möglichst reflektieren und nicht speichern z.B. helle Oberflächen.</p>
Wasser / Dachbegrünung	<p>Offene und vorzugsweise bewegte Wasserflächen tragen besonders viel zur Hitzevorsorge bei. Wasser bietet den grössten Nutzen, wenn es gezielt eingesetzt wird, zum Beispiel in Kombination von "Cool Spots" und Massnahmen zur Siedlungsentwässerung. Bei Starkregen anfallendes Wasser kann zur Entlastung der Kanalisation zurückgehalten und über intelligente Konzepte zur Bewässerung von Grünflächen, Bäumen oder Gründächern während Hitzeperioden genutzt werden. Auf diese Weise bringt Regenwasser Mehrwert und Synergien. Dächer sind zu begrünen und mit Retentionsfunktion auszustatten.</p>
Art. 9 Mantellinien	<p>Unterirdische Bauten sind von der Bestimmung ausgenommen und haben sich nach übergeordnetem Recht zu richten. Vordächer dürfen über die gesamte Fassadenlänge bis zu 1.5 m über die Mantellinie, solange keine Baulinien entlang von Staats- oder Nationalstrasse vorhanden sind, herausragen, jedoch in diesem Bereich keine das städtebauliche Ordnungselement gemäss Art. 11 behindernde Elemente (Säulen, Stützmauern u.ä.) enthalten. Innerhalb der durch die Mantellinien umschlossenen Bereiche sind Gemeinschaftsanlagen wie bspw. für Parkierung und Erschliessung ausdrücklich erwünscht.</p> <p>Da mit der Umsetzung der verkehrstechnischen Massnahmen (RVS) eine platzsparende Lösung für ein neues Verkehrsregime gefunden werden konnte, wird auf eine weitergehende und effektive, über das Mass der bestehenden Ver-</p>

kehrsbaulinien hinausgehende Raumsicherung verzichtet. Vorbehalten bleiben generelle Anforderungen an die Verkehrssicherheit, den Unterhalt wie auch den baulichen Brandschutz.

Auch für die Erweiterungen der Glattalbahn und des Tramnetzes "Zürich – Glattal" wird auf eine über das bestehende Mass hinausgehende Raumsicherung verzichtet. Die geplanten Linienführungen der beiden Stadtbahn-Trassees sind im Situationsplan als Orientierungsinhalt bezeichnet.

Der Brandbach im Perimeter des öffentlichen Gestaltungsplans wurde im Februar 2015 als öffentliches Gewässer aufgehoben. So wurde unter anderem für die zukünftige Linienführung der Glattalbahn/Stadtbahn eine Raumsicherung entlang des Brandbachs sichergestellt.

Art. 10
Geschlossenen Bauweise

Innerhalb der durch Mantellinien begrenzten Bereiche ist die geschlossene Bauweise mit Zustimmung des direkt angrenzenden Eigentümers grundsätzlich zulässig. Es sollen so die Möglichkeit geschaffen werden, dass grössere Gesamtbebauungen realisiert werden können.

Art. 11
Städtebauliches
Ordnungselement

Wie bereits in der Revisionsvorlage "Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd 2014" aufgeführt, wird das "Städtebauliche Ordnungselement" eingeführt. Es bildet das konzeptionelle Rückgrat und identitätsstiftende Element im "Zentrum Dietlikon Süd". Es dient der Strukturierung des öffentlichen Raums und der Orientierung im Quartier. In diesem bezeichneten Raum laufen verschiedene Interessen zusammen. Dies rechtfertigt es, weitergehende Auseinandersetzungen und gewisse Gebote und Verbote zu formulieren.

Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren können entsprechende Massnahmen verfügt werden. Dabei sind auch Massnahmen auf eigenem Grund der Grundeigentümerschaft möglich. Für allfällige Finanzierungsvereinbarungen (z.B. Erstellung, Unterhalt) wie auch zur Duldung von Massnahmen auf eigenem Grund können privatrechtliche Verträge erarbeitet werden, welche die Rechte und Pflichten von Gemeinde und Grundeigentümerschaften regeln. Die genaue Ausformulierung und Definition der Massnahmen wie auch der privatrechtlichen Verträge erfolgt im Rahmen der Baubewilligungsverfahren gemeinsam mit den Betreibenden und/oder Grundeigentümerschaften. Die Grundeigentümerschaften können eigenen Massnahmen definieren, wobei die Gemeinde diese prüft und unterstützend mitwirkt.

Die Neuerung gegenüber dem Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2009" ist, dass auf starre Vorgaben (das exakte "Wie") innerhalb der Vorschriften und im Situationsplan weitgehend verzichtet wird und vermehrt auf der qualitativen Ebene Leitplanken formuliert sind, die den betroffenen Grundeigentümerschaften nebst der grundsätzlichen Verpflichtung auch Freiheiten und Spielräume einräumen.

Zur Beurteilung von geeigneten Massnahmen und zur Definition der angestrebten Qualitäten wird das Gestaltungskonzept Industriestrasse, Feddersen & Klostermann, vom 15. Mai 2014 als Grundlage definiert. In dem Gestaltungskonzept wurden unterschiedliche Varianten und Untervarianten erarbeitet. Im Rahmen dieses Gestaltungsplanes legt man sich bewusst auf keine Variante fest, welche weiterverfolgt wird, sondern die Varianten dienen sinngemäss als Leitfaden für eine mögliche Gestaltung der jeweiligen Vorgartenbereiche der Industriestrasse.

