

Fassung zur Festsetzung durch die Gemeindeversammlung
vom 24. September 2020

Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Bericht zu den Einwendungen

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens des Gemeinderates
Die Gemeindepräsidentin:

Der Gemeindeschreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Dübendorf, 7. Juli 2020 / di.1064 / Kol

 **Gossweiler**

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Vorbemerkung	3
1.2	Öffentliche Auflage und Anhörung	3
1.3	Verzeichnis der Antragsteller und Einwender	3
2	Bericht zu den Einwendungen der öffentlichen Auflage	4
2.1	Einwendung Nr. 1	4
2.2	Einwendung Nr. 2	7
2.3	Einwendung Nr. 3	10
3	Weitere Anmerkungen, Anträge und Fragen	18

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkung

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 erfolgte während 60 Tagen vom 10. Januar bis 9. März 2020

1.2 Öffentliche Auflage und Anhörung

Auflage

Die Unterlagen zum Gestaltungsplan wurden während 60 Tagen vom 10. Januar bis 9. März 2020 öffentlich aufgelegt.

Einwendungen

Innerhalb der Auflagefrist sind drei Einwendungen eingegangen. Zu diesen Einwendungen wird im vorliegenden Bericht Stellung genommen.

Anhörung

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörungen haben Gemeinde, Parteien und Vereine Stellung zum Gestaltungsplan genommen.

1.3 Verzeichnis der Antragsteller und Einwender

Nachfolgend Institutionen, Verbände, Vereine sowie Private haben zur Vorlage Stellung genommen und Anträge oder Einwendungen unterbreitet:

- ® SBB AG, Immobilien
- ® Stadt Dübendorf
- ® Binder Rechtsanwälte KLG i.V. AXA Anlagestiftung
- ® espace.mobilité
- ® coop
- ® Gewerbe Industrie Dietlikon (gid)
- ® Schneebeil Metallbau AG
- ® Sozialdemokratische Partei Dietlikon (SP)
- ® Baur Hürlimann AG i.V. IKEA AG
- ® Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)

2 Bericht zu den Einwendungen der öffentlichen Auflage

Im Folgenden wird zu den nicht berücksichtigten und teilweise berücksichtigten Einwendungen Stellung genommen. Einzelne berücksichtigte Einwendungen werden im Bericht behandelt, wenn diese dem Verständnis dienen. Ansonsten sind die berücksichtigten Einwendungen in die Bereinigung eingeflossen.

Beim Bezug auf konkrete Artikel der Vorschriften zum öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" werden diese mit SNV-GP abgekürzt.

Die Behandlung der Einwendungen sind in einem grauen Kasten dargestellt.

2.1 Einwendung Nr. 1

Antrag Nr. 1

Art. 10 und 11 SNV-GP Städtebauliches Ordnungselement / Gestaltung sind ersatzlos zu streichen.

Begründung

Gestaltung soll Sache der Eigentümer sein, bzw. dürfte diese (insbesondere für ausserhalb der Mantellinie stehende Werbeelemente oder private Umgebungsgestaltungen) im Rahmen des Baugesuchsprozesses ohnehin beurteilt werden. Das geplante städtebauliche Ordnungselement befindet sich übrigens weitgehend (zumindest auf unserem Grundstück) innerhalb der geltenden Verkehrsbaulinien, wo ohnehin verschärfte Auflagen für Bauten bestehen. Ein besonderer Artikel im Gestaltungsplan ist deshalb nicht nötig. Die relativierenden Regelungen gemäss Art. 10 Absatz 5, Art. 15 und Art. 18 Absatz 6 SNV-GP verdeutlichen zudem, dass dem städtebaulichen Ordnungselement schon heute eine schwierige Durchsetzung beschieden wird. Die Handhabung dieser Artikel für die Baubewilligungsbehörde wird schwierig bis unmöglich.

Im Übrigen sei erwähnt, dass das Grundlagenkonzept (zu) stark auf der Verlängerung der Glattalbahnbahn basiert, wo momentan gar kein zeitlicher Rahmen einer allfälligen Umsetzung erkennbar ist. Dies steht im Widerspruch zu anderen Inhalten des Gestaltungsplanes, beispielsweise der Entwicklungsschwerpunkte, wo konkrete Vorhaben abgefragt wurden.

Eventualiter seien die Art. 10 und 11 SNV-GP ausschliesslich für die Entwicklungsschwerpunkte anzuwenden.

Nicht berücksichtigt:

Das städtebauliche Ordnungselement ist das zentrale Element, welches zur Aufwertung des Gebiets beitragen soll. Für die Beurteilung wird eine justiziable Grundlage definiert, welche bei der Erteilung einer Baubewilligung beigezogen werden kann. Auf das spezifische "Wie" wird verzichtet, da gewünscht wird, dass gemeinsam mit den Grundeigentümern und Betreibern geeignete Lösungen gefunden werden. Dabei sind die Bedürfnisse der Gemeinde wie auch der Betreiber zu berücksichtigen. Das städtebauliche Ordnungselement bezieht sich, wie korrekt erkannt, nur auf die im Situationsplan bezeichneten Flächen. Es geht dabei unter anderem darum, dass der Bereich zwischen Gebäude und Strasse bzw. Baulinienbereich so gestaltet werden, dass eine Aufwertung erfolgen kann. Dabei kann bereits mit kleinen Massnahmen eine grosse Wirkung erreicht werden.

Das Grundlagenkonzept berücksichtigt bereits heute die Glattalbahnbahn. Es sollen keine Massnahmen realisiert werden, welche nicht mit der Glattalbahnbahn ver-

einbar sind. Dies obwohl es sich um ein langfristiges Projekt handelt.

Die Aktualisierungsmöglichkeiten gemäss Art. 10 Abs. 2 SNV-GP wird angepasst. Das "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. Mai 2015 wird statisch als Grundlage festgelegt. Der ursprüngliche Absatz 3 von Art. 10 SNV-GP, dass das Gestaltungskonzept bei der Beurteilung von Baubewilligungen beigezogen wird, wird ersatzlos gestrichen.

Der regionale Richtplan Glattal formuliert für das Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" das Ziel, dass dieses qualitativ aufzuwerten ist (differenzierte Nutzungen und Freiraumgestaltung). Das städtebauliche Ordnungselement trägt diesem Ziel Rechnung..

