

**8. Mobilitätskonzept, Dübendorf, Sonntalstrasse, B+S AG vom
5. Juni 2025**

Dübendorf, Sonnentalsstrasse Allreal

Mobilitätskonzept

Stand Richtprojekt

5. Juni 2026 / 1-02

Impressum

<i>Auftraggeber/-in</i>	Allreal
<i>Projektleiter/-in</i>	Matthias Schauwecker
<i>Berichtsverfasser/-in</i>	Christian Schellenberg / Fabian Schrag
<i>Projektnummer</i>	104.0317
<i>Dokument</i>	20251023 Sonnentalsstrasse Mobilitätskonzept Entwurf.docx

Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser/-in</i>	<i>Bemerkungen</i>
1-01	08.12.2025	Christian Schellenberg; Fabian Schrag	Entwurf Stand Richtprojekt
1-02	05.06.2026	Fabian Schrag Matthias Schauwecker	Einarbeitung Anpassungen Revision BZO vom 31. März 2026



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Grundlagen	3
3	Standortanalyse	4
3.1	Quartiersversorgung	4
3.2	Schulen / Kindergärten / Kindertagesstätten	4
3.3	MIV-Erschliessung	5
3.4	Anbindung an den öffentlichen Verkehr	5
3.5	Verfügbarkeit Car-Sharing	6
3.6	Fuss- und Veloverkehr	6
3.7	Fazit Standortanalyse	7
4	Parkplatzberechnung	8
4.1	Berechnungsgrundlagen	8
4.2	Abstellplätze für Personenwagen	8
4.2.1	Abstellplätze für Motorräder	9
4.2.2	Abstellplätze für Velos	10
5	Prüfung Publibike Standort	11
6	Projektbeschrieb	12
6.1	Parkplätze für Personenwagen	12
6.2	Verkehrsaufkommen	12
6.3	Veloparkierung	13
6.4	Abbildung 9 Verteilung Veloabstellplätze Erschliessung Tiefgarage	14
7	Zieldefinition Mobilitätskonzept	15
8	Mobilitätsmassnahmen	16
8.1	MIV	16
8.2	Fuss- und Veloverkehr	16
8.3	Organisation und Kommunikation	16
8.4	Optionale Massnahmen / Rückfallebene	16
9	Controlling	17
	Anhänge	17



1 Ausgangslage

Allreal plant auf der Parzelle 16953 (Sonntalstrasse 8) in Dübendorf eine neue Arealüberbauung mit drei Gebäuden und einer Tiefgarage. Es gibt insgesamt 248 Wohnungen (Stand Richtprojekt) mit einer Geschossfläche von rund 29'146 m². Zusätzlich sind Gewerbeflächen von 5'743 m² vorgesehen.

Als Bestandteil vom Gestaltungsplan soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, welches alle für die Gesamtmobilität massgebenden Faktoren definiert und erläutert. Im Mobilitätskonzept wird aufgezeigt, wie die Mobilität im Areal abgewickelt wird und mit welchen Massnahmen alternative Verkehrsmittel gefördert werden.

2 Grundlagen

Folgende Dokumente dienen als Grundlage für das vorliegende Mobilitätskonzept:

- Merkblatt Mobilitätskonzepte, Kanton Zürich, Februar 2021
- Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze, Stadt Dübendorf, November 2024
- Teilrichtplan Zentrumszone Hochbord, Stadt Dübendorf, 2015
- Geportal Kanton Zürich (geo.zh.ch/maps)
- Pläne Gesamtrevision Richt- und Nutzungsplanung 2024 (Stadt Dübendorf)
- Leitfaden Fahrtenmodell Stadt Zürich, 2016

3 Standortanalyse

3.1 Quartiersversorgung

Die Gehdistanz zur nächstgelegenen Zentralität beträgt ca. 450 m (Einkaufsmöglichkeiten Bahnhof Stettbach). Weitere Supermärkte sind in ähnlicher Distanz zu finden.

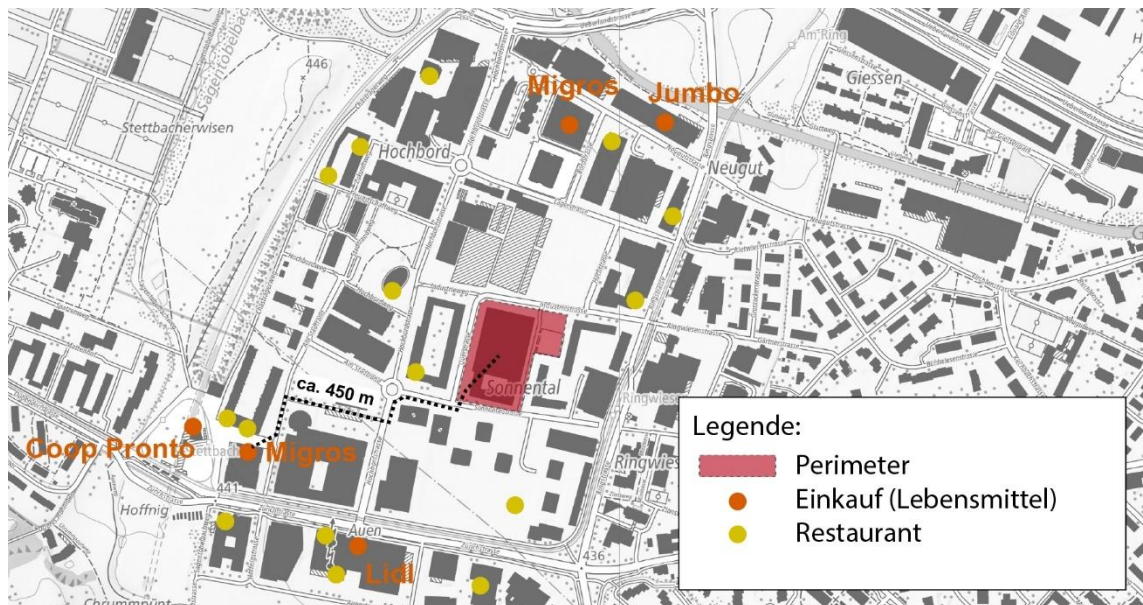


Abbildung 1 Übersicht Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants (Quelle: eigene Darstellung/Google Maps)