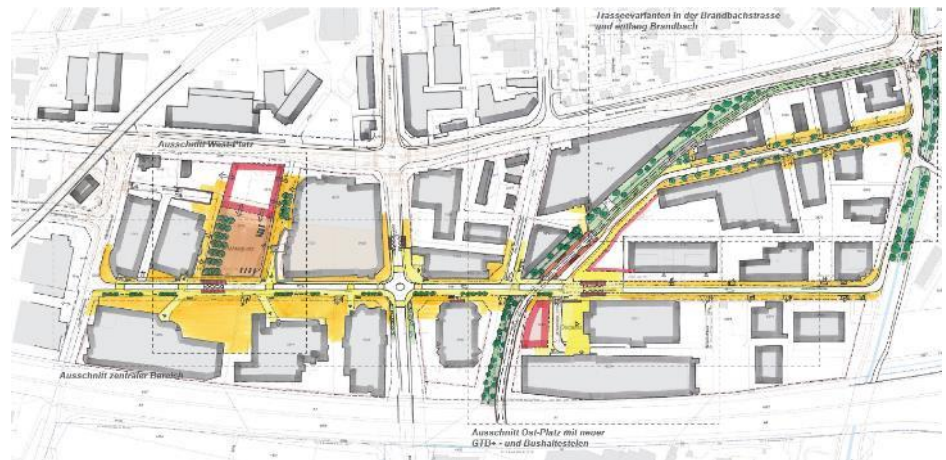


Abbildung 23 Ausschnitt Gestaltungskonzept Industriestrasse

Das Gestaltungskonzept Industriestrasse basiert zum Teil auf den folgenden Grundlagen.

- ◆ Stadtbahnkorridor, Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon, Studie zur integralen Betrachtung Städtebau, Landschaft, Ökologie, Wirtschaftlichkeit, F&K/ARE vom 22. Januar 2013
- ◆ Masterplan Industrie Dietlikon, Schlussbericht und Situation 1:1'000, Gossweiler Ingenieure AG / Suter von Känel Wild AG vom 16. November 2006



Abbildung 24 Ausschnitte Studie Stadtbahnkorridor, F&K/ARE, 22. Januar 2013



Abbildung 25 Ausschnitt Masterplan Dietlikon Industrie, GIAG/SKW,
16. November 2006

Aktualisierung
Plangrundlagen

Das Gestaltungskonzept Industriestrasse kann mit übergeordneten Vorgaben z.B. Bauprojekte, RVS, Glattalbahn ergänzt werden.

Die Grundsätze sind im Gestaltungskonzept wie auch in der Studie "Stadtbahnkorridor" und "Masterplan Industrie Süd" definiert. Zur weiteren Detaillierung kann das Gestaltungskonzept präzisiert werden z.B. mögliche mit Massnahmen zur Gestaltung und Qualitäten von u.a. Vorplatz- und Strassenraumgestaltung, Bepflanzungen, Materialisierung, Grünstrukturen, Baumgruppen oder -reihen. Die Grundlage soll so eine Basis zur Beurteilung von möglichen und zweckmässigen Massnahmen bilden.

Die Ergänzungen und Aktualisierungen der Plangrundlagen erfolgen gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümerschaften und/oder Betreibenden. Unter anderem werden die möglichen Massnahmen im Rahmen von Baubewilligungsverfahren gemeinsam definiert.

Die Gemeinde verpflichtet sich zu einer regelmässigen Nachführung aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen.

Fussgängerbevorzugung

Die Grundstückszufahrten sind mit möglichst direkten Fussgängerverbindungen zu gestalten. Darunter sind in erster Linie durchgängige Trottoirs (z.B. Trottoirüberfahrten) zu verstehen. Es könnten aber auch alternative Varianten, wie z.B. Mittelinseln, Querungshilfen, farbige Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) eingesetzt werden. Unter anderem sind alternative Massnahmen möglich, wenn eine Trottoirüberfahrt zu unerwünschten Rückstaus auf dem übergeordneten Strassennetz führt. In diesem Fall können z.B. auch Vertikalversätze zurückversetzt werden, damit ein Rückstau auf dem privaten Grundstück erfolgt.

Die Massnahmen müssen in jedem Fall direkte Wegebeziehungen für die Fussgänger ermöglichen und hindernisfrei wie auch verkehrssicher ausgestaltet werden. Die Zufahrten müssen für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar sein.

Art. 12
Gebäudeorientierung

Auf die im Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikons Süd 2009" sehr detaillierten Bestimmungen und teils sogar im Situationsplan verorteten und somit starren Bezeichnungen von Gebäudeorientierung und Haupteingängen wird zugunsten der Flexibilität und einer Begünstigung der Entwicklung verzichtet. Anstelle verorteter Starrheit treten Bestimmungen, welche die wesentlichen Grundsätze

Art. 13
Anordnungsspielraum für
öffentliche Platzgestaltung

festhalten und damit auch die Wichtigkeit des städtebaulichen Ordnungselements und attraktiven Hauptfassaden unterstreichen.