Antrag Nr. 2

Art. 16 Parkplatzangebot SNV-GP: Das Parkplatzangebot, insbesondere für die Verkaufsbetriebe, ist soweit möglich auszubauen.

Begründung

Es erstaunt, dass gegenüber der Vorlage aus 2014 das mögliche Parkplatzangebot reduziert wird. Mit Bezug auf die Aussage aus dem Planungsbericht: *"Durch diese Definition der maximal zulässigen Parkplätze 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."*, stelle ich fest, dass die Realität verkennt wird. Gerade wegen mangelndem Parkplatzangebot bestehen Verkehrsprobleme an Spitzentagen!

Die Rückstausituation an Samstagnachmittagen auf der Neuen Winterthurerstrasse beim Mc Donalds (LSA 65) beispielsweise, sind nach meiner Beobachtung (auch) auf den mangelnden Verkehrsfluss in der "Industriestrasse West" zu/von den Parkieranlagen der dortigen Verkaufsbetriebe zurückzuführen. Mit mehr Parkplatzangebot würde der Verkehrsfluss verbessert, was zu weniger Rückstau auf dem Hauptnetz führen würde und ganz im Sinne der RVS-Massnahmen ist.

Nicht berücksichtigt:

Zur Definition der maximalen Anzahl an Parkplätzen, welche unabhängig von einer Berechnungsweise erstellt werden können, wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Das Verkehrsgutachten erbringt unter anderem den Nachweis, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen im System bewältigt werden kann.. Zu beachten ist, dass zum heutigen Zeitpunkt das RVS noch nicht abschliessend realisiert ist und somit die Wirkungen noch nicht beurteilbar sind. Mit dem Gestaltungsplan wird unter anderem auch aufgrund der noch unklaren verkehrlichen und baulichen Weiterentwicklung des Gebiets, die Möglichkeiten geschaffen, korrigierend einzugreifen z.B. über Mobilitätskonzepte.

Mit dem Gestaltungsplan wird eine Bestandesgarantie der Parkplätze, sofern keine neuen Verkehrsbedürfnisse geschaffen werden, sichergestellt. Die Berechnungsweise der Parkplätze, welche nur unter bestimmten Bedingungen zum Tragen kommt, wird gegenüber dem Entwurf 2014 gestützt auf der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlässen, Oktober 1997 angepasst.

Antrag Nr. 3

Art. 18-23 Ergänzungsvorschriften Entwicklungsschwerpunkte: Es ist sicherzustellen, dass künftig weitere Areale als Entwicklungsschwerpunkt definiert werden können.

Begründung

Der Einwender geht davon aus, dass die Definition der Entwicklungsschwerpunkte nach dem konsultativen Verfahren in einvernehmlicher Absprache mit den entsprechenden Grundeigentümern erfolgt sind. Obwohl wir anlässlich der erfolgten Konsultation kein mittelfristiges Entwicklungsprojekt ausserhalb der Möglichkeiten nach BZO angemeldet haben, muss im Sinne der Gleichbehandlung aller Eigentümerschaften die Möglichkeit des Entwicklungsschwerpunktes bestehen bleiben.

Nicht berücksichtigt:

Die Entwicklungsschwerpunkte wurden gestützt auf konkrete Entwicklungsabsichten von Grundeigentümern bestimmt und die zusätzlichen Vorschriften definiert. Entwicklungsabsichten konnten von allen Grundeigentümern eingebracht werden. Es fanden dazu Informationsveranstaltungen wie auch Sprechstunden statt. Es ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, wie sich das Gebiet entwickelt. Es ist aber unter anderem aufgrund der Dynamik im Detailhandel möglich, dass der Gestaltungsplan unter Berücksichtigung der Planungssicherheit periodisch überprüft und revidiert wird. Dabei können unter anderem wiederum konkrete Planungsabsichten von Grundeigentümern und Betreibern eingebracht werden.

Gemäss § 87 i.V.m. § 82 Planungs- und Baugesetz (PBG) ist eine Anpassung frühestens nach fünf Jahren möglich.

Bemerkung Nr. 4

Situationsplan: Es ist bitte zu bestätigen, dass auf unserem Grundstück der Abstand der Mantellinie von der Grundstücksgrenze entlang des Altbachs dem Grenzabstand von 6.0 m gemäss BZO entspricht.

Begründung

Im Sinne der Bestandesgarantie und weil der Situationsplan nicht vermasst ist, danken wir für eine verbindliche Aussage.

Antwort: Der Abstand beträgt 6.0 m

2.2 Einwendung Nr. 2

Antrag Nr. 1

Art. 20 Perimeter SNV-GP "Mitte Nord" sei wie folgt anzupassen:

¹ Im gemäss Situationsplan als Perimeter ESP "Mitte-Nord" bezeichneten Gebiet gilt im Rahmen der Ergänzungsvorschriften für Dienstleistungs- und Büronutzungen eine BMZ von 10 m³/m². Für Gebäude und Gebäudeteile mit verkehrsintensiven Nutzungen gilt anteilmässig eine reduzierte Baumassenziffer von 8 m³/m²

² (Unverändert gemäss öffentlicher Auflage)

³ Im Falle blosser Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 20 Abs. 2 SNV-GP sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.

⁴ Sofern im Perimeter ESP "Mitte-Nord" ausschliesslich Dienstleistungs- und Büronutzungen erstellt werden, gilt eine Baumassenziffer von 11 m³/m², wobei bei einer Überschreitung der Baumassenziffer von 10 m³/m² zusätzlich zu den Bedingungen gemäss Art. 18 und Art. 20 Abs. 2 SNV-GP mittels des Mobilitätskonzepts der Nachweis zu erbringen ist, dass die Mehrnutzung gesamthaft nicht zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt.

Begründung

Der in Art. 20 Abs. 1 SNV-GP verwendete Begriff der "Realisierung" ist missverständlich. Es muss klargestellt werden, dass in Abweichung von Art. 21 Abs. 1 BZO im ESP "Mitte-Nord" ganz grundsätzlich eine Baumassenziffer von 10 m³/m² für "Büronutzungen" gilt. Auch eine Aufstockung des bestehenden Bürogebäudes muss von dieser Privilegierung profitieren können.

Berücksichtigten

Die Vorschriften werden gemäss dem Antrag angepasst.

