

Parkierungskonzept "Zentrum Dietlikon Süd"

gemäss Art. 19 des öffentlichen Gestaltungsplans
"Zentrum Dietlikon Süd"

Kloten, 2. April 2026 / di.1087 / Saf



member of
suisse.ing



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

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage, Ziele und Inhalte	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Ziele	3
1.3	Inhalte	4
1.4	Perimeter	4
2	Analyse	5
2.1	Grundlagen	5
2.2	Regionale Verkehrssteuerung (RVS)	5
2.3	Verkehrsgutachten	6
2.4	Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"	6
3	Parkierungskonzept "Zentrum Dietlikon Süd"	8
3.1	Parkplatzangebot	8
3.2	Knotenkapazität	10
3.3	Betrieb	10
3.4	Controlling	11
3.5	Mobilitätskonzept	11
3.6	Massnahmen	11
3.6.1	Informationsmassnahmen	12
3.6.2	Ausbau Langsamverkehr	12
3.6.3	Finanzielle Anreize	12
3.6.4	Ausbau Parkleitsystem	13
3.6.5	Bewirtschaftung der Parkplätze	13
3.6.6	Reduktion von Beschäftigten-Parkplätze	14
3.6.7	Reduktion von Kunden-Parkplätze	14
3.6.8	Weitere Massnahmen	14
3.7	Kosten	14

1 Ausgangslage, Ziele und Inhalte

1.1 Ausgangslage

Im Industriegebiet "Zentrum Dietlikon Süd" wurden seit den 1990er-Jahren zahlreiche grössere Einkaufszentren und Fachmärkte erstellt. Die publikumsintensiven Nutzungen führten zunehmend zu Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf den Strassen inner- und ausserhalb des Gebiets. Gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung (BZO) ist für das Gebiet eine Gestaltungsplanpflicht festgelegt. Mit dem am 6. Dezember 2024 in Kraft gesetzten öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" kommt die Gemeinde dieser Gestaltungsplanpflicht nach und ermöglicht die Weiterentwicklung respektive Erneuerung des Gebiets.

Verpflichtung zur Erstellung
eines Parkierungskonzepts
(Art. 19 Abs. 1 GPV)

Basierend auf Art. 19 Abs. 1 der Vorschriften zum öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" (GPV) hat die Gemeinde Dietlikon auf eigene Kosten innert zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gestaltungsplans ein Parkierungskonzept über den ganzen Geltungsbereich zu erstellen. Es muss dem Verkehrsgutachten gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV Rechnung tragen.

1.2 Ziele

Mit dem Parkierungskonzept "Zentrum Dietlikon Süd" soll die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sichergestellt und übermässige Emissionen verhindert werden.

Verteilschlüssel der Parkplätze

Zudem ist im Parkierungskonzept festzulegen, wie sich die Gesamtzahl der Parkplätze auf die einzelnen Parzellen verteilt. Ebenso sind darin die Regelungen für das Controlling und Monitoring des Parkplatzbestandes sowie des daraus resultierenden Verkehrsaufkommens aufzunehmen. Dazu gehört auch eine Massnahmenkaskade, die bei allfälligen Missständen zur Anwendung kommt.

Das Parkierungskonzept soll zudem die Möglichkeit bieten, die Parkplätze innerhalb des Gestaltungsplanperimeters flexibel und unabhängig von den Berechnungsverfahren zu verteilen. Diese Verteilung soll sich an den Bedürfnissen der Grundeigentümer orientieren können, sofern die Vorgaben des Verkehrsgutachtens gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV eingehalten und keine negativen Auswirkungen festgestellt werden.

1.3 Inhalte

Das Parkierungskonzept legt folglich die Verteilung der maximal zulässigen Parkplätze innerhalb des Gestaltungsplanperimeters fest und definiert Massnahmen zur Überwachung und Steuerung des Parkplatzbestands sowie des Verkehrsaufkommens. Dabei wird sichergestellt, dass die Funktionalität des übergeordneten Verkehrssystems erhalten bleibt.

Zudem enthält das Parkierungskonzept ein Eskalationsschema mit Massnahmen für den Fall, dass die festgelegten Anforderungen nicht eingehalten werden. Damit bietet es eine flexible, aber klar geregelte Grundlage für eine bedarfsgerechte Verteilung des zulässigen Parkplatzbestandes innerhalb des Gestaltungsplans.

1.4 Perimeter

Der Perimeter des Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" befindet sich im südlichen Bereich der Gemeinde Dietlikon. Er wird im Norden von der "Neue Winterthurerstrasse" begrenzt, während der Altbach die östliche Grenze zur Nachbargemeinde Wangen-Brüttisellen markiert. Im Süden bildet die Autobahn A1 eine natürliche Abgrenzung. Westlich verläuft der Perimeter entlang der Gemeindegrenze zu Wallisellen, bevor er entlang der Industriestrasse fortgeführt wird.