Analog zum "Städtebaulichen Ordnungselement" werden die Vorgaben aus dem "Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd 2009" zum Ost- und Westplatz flexibilisiert (neu werden Bereiche und keine eigentlichen Plätze vorgegeben). Insbesondere beim Ostplatz bestehen so keine vorwegnehmenden Einschränkungen bei der Baufeldabgrenzung mehr, hingegen muss eine angemessene Integration einer zukünftigen Haltestelle der Glattalbahn hingenommen werden. Ferner werden die Ausmasse auf ein für die Plätze zweckmässigeres Mass reduziert bzw. optimiert. Der Westplatz und der Ostplatz bleiben im privaten Eigentum, so dass die Ausnützung transferiert werden kann.

Der Westplatz muss spätestens im Zusammenhang mit einem neubauähnlichen Umbau oder Neubau auf einem der betroffenen Grundstücke Nrn. 5752, 3733, 3737 oder 3738 erstellt werden.

Für den Ostplatz ist dies in den Vorschriften spezifiziert, dass nur im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens für Hochbauten auf den Grundstücken Nrn. 5249 und 5254 die Erstellung ausgelöst werden kann. Bezüglich den Grundstücken Nrn. 5253 und 5514 kann die Erstellung des Ostplatz hingegen nur eingefordert werden, wenn darauf massgebliche Neubauvorhaben realisiert werden.

Die Platzerstellungspflicht kommt nur zum Tragen, wenn ein neubauähnlicher Umbau oder Neubau (z.B. Neubau auf dem Grundstück Nr. 5249) erstellt wird. Kleinere Erweiterungen und Umbauten führen nicht zu einer Platzerstellungspflicht. Die Pflicht zur Erstellung des Platzes hat in einem angemessenen Verhältnis zum geplanten Bauvorhaben zu stehen (z.B. Bauvolumen, Baukosten) und wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens abschliessend beurteilt. Die Verpflichtung für die gesamthafte Platzerstellung bei einem neubauähnlichen Um- oder Neubau ist aktuell möglich, da es sich bei den Grundstücken, welche tangiert werden, um dieselbe Eigentümerschaft handelt.

Platz	Grundstück Nr. [nach Mutation neu alle 5788]	Grundeigentümerschaft
Westplatz	5752 / 5788 [neu]	Coop Genossenschaft
Westplatz	3733 / 5788 [neu]	Coop Genossenschaft
Westplatz	3737	Coop Genossenschaft
Westplatz	3738 / 5788 [neu]	Coop Genossenschaft

Platz	Grundstück Nr.	Grundeigentümerschaft
Ostplatz	5249	IKEA AG
Ostplatz	5250	IKEA AG (Moorstrasse)
Ostplatz	5251	IKEA AG
Ostplatz	5254	IKEA AG

Die Platzerstellung inklusive der nötigen Ausstattung und Ausrüstung gehen, soweit keine anderweitigen Regelungen getroffen wurden z.B. städtebauliche Verträge, grundsätzlich zu Lasten der privaten Bauherrschaft. Die Bauherrschaft hat sicherzustellen, dass der Platz dauernd seinem Zweck entsprechend baulich unterhalten wird (z.B. Sanierung, Erneuerung). Sofern der Westplatz und der

Ostplatz öffentlich zugängliche Bereiche sind, übernimmt die Gemeinde Dietlikon die Kosten für den betrieblichen Unterhalt (z.B. Platzreinigung, Abfallbehälter leeren, Baum- und Grünflächenpflege, Winterdienst). Im Rahmen des Baubewilligungsverfahren werden die notwendigen Regelungen getroffen, damit die Rechte und Pflichten der Gemeinde und der Grundeigentümerschaften definiert sind.

Art. 14
Hochhäuser

Aus städtebaulichen Gründen soll die angestammte und durch die BZO vorgegebene maximale Gebäudehöhe bei 20 m belassen werden. Hingegen sollen Hochhäuser (Gebäude mit einer Höhe von mehr als 25 m) zugelassen werden.

Dabei richten sich die Anforderung nach der übergeordneten Rechtsprechung (§§ 282 ff. PBG). Die Bestimmung erfolgt abgestützt auf den regionalen Richtplan, Glattal, welcher teilweise ein Eignungsgebiet für Hochhäuser über 40 m festgelegt.

Im westlichen Bereich des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" ist lediglich ein Eventualgebiet für Hochhäuser bis zu einer Höhe von 40 m festgelegt.

Hochhäuser sollen insbesondere entlang der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS entstehen. Aufgrund dieser Tatsache und der heute noch teilweise unklaren Linienführung sind für das gesamte Gestaltungsplangebiet Hochhäuser zulässig. Diese Festlegung erfolgt unter anderem auch unter dem Aspekt der einheitlichen Regelung und des gewährten Anordnungsspielraums.

In den Vorschriften wird eine maximale Höhenkote von 485.00 m ü. M. festgeschrieben. Dies entspricht unter der Berücksichtigung des heutigen Terrains von ca. 433.00 m ü. M. bis 436.00 m ü. M. einer Gesamthöhe von +/- 50 m. Diese Höhenkote darf nicht durchstossen werden.

Art. 15
Störfallvorsorge

Planungen, wie vorliegend der Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd", können im Konsultationsbereich einer Anlage bzw. im Perimeter eines Störfalls liegen. Dies ermöglicht Personen innerhalb des Konsultationsbereiches zu wohnen oder zu arbeiten. Da diese im Falle eines Störfalls ebenfalls betroffen sind, führt dies gesamthaft zu einem höheren kollektiven Risiko.