Im Rahmen einer blossen Erweiterung des Bestandes können allerdings nicht die gleichen, hohen Anforderungen gemäss Art. 18 bzw. Art. 20 Abs. 2 SNV-GP gestellt werden, soll eine Erweiterung überhaupt realistisch sein. Einige der in Art. 18 bzw. Art. 20 Abs. 2 SNV-GP gestellten Bedingungen können lediglich im Rahmen einer Neuüberbauung erfüllt werden. Es ist daher zu prüfen, ob für den Fall einer Erweiterung die sinngemässe Anwendung dieser Vorgaben ausreicht. Sodann ist unklar, ob bewusst zwischen Dienstleistungs- und Büronutzungen unterschieden werden soll und wenn ja, welchen Grund diese unübliche Differenzierung haben könnte. Art. 21 Abs. 1 BZO kategorisiert zum einen in industrielle und gewerbliche Nutzungen, zum anderen in Dienstleistungs- und Büronutzungen und schliesslich in verkehrsintensive Nutzungen. Seitens der Einwenderin wird daher davon ausgegangen, dass die erhöhte BMZ sowohl für Dienstleistungs- als auch für Büronutzungen gelten soll. Das müsste Ausdruck finden in der entsprechenden Norm.

Unklar ist im Weiteren, welche Folgen die Realisierung von verkehrsintensiven Nutzungen neben einer Büro- bzw. Dienstleistungsnutzung hätte. Die Einwenderin geht davon aus, dass hier der Mechanismus gilt, wie er in Art. 21 BZO festgehalten ist (verhältnismässige Reduktion der BMZ). Auch das müsste Ausdruck finden in den fraglichen Vorschriften.

Teilweise berücksichtigen:

Art. 20 SNV-GP wird folgendermassen ergänzt:

Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 20 Abs. 2 SNV-GP sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.

Die Einwenderin hat bereits im Rahmen der Richtstudie für den ESP "Mitte Nord" eine BMZ von $11 \text{ m}^3/\text{m}^2$ beantragt. Nach wie vor ist nicht ersichtlich, weshalb eine solche Erhöhung der BMZ auf $11 \text{ m}^3/\text{m}^2$ nicht möglich ist. Die Einwenderin versteht, dass die Verkehrsmenge begrenzt werden soll. Es sollte ihr jedoch zumindest die Möglichkeit gegeben werden, den Nachweis zu erbringen, dass eine solche Verdichtung durch verkehrsreduzierende Massnahmen nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsmenge führt.

Nicht berücksichtigen:

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan wird keine grundsätzliche Abweichung von der Baumassenziffer gemäss Art. 21 BZO erfolgen. Es gilt eine Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ und reduzierte BMZ von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$. Diese Baumassenziffern entsprechen bereits der gemäss regionalen Richtplanung geforderten hohen Dichte.

Aufgrund einer gesamtheitlichen Betrachtung ist eine Baumassenziffer von $11 \text{ m}^3/\text{m}^2$ nicht verträglich.

Mit den Ergänzungsvorschriften kann bereits eine Mehrnutzung von 25 % generiert werden (Dienstleistungsnutzung mit $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ anstatt $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$). Eine weitere Erhöhung auf eine BMZ von $11 \text{ m}^3/\text{m}^2$ kann auch gestützt auf die Grundordnung (BZO), welche eine Baumasse von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ bzw. $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ (reine Industrie) vorsieht, nicht in Aussicht gestellt werden. Ansonsten müsste auch die Grundordnung in Frage gestellt werden.

Antrag Nr. 2

Art. 21 Perimeter "Mitte Ost" SNV-GP sei wie folgt anzupassen:

¹ Im gemäss Situationsplan als Perimeter ESP "Mitte-Ost" bezeichneten Gebiet gilt im Rahmen der Ergänzungsvorschriften eine BMZ von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$

² (Unverändert gemäss öffentlicher Auflage)

³ Im Falle blosser Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 21 Abs. 2 SNV-GP sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig

Begründung

Gemäss Art. 21 Abs. 1 SNV-GP gilt für den ESP "Mitte-Ost" für Erweiterungen und Umbauten eine BMZ von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$. Nach Ansicht der Einwenderin sollte auch für Neubauten eine BMZ von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ gelten. Mit Blick auf die langfristig angestrebte, qualitative Veränderung des Planperimeters, macht es keinen Sinn, der Perpetuierung eines unbefriedigenden Zustandes Vorschub zu leisten, indem im Rahmen einer Neuüberbauung nur ein deutlich kleineres Volumen realisiert werden kann als im Rahmen der bestehenden Bebauung

Darüber hinaus macht es wenig Sinn, blosse Umbauten, welche keine Volumenerweiterung darstellen, ebenfalls dem Regime von Art. 18 und 21 Abs. 2 SNV-GP zu unterwerfen. Bei blossen Umbauten geht es um gebäudeinterne

Änderungen, die kaum eine Auswirkung haben auf die mit Art. 18 bzw. Art. 21 Abs. 2 SNV-GP angestrebten qualitativen Weiterentwicklungen und die letztlich auch im Rahmen der Bestandesgarantie gemäss § 357 PBG realisiert werden können.

Berücksichtigten:

Die Vorschriften werden gemäss dem Antrag angepasst.

Schliesslich sollte auch im Perimeter ESP "Mitte-Ost" im Falle blosser Erweiterungen eine bloss sinngemässe Anwendung der strengen Vorgaben aus Art. 18 SNV-GP ermöglicht werden. Einige der in Art. 18 bzw. Art. 21 Abs. 2 SNV-GP gestellten Bedingungen können lediglich im Rahmen einer Neuüberbauung erfüllt werden.

Teilweise berücksichtigen:

Art. 21 SNV-GP wird folgendermassen ergänzt:

Im Falle untergeordneten Erweiterungen der bestehenden Gebäude gelten die Anforderungen von Art. 18 und Art. 21 Abs. 2 SNV-GP sinngemäss, soweit zweck- und verhältnismässig.

2.3 Einwendung Nr. 3

Antrag Nr. 1

Art. 5 Abs. 1 SNV-GP sei insoweit anzupassen, als für Neubauten von verkehrsintensiven Einrichtungen eine Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ festzusetzen ist.

Ferner sei Art. 5 Abs. SNV-GP wie folgt zu ergänzen: "Ein Baumassentransfer zwischen Grundstücken innerhalb der durch die Mantellinien umrandeten Bereiche ist zulässig."