Abbildung 1 Perimeter Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

2 Analyse

2.1 Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden für die Erarbeitung verwendet:

- ◆ Unterlagen zum geltenden, öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"
- ◆ Verkehrsgutachten vom 23. August 2019
- ◆ Bau- und Zonenordnung vom 30. Juni 2014 (Stand: 26. November 2021)
- ◆ VSS-Norm 40 065: Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen
- ◆ VSS-Norm 40 281: Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen
- ◆ VSS-Norm 40 291: Parkieren – Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder
- ◆ VSS-Norm 40 292a: Parkieren – Gestaltung und Ausrüstung der Parkierungsanlagen

2.2 Regionale Verkehrssteuerung (RVS)

Die "Neue Winterthurerstrasse" ist Teil des Perimeters "RVS-Glattal". Dies ist ein Konzept für das Glattal zur besseren Nutzung der Kapazitätsreserven im Strassenverkehr durch eine regionale Verkehrssteuerung.

Gezielte Verkehrslenkung

Kernidee ist die Schaffung von Pufferräumen zur Entflechtung von Autobahn- und Hauptstrassennetz sowie eine gezielte Verkehrslenkung in Siedlungsgebieten. In Dietlikon wurden RVS-Massnahmen mit kommunalen verkehrstechnischen Verbesserungen kombiniert. Unter anderem sind dies Knotenausbauten, eine optimierte ÖV-Erschliessung sowie eine Parkraumkoordination.

Alle Massnahmen sind bereits umgesetzt.

2.3 Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" von 2019, erstellt durch die ewp AG, hatte das Ziel, eine fundierte, verkehrliche Grundlage für die Aufstellung des öffentlichen Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" zu schaffen. Dabei wurden insbesondere folgende Aspekte untersucht:

- ◆ Abstimmung von Siedlung und Verkehr zur Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung
- ◆ Verifizierung der verkehrlichen Machbarkeit verschiedener Entwicklungsstufen des Gebiets
- ◆ Angebotsorientierte Planung, d.h. die Abstimmung der Entwicklung mit der Kapazität des übergeordneten kantonalen Strassennetzes
- ◆ Ableitung von Konsequenzen und Handlungsbedarf aus den Analyseergebnissen

Das Verkehrsgutachten bildete eine wesentliche Grundlage für die Beplanung des Gebiets. Die Knoten an der "Neue Winterthurerstrasse" sollten auch bei vollständiger Belegung der Parkplätze im Gebiet jederzeit funktionsfähig bleiben.

Maximal 4'401 Parkplätze

Im Hinblick auf die zulässige Parkplatzanzahl im Gebiet war das Verkehrsgutachten folglich massgebend. Deshalb wurde in Art. 17 Abs. 2 GPV eine maximale Anzahl von 4'401 Parkplätzen im Perimeter festgeschrieben.

2.4 Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Zweck

Der öffentliche Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" bezweckt:

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

Diese Bestimmungen orientieren sich an den im Konzept "Zentrum Dietlikon Süd 2014" definierten Stossrichtungen und beabsichtigen die Transformation in ein zukunftsfähiges, urbanes Zentrum.

Nutzungen

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

Gestaltung 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.

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

- ◆ Struktur und Ordnung der Bebauung
- ◆ Erschliessung und Verbindungen
- ◆ Anlage und Gestaltung des Freiraums

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.

Erschliessung und Parkierung

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

Parkierungs- und Mobilitätskonzept

Mit der Inkraftsetzung des Gestaltungsplans verpflichtet sich die Gemeinde Dietlikon zur Erstellung eines Parkierungskonzepts über den ganzen Geltungsbereich des Gestaltungsplans. Zudem kann unter Umständen die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts durch die Grundeigentümerschaft notwendig werden.

3 Parkierungskonzept "Zentrum Dietlikon Süd"

Das Parkierungskonzept regelt im Sinne von Art. 19 ff. GPV abschliessend die Aufteilung der Gesamtzahl der Parkplätze auf die einzelnen Parzellen und Grundeigentümer. Zudem definiert es ein Monitoring-System zur Überwachung des Parkplatzbestands und des daraus resultierenden Verkehrsaufkommens. Falls Missstände auftreten, kommt eine abgestufte Massnahmenkaskade zur Anwendung.

3.1 Parkplatzangebot

Anzahl und Verteilung der Parkplätze
(Art. 19 Abs. 2 GPV)

Die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Anzahl Parkplätze für Personenwagen richtet sich nach der Nutzweise des Baugrundstückes (Grenzbedarf). Die Normbedarfswerte sowie die zulässige Bandbreite sind dem öffentlichen Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" zu entnehmen.