Die Risikorelevanz eines Projektes ist nicht gegeben, wenn die vorhandene Personenbelegung und die zusätzliche Personenbelegung aufgrund der vorgesehenen Anpassung der Richt- und Nutzungsplanung tiefer als der Referenzwert der Bevölkerung ist. Sprich im Umkehrschluss: Ist die Summe der vorhandenen Personenbelegung und der zusätzlichen Personenbelegung im Konsultationsbereich grösser als der Referenzwert, so ist die Risikorelevanz gegeben und eine weitere Koordination der Raumplanung mit der Störfallvorsorge ist notwendig.

Der Gestaltungsplanperimeter "Zentrum Dietlikon Süd" liegt gemäss Kapitel 2.5.2 "Störfallvorsorge" in den Konsultationsbereichen der Autobahn N1 und der Neue Winterthurerstrasse. Gemäss Planungshilfe "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge" des Bundesamtes für Raumentwicklung (vgl. Kapitel 3.2.3 sowie Anhänge 1 und 2), wird für die Autobahn eine Risikorelevanz ab 520 Personen pro Hektare und bei der Neue Winterthurerstrasse ab 300 Personen pro Hektare als gegeben betrachtet.

Bei der vorliegenden Situation handelt es von bestehenden Strassenabschnitten, welche einen Konsultationsbereich aufweisen. Durch den vorliegenden

Gestaltungsplan werden keine unbebauten Flächen neu bebaut, sprich keine neuen Bebauungsmöglichkeiten geschaffen, sondern im Bestand weiterentwickelt oder teilweise eine Erneuerung / ein Ersatzneubau angestrebt. Dadurch werden keine zusätzlichen Personenbelegungen geschaffen. Das Gebiet ist gemäss Überbauungs- und Erschliessungsstand gemäss GIS-Browser mehrheitlich überbaut. Die Aufenthaltsflächen und Erschliessungswege sowie Haupteingänge orientieren sich bereits heute gegenüber der Industriestrasse, weshalb der Kontakt zur Autobahn N1 auf ein Minimum reduziert ist.

Die Planung des Gestaltungsplanes wird daher als "nicht risikorelevant" eingestuft. Somit sind keine weitergehenden Schutzmassnahmen und keine Risikoabschätzungen notwendig.

4.4 Erschliessung und Parkierung

Art. 16
Grundstücksanschlüsse

Auch hier ist ein Abbau gegenüber der bisherigen Regelungsdichte gemäss Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2009" möglich, da die entsprechenden Belange durch die Ausarbeitung der verkehrstechnischen Massnahmen (RVS) wie auch des Verkehrsgutachtens "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" an Relevanz verloren haben. Auf die vormals starre Verortung im Situationsplan wird verzichtet. Vorbehalten bleiben muss das Gebot der Abstimmung auf das angestrebte Verkehrsregime (keine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses) sowie gebührende Rücksichtnahme im Einflussbereich des städtebaulichen Ordnungselementes.

Art. 17
Parkplatzangebot

Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans wurde zusammen mit den Grundeigentümerschaften und Betreibenden die konkreten Bedürfnisse diskutiert und abgeholt. Es hat sich gezeigt, dass mit den im Gestaltungsplan definierten Nutzungsmassen Entwicklungen und Erneuerungen möglich sind. Als problematisch wurde hingegen die Anwendung der "kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen" erachtet, welche zur Anwendung gelangt wäre.

Verknüpfung mit
Verkehrsgutachten

Zur Definition der Parkplatzzahl wurde auf Basis des RVS, in welchem bereits die heutige Situation mit der Parkierung hinterlegt wurde, ein zusätzliches Verkehrsgutachten ausgearbeitet. Ziel des Verkehrsgutachtens war, die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr aufzuzeigen und zu definieren, mit welchen Parkplatzzahlen im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" der übergeordnete Verkehrsfluss zu jeder Zeit gewährleistet werden kann.

Mit dem Verkehrsgutachten wurden die folgenden Ziele verfolgt:

- ◆ Schaffung fundierter verkehrlicher Grundlagen für die Festsetzung des öffentlichen Gestaltungsplans
- ◆ Gezielte Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- ◆ Verifizierung der verkehrlichen Machbarkeit verschiedener Entwicklungsstufen des Gebietes
- ◆ Abstimmung der bezeichneten Entwicklungsstufen mit der Kapazität des übergeordneten kantonalen Strassennetzes (angebotsorientierte Planung)
- ◆ Konsequenzen und Handlungsbedarf aufgrund des Ergebnisses des Verkehrsgutachtens aufzeigen

Die maximal mögliche Parkplatzzahl, mit welcher das Verkehrsgutachten die Verkehrsabwicklung weiterhin als gewährleistet erachtet, wurden übernommen

und für den Gestaltungsplanperimeter als maximal zulässige Parkplatzzahl festgelegt (Art. 17 Abs. 2).