Teilweise berücksichtigt:

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan wird keine grundsätzliche Abweichung von der Baumassenziffer (BZO) erfolgen. Es gilt eine Baumassenziffer von $10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ und reduzierte BMZ von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$. Diese Baumassenziffern entsprechen bereits der gemäss regionalen Richtplanung geforderten hohen Dichte.

Die Transfers sind durch übergeordnetes Recht gesichert. Die Baumassentransfers dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die Nutzungsziffern illusorisch wird und eine unerwünschte Konzentrierung der Bausubstanz entsteht. Der Planungsbericht wird ergänzt.

Antrag Nr. 2

Art. 7 Abs. 1 SNV-GP sei insoweit aufzuheben, als er die Verkaufsflächen für verkehrsintensive Nutzungen beschränkt, und es sei stattdessen von der Beschränkung zu entbinden ("Es gilt keine Flächenbeschränkung für verkehrsintensive Nutzungen wie Verkaufsflächen.") und der Situationsplan entsprechend anzupassen, eventualiter sei für die Einwenderin auf Parzelle Nr. 5254 eine Verkaufsfläche von mindestens $30'000 \text{ m}^2$ statt $24'419 \text{ m}^2$ festzusetzen. Ferner sei zu ergänzen, dass bei Beanspruchung der Ergänzungsvorschriften (Art. 19 ff SNV-GP) nach Massgabe des Nutzungskonzepts eine entsprechende Erhöhung der Verkaufsfläche zulässig ist.

Teilweise berücksichtigt:

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan werden die Verkaufsflächen gemäss der ursprünglichen Grundkonzeption übernommen. Diese lautet, dass verkehrsintensive Nutzungen grundsätzlich nur entlang des Ordnungselements angeordnet werden dürfen. Gestützt auf diesem Grundsatz wurden die gesamthafte Verkaufsflächen von $110'000 \text{ m}^2$ definiert. Diese haben unter anderem auch Niederschlag im RVS wie auch im detaillierten Verkehrsgutachten der ewp AG gefunden.

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 $110'000 \text{ m}^2$ 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 dazumal mögliche maximale Ausbaupotenzial für verkehrsintensive Nutzflächen von über $170'000 \text{ m}^2$ um rund 40 % auf einen Wert von $110'000 \text{ m}^2$ reduziert.

Im Rahmen der Bereinigung kann der Einwenderin jedoch zusätzliche Ver-

kaufsflächen von 2'000 m² zugesichert werden. Diese zusätzlichen Verkaufsflächen generieren insofern keinen zusätzlichen Verkehr, da diese vorwiegend für die Optimierung und Modernisierung der bestehenden Verkaufsflächen zu nutzen sind. Mit den zusätzlichen Verkaufsflächen soll unter anderem der Self-Service Bereich ausgebaut werden, wie auch die unterschiedlichen Niveaus in den Etagen reduziert werden (Rampen).

Die zusätzlichen 2'000 m² können unter Berücksichtigung der Anforderung gemäss Art. 22 Abs. 2 (neu) SNV-GP konsumiert werden.

Antrag Nr. 3

Begründung

Art. 10 Abs. 2 und 3 SNV-GP seien ersatzlos zu streichen.

Die Entwicklung der Industriestrasse als städtebauliches Ordnungselement soll anhand des gesamtheitlichen Konzepts "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. März 2014 erfolgen. Ferner soll der Gemeinderat diese Grundlage detaillieren und aktualisieren.

Auch soll dieses Konzept bei der Beurteilung von Baubewilligungen beigezogen werden. Sodann geht aus dem Planungsbericht überdies hervor, dass gestützt auf dieses Konzept auch spezifische Massnahmen auf Kosten des Grundeigentümers verfügt werden können, wobei die Grundeigentümer die vorgesehenen Massnahmen auch auf eigenem Grund zu akzeptieren haben.

Zum einen soll das "Gestaltungskonzept Industriestrasse" dynamischen Charakter aufweisen, indem es durch den Gemeinderat ausserhalb eines rechtsstaatlichen Planungsverfahrens geändert, detailliert und angepasst werden können soll. Zum anderen scheint - zumindest nach dem Wortlaut von Art. 10 Abs. 3 SNV-GP dieses Konzept die massgebende Beurteilungsgrundlage im Rahmen der Baugesuchsprüfung zu bilden, obwohl eben gerade dieses Konzept nicht in einem vorgeschriebenen Planungsverfahren verabschiedet worden ist, und gleichzeitig auch eine Grundlage dafür liefern, bestimmte Massnahmen zu dulden und die für deren Umsetzung anfallenden Kosten zu tragen.

Teilweise berücksichtigt:

Die Aktualisierungsmöglichkeiten gemäss Art. 10 Abs. 2 SNV-GP wird angepasst. Das "Gestaltungskonzept Industriestrasse" vom 15. Mai 2015 wird statisch als Grundlage festgelegt. Der ursprüngliche Absatz 3 von Art. 10 SNV-GP, dass das Gestaltungskonzept bei der Beurteilung von Baubewilligungen beigezogen wird, wird ersatzlos gestrichen.

Der Planungsbericht wird dahingehend angepasst, dass im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zur Wahrung des städtebaulichen Ordnungselements Massnahmen definiert werden, wobei auch vertragliche Regelungen zwischen dem betroffenen Grundeigentümer und der Gemeinde anzustreben sind. Unter anderem sind damit Kostenbeteiligungen zu klären z.B. für Aufwertungsmassnahmen innerhalb des Perimeters des städtebaulichen Ordnungselements. Unter anderem für Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Interesse sind gemeinsam Lösungen zu finden.

Der regionale Richtplan Glattal formuliert für das Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" das Ziel, dass dieses qualitativ aufzuwerten ist (differenzierte Nutzungen und Freiraumgestaltung). Das städtebauliche Ordnungselement trägt diesem Ziel Rechnung. Auf eine Streichung wird verzichtet, denn es handelt sich um

eines der zentralen Elemente zur Aufwertung des Einkaufsgebiets und ist notwendig, um die Grundziele des Gestaltungsplans zu erreichen.

Antrag Nr. 4

Art. 12 SNV-GP (samt Situationsplan) sei insofern anzupassen, als auf die Festlegung eines Anordnungsspielraums für eine öffentliche Platzgestaltung auf den Parzellen Nrn. 5249, 5250, 5251 und 5254 zu verzichten ist.

