

# Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

**Änderungen nach der Festsetzung durch die Gemeindeversammlung** auf Basis Gemeinderatsbeschluss Nr. 2024-94 vom 9. Juli 2024 und Gemeinderatsbeschluss Nr. 2024-113 vom 20. August 2024 in roter Farbe (vgl. Kapitel 1.7). Alle weiteren Inhalte unverändert seit der Festsetzung.



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



member of  
**suisse.ing**



Gossweiler Ingenieure AG  
Neuhofstrasse 34  
8600 Dübendorf  
Telefon 044 802 77 11  
[www.gossweiler.com](http://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
1.7	Änderungen nach der Festsetzung	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	54

## 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 grundeigentümerverbindliche 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 m<sup>2</sup>).</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"><li>◆ Änderungen von Art. 20 und 21 BZO 1998 (Nutzungsmass und Nutzweisen in den Industrie- und Gewerbeazonen)</li><li>◆ 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</li><li>◆ Festsetzung des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd 2009" (inkl. einzelner Modifikationen gegenüber der Fassung vom 25. September 2008)</li><li>◆ Verpflichtung des Gemeinderats Dietlikon zur Projektausarbeitung einer separaten Busspur</li><li>◆ Aufhebung der Planungszone</li></ul> <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 verkehrsintensiven 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 m<sup>2</sup> 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.

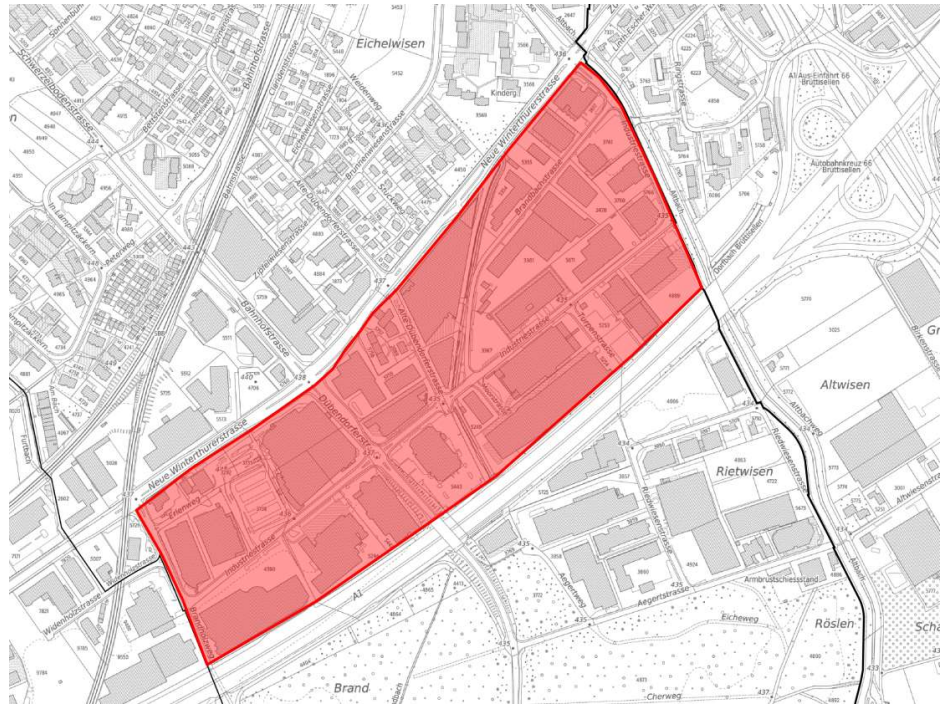


Abbildung 1 Gestaltungsplangebiet "Zentrum Dietlikon Süd"



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
Gemeinderatsbeschluss Nr. 2024-94, Präzisierung Art. 17 Abs. 5 GPV	9. Juli 2024
Gemeinderatsbeschluss Nr. 2024-113, Präzisierung Störfallvorsorge	20. August 2024
Genehmigung durch Baudirektion	Februar / März 2024 Oktober / November 2024
Publikation	April 2024 Dezember 2024
Inkraftsetzung	Mai 2024 Januar 2025

### 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 Verkehrsintensiven 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.

## 1.7 Änderungen nach der Festsetzung

Schreiben der Baudirektion  
vom 13. Mai 2024

Die Baudirektion bzw. das Amt für Raumentwicklung (ARE) informierte den Gemeinderat mit Schreiben vom 13. Mai 2024 darüber, dass die Coop Genossenschaft, Direktion Immobilien, Bern, mit Schreiben vom 9. April 2024 Bedenken zur Rechtssicherheit und Rechtsklarheit der Gestaltungsplanvorschrift (GPV) Art. 17 Abs. 5 geäussert hat. Aufbauend auf dieser Rückmeldung wurde der Art. 17 Abs. 5 GPV auf Basis des Gemeinderatsbeschlusses Nr. 2024-94 vom 9. Juli 2024 einer redaktionellen Präzisierung unterzogen.

Rückmeldung der Baudirektion  
vom 19. April 2024

Die "Fachstelle Störfallvorsorge" informierte die Gemeinde am 19. April 2024, dass die im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV dargelegten Nachweise zur Störfallvorsorge noch nicht ausreichen, um die Risikorelevanz der Planung überprüfen zu können. Die Vorlage wurde, basierend auf dem Gemeinderatsbeschluss Nr. 2024-113 vom 20. August 2024 mit dem "Risikobericht zum Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd" EBP vom 25. Juli 2024 ergänzt und entsprechende Präzisierungen im vorliegenden Bericht nach Art. 47 RPV vorgenommen.