3.2 Schulen / Kindergärten / Kindertagesstätten

Im Gebiet Hochbörd entsteht zurzeit das neue Schulhaus Birchlen. Dieses soll 2028 bezugsbereit sein und liegt dann rund 250 m von der Überbauung Sonnentälstrasse entfernt. Aktuell sind die Schulräume in den Wohntürmen Three Point untergebracht, welche sich direkt auf der gegenüberliegenden Seite der Sonnentälstrasse befinden.

Ein weiteres Schulhaus (Schulhaus Högler) liegt in rund 900 m Entfernung (Fussdistanz).

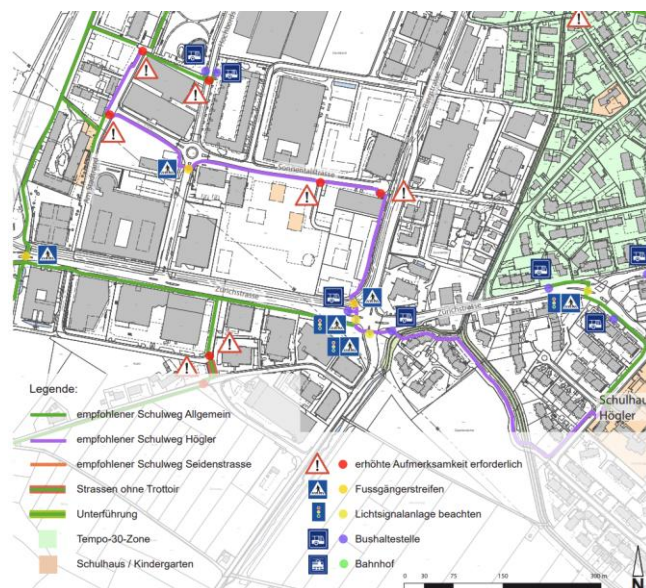


Abbildung 2 Ausschnitt Schulwegplan Dübendorf (Quelle: Stadt Dübendorf)

3.3 MIV-Erschliessung

Das Gebiet Hochbord ist über die Hochbordstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Der Autobahnanschluss Wallisellen in unmittelbarer Nähe stellt die Anbindung in alle Fahrtrichtungen sicher. Die geplante Überbauung ist mit dem Auto von zwei Seiten her erreichbar (vgl. Abbildung 3). Die Hochbordstrasse ist nicht durchgehend mit dem Auto befahrbar.

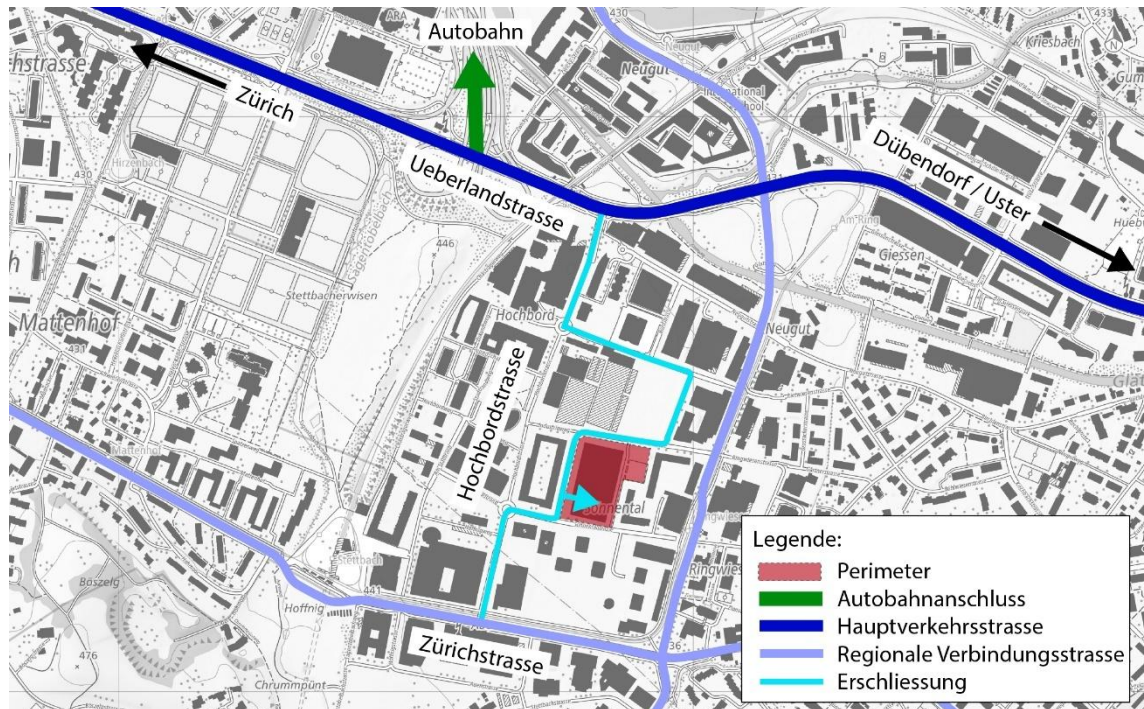


Abbildung 3 Übersicht Erschliessung MIV (Quelle: Geoportal Kanton Zürich / eigene Darstellung)

3.4 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Das Quartier Hochbord befindet sich grösstenteils in der öV-Güteklasse A, direkt angrenzend an den Bahnhof Stettbach mit direkter Bahnverbindung zum Bahnhof Stadelhofen, zum Zürcher Hauptbahnhof sowie nach Winterthur und Uster. Die Fussdistanz vom Areal zum Bahnhof Stettbach beträgt rund 500 m. Die nächstgelegenen Haltestellen sind Hochbord Süd (Bus) und Ringwiesen (Tram). Beide Haltestellen liegen rund 200 m entfernt vom Areal.