Das Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass mit den festgelegten Parkplatzzahlen die maximal zulässige Knotenauslastung an der "Neue Winterthurerstrasse" gewährleistet wird. Das Verkehrsgutachten erachtet folgende Parkplatzzahlen auf den Grundstücken als bewilligungsfähig:

Grundstück Nr.	Betriebe / Beschreibung	Anz. PP Ist-Zustand	Anz. PP zulässig
4721	2Towers (eh. Canon)	278	278
5788 [neu]	Coop Supermarkt und Tankstelle	412	466
5733 / 5791 [neu]	Garage Schafroth	10	10
5732 / 5790 [neu]	Quali – Markt (Mäenriet-Center)	93	93
4500	Vögele / Fly	162	162
5442	Decatlon	125	125
4390	Jumbo	102	146
5244	Greenhouse	165	165
3367	Wiwa Autohandel	-	-
5454	ehem. Conrad	61	61
5484	Brandbachcenter	280	280
5756	Wohnhaus	21	21
2089	Wohnhaus	7	7
5757	Meteor – Garage	24	24
5755	Linde	78	78
5754	Kowerk (ehem. Implenia)	309	309
5443	Livique	255	255
5251	Kino Pathé / IKEA	255	255
5254	IKEA	579	579
5249	IKEA	26	26
5611	Q 11 / Derendinger	95	95
5766	Q 11 / Derendinger	78	78
3760	Q 11 / Derendinger	86	86
3761	Q 11 / Derendinger	100	100
5514	ehem. LUZI	89	47
5253	ehem. LUZI	-	42
4889	Schneebeli Metallbau	66	66
3361	Alcadis / Nokian	213	213
3355	Unbebaut	0	0
5354	Zürich Help Point	107	107
5355	Netto Computer	21	21
5780	Züri Tor, Babyhaus Wehrli	80	80
5779	WSA	76	76
3478	Sie & Er Erotikland	50	50
Total		4'303	4'401

Durch diese Definition der maximal zulässigen Parkplatzzahl über den Gestaltungsplanperimeter und der Fixierung der Verkaufsflächen wird sichergestellt, dass keine Störungen auf dem übergeordneten Verkehrsnetz, den Knoten der "Neue Winterthurerstrasse" auftreten und der Verkehrsfluss im Gebiet gewährleistet ist. Bei der Parkplatzzahl wird folglich der gleiche Mechanismus mit einer Plafonierung der Maximalzahl wie bei der Verkaufsfläche angewandt, welche die Baudirektion des Kantons Zürich im Jahr 2009 aufsichtsrechtlich verfügt hat.

Verkehrsmodell

Im Verkehrsgutachten wurde dem Verkehrsmodell die aktuellen Nutzungen im Gebiet zugrunde gelegt. Das heisst, dass die im Verkehrsgutachten und diesem Planungsbericht definierten Parkplätze nur anwendbar sind, wenn diese gemäss dem im Gestaltungsplan festgehalten Berechnungsfaktoren auch nachgewiesen werden. Damit wird sichergestellt, dass das Parkplatzangebot in jedem Fall nutzungsgebunden ausgelegt wird. Mit der Berechnungsmethode wird zudem sichergestellt, dass neben einer maximalen auch eine minimale Parkplatzzahl verankert wird.

Berechnungsmethode

Die Berechnung der Anzahl Parkplätze erfolgt nach den in den Vorschriften zum Gestaltungsplan festgelegten Faktoren. Da die Wegleitung für die komplexe Situation im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" einen zu grossen Interpretationsspielraum zulässt, wurde dies massgeschneidert auf die Situation angepasst, damit eine einfache Handhabung ermöglicht wird.

Reduktion öV-Güteklasse

Für die Berücksichtigung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird auf die aktuellen Plangrundlagen abgestützt. Dies berücksichtigt auch die Verbesserungen der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aufgrund der Anpassungen gemäss RVS resp. der deutlich erhöhten Haltestellenzahl im Gebiet gegenüber 2009.

Legende

- A
- B
- C
- D
- E
- F

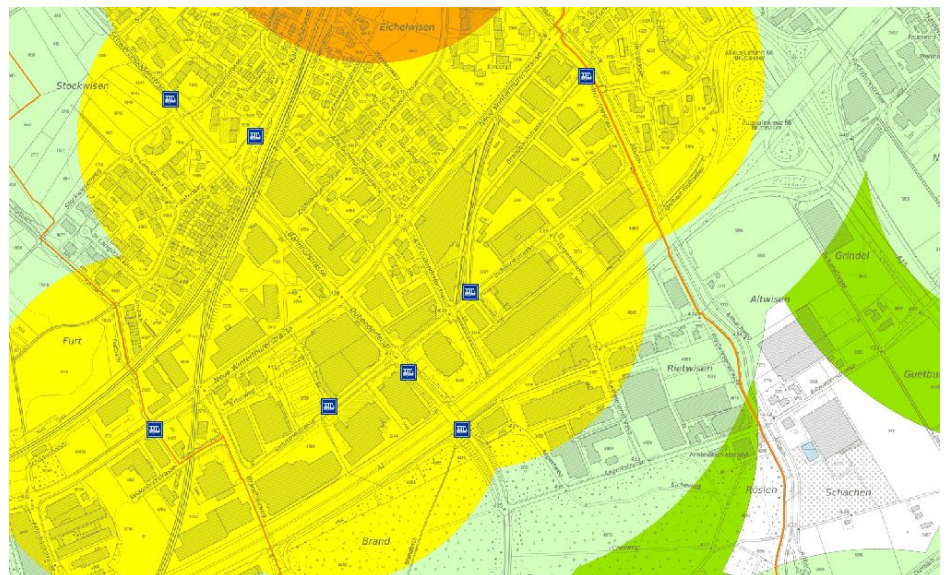


Abbildung 26 öV-Güteklasse Fahrplanjahr 2021/2022, GIS-Kanton Zürich, Mai 2023

Art. 17 Abs. 3
Transfer

Das Verkehrsmodell, welches dem Verkehrsgutachten hinterlegt wurde, hat den gesamten Perimeter in verschiedene Zonen eingeteilt. Die Zoneneinteilung wird so festgelegt, dass der Verkehr von/zu Grundstücken mit identischen Zu- und Abfahrtswegen in einer Zone zusammengefasst werden. Diese Zonen