## 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

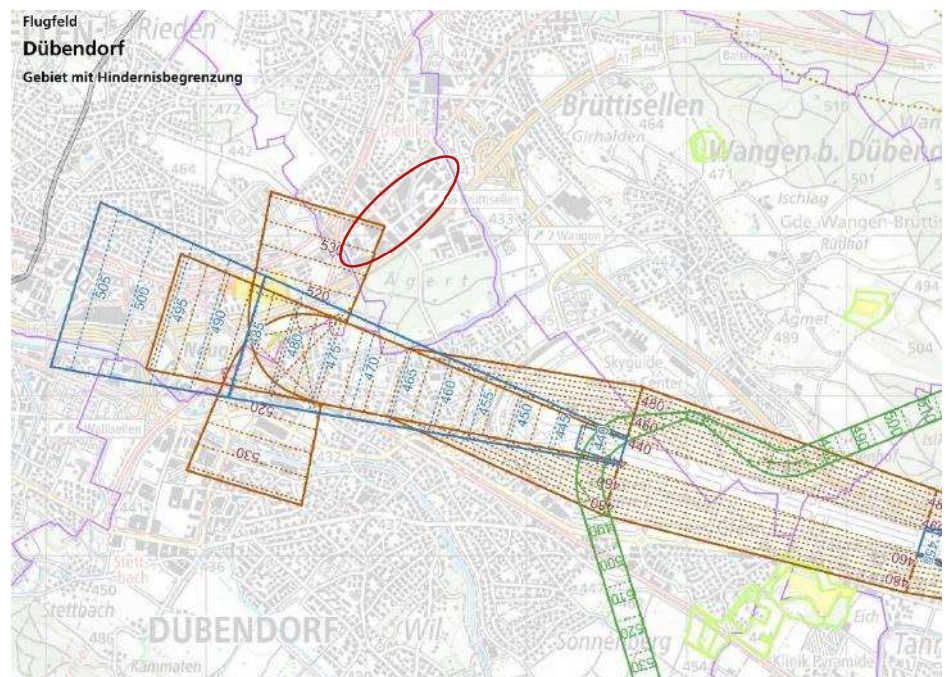


Abbildung 3 Ausschnitt "Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt", Entwurf vom 18. Januar 2019

## 2.2 Kantonale Rahmenbedingungen

### 2.2.1 Kantonaler Richtplan

Verlängerung Glattalbahnen  
und Tramnetz

Die Glattalbahnen soll mittelfristig über den Bahnhof Dübendorf, Flughafen 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-  
tensiven 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 Hochleistungsstrasse (geplant)
-  Kabelleitung
-  Hochspannungsleitung

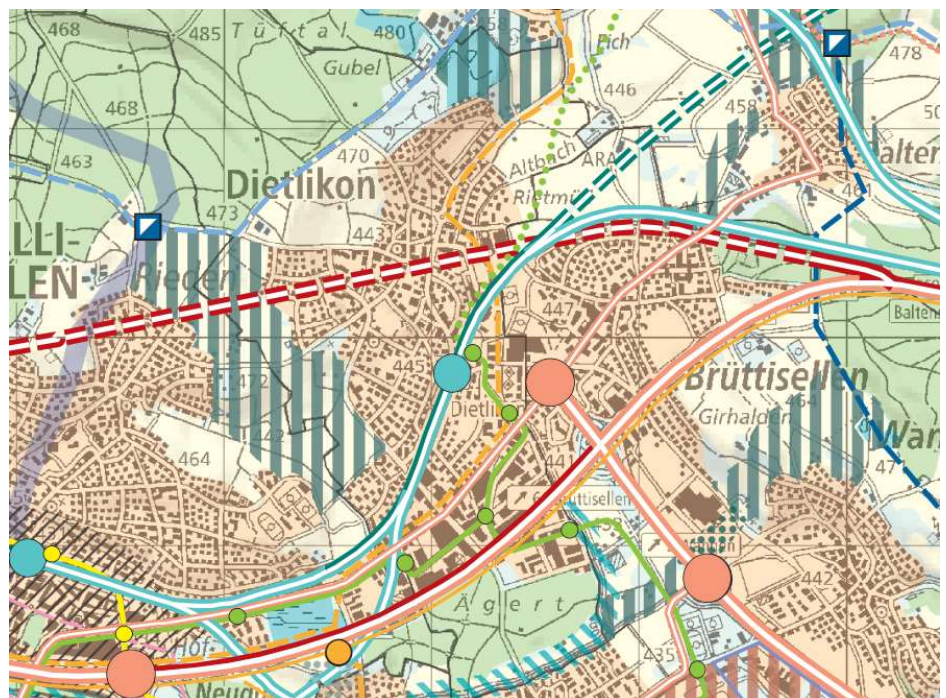


Abbildung 4 Kantonaler Richtplan, Stand 6. Februar 2023

## 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)

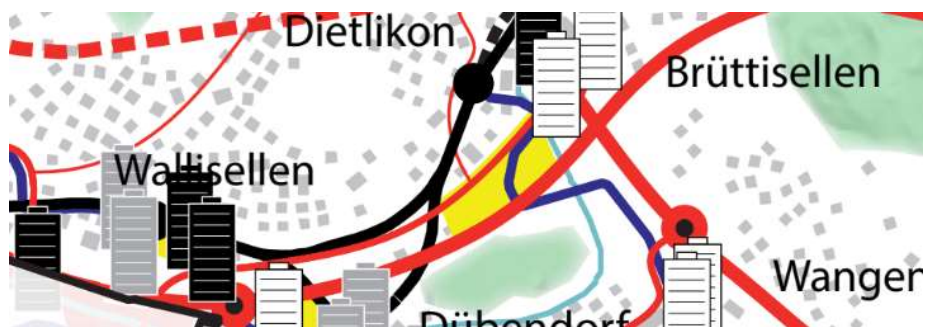


Abbildung 6 Themenkarte Hochhaus-Bestand, Stand 29. März 2017

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)