Die maximale Anzahl Parkplätze pro Grundstück richtet sich nach dem Verkehrsgutachten. Ziel des Verkehrsgutachtens war, die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr aufzuzeigen und zu definieren, mit welcher Anzahl Parkplätze im Gebiet "Zentrum Dietlikon Süd" der übergeordnete Verkehrsfluss zu jeder Zeit gewährleistet werden kann.

Im Gestaltungsplanperimeter sind maximal 4'401 Parkplätze für Personenwagen zulässig. Mit der folgenden Aufteilung der maximal zulässigen Parkplätze pro Grundstück wird die zulässige Knotenauslastung an der "Neue Winterthurerstrasse" im Sinne der Zoneneinteilung gemäss Situationsplan zum Parkierungskonzept gewährleistet.

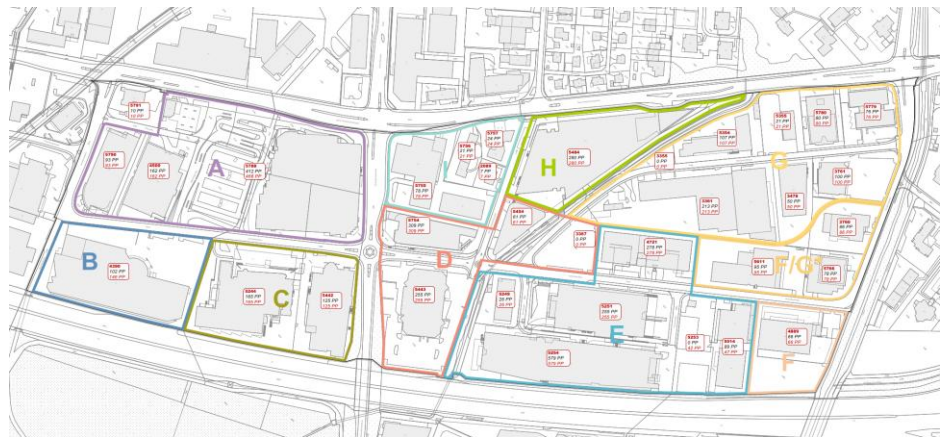


Abbildung 2 Situationsplan zu Parkierungskonzept mit Parkplatzzuteilung

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. Implenla)	309	309
5443	Livique	255	255
5251	Kino Pathé / IKEA	255	255
5254	IKEA	579	579
5249	IKEA	26	26
5611	Q 11 / Derendinger	95	95
5766	Q 11 / Derendinger	78	78
3760	Q 11 / Derendinger	86	86
3761	Q 11 / Derendinger	100	100
5514	ehem. LUZI	89	47
5253	ehem. LUZI	-	42
4889	Schneebeli Metallbau	66	66
3361	Alcadis / Nokian	213	213
3355	Unbebaut	0	0
5354	Zürich Help Point	107	107
5355	Netto Computer	21	21
5780	Züri Tor, Babyhaus Wehrli	80	80
5779	WSA	76	76
3478	Sie & Er Erotikland	50	50
Total		4'303	4'401

Das Verkehrsmodell, welches dem Verkehrsgutachten hinterlegt wurde, hat den gesamten Perimeter in verschiedene Zonen eingeteilt. Die Zoneneinteilung wurde 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.

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters besteht die Möglichkeit, die Verteilung der Parkplätze flexibel an den Bedürfnissen der Grundeigentümer auszurichten, solange die Vorgaben des Verkehrsgutachtens (Art. 2 Abs. 3 GPV) eingehalten und keine Beeinträchtigungen festgestellt werden.

3.2 Knotenkapazität

Die maximal mögliche Parkplatzanzahl, mit welcher das Verkehrsgutachten die Verkehrsabwicklung weiterhin als gewährleistet erachtet, wurden übernommen und für den Gestaltungsplanperimeter als maximal zulässige Parkplatzanzahl festgelegt (Art. 17 Abs. 2 GPV). Das Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass mit den festgelegten Parkplatzzahlen die maximal zulässige Knotenauslastung an der "Neue Winterthurerstrasse" gewährleistet wird.

3.3 Betrieb

Zur Reduktion des Suchverkehrs ist unter Abstimmung mit dem Verkehrsregime gemäss Regionaler Verkehrssteuerung durch die Betreibenden von verkehrsintensiven Nutzungen gemäss Art. 7 GPV gemeinsam und einheitlich ein Parkleitsystem zu betreiben.



Abbildung 3 Umgesetztes System an der Dübendorferstrasse

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.

3.4 Controlling

Jährliches Controlling
(Art. 19 Abs. 2 GPV)

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. Dies erfolgt mit der Eingabe einer Excel-Liste im Sinne von Kapitel 3.1 dieses Berichts.

Controlling durch externes Büro
(Art. 19 Abs. 2 GPV)

Das Controlling muss nur dann durch ein externes Büro erfolgen, sofern Missstände vorliegen. Die Wahl dieses externen Büros obliegt der Gemeinde.