Nicht berücksichtigen:

Mit den Anordnungen der Platzbereiche am städtebaulichen Ordnungselement, welche bereits in den ursprünglichen Planungen so definiert wurden, wird unter anderem auch dem regionalen Ziel zur qualitativen Aufwertung des Einkaufsgebiets entsprochen.

Sollte die Gemeinde wider Erwarten an der vorgesehenen Regelung festhalten wollen, so ist - kumulativ - in Art. 12 SNV-GP vorzusehen, dass

- (I) sich der Anordnungsspielraum für den "Ostplatz" auf die Grundstücke Parzellen Nrn. 5249 und 5250 beschränkt,
- (II) die erlaubte Nutzungsdichte auf dem betroffenen Grundstück nicht verändert wird und auf Drittgrundstücke übertragen werden kann,
- (III) die Gemeinde sich an den Erstellungskosten angemessen zu beteiligen hat und
- (IV) diese für den zukünftigen Unterhalt und die Werkeigentümerhaftung aufkommt.

Nicht berücksichtigen:

(I) Diese Anpassung hätte zur Folge, dass die Tatbestände für eine Realisierung kaum je zum Tragen kommen bzw. umgangen werden könnten. Es könnten Ausnützungen vollständig auf die übrigen Grundstücke transferiert und da auch realisiert werden, ohne einen Neubau auf den Grundstücken Nrn. 5249 / 5250 zu realisieren.

(II) Der Ausnützungstransfer ist sichergestellt. Die Plätze bleiben im privaten Eigentum.

(III) und (IV) Die Platzerstellung erfolgt jeweils durch den Gesuchsteller oder Grundeigentümer. Je nach Funktion und Gestaltung des Platzes werden privatrechtlichen Regelungen im Rahmen des Baubewilligungsverfahren getroffen (z.B. Finanzierung Erstellung und Unterhalt).

Die Vorschriften werden dahingehend präzisiert, dass Erweiterungen ohne neubauähnlichen Charakter nicht zu einer Platzerstellungspflicht führen wie auch die Erstellungspflicht in einem angemessenen Verhältnis zum Bauvorhaben zu stehen hat.

Anzumerken ist zudem, dass keine grundsätzliche Erstellungspflicht erfolgt, wenn von den Ergänzungsvorschriften Art. 18 ff. SNV-GP Gebrauch gemacht wird. Die Vorschrift aus Art. 12 SNV-GP unter anderem Neubau oder neubauähnlicher Umbau wie auch das Verhältnismässigkeitsprinzip gehen vor.

Antrag Nr. 5

Art. 16 Abs. 6 SNV-GP sei zu streichen.

Begründung

Art. 16 Abs. 6 SNV-GP sieht vor, dass bei Bauvorhaben, welche voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse schaffen, Art. 16 Abs. 4 SNV-GP nur dann anwendbar ist, wenn ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 16 Abs. 9 SNV-GP erstellt wird und der effektive Bedarf ausgewiesen wird. Die Tragweite dieser Regelung ist nicht klar; aus dem Planungsbericht ergeben sich keine Anhaltspunkte, was unter "Bauvorhaben, welche voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse schaffen", zu verstehen ist. So kann z.B. nicht ausgeschlossen werden, dass im Falle einer Erweiterung auf benachbarte Grundstücke (Nutzungsänderung) bezogen auf diese Grundstücke von einem wesentlich anderen Verkehrsbedürfnis ausgegangen werden muss, welche die Ausschöpfung des im Situationsplan vorgesehenen Parkplatzzahl nicht erlaubt; es sei denn, dass das verlangte Mobilitätskonzept eingereicht und der effektive Bedarf ausgewiesen wird.

Nicht berücksichtigen:

Bauvorhaben, welche voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse schaffen, wird nicht abschliessend definiert. Dies ist Fall zu Fall zu beurteilen. Eine mögliche Grundlage wird im Planungsbericht Kapitel 4.4 festgehalten.

Es stimmt, dass falls auf ein Nachbargrundstück erweitert wird, welches heute über eine andere Nutzung verfügt, die Verkehrserzeugungsrate wechseln könnten und somit eine Berechnung im Sinne von Art. 16 Abs. 1 SNV-GP anwendbar wird. Dies hat aber nicht zur Folge, dass dann für den gesamten Perimeter die Berechnungsweise nach Art. 16 Abs. 1 SNV-GP zum Tragen kommt.

Für die Definition der maximalen Parkplätze, welche pro Grundstück festgelegt wurden, wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Dabei wurde definiert, welches maximale Verkehrsaufkommen im System abgewickelt werden kann. Dem Verkehrsgutachten wurden die heutigen Nutzungen hinterlegt und so die maximale Parkplatzanzahl definiert. Aufgrund dieser Systematik kann bei einer Nutzungsänderung nicht ohne Weiteres, die gemäss Situationsplan definierten Parkplätze, realisiert werden. Je nach Nutzung weisen die Parkplätze eine andere Verkehrserzeugungsrate auf. Um trotzdem die maximale Parkplatzanzahl gemäss Situationsplan zu realisieren, kann ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden.

Begründung

Hinzu kommt, dass es gemäss Planungsbericht zwar möglich ist, dass auch bei geänderten Verkehrsbedürfnissen die maximalen Parkplätze gemäss Situationsplan realisiert werden können; diesfalls ist jedoch über ein Mobilitätskonzept der Nachweis zu erbringen, dass die neue Nutzung auf das übergeordnete Verkehrssystem keine negativen Auswirkungen hat - und dies unabhängig davon, ob das effektive Maximum gemäss Art. 16 Abs. 4 SNV-GP ausgeschöpft wird.

Nicht berücksichtigen:

Es ist korrekt, aber nur sofern mehr Parkplätze als gemäss Art. 16 Abs. 1 SNV-GP möglich wären. Im Rahmen der Bauvorhaben wird der Umfang dieser Mobilitätskonzepte jedoch abschliessend definiert. Die Anforderungen sind somit je nach Überschreitung anders zu definieren.

Begründung

Die Regelung in Art. 16 Abs. 6 SNV-GP ist im Lichte von Art. 16 Abs. 4 SNV-GP widersprüchlich; denn die in Art. 16 Abs. 4 SNV-GP erlaubte Parkplatzzahl stellt sicher, dass das dadurch induzierte Verkehrsaufkommen keine nachteiligen Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrssystem hat.