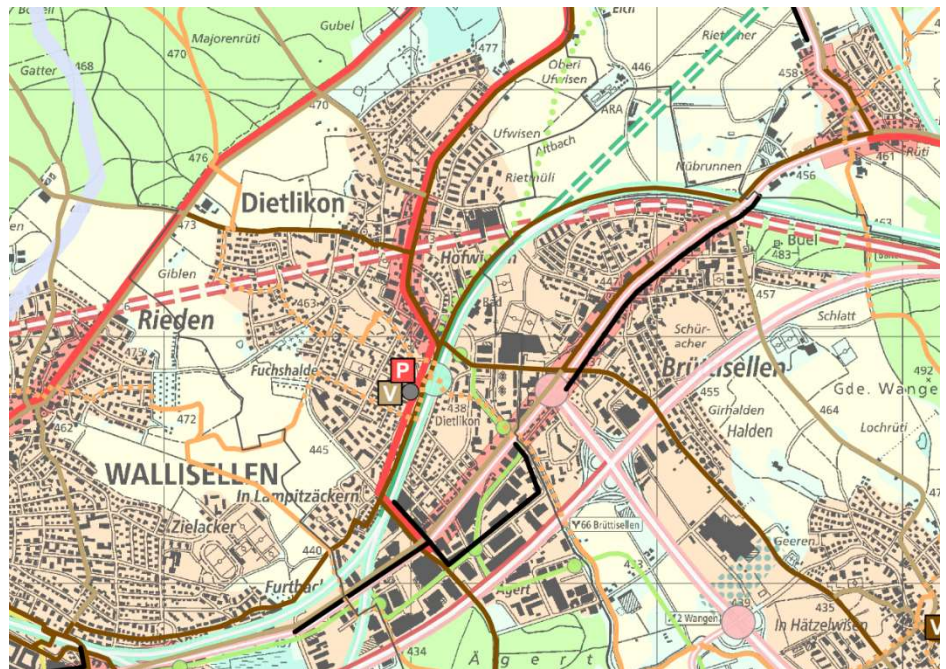


Abbildung 8 Ausschnitt Regionaler Richtplan Glattal, Verkehr, Stand 17. November 2021

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

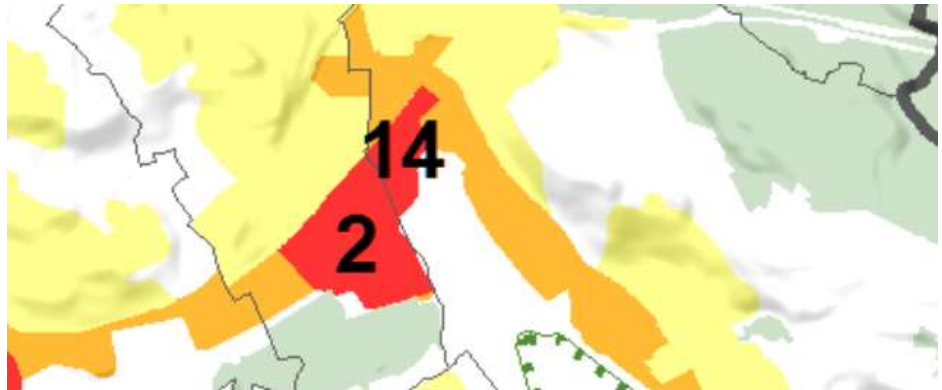






Abbildung 10 Ausschnitt Übersicht Karteneinträge Gebiete mit und ohne Zulässigkeit für Hochhäuser, Regionaler Richtplan Glattal, Stand 17. November 2021

### 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

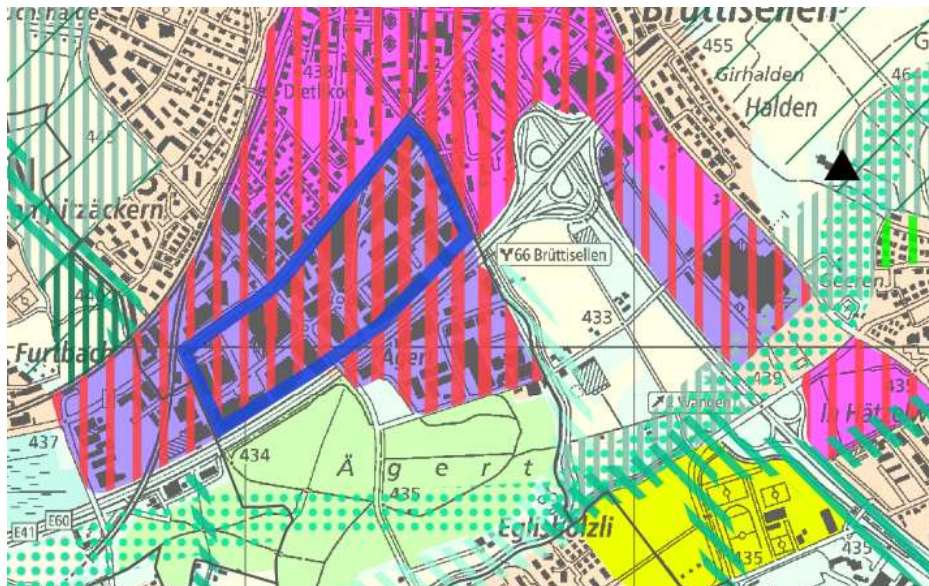


Abbildung 11 Ausschnitt Regionaler Richtplan Glattal, Siedlung und Landschaft, Stand 14. Februar 2018

### 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> um rund 40 % auf einen Wert von ca. 115'000 m<sup>2</sup> 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