sind auch bei einem späteren Transfer von Parkplätzen zu berücksichtigen. Ein Transfer der Parkplätze auf andere Grundstücke innerhalb derselben Zonen kann daher ermöglicht werden, sofern die Verkehrserzeugungsraten (Ein- und Ausfahrten pro Parkplatz) nicht wesentlich voneinander abweichen. Somit können grundsätzlich nur Parkplätze, welche derselben Nutzung zugeordnet sind und über identische Ein- und Ausfahrten verfügen, untereinander transferiert werden. Diese Transfers haben keine Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Knotenauslastungen, da das Verkehrsgutachten angebotsorientiert aufgebaut ist. Bei einem Transfer der Abstellplätze für Personenwagen gilt Art. 17 Abs. 2 und 3. So muss der Transfer innerhalb des Gestaltungsplanperimeters zwischen einzelnen Grundstücken stattfinden und die maximale Anzahl Abstellplätze einhalten.

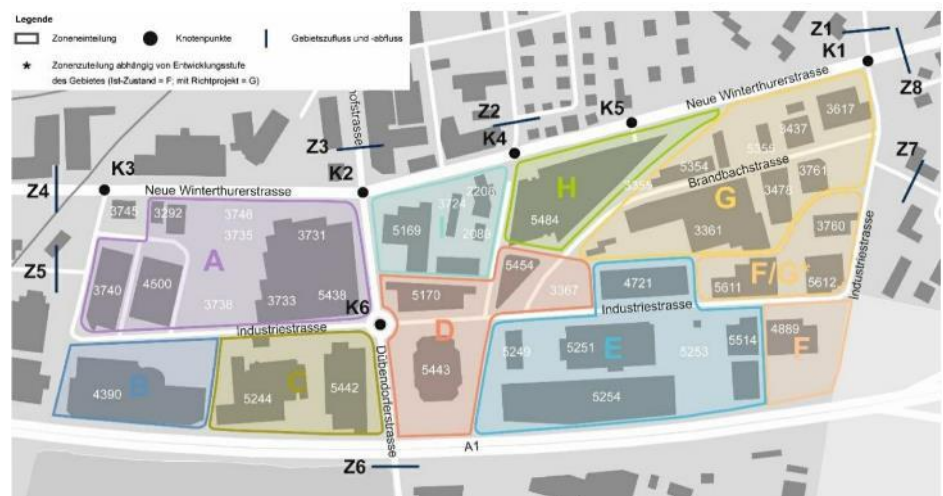


Abbildung 27 Zoneneinteilung vereinfachtes Verkehrsmodell, Verkehrsgutachten, Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd, 2019

Art. 17 Abs. 5 und 6
Abweichungen

Sofern im Baubewilligungsverfahren aufgezeigt werden kann, dass ein reduzierter Parkplatzbedarf vorhanden ist, kann dies bewilligt werden. Voraussetzung ist, dass im Baubewilligungsverfahren ein reduzierter Bedarf ausgewiesen wird, die Funktionalität durch ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 20 nachgewiesen ist und die Kompatibilität mit dem Parkierungskonzept gemäss Art. 19 gegeben ist. Weiter ist die Kompatibilität mit dem Verkehrsgutachten gemäss Art. 2 Abs. 3 entsprechend aufzuzeigen.

Art. 17 Abs. 7
Off-Airport-Parking

Off-Airport-Parkierungsanlagen werden im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" ausgeschlossen resp. sind nur mittels eines regionalen Richtplaneintrags zulässig. Dies entspricht auch der Empfehlung der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG).

Art. 17 Abs. 8
Zweiräder

Es wird auf eine genaue Berechnungsmethode für die Ausscheidung von Abstellflächen für Mofas und Motorräder verzichtet. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen soll vielmehr je nach effektivem Bedarf und situativ im Baubewilligungsverfahren entschieden werden. Dasselbe gilt auch für die Abstellflächen für Velos.

Art. 17 Abs. 8
Veloabstellplätze

Im Zuge der Weiterentwicklung des "Zentrums Dietlikon Süd" ist auch der Langsamverkehr entsprechend einzubeziehen. Nebst dem Beitrag, welcher das "Städtebauliche Ordnungselement" bezüglich der Fussgänger leistet, sind auch die Bedingungen für die Radfahrenden zu verbessern. Entsprechend werden