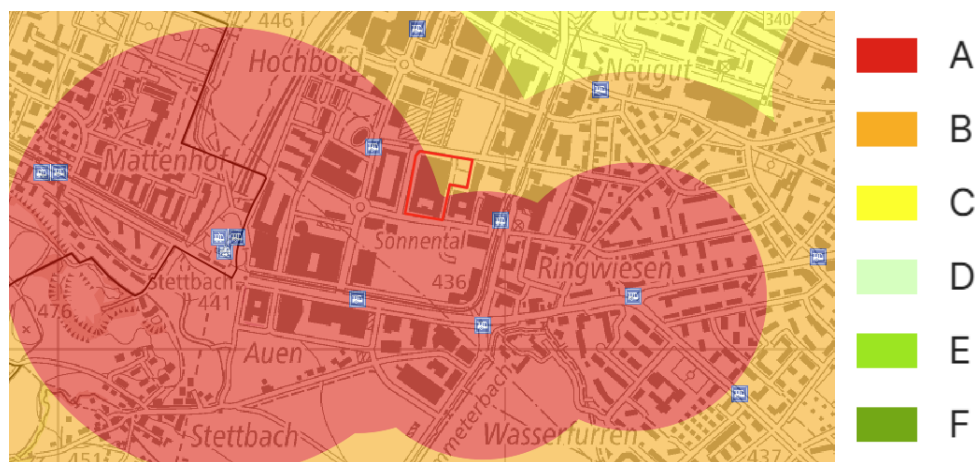


Abbildung 4 ÖV-Güteklassen mit Haltestellen (Quelle: Geoportal Kanton Zürich)

3.5 Verfügbarkeit Car-Sharing

In der Umgebung ist folgendes Car-Sharing Angebot verfügbar (Stand November 2025):

- | | |
|---|----------------------------|
| ▪ 2EM Three Point | ca. 100 m Gehdistanz |
| ▪ Mobility Bahnhof Stettbach (3 Fahrzeuge) | ca. 600 m Gehdistanz |
| ▪ Mobility Zwicky Süd (2 Fahrzeuge) | ca. 900 m Gehdistanz |
| ▪ Europcar Autovermietung, Amag Autowelt | ca. 900 m (Tramverbindung) |
| ▪ Mobility Zwicky – Areal (1 Fahrzeug) | ca. 950 m (Busverbindung) |
| ▪ Mobility Mattenhof (2 Fahrzeuge) | ca. 950 m Gehdistanz |
| ▪ Mobility Pflegezentrum Mattenhof (1 Fahrzeug) | ca. 1km Gehdistanz |

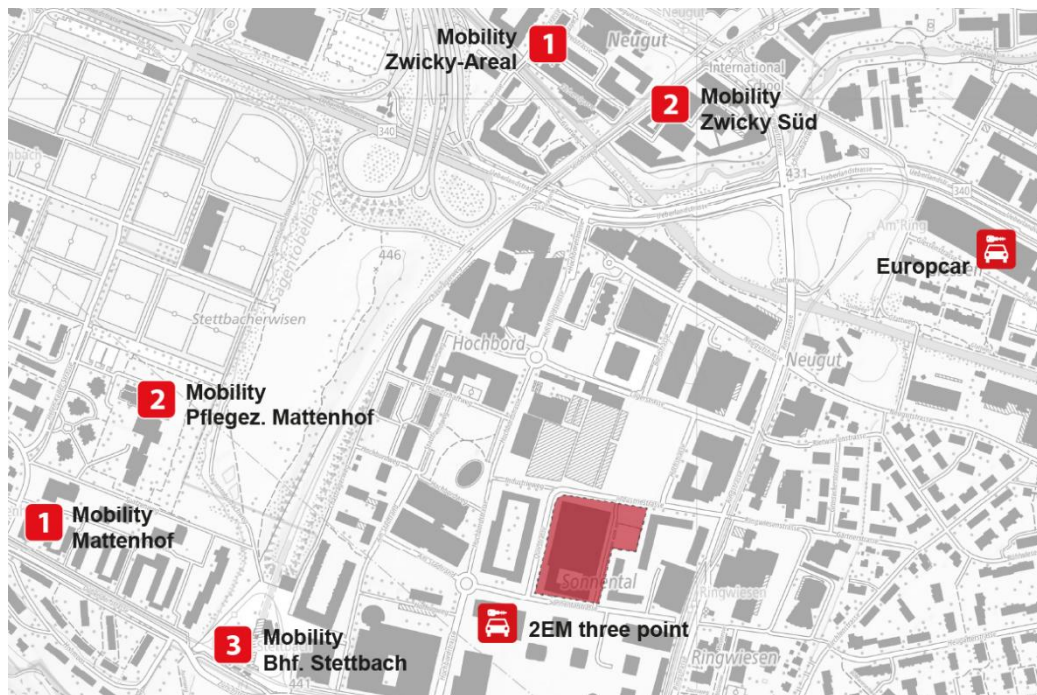


Abbildung 5 Car -Sharing Angebote in der näheren Umgebung (Quelle: Geoportal Kanton Zürich / eigene Darstellung)

3.6 Fuss- und Veloverkehr

Im Gebiet gibt es zahlreiche kantonale und kommunale Velorouten. Die Velorouten verfügen jedoch mehrheitlich über keine Infrastruktur, weshalb viele Routen als Schwachstellen ausgewiesen werden. Zukünftig soll nördlich vom Bahnhof Stettbach eine Velovorzugsroute entstehen, welche an der Stadtgrenze in eine kantonale Hauptverbindung übergeht und der Sonnentalkreuzung entlang führt. Beim Bahnhof Stettbach sowie östlich der Sonnentalkreuzung gibt es PubliBike-Standorte.