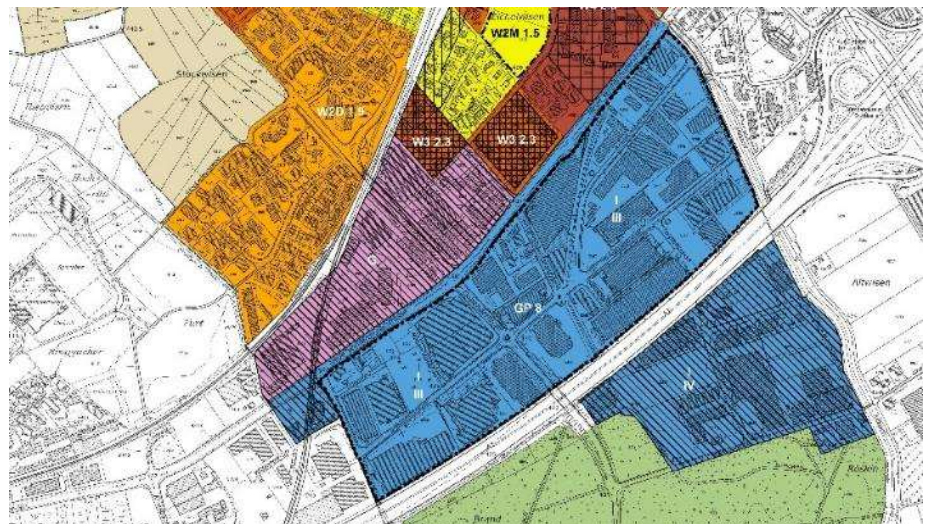


Abbildung 12 Ausschnitt Zonenplan, Stand 30. Juni 2014

Das Gestaltungsplangebiet liegt in einer Industriezone. Gemäss Bau- und Zonenordnung (Stand 26. November 2021) beträgt die Baumassenziffer (BMZ) in der Industriezone maximal 10.0 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Für Gebäude und Gebäudeteile mit regelgeschossbezogener, reiner Dienstleistungs- und Büronutzung sowie mit verkehrintensiven Nutzungen wie Verkaufsflächen 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  $8.0 \text{ m}^3/\text{m}^2$ .

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  $500 \text{ m}^2$  pro Parzelle zulässig. Räumlich wirksame Zusammenfassungen von solchen Flächen auf einer oder mehreren Parzellen dürfen ebenfalls nicht grösser sein als  $500 \text{ m}^2$ . 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  $1'500 \text{ m}^2$  zulässig. Der Nutzungstransfer solcher Flächen ist bis zu einer Gesamtfläche von maximal  $3'000 \text{ m}^2$  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 **grundsätzlich** 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 Ausnützung 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

Im Rahmen eines Berichtes zur Risikoabschätzung vom 25. Juli 2024 (vgl. Beilage) wurde die Ist-Situation wie auch der zukünftige Zustand im Bereich des Gestaltungsplanes hinsichtlich der Störfallvorsorge untersucht. Für die "Neue Winterthurerstrasse" wie auch die Autobahn A1 liegen die Störfallrisiken im Übergangsbereich. Das Störfallrisiko auf der "Neuen Winterthurerstrasse" wird dominiert durch den Leitstoff "Benzin" (relevante Auswirkungen bis zu 50 m ab der Strasse). Weitere Details sind dem separaten Bericht zu entnehmen.

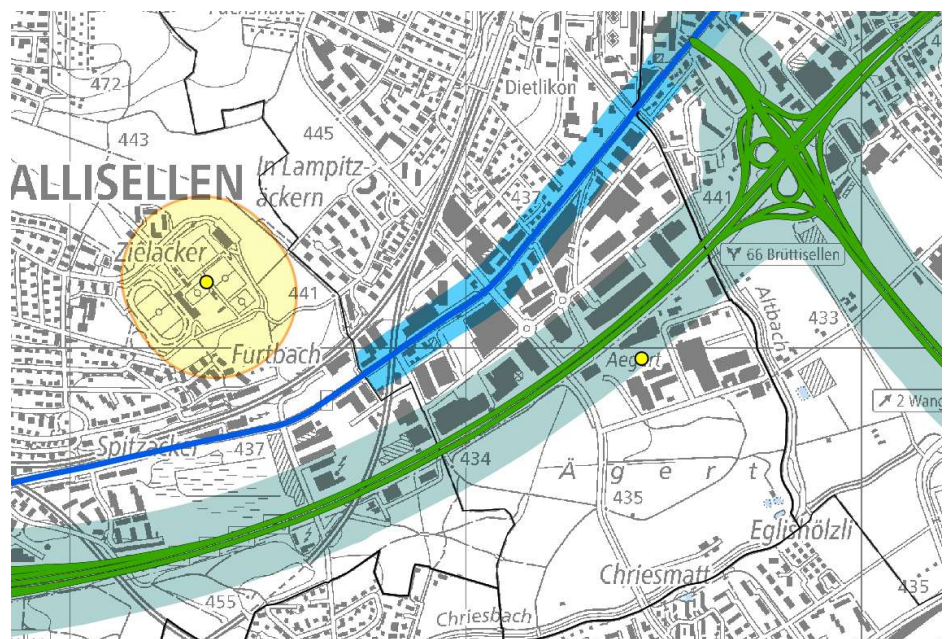


Abbildung 13 Ausschnitt Chemie-Risikokataster, maps.zh.ch, September 2023

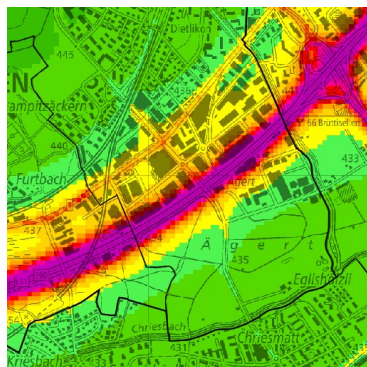
### 3 Wichtige Erkenntnisse und Grundlagen