	<p>elementare Grundsätze für die minimal erforderlichen Veloabstellplätze gemäss BZO als Bestimmung erlassen. Es sollen nach Möglichkeit gedeckte und an gut zugänglicher Lage erforderliche Veloabstellplätze realisiert werden.</p>
Fazit Art. 17	<p>Der Gestaltungsplan etabliert eine auf das Gebiet abgestimmte Lösung, welche einem Eignungsgebiet verkehrsintensiver Einrichtungen gerecht wird und gezielt Verkehrsstörungen und bestehenden Missständen entgegenwirkt.</p> <p>Für die Bemessung der Parkplätze werden die minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen im Gebiet definiert und eine gebietsspezifische Berechnungsmethodik verankert. Durch die Festlegung der maximalen Parkplätze wie auch der maximalen Verkaufsflächen wird sichergestellt, dass das Verkehrsaufkommen verträglich abgewickelt werden kann. Der Nachweis wurde über das Verkehrsgutachten erbracht.</p>
Art. 18 Betrieb	<p>Für das einwandfreie Funktionieren des Verkehrsregimes ist gemeinsam und einheitlich ein Parkleitsystem zu betreiben (Besuchende möglichst rasch von den Strassen auf die freien Abstellplätze führen; Vermeidung von Suchverkehr).</p>
Bewirtschaftungspflicht	<p>Auf eine Bewirtschaftungspflicht wird, wie im Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014" erläutert, verzichtet. Die Bewirtschaftungspflicht kann z.B. im Rahmen eines Mobilitätskonzept als Massnahme aufgeführt werden.</p>
Verkehrsstörungen	<p>Gemäss § 243 Abs. 2 PBG können bei bestehenden Bauten ohne Zusammenhang mit Änderungen die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen verlangt werden. Die Gestaltungsplanvorschriften verschärfen diese Bestimmung insofern, dass die Gemeinde auch Mobilitätskonzepte einfordern kann. Damit die Mobilitätskonzepte auch effektiv eingefordert werden können, sind im Rahmen von Baubewilligungen entsprechende Nebenbestimmungen zu verfügen.</p> <p>Zur Definition, welche Grundeigentümerschaft / Betreibende das Mobilitätskonzept auszuarbeiten haben, werden die Verursacher evaluiert. Dabei ist denkbar, dass eine Summe von Versuchern gemeinsam ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten haben. Zum heutigen Zeitpunkt kann die genaue Kaskade für die Definition der Ersteller nicht abschliessend geregelt werden, da nicht klar ist, wie sich die Situation weiterentwickeln wird. Es ist auch unklar, in welche Richtung sich der Detailhandel entwickeln wird. Mithilfe von regelmässigen Controlling-Massnahmen, welche die Entwicklung im Gebiet aufzeigen, kann die Notwendigkeit zur Ausarbeitung eines Mobilitätskonzept definiert und die Verursacher evaluiert werde.</p>
	<h4>4.5 Parkierungs- und Mobilitätskonzept</h4> <p>Gegenüber der Vorlage, welche in der öffentlichen Mitwirkung aufgelegt ist, hat der Kanton eine Unterscheidung in Bezug auf das "Mobilitätskonzept" gefordert. Deshalb sind neu Art. 19 und 20 der Vorschriften zwischen "Parkierungskonzept" und "Mobilitätskonzept" unterschieden.</p>
Art. 19 Parkierungskonzept	<p>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.</p>

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.

Es ist somit 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.

Art. 19 Abs. 1 und 2
Verpflichtung Gemeinde

Mit der Inkraftsetzung des Gestaltungsplans verpflichtet sich die Gemeinde Dietlikon zur Erstellung eines Parkierungskonzepts über den ganzen Geltungsbereich des Gestaltungsplans. Es muss dem Verkehrsgutachten gemäss Art. 2 Abs. 3 Rechnung tragen und den Erhalt der Funktionalität des übergeordneten Verkehrssystem sicherstellen.

Das Parkierungskonzept muss gemäss Art. 19 Abs. 2 die Mindestinhalte einhalten. Zudem ist ein Eskalationsschema mit Massnahmen definiert, wenn die Anforderungen des Verkehrsgutachtens mit den Vorgaben des Parkplatzkonzeptes nicht eingehalten werden.

Art. 19 Abs. 3 bis 5
Möglichkeiten Private

Wenn das Controlling aufzeigt, dass die Vorgaben nicht eingehalten sind, kann von den Grundeigentümerschaften ein Mobilitätskonzept nach Art. 20 verlangt werden. Mit diesem können die Missstände behoben werden. Gibt es jedoch bei der Behebung der Missstände keine einvernehmliche Lösung, kann die Gemeinde wiederum auf die Umsetzung des Parkierungskonzepts resp. auf die Massnahmen verpflichten.

In Abs. 3 werden die Grundeigentümerschaften dazu verpflichtet ein Mobilitätskonzept zu erstellen, wenn deren Nutzungen explizit Missstände auslösen (Verursacherprinzip).

Durch die Gemeinde ist jährlich jeweils bis zum 31. Januar Bericht an das Amt für Raumentwicklung über Bestand und Verteilung der bewilligten Parkplätze im Perimeter zu erstatten. Das Controlling muss nur dann durch ein externes Büro erfolgen, sofern Missstände vorliegen.

Das Parkierungskonzept sowie allfällige spätere Aktualisierungen sind der Bau- und Verkehrsverwaltung jeweils zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Art. 20
Mobilitätskonzept

Es folgenden Fällen kann die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts durch Grundeigentümerschaften nötig werden:

- ◆ Art. 17 Abs. 6:
Abweichung von der zulässigen Bandbreite des Abstellplatzbedarfs
- ◆ Art. 19 Abs. 3:
bei Missständen in Bezug auf das Parkierungskonzept / Verkehrsgutachten

In einem Mobilitätskonzept müssen die Mindestinhalte gemäss Art. 20 Abs. 2 abgebildet werden. Es ist zudem im Grundbuch anzumerken, dass ein Mobilitätskonzept vorliegt. Mittels Controllings wird die Einhaltung, nach einem Jahr nach der Fertigstellung des Bauvorhabens mit Mobilitätskonzept, geprüft. Auch hier gilt, wenn bei der Behebung von Missständen keine Einigkeit gefunden wird, kann die Grundeigentümerschaft auf die Umsetzung des Parkierungskonzeptes gemäss Art. 19 verpflichtet werden.