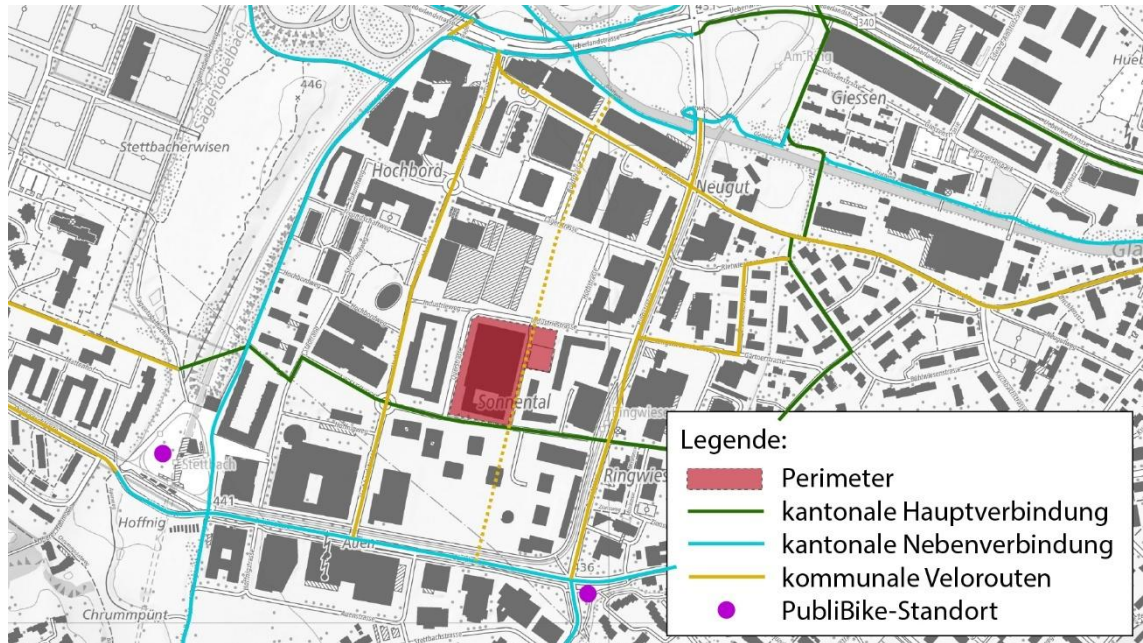


Abbildung 6 Übersicht Velorouten (Quelle: Geoportal Kanton Zürich / eigene Darstellung)

3.7 Fazit Standortanalyse

Das Areal Sonnenthalstrasse liegt in einem Gebiet, welches verkehrstechnisch sehr gut erschlossen ist. Sowohl mit dem Auto, dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und zu Fuss ist das Areal aus allen Richtungen erreichbar.

In der Umgebung gibt es genügend Angebote von Einkaufsmöglichkeiten mit Gütern des täglichen Bedarfs und gastronomische Angebote. Dies Ziele sind aufgrund der kurzen Distanzen auch ohne Auto zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erreichbar.



4 Parkplatzberechnung

4.1 Berechnungsgrundlagen

Die Parkplatzberechnung basiert auf folgenden Angaben (Stand Richtprojekt November 2025):

- Anzahl Wohnungen 248 Whg.
- Anzahl Zimmer 948 Zi.
- Gesamtnutzfläche Wohnen 26'107 m²
- Gesamtnutzfläche Gewerbe 5'369 m²
 - davon publikumsorientiert 1'388 m² (Annahme)
 - davon nicht publikumsorientiert 3'981 m² (Annahme)

4.2 Abstellplätze für Personenwagen

Die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze der Stadt Dübendorf¹ regelt die Erstellung von privaten Abstellplätzen für Personenwagen und zweirädrige Fahrzeuge. Die Zahl der erforderlichen und zulässigen Abstellplätze für Personenwagen richtet sich dabei nach der Nutzweise des Baugrundstückes (Normbedarf), der ÖV-Erschliessung sowie den Strassenkapazitäten und den lufthygienischen Anforderungen.

Der Normbedarf berechnet sich nach den Normbedarfswerten (vgl. Tabelle 1). Für das Areal Son-nentalstrasse sind die Nutzungsarten Wohnen sowie Gewerbe massgebend (rot markierte Werte).

Nutzungsart	Bewohner/Beschäftigte	Besucher/Kundschaft
Wohnen	1 PP/ 80 m ² GNF oder 1 PP/ Wohnung	+10% der Bewohner-PP
Verkaufsgeschäfte (Lebensmittel)	1 PP/ 150 m ² GNF	1 PP/ 30 m ² GNF
Verkaufsgeschäfte (Nicht-Lebensmittel)	1 PP/ 200 m ² GNF	1 PP/ 70 m ² GNF
Gastbetriebe		
Restaurant, Café	1 PP/ 40 Sitzplätze	1 PP/ 6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli	-	1 PP/ 10 Sitzplätze
Hotel	1 PP/ 7 Zimmer	1 PP/ 2 Zimmer
Büro, Dienstleistungen, Verwaltung, Gewerbe und Industrie		
Publikumsorientiert	1 PP/ 80 m ² GNF	1 PP/ 100 m ² GNF
Nicht publikumsorientiert	1 PP/ 80 m ² GNF	1 PP/ 300 m ² GNF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 PP/ 150 m ² GNF	1 PP/ 750 m ² GNF
Lagerflächen	1 PP/ 300 m ² GNF	-
Spezialnutzungen Einkaufszentren	1 PP/ 250 m ² GNF	1 PP/ 60 m ² GNF
Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen, Verkehr	gemäss VSS 40 281	gemäss VSS 40 2981

Tabelle 1 Normbedarfswerte gemäss Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze

¹ Die Berechnung basiert auf der überarbeiteten Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze im Rahmen der Ortsplanungsrevision (Stand 22. November 2024). Diese Verordnung ist noch nicht rechtskräftig.