#### Umweltbelastung aktuelle Erkenntnisse

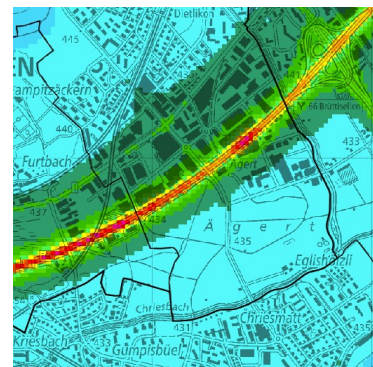
Bezüglich des Umgangs mit der Umweltbelastung durch den induzierten Verkehr im "Zentrum Dietlikon Süd" wird auf die aktuellen Studien und Berichte im Zusammenhang mit dem Rundschreiben seitens ARE / BAFU verwiesen.

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.

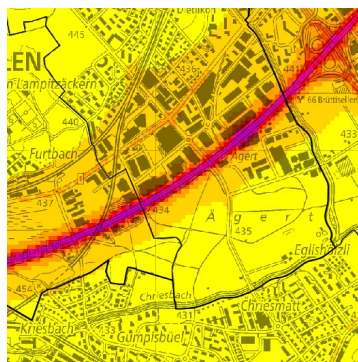


Stand 2015

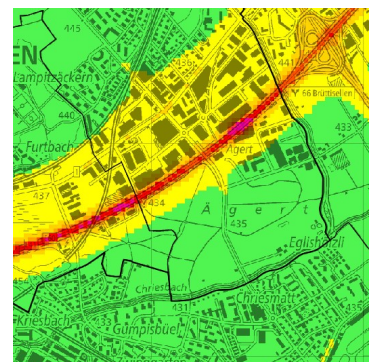


Stand 2030

Abbildung 14 Im Gebiet Dietlikon wird eine Abnahme der Stickoxidbelastung (NO<sub>2</sub>) 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 (PM<sub>10</sub>) 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- (NO<sub>2</sub>) 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"><li>◆ Parkplatzbewirtschaftungspflicht</li><li>◆ Beschränkung der Parkplatzzahl</li><li>◆ Fahrtenmodell</li><li>◆ Fahrleistungsmodell</li><li>◆ Modal-Split-Vorgaben</li><li>◆ Erhöhung der ÖV-Erschliessungsqualität</li></ul>
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 &amp; 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

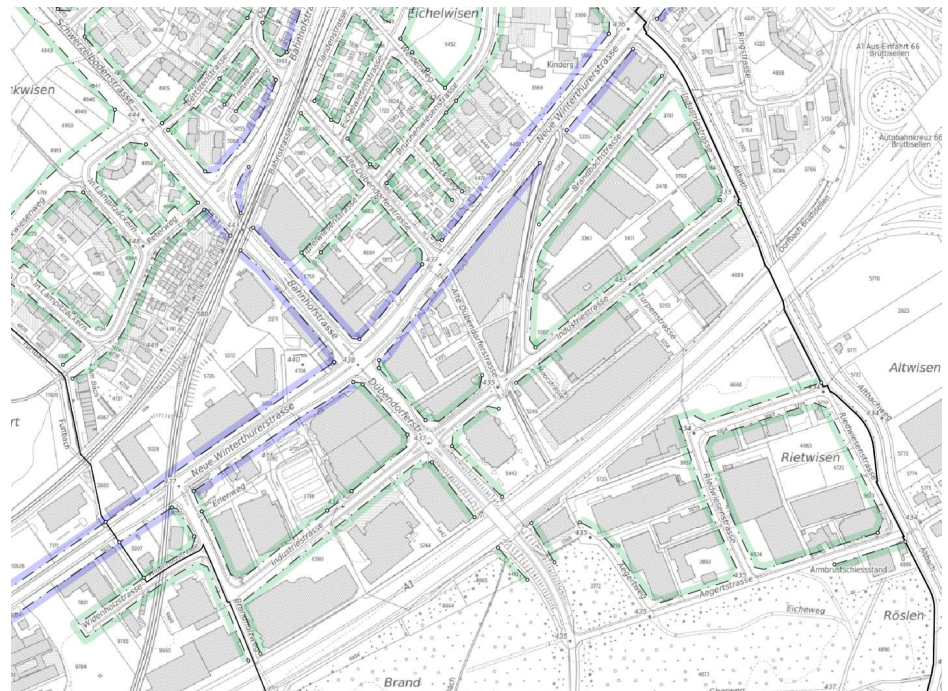


Abbildung 16 Ausschnitt kommunale und kantonale Verkehrsbaulinien, maps.zh.ch, Mai 2023