Nicht berücksichtigen:

Die Aussage ist insofern korrekt, wenn es sich um eine gleichbleibende Nutzung mit gleichen Verkehrsbedürfnissen bzw. Verkehrserzeugungsraten handelt.

Dem ausgearbeiteten Verkehrsgutachten wurden die Verkaufsflächen und Parkplätze mit den verschiedenen Verkehrserzeugungsraten (Nutzungsabhängig) hinterlegt.

Es wurde somit das Maximum an Parkplätzen (mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen) im Gebiet definiert, welches vom übergeordneten Verkehrssystem verarbeitet werden kann.

Begründung

Sofern und soweit die erlaubte maximale Parkplatzzahl nicht überschritten wird, ist die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts auch bei Nutzungsänderungen als eine unverhältnismässige, nicht durch ein hinreichendes öffentliches Interesse gedeckte Massnahme anzusehen. Im Ergebnis führt die Regelung in Art. 16 Abs. 6 SNV-GP zu einer Aushöhlung der Vorgabe in Art. 16 Abs. 4 SNV-GP und damit zu unzumutbaren Eigentumsbeschränkungen. Auch dieser Art. 16 Abs. 6 SNV-GP ist zu streichen.

Nicht berücksichtigen:

Die maximale Parkplatzzahl ist über Art. 16 Abs. 1 SNV-GP definiert und nicht über Abs. 4. Der Art. 16 Abs. 4 SNV-GP sichert aber die Bestandesgarantie, auch für Neubauten.

Begründung

Schliesslich ist anzumerken, dass bei Beanspruchung der Ergänzungsvorschriften (Art. 18 ff. SNV-GP) zwar eine Erhöhung der Baumasse, nicht aber eine Erhöhung der Parkplatzzahl vorgesehen ist. Dabei handelt es sich wohl um ein Versehen; denn es ist planerisch nicht nachvollziehbar und erscheint im Lichte der Eigentumsgarantie und der Wirtschaftsfreiheit als eine unverhältnismässige Beschränkung, zwar eine Baumassenerweiterung zuzulassen, gleichzeitig aber die Parkplatzzahl unverändert zu belassen. Von daher ist Art. 16 Abs. 4 SNV-GP in dem Sinne zu ergänzen, dass bei Beanspruchung der Ergänzungsvorschriften (Art. 19 ff. SNV-GP) auch eine entsprechende Erhöhung der Parkplatzzahl im Sinne des vorgesehenen Nutzungskonzepts erlaubt ist.

Nicht berücksichtigen:

Die maximale Parkplatzzahl ist über Art. 16 Abs. 1 SNV-GP definiert und nicht über Art. 16 Abs. 4 SNV-GP. Mit Art. 16 Abs. 4 SNV-GP wird die Bestandesgarantie gesichert. Die maximale Parkplatzzahl wurde über das maximale Verkehrsaufkommen, welches vom System bewältigt werden kann, definiert.

Antrag Nr. 6

Art. 16 Abs. 8 SNV-GP sei insofern anzupassen, als auf ein dauerhaftes Controlling zu verzichten ist.

Begründung

Art. 16 Abs. 8 SNV-GP verlangt, dass bei Abweichungen von den minimal erforderlichen Abstellplätzen gemäss Art. 16 Abs. 1 SNV-GP - Abweichungen in diesem Sinne sind gemäss Planungsbericht als Reduktion der vorgeschriebenen minimalen Abstellplatzzahl zu verstehen - nicht nur ein Mobilitätskonzept einzureichen, sondern auch ein dauerhaftes Controlling sicherzustellen ist. Diese Forderung eines dauerhaften Controllings geht über das Erforderliche hinaus und ist unverhältnismässig. Gerade im Rahmen des beizubringenden Mobilitätskonzepts ist aufzuzeigen, dass auch "ein Weniger" an Parkplätzen den verkehrlichen Rahmenbedingungen genügt. Das verlangte dauerhafte Controlling verschafft keinen zusätzlichen praktischen Nutzen; zumal dieses Instrument inhaltsleer bleibt. Darauf ist zu verzichten.

Teilweise berücksichtigen:

Auch wenn das Mobilitätskonzept den erforderlichen Nachweis erbringt, kann es zu Störungen oder Missständen kommen. Es muss zwingend ein Controlling erfolgen, um die Massnahmen zu überprüfen und wenn nötig weitere Massnahmen zu ergreifen. Der genaue Umfang dieses Controllings ist noch nicht definiert und wird Fall zu Fall ausgearbeitet. Um den Projektierungsspielraum zu erhöhen, wird auf die explizite Forderung eines dauerhaften Controllings verzichtet. Gemäss Praxis ist bei jedem Mobilitätskonzept ein Monitoring/Controlling als Bestandteil von diesem zu definieren.

Antrag Nr. 7

Art. 16 Abs. 9 SNV-GP sei zu streichen.

Begründung

Art. 16 Abs. 9 SNV-GP enthält detaillierte Anforderungen an den Inhalt des Mobilitätskonzepts und verlangt die grundbuchliche Sicherstellung. Die Einwenderin wendet sich nicht grundsätzlich gegen ein solches Mobilitätskonzept; indessen geht die inhaltliche Beschreibung dessen, was ein solches Konzept zu beinhalten hat, zu weit und verunmöglicht einen praktikablen Umgang mit diesem Instrument. Auch schiesst die verlangte grundbuchliche Sicherung über das Ziel hinaus. Ein solches Mobilitätskonzept bildet jeweils integrierender Bestandteil einer Baubewilligung und erlangt bereits dadurch die erforderliche Gültigkeit und Publizität. Eine grundbuchliche Sicherstellung ist nicht erforderlich.

Nicht berücksichtigen:

Die Vorgaben sind generell gehalten und erlauben einen angemessenen Spielraum.

Um eine Homogenität der Mobilitätskonzepte und eine Vergleichbarkeit dieser zu gewährleisten, sind die Grundsätze jedoch verbindlich im Gestaltungsplan festzuhalten.

Im Rahmen der generell gehaltenen Vorgaben, werden bei konkreten Bauvorhaben, die genauen Inhalte der Mobilitätskonzepte definiert. Dabei ist eine gemeinsame Lösung, welche auf die Bedürfnisse des Betreibers Rücksicht nimmt, auszuarbeiten.