3.5 Mobilitätskonzept

Verpflichtung
(Art. 19 Abs. 3 und 4 GPV)

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

3.6 Massnahmen

Eskalationsschema
(Art. 19 Abs. 2 GPV)

Eskalationsschema, wenn Vorgaben des Parkplatzkonzepts nicht erfüllt werden:

1. Informationsmassnahmen für Kundschaft und Beschäftigte
2. Schaffung von neuen Anlagen für den Langsamverkehr (nahe Eingang, möglichst ebenerdig und gedeckt)
3. Finanzielle Anreize für Beschäftigte zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Velo- und Fussverkehrs
4. Ausbau des Parkleitsystems zu einem dynamischen System
5. Bewirtschaftung der Parkplätze
6. Reduktion von Beschäftigten-Parkplätzen
7. Reduktion von Kundschaft-Parkplätzen

3.6.1 Informationsmassnahmen

Eine gezielte und strukturierte Informationsstrategie ist essenziell, um die Einhaltung der Parkierungsvorgaben sicherzustellen und die Verkehrsbelastung im Perimeter zu reduzieren. Wenn die Vorgaben des Parkplatzkonzepts nicht eingehalten sind, gilt es mittels einer gezielten Information, die Beschäftigten, Kunden und Lieferanten für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren.

- ◆ Hinweise auf alternative Mobilitätsangebote
Bereitstellen von Informationen zu Carsharing, Bike-Sharing und ÖV-Anbindungen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.
- ◆ Förderung einer nachhaltigen Anreise
- ◆ Sensibilisierungskampagne:
Kommunikationsmassnahmen wie Informationsveranstaltungen, Plakate oder digitale Kampagnen zur Bewusstseinsbildung über die Auswirkungen übermässiger PKW-Nutzung und die Vorteile

3.6.2 Ausbau Langsamverkehr

Ein leistungsfähiges Fuss- und Veloverkehrsnetz ist eine grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilitätsverlagerung und trägt massgeblich zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs bei. Kurze Distanzen innerhalb des Perimeters können durch eine hochwertige, sichere und direkte Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr effizient bewältigt werden.

- ◆ Verbesserung der Wegeführung und Durchlässigkeit
- ◆ Komfort und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- ◆ Ausbau der Abstellflächen für den Veloverkehr

3.6.3 Finanzielle Anreize

Mittels finanzieller Anreize kann das Mobilitätsverhalten verändert werden. Mögliche Massnahmen sind:

- ◆ ÖV-Subventionen für Beschäftigte
- ◆ Belohnungssysteme für nachhaltige Mobilität
- ◆ Parkraumbewirtschaftung mit Vergünstigungen für nachhaltige Mobilität (z.B. reduzierte Gebühren für Carsharing)
- ◆ Bereitstellen von Lastenrädern zur Miete
- ◆ Gratislieferung für Kunden, die ohne Auto anreisen

3.6.4 Ausbau Parkleitsystem

Ein optimiertes dynamischen Parkleitsystem lenkt den Verkehr gezielt zu verfügbaren Stellplätzen, reduziert Suchverkehr und verhindert unerwünschtes Parken. Dies trägt zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Parkflächen bei.



Abbildung 4 Beispielbild dynamisches Parkleitsystem (Quelle: www.tagi.ch)

3.6.5 Bewirtschaftung der Parkplätze

Die konsequente Bewirtschaftung ab der ersten Minute sowie das Verbot des Nachparkens reduzieren die unkontrollierte Nutzung der Stellplätze. Dadurch wird Fremdparkieren vermieden und die Verfügbarkeit für Berechtigte verbessert.



Abbildung 5 Beispielbild Schranke für Parkplatzbewirtschaftung (Quelle: www.avrios.com)

3.6.6 Reduktion von Beschäftigten-Parkplätze

Eine Reduzierung der Beschäftigtenparkplätze fördert den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, Fahrrad oder Fahrgemeinschaften. Dies trägt zur Entlastung der Parkraumsituation bei und stärkt nachhaltige Mobilitätsformen.

3.6.7 Reduktion von Kunden-Parkplätze

Weniger Kundenparkplätze setzen gezielt Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Dies unterstützt die nachhaltige Mobilität.

3.6.8 Weitere Massnahmen

- ◆ Car-Sharing
- ◆ Veloabstellplatzangebot ausbauen
- ◆ Verstärkte Kontrollen
- ◆ Förderung Elektromobilität
- ◆ Lieferdienst für schwere Einkäufe

3.7 Kosten

Allfällige erkannte Missstände müssen auf Kosten der Grundeigentümerschaft gemäss im Parkierungskonzept definierten und als tauglich qualifizierten Massnahmen behoben werden.