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

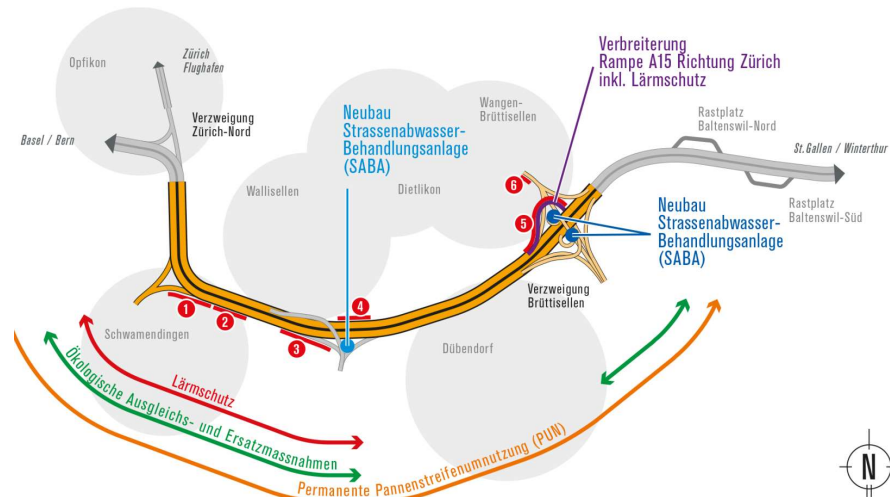


Abbildung 17 Übersichtsplan Pannestreifenumnutzung inkl. Lärmsanierung und SABA, Verz. ZH-Nord - Verz. ZH-Ost - Verz. Brüttsellen, ASTRA, 7. Dezember 2022

**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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Für verkehrsintensive Nutzungen gilt eine anteilmässig reduzierte BMZ von 8.0 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>.

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.

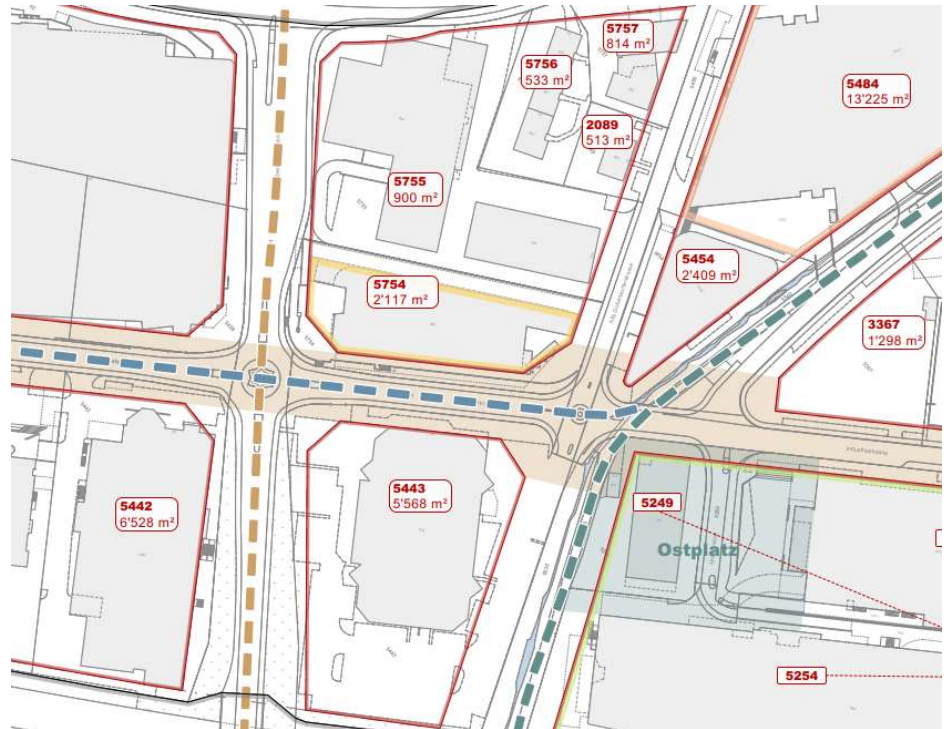


Abbildung 18 Perimeter "Mitte-Nord"