Mit der Baubewilligung wird gestützt auf das Mobilitätskonzept verfügt, wie

das Controlling abläuft und welche Massnahmen bei Nichteinhalten des Mobilitätskonzepts getroffen werden. Mit der Rechtskraft der Baubewilligung wird der Grundstückeigentümer zur Einhaltung dieser Auflagen verpflichtet. Diese Auflagen werden im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen angemerkt und haben somit den Vorteil, dass sie auch zukünftigen Grundstückeigentümer ohne Weiteres bekannt sind.

Antrag Nr. 8

Begründung

Art. 18 Abs. 6 - 8 SNV-GP seien zu streichen.

In Art. 18 Abs. 6 und 7 SNV-GP ist vorgesehen, dass mit der Umgebungsgestaltung grundsätzlich ein Beitrag an das städtebauliche Ordnungselement geleistet werden muss, wobei für den Fall, dass dies nicht möglich ist, auch Beiträge geleistet werden können. Ferner wird verlangt, dass mit der Gestaltung der Bauten und der Umgebung ein positiver Beitrag zur Verbesserung des Quartierklimas zu leisten ist.

Diese offenen, unbestimmt formulierten Regelungen können für die betroffenen Grundeigentümer weitreichende Folgen realer und vor allem auch finanzieller Natur nach sich ziehen, ohne dass derzeit und aufgrund des Planungsberichts absehbar und abschätzbar ist, worin diese im Einzelnen bestehen können.

Gleiches gilt auch in Bezug auf die in Art. 18 Abs. 7 SNV-GP vorgesehene Regelung, welche einen positiven Beitrag zur Verbesserung des Quartierklimas verlangen. Auch diese Norm ist inhaltlich zu offen und unbestimmt, um eine genügende Grundlage für entsprechende Anordnung zu leisten.

Teilweise berücksichtigen:

Die Vorgaben sind generell gehalten und erlauben somit einen Spielraum. Es ist anzuführen, dass die genauen Inhalte im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens definiert werden und dabei eine gemeinsame Lösung, welche auf die Bedürfnisse des Betreibers Rücksicht nimmt, ausgearbeitet wird.

Die Vorschriften werden dahingehend präzisiert, dass keine Beiträge zu leisten sind. Vielmehr ist das städtebauliche Ordnungselement bei der Ausarbeitung von Bauprojekten, welche die Boni gemäss den Ergänzungsvorschriften konsumieren, als zentrales Element zu berücksichtigen. Mit der Gestaltung ist ein Mehrwert zur Weiterentwicklung von diesem zu schaffen.

Sofern es sich als zielführend erweist, dass finanzielle Beiträge besser geeignete sind, kann dies im Rahmen der Baubewilligungen mit Hilfe von privatrechtlichen Verträgen gelöst werden. Es werden somit nur die Grundsätze festgehalten.

Antrag Nr. 9

Begründung

Art. 18 Abs. 8 SNV GP sei in dem Sinne anzupassen, als lediglich die Ausarbeitung energetischer Verbesserungsmassnahmen verlangt wird.

Art. 18 Abs. 8 SNV-GP verlangt die Ausarbeitung eines Energiekonzepts, welches den Vorgaben des kommunalen Energieplans entspricht und eine rationelle Energienutzung sicherstellt. Die Ausarbeitung eines eigentlichen Energiekonzepts erscheint unverhältnismässig; vielmehr genügt, dass energetische Verbesserungsmassnahmen aufgezeigt werden, die eine Optimierung der be-

stehenden Situation nach sich zieht. Gerade bei Um- oder Erweiterungsbauten führt das verlangte Energiekonzept nicht nur zu hohen und unverhältnismässigen Planungs-, sondern auch zu übermässigen Ausführungskosten. Kosten und Nutzen stehen in keinem vernünftigen Verhältnis.

Nicht berücksichtigen:

Sobald von Ergänzungsvorschriften Gebrauch gemacht wird, muss ein Energiekonzept erarbeitet werden. Im Rahmen des Energiekonzeptes können ohne Weiteres auch die erwähnten Verbesserungsmassnahmen aufgeführt werden, mit welchen die Optimierung der bestehenden Situation ermöglicht wird. Die Energiekonzepte sind auf die Bedürfnisse der Grundeigentümer und Betreiber anzupassen, wobei auch bereits bestehende ökologischen Labels/Zertifizierungen und Standards der jeweiligen Betreiber und Grundeigentümer Rechnung getragen werden kann.

Um ein sinnvolles Verhältnis sicherzustellen wird Art. 22 SNV-GP mit einem neuen Absatz ergänzt.

Antrag Nr. 10

Es sei im Art. 22 SNV-GP zu verankern: "Für (Um- und Erweiterungsbauten, die an einen Bestandesbauten anknüpfen, und welche innerhalb der maximalen Baumasse von 323'130 m³ liegen, finden die verschärften Anforderungen in Art. 18 und Art. 22 Abs. 2 SNV-GP keine Anwendung."

Begründung

Ferner ist Art. 22 SNV-GP mit einem Absatz zu ergänzen der vorsieht, dass für Um- und Erweiterungsbauten, die an einen Bestandesbau anknüpfen, und welche innerhalb der maximalen Baumasse von 323'130 m³ liegen, die verschärften Anforderungen nach Art. 18 und Art. 22 Abs. 2 SNV-GP nicht zur Anwendung gelangen. Andernfalls werden bauwillige Grundeigentümer mit erheblichen Aufwendungen und Kosten konfrontiert, die sich im Lichte der Aufwendungen für einen Um- bzw. Erweiterungsbau nicht mehr rechtfertigen lassen und so zu einer unverhältnismässigen Einschränkung ihrer Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit auswirken.

Teilweise berücksichtigen:

Die Vorschriften werden im Sinne des Antrags ergänzt. Es würde die Grundsätze der Ergänzungsvorschriften unterlaufen, wenn die Boni mit der Baumasse von 323'130 m³ auch bei Erweiterungsbauten gewährt wird. Es ist zielführend, dass bei technischen Anpassungen z.B. Fluchtwegen (§ 357 PBG) oder untergeordneten Erweiterungen, Umbauten die Massnahmen nur, sofern zweckmässig, zum Tragen kommen.

3 Weitere Anmerkungen, Anträge und Fragen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung sind Eingaben eingegangen, welche keine konkreten Anträge enthalten oder solche abgeleitet werden können. Im Folgenden wird, sofern notwendig, zu diesen Stellung genommen.