Der massgebliche Bedarf (Minimal- und Maximalbedarf) berechnet sich nach der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr (vgl. Tabelle 2). Gemäss Verordnung ist für das Gebiet Hochbord die Klasse A anzuwenden

Benützer / Kategorie	Bewohner / Bewohnerinnen	Beschäftigte	Besucher / Besucherinnen und Kundschaft
Gütekategorie ÖV-Erschliessung	min. / max. [%]	min. / max. [%]	min. / max. [%]
Klasse A	40 / 100	15 / 40	20 / 60
Klasse B	55 / 100	20 / 50	20 / 80
Klasse C	65 / 100	20 / 75	20 / 100
Klasse D	85 / 100	20 / 100	25 / 100
Klasse E/F keine Gütekategorie	100 / 100	25 / 100	30 / 100

Tabelle 2 Bemessung entsprechend Erschliessungsqualität durch öffentlichen Verkehr

Basierend auf den Projektdaten (vgl. Kapitel 4.1) resultiert folgender massgeblicher Bedarf an Abstellplätzen:

Nutzungsart	Berechnung nach Anzahl Wohnungen		Berechnung nach Fläche	
	Minimalbedarf	Maximalbedarf	Minimalbedarf	Maximalbedarf
Wohnen Nordbau	55	138	81	202
Wohnen Produktionsgeb.	26	64	26	65
Wohnen Südbau	18	46	24	59
Gewerbe publikumsintensiv	2	6	2	6
Gewerbe Büro	7	19	7	19
Besucher/Kunden	10	27	12	35
Total	118	300	152	386

Tabelle 3 Berechnung massgeblicher Bedarf Abstellplätze Personenwagen.

Gemäss Verordnung müssen mindestens **118 Abstellplätze für Personenwagen** erstellt werden. Das Maximum liegt bei 386 Abstellplätzen.

4.2.1 Abstellplätze für Motorräder

Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.

Es sind mindestens **12 Abstellplätze für Motorräder** erforderlich.



4.2.2 Abstellplätze für Velos

Für Velos ist pro Zimmer (Nutzungsart Wohnen) ein Veloabstellplatz erforderlich. Für Gewerbenutzungen wird auf die VSS-Norm 40 065 verwiesen

Insgesamt sind mindestens **1027 Veloabstellplätze** (VAP) erforderlich. Gemäss Empfehlungen des Kanton Zürichs sollen die VAP für Wohnungsnutzen in einem Verhältnis von 30 % Kurzzeitabstellplätze und 70 % Langzeitabstellplätze stehen. Für den Gewerbebereich wurden die Vorgaben der VSS-Norm 40 065 angewendet: Bei publikumsintensiven Nutzungen ist pro 100 m² Geschossfläche ein Veloabstellplatz für Mitarbeitende sowie 1.5 Veloabstellplätze für Besucher vorzusehen. Daraus ergibt sich ein Verhältnis von 60 % Kurzzeit- zu 40 % Langzeitabstellplätzen. Für Bürogewerbe ist ein Veloabstellplatz pro 100 m² Geschossfläche für Mitarbeitende sowie 0.25 Veloabstellplätze pro 100 m² Geschossfläche für Besucher zu berücksichtigen, was einem Verhältnis von 20 % Kurzzeit- zu 80 % Langzeitabstellplätzen entspricht.

	Minimalbedarf	Kurzzeit	Langzeit
Wohnen Nordbau	569	171 (~30%)	398
Wohnen Produktionsgebäude	175	53 (~30%)	122
Wohnen Südbau	204	61 (~30%)	143
Gewerbe publikumsintensiv	33	20 (~60%)	13
Gewerbe Büro	46	9 (~20%)	37
Total	1027	314	713

Gemäss Empfehlungen vom Kanton sind 10-20 % der VAP so zu gestalten, dass sich auch für Spezialvelos eignen. Für das vorliegende Projekte wären folglich ca. 103 VAP für Spezialvelos anzubieten.

5 Prüfung Publibike Standort

In der näheren Umgebung befinden sich vier Publibike-Standorte. Die nächstgelegenen sind der Standort Bahnhof Stettbach und der Standort Sonnental, die jeweils fussläufig in etwa 500 m erreichbar sind. Die weiteren Standorte sind innerhalb von 850 m zu erreichen. Alle vier Standorte sind sowohl mit E-Bikes als auch mit herkömmlichen Velos ausgestattet und sind gut an das Velonetz angeschlossen, (vgl. Kapitel 3.6).