5 Auswirkungen und Würdigung Gestaltungsplan

Grundsatz

Der Gestaltungsplan beruht auf einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise, wobei durch gewisse Flexibilität auf die geänderten Bedürfnisse im Detailhandel eingegangen wird. Die Parkplätze wie auch die Verkaufsflächen werden bedarfsgerecht, d.h. für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb der Detailhandelsstandorte definiert. Durch die definierten Parkplatzanzahlen wird kein Such- und Ausweichverhalten provoziert und damit Mehrverkehr und Mehrmissionen sowie die blosser Verlagerung von Verkehrsproblemen vermindert. Mit dem Gestaltungsplan soll eine Entwicklung und Aufwertung des Gebiets vorangetrieben werden und kein Erneuerungsstau aufgrund von nicht adäquaten Vorgaben geschaffen werden. Es wird keine Bewirtschaftungspflicht eingeführt. Vielmehr soll mit spezifischen Massnahmen im Sinne von Mobilitätskonzepten das Verhalten der Kundschaft positiv beeinflusst werden. Um bei Missständen einzugreifen, wird die Gemeinde legitimiert, Massnahmen zu verlangen und korrigierend einzugreifen. Der Detailhandel befindet sich in einem Wandel und unterliegt einer Dynamik, welche mit dem Gestaltungsplan berücksichtigt wird. Der Gestaltungsplan etabliert eine auf das Gebiet abgestimmte Lösung, welche einem Eignungsgebiet verkehrintensiver Einrichtungen gerecht wird und gezielt Verkehrsstörungen und bestehenden Missständen entgegenwirkt.

Parkierung

Für die Bemessung der Parkplätze werden die im Gebiet zulässigen Parkplätze definiert und eine gebietsspezifische Berechnungsmethodik verankert. Durch die Festlegung der maximalen Parkplätze wie auch der maximalen Verkaufsflächen wird sichergestellt, dass das Verkehrsaufkommen verträglich abgewickelt werden kann. Der Nachweis wurde über das Verkehrsgutachten erbracht.

Spezielle Lösungen

Bei zentralen Orten im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd", welche unmittelbar am "Städtebaulichen Ordnungselement" angeordnet sind bzw. bei der Ein- und Ausfahrt in das Gebiet eine zentrale Rolle einnehmen, wurden spezielle Lösungen für die Entwicklung in die Vorschriften integriert.

Nutzungsdichten

Mit dem Gestaltungsplan wird die Nutzweise, wie auch in der BZO vorhanden, verbindlich auf Arbeitsnutzung eingeschränkt und der Umgang mit verkehrintensiven Flächen detailliert. Dies entspricht auch dem regionalen Richtplan. Für das Gebiet Dietlikon Süd ist in den übergeordneten Vorgaben eine hohe bauliche Dichte zu realisieren. Durch die Festlegung der Baumassenziffern von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ bzw. $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ wird diese eingehalten.

Gemäss GIS-Browser sind im Gebiet 3'598 Beschäftigte (Stand 31. Dezember 2017) tätig und 69 Einwohnende (Stand 30. September 2019) ansässig. Der Perimeter umfasst ca. 22.75 ha überbaute Bauzone (inkl. Anteil Groberschliessung). Daraus resultiert eine bestehende Nutzungsdichte von ca. 162 K/ha überbaute Bauzone. Bereits im heutigen Zustand liegt die Nutzungsdichte im Bereich der hohen Dichte.

Durch die heute ansässigen Betriebe, welche zum Teil sehr flächenintensiv sind, ist eine Beurteilung bzw. Berechnung der zukünftigen Nutzungsdichten kaum möglich. Da jedoch an der Nutzweise wie auch der grundsätzlichen Baumassenziffern keine Anpassungen vorgenommen wurden, werden sich die zukünftigen Nutzungsdichten im selben Umfang bewegen.

6 Beilagen

- ◆ Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan, Industrie Süd", 23. August 2019
- ◆ GP ZDS 2023; Neuverteilung der VE-Flächen, Gemeinde Dietlikon
- ◆ Gestaltungskonzept Industriestrasse, 15. Mai 2014
- ◆ RRB 325, Aufhebung aufsichtsrechtliche Anordnung, 11. April 2018
- ◆ Entwurf öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014", Stand 4. Juni 2014
- ◆ Konzeptplan "Zentrum Dietlikon Süd 2014" mit Erläuterungen vom 4. Juni 2014
- ◆ Technischer Bericht, Vorprojekt Umsetzung RVS, verkehrstechnische Massnahmen Zentrum Dietlikon Süd, 15. März 2013
- ◆ Stadtbahnkorridor Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon, Studie zur integralen Betrachtung Städtebau, Landschaft, Ökologie, 22. Januar 2013
- ◆ ARV 162, Anordnung von aufsichtsrechtlichen Massnahmen. Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd 2009", 14. Dezember 2009
- ◆ Masterplan Industrie Dietlikon, 16. November 2006



Gemeinde Dietlikon
Bahnhofstrasse 60
8305 Dietlikon

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

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Raumplanung

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

- 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 kantonalen 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-Güteklasse 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 begleitet 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