### 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.

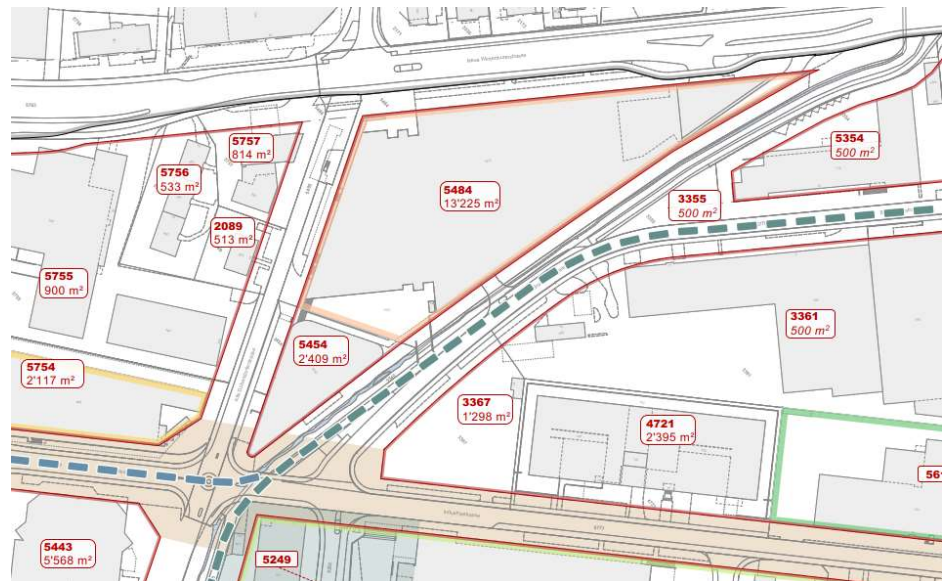


Abbildung 19 Perimeter Mitte-Ost

### 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> über die oben genannten Grundstücke.

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

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

### 4.3 Gestaltung und Begrünung

Art. 8  
Städtebau und Begrünung

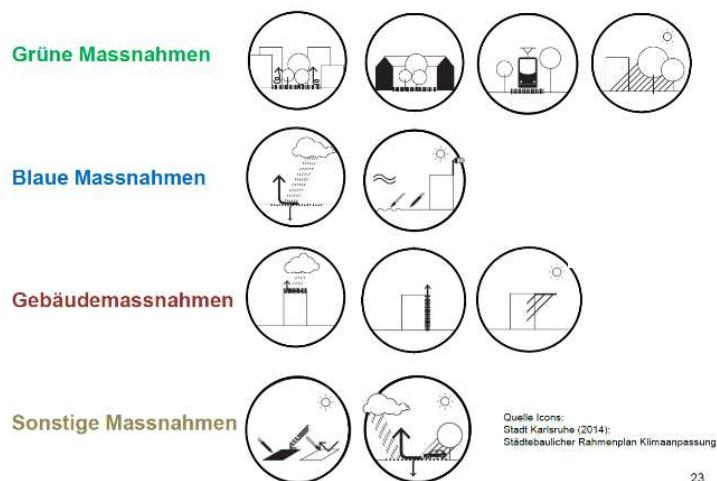
Bei Neubau oder massgeblichen Erweiterungsprojekten ist eine gesamtheitliche, städtebauliche Idee zugrunde zu legen. Das heisst, dass sich grössere Bauvorhaben mit der gebauten Umgebung auseinanderzusetzen und einen Beitrag zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" zu 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

in Städten. Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung" Bundesamt für Umwelt, Bern, 2018 entnommen werden.

Grünräume /  
Pocket-Parks

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.

Bäume

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.

Beschattung

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.).

Entsiegelung

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.

Wasser / Dachbegrünung

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.

Art. 9  
Mantellinien

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.

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-

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.

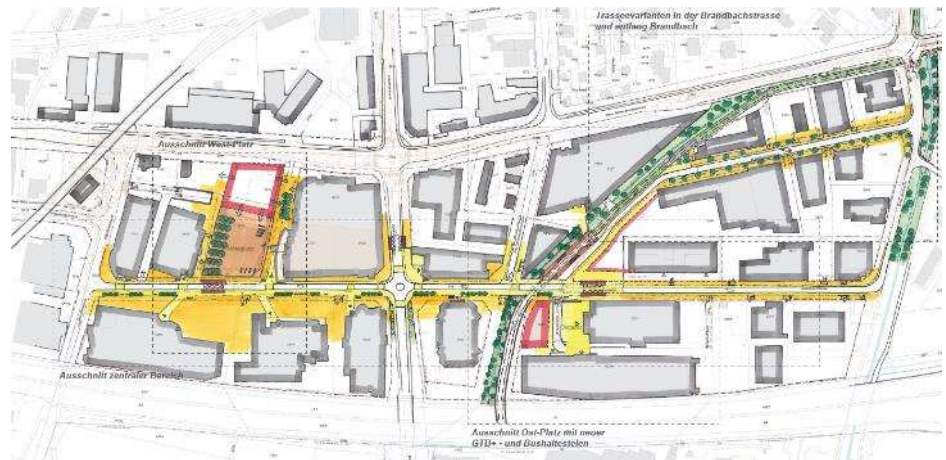


Abbildung 23 Ausschnitt Gestaltungskonzept Industriestrasse

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

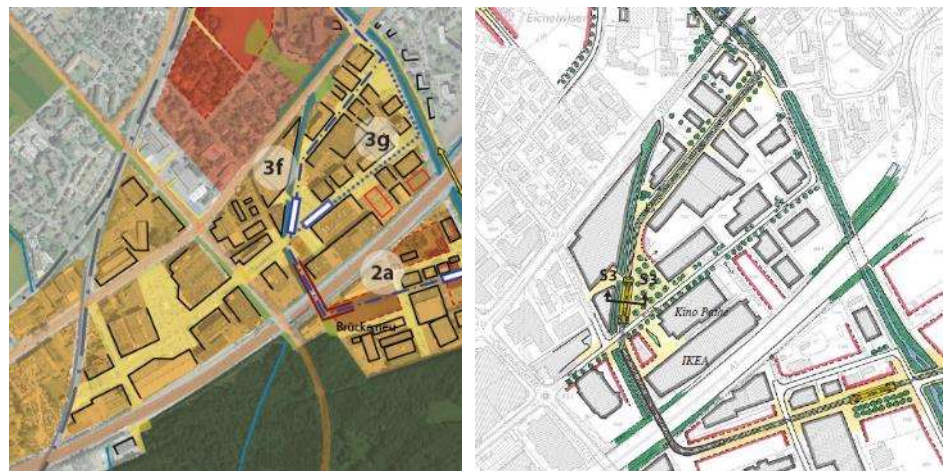


Abbildung 24 Ausschnitte Studie Stadtbahnkorridor, F&K/ARE, 22. Januar 2013

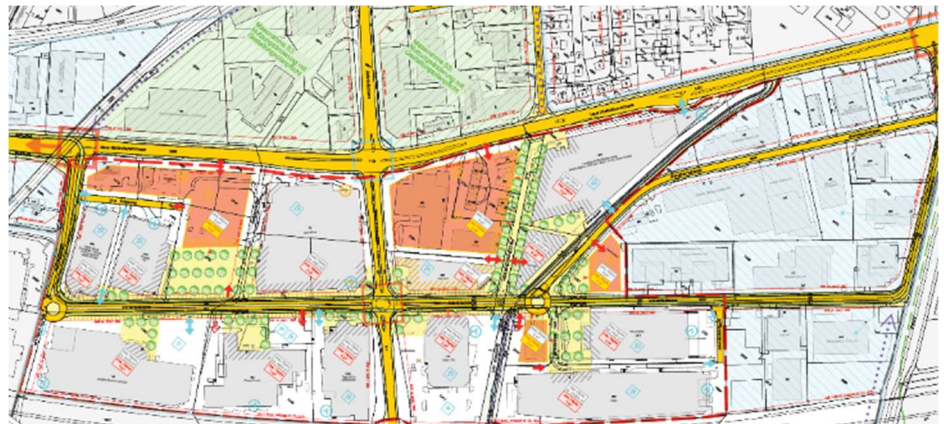


Abbildung 25 Ausschnitt Masterplan Dietlikon Industrie, GIAG/SKW,  
16. November 2006

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 A1 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 **grundsätzlich** 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 A1 auf ein Minimum reduziert ist.