SBB

Die SBB stimmt dem Gestaltungsplan ohne Bemerkungen zu. Bauvorhaben im Nachbereich der SBB sind dieser zur Prüfung nach Art. 18 m EBG zuzustellen.

Stadt Dübendorf

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 Veloverkehrs.

Zu beachten ist, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf das RVS abgestimmt ist und somit die Belastungen bereits in den übergeordneten Projekten so angenommen wurde. Im Verkehrsgutachten wurden zudem der Nachweis erbracht, dass der Kreisel (Industriestrasse/Dübendorfstrasse) weiterhin eine VQS A und B aufweist. Daraus kann geschlossen werden, dass das System innerhalb des Gebiets (RVS) funktioniert und somit keine negativen Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet der Stadt Dübendorf hat.

Sollten innerhalb des Systems Missstände auftreten, welche negative Auswirkungen auf das umliegende Gebiet haben, verfügt die Gemeinde Dietlikon über Handlungsoptionen (Art. 17), um weiterführende Massnahmen zu prüfen. Zum heutigen Zeitpunkt kann nur von Annahmen ausgegangen werden, weshalb sich geeignete Massnahmen erst zeigen werden.

Zur Verbesserung des Veloverkehrs, mit welcher eine Veränderung im Modalsplit bewirkt werden kann, wurde im Juli 2018 die Velowegstudie Opfikon – Wallisellen – Dietlikon - Dübendorf abgeschlossen, mit welcher die Bestvariante definiert wurde. Die Umsetzung erfolgt nun etappiert. Im Gebiet Zentrum Dietlikon Süd wurden im Rahmen des RVS, soweit möglich, Velostreifen auf der Dübendorfer- und Bahnhofstrasse eingerichtet.

Mit dem Gestaltungsplan wird unter anderem auch das Ziel verfolgt den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr zu fördern. Dies erfolgt z.B. mit dem städtebaulichen Ordnungselement oder den Bauvorhaben, welche gestützt auf den Ergänzungsvorschriften erarbeitet werden.

Zürcher Planungsgruppe
Glattal

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat mit Schreiben vom 12. März 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen.

Der erläuternde Bericht ist mit Abschätzungen zu der erwarteten Nutzungsdichte, deren Abstimmung auf die ortsplanerische Gesamtsicht sowie deren Verträglichkeit mit den regionalen Vorgaben zu ergänzen.

Gemäss GIS-Browser sind im Gebiet 3'598 Beschäftigte (Stand 31. Dezember 2017) tätig und 69 Einwohnende (Stand 31. 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. Dies liegt im Bereich der hohen Nutzungsdichte.

Die Nutzungsdichten werden im Planungsbericht ergänzt.

espace.mobilité und Coop

Espace.mobilité und Coop haben sich positiv zum Gestaltungsplan geäußert und verzichten auf konkrete Anträge.

SP Dietlikon

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. Die Klimaerhitzung ist die grösste Herausforderung unserer Zeit. Daher verlangt die SP, die Nettoemissionen von Treibhausgasen bis spätestens 2050 auf null herunterzubringen. Die SP Dietlikon würde es daher begrüßen, wenn die Gemeinde Dietlikon im Hinblick auf die Dekarbonisierung der Gebäude in ihrem Gemeindegebiet eine Vorreiterrolle übernehmen würde, beispielsweise durch den Ersatz fossiler Heizungen, Förderung von Holzkonstruktionen und durch eine energetische Sanierungspflicht. Der Gestaltungsplan sollte daher genügend Anreize enthalten, um massive Investitionen in die Steigerung der Energieeffizienz und der Gewinnung erneuerbarer Energie auszulösen. Die SP Dietlikon ist überzeugt, dass solche Massnahmen in Zukunft aus ökologischer Sicht unumgänglich und wirtschaftlich sowie politisch realisierbar sind.

Aber auch hier sollten jedoch baurechtliche Erleichterungen von Massnahmen für einen verstärkten Klimaschutz abhängig gemacht werden. Wenn also künftige Bauvorhaben in Dietlikon Süd von den Ergänzungsvorschriften Gebrauch machen möchten, sollten die Gebäude klimaneutral betrieben werden. Dazu gehören zum Beispiel die erneuerbare Wärmeproduktion, energetische Sanierung bestehender Gebäudehüllen, Solaranlagen und eine saisonale Speicherung von Solarenergie.

Die Vorschriften beim Parkplatzangebot sollten mit gezielten Anreizen den Einsatz von Elektroautos, Plug-In Hybridautos und Brennstoffzellenautos belohnen. Solche Fahrzeuge könnten zum Beispiel durch kostenfreies Parkieren vor Ort begünstigt werden. Auch eine genügende Anzahl von Aufladestationen ist vorzusehen, wobei solche Ladestationen nur erneuerbaren Strom abgeben dürfen.

Der öffentliche Gestaltungsplan kann weit weniger Vorschriften enthalten als ein privater Gestaltungsplan. In einem privaten Gestaltungsplan kann mit einer Selbstbindung detaillierte Vorgaben zu Energie festgehalten werden. Der öffentliche Gestaltungsplan muss für eine Vielzahl von Grundeigentümern anwendbar bleiben.

Von Grundeigentümern, welche von den Ergänzungsvorschriften profitieren, können Massnahmen für eine rationelle Energienutzung und zur Verbesserung des Quartierklimas eingefordert werden.

Auf Vorgaben zur Ausgestaltung der Parkplätze soll auf dieser Stufe verzichtet werden und im Detail im Rahmen der Baugesuche geprüft werden. Der Planungsbericht wird jedoch dahingehend präzisiert, dass es anzustreben ist ein Parkplatzangebot für Elektroautos zu schaffen bzw. die notwendigen Vorkehrungen bei den Parkplätzen, Tiefgaragen geschaffen werden. Dazu wurde unter anderem auch das Merkblatt SIA 2060 "Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden" erarbeitet, welches bei der Projektierung beigezogen werden

kann.

Die Schaffung von Elektroparkplätzen wie auch der Verknüpfung mit Bewirtschaftungen sind Themen, welche in den Mobilitätskonzepten behandelt werden können. Mit den Mobilitätskonzepten können detailliertere Vorgaben verankert werden, welche auch für die unterschiedlichen Betreiber zweckmässig sind.

gid

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 Bestandegarantie wird begrüsst.