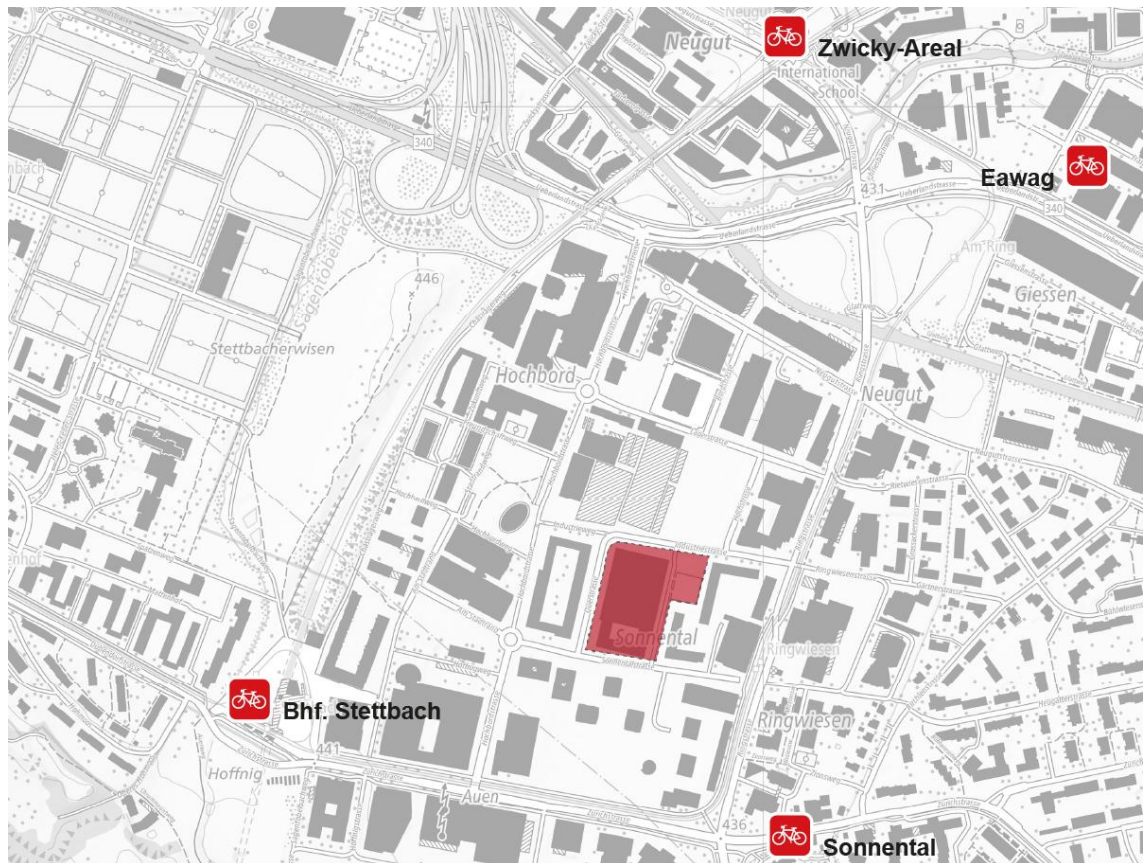


Abbildung 7 Publibike - Standorte in der näheren Umgebung (Quelle: Geoportal Kanton Zürich / eigene Darstellung)

Aufgrund des attraktiven Angebots, insbesondere durch die Standorte Bahnhof Stettbach und Sonnental, ist auf dem Areal kein eigener Publibike-Standort vorgesehen.

6 Projektbeschreibung

6.1 Parkplätze für Personenwagen

Sämtliche Parkfelder für Personenwagen werden in der Tiefgarage angeordnet (Vorgabe Teilrichtplan Hochbord). Stand Richtprojekt sind in der Tiefgarage 153 Abstellplätze für Personenwagen angeordnet. Dieser Wert bewegt sich somit im Bereich der minimal und maximal zulässigen Abstellplätze gemäss Verordnung. Die Tiefgarage sieht eine Trennung der Parkfelder vom Nord- und Südbau/Produktionsgebäude vor.

Insgesamt entsprechen 17 Parkfelder den Anforderungen an rollstuhlgerichte Parkfelder. Das Minimum gemäss SIA 500 beträgt 10 Stück. Die Anforderungen sind somit eingehalten.

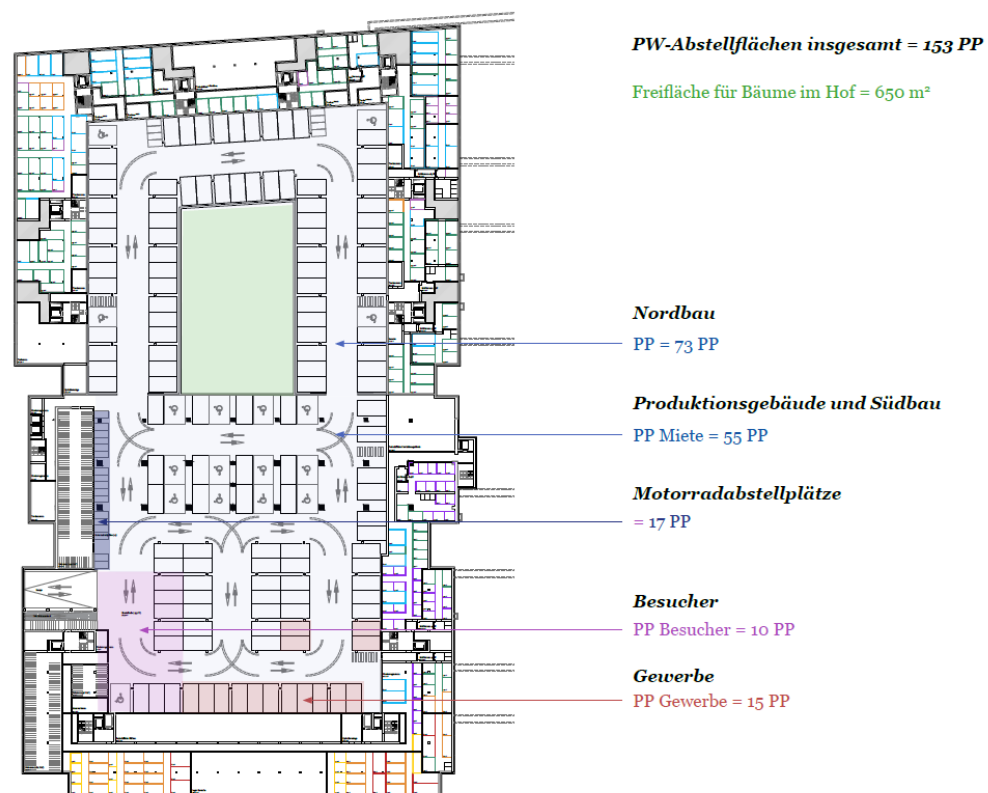


Abbildung 8 Übersicht Tiefgarage

6.2 Verkehrsaufkommen

Aufgrund der Anzahl Parkfelder kann das Verkehrsaufkommen der Überbauung grob abgeschätzt werden. Die Abendspitzenstunde ist dabei massgebend, da das Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum am grössten ist.

Es gelten folgende Annahmen

- Spezifisches Verkehrspotenzial pro Parkfeld: 2.5 Fahrten pro Tag
- Anteil Abendspitzenstundenverkehr (ASP) am DTV: 10 %
- Richtungsverteilung ASP: 2/3 Zufahrten, 1/3 Wegfahren



Für das Areal Sonnentälstrasse resultiert folgendes Verkehrsaufkommen:

- Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV): 383 Fahrten pro Tag
- Verkehrsaufkommen in der Abendspitzenstunde: 15 Fahrten pro Stunde

6.3 Veloparkierung

Die Veloabstellplätze sind im Erdgeschoss sowie im ersten Untergeschoss angeordnet. Im Erdgeschoss befindet sich an zentraler Lage ein abschliessbarer Velopavillon, der sowohl von den Bewohnenden als auch von den Beschäftigten genutzt werden kann. Im Untergeschoss stehen zwei grosse Veloräume zur Verfügung, diese sind für Bewohnende vorgesehen und bieten unter anderem Platz für Spezialvelos.

In der Umgebung sind rund um die Überbauung zahlreiche Kurzzeit-Veloabstellplätze angeordnet. Insgesamt sind im Projekt rund 1'066 Veloabstellplätze vorgesehen. Im Produktionsgebäude ist zudem eine Velowerkstatt geplant sowie Platz für etwa 60 Spezialvelos und Anhänger.

Art	Standort	System	Anzahl	Anteil
Langzeitstellplätze Wohnen	Veloräume UG	Doppelstockparker, ohne Parkiersystem	316	≈30%
Langzeitstellplätze Wohnen und Gewerbe	Pavillon EG	Doppelstockparker	120	≈11%
Langzeitstellplätze Wohnen	Innenraum Pro- duktionsgeb.	Doppelstockparker	288	≈27%
Kurzzeitstellplätze Wohnen und Gewerbe	Umgebung	Anlehnbügel	342	≈32%
Total			1066	100 %

6.4 Abbildung 9 Verteilung Veloabstellplätze Erschliessung Tiefgarage

Sämtliche Parkfelder sind in der Tiefgarage im ersten Untergeschoss angeordnet. Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt über eine zweispurige Rampe direkt ab der Querstrasse. Aufgrund der Zweispurigkeit wird keine Lichtsignalanlage benötigt und Rückstau auf die Querstrasse vermieden. Die Erschliessung der Veloräume erfolgt über die gleiche Rampe. Für die Ausfahrt steht eine zusätzliche Schieberampe mit Treppe zur Verfügung, auf welcher die Velos hochgestossen werden können.

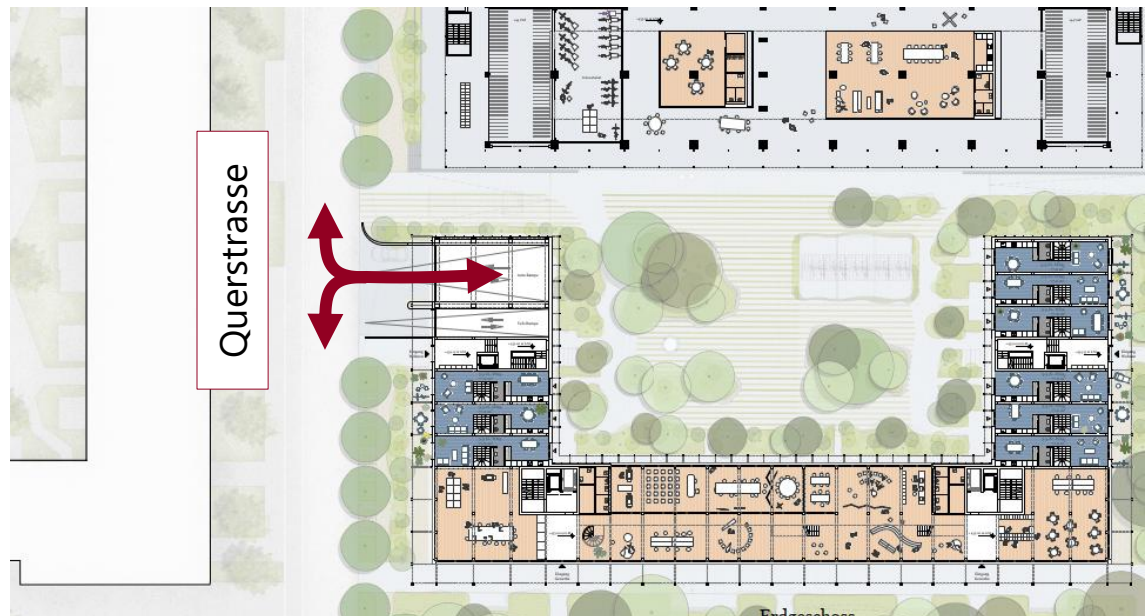


Abbildung 10 Erschliessung Tiefgarage ab Querstrasse

7 Zieldefinition Mobilitätskonzept

Das ganze Gebiet Hochbord wird intensiv bebaut und verdichtet. Dabei ist es wichtig, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs mit der beschränkten Kapazität des umliegenden Strassennetzes abzustimmen. Grundsätzlich sind alternative und nachhaltige Verkehrsmittel wie der Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

Die Anforderungen an die Anzahl Parkplätze für Personenwagen sowie die Anzahl Veloabstellplätze können erfüllt werden. Zwingende Mobilitätsmassnahmen sind daher aus Behördensicht keine erforderlich.



8 Mobilitätsmassnahmen

8.1 MIV

- Die Parkplätze für die Mietwohnungen werden separat vermietet. Es besteht keine Abnahmepflicht für Parkplätze.
- Sämtliche Autoabstellplätze werden für Ladestationen vorbereitet. Dies entspricht einer Ausbaustufe A gem. Merkblatt SIA 2060. So können die Abstellplätze zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Ladestation für Elektrofahrzeuge ausgerüstet werden, wenn der Bedarf da ist.
- Für Bewohner und Beschäftigte wird ein Car-Sharing Angebot geprüft.

8.2 Fuss- und Veloverkehr

- Auf dem Areal gibt es eine gute Durchwegung, der Innenhof ist von allen Seiten zu Fuss erreichbar.
- Die Veloabstellplätze sind fahrend erreichbar und einfach zugänglich.
- Im Erdgeschoss ist Platz für eine Velowerkstatt vorgesehen, wo kleinere Reparaturen am eigenen Velo durchgeführt werden können.
- Im Erdgeschoss sind Abstellflächen für Spezialvelos vorgesehen. Den Bewohnenden wird somit die Möglichkeit gegeben, grössere Fahrzeuge wie beispielsweise Cargo-Bikes an einem sicheren Ort abzustellen.
- Auf der Ostseite der Überbauung, zwischen der Sonnentel- und der Industriestrasse, wird eine neue Wegverbindung erstellt, welche sowohl vom Fuss- und Veloverkehr genutzt werden kann. Die Wegverbindung ist für die Öffentlichkeit zugänglich. Der Richtplaneintrag einer geplanten Verbindung in diesem Bereich kann somit umgesetzt werden.

8.3 Organisation und Kommunikation

- Neuzuzüger werden umfassend über das Mobilitätsangebot in der Überbauung und der Umgebung informiert.

8.4 Optionale Massnahmen / Rückfallebene

Auf dem Areal ist oberirdisch eine Zone im Umfang von zwei Autoparkfeldern definiert. Dieser Bereich dient als Rückfallebene und kann je nach Bedarf als Car-Sharing-Standplatz, als PubliBike-Station oder kombiniert für beide Nutzungen eingesetzt werden.

9 Controlling

Die Parkplatznachfrage soll das Angebot nicht übersteigen. Da der Minimalbedarf gemäss Abstellplatzverordnung erreicht wird und das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen ist, ist nicht davon auszugehen, dass die Nachfrage das Angebot übersteigt.

Die Bauherrschaft lässt regelmässig überprüfen, wie stark die Auslastung der Parkfelder und der Veloparkierungsanlagen ist.

Sollte sich über einen längeren Zeitraum zeigen, dass die Nachfrage nach Parkplätzen das vorgesehene Angebot deutlich übersteigt, ist in Kapitel 8.4 eine plausible und umsetzbare Rückfallebene vorgesehen. Dies erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Dübendorf und tritt in Kraft, sobald die Überlastung des Parkraums als problematisch eingestuft wird.

Anhänge

- Parkplatzberechnung (Stand 05.06.2026)

Berechnungsgrundlagen: Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze Stadt Dübendorf (Stand: Gesamtrevision Richt- Nutzungsplanung 2024)
VSS 40065 (Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen)

Berechnung nach Anzahl Wohnungen			Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen (ÖV-Güteklasse A)						Abstellplätze MIV		
	Anzahl Whg.	GNF Fläche (m ²)	Bewohner		Beschäftigte		Besucher / Kunden		Minimalbedarf	Maximalbedarf	
			min.	max.	min.	max.	min.	max.			
			55	138			3	6			
Wohnen Nordbau		138	26	64			1	4	58		144
Wohnen Produktionsgebäude		64	18	46			1	3	27		68
Wohnen Südbau		46					3	8	19		49
Gewerbe publikumintensiv*	1294	1388			2	6	3	8	5		14
Gewerbe Büro	3709	3980			7	19	2	7	9		26
							10	27	118		300
*Annahme, da Nutzungen noch nicht bekannt											
Minimum IV-Parkfelder (3.5 m x 5 m)			8		pro 25 Whg. mind. 1 rollstuhlgerechter PP gemäss SIA 500						
Besucher Parkplätze Minimum			9								

Berechnung nach Fläche			Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen (ÖV-Güteklasse A)								Abstellplätze MIV		
	Anzahl Whg.	GNF Fläche (m ²)		Bewohner		Beschäftigte		Besucher / Kunden		Minimalbedarf	Maximalbedarf		
				min.	max.	min.	max.	min.	max.				
Wohnen Nordbau		16175	26107	81	202			4	12	85	214		
Wohnen Produktionsgebäude		5205		26	65			1	4	27	69		
Wohnen Südbau		4727		24	59			1	4	25	63		
Gewerbe publikumintensiv*	1294	1388				2	6	3	8	5	14		
Gewerbe Büro	3709	3980				7	19	2	7	9	26		
								12	35	152	386		
*Annahme, da Nutzungen noch nicht bekannt													
Minimum IV-Parkfelder (3.5 m x 5 m)			10	pro 25 Whg. mind. 1 rollstuhlgerechter PP gemäss SIA 500									
Besucher Parkplätze Minimum			10										

Veloabstellplätze						Anz. Zimmer	Annahme dass Loft = 2.5 Zimmer
	Minimalbedarf	Kurzzeit	Anteil Kurz.	Langzeit			
Wohnen Nordbau	569	171	30%	398	569		
Wohnen Produktionsgebäude	175	53	30.28571428%	122	175		
Wohnen Südbau	204