~~Gemäss Risikobericht zum Gestaltungsplan vom 25. Juli 2024 (vgl. Beilage) liegen die Störfallrisiken für die "Neue Winterthurerstrasse" wie auch die Autobahn A1 im sogenannten Übergangsbereich. Aufgrund der vorliegenden Risikosituation können an Gebäuden innerhalb des Gestaltungsplanperimeters bauliche oder technische Massnahmen zur Störfallvorsorge angezeigt sein. In den Gestaltungsplanvorschriften wird entsprechend festgehalten, dass bei Vorhaben innerhalb des Konsultationsbereichs gemäss Chemie-Risikokataster die Risiken eines Störfalls zu beurteilen und Massnahmen zu prüfen sind. Der Risikobericht vom 25. Juli 2024 und die darin beispielhaft dargelegten Massnahmen sind dabei wegleitend. 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
<b>Total</b>		<b>4'303</b>	<b>4'401</b>

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 festgehaltenen 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

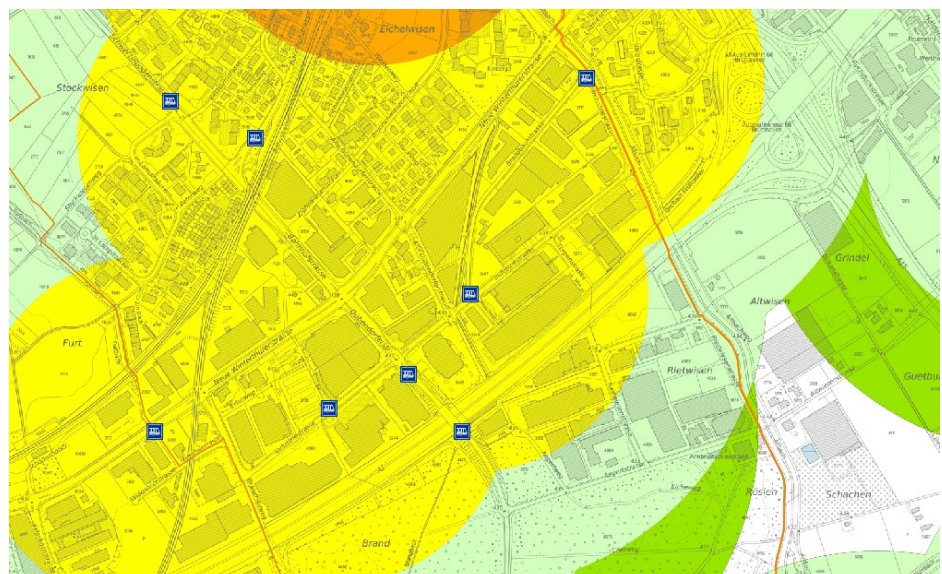


Abbildung 26 öV-Güteklasse Fahrplanjahr 2021/2022, GIS-Kanton Zürich, Mai 2023

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.

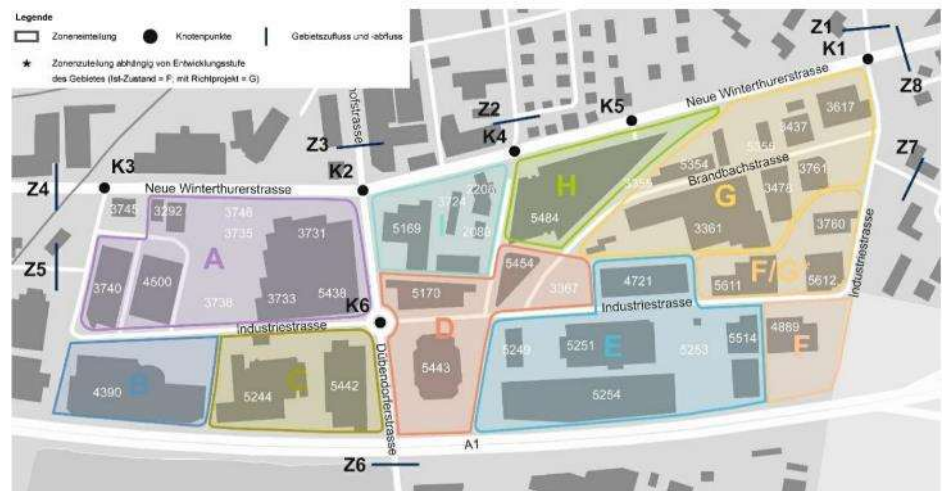


Abbildung 27 Zoneneinteilung vereinfachtes Verkehrsmodell, Verkehrsgutachten, Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd, 2019

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, **den Verteilmechanismus der Parkplatzzahl gemäss Abs. 2 festlegenden**, 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 Bau-

	<p>bewilligungsverfahren entschieden werden. Dasselbe gilt auch für die Abstellflächen für Velos.</p>
Art. 17 Abs. 8 Veloabstellplätze	<p>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 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 verkehrintensiver 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>

#### **4.5 Parkierungs- und Mobilitätskonzept**

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.

Art. 19  
Parkierungskonzept

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.

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 Erneuerungstau 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 verkehrsintensiver 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 gebietspezifische 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 verkehrsintensiven 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
- ◆ **Risikobericht zum Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd", 25. Juli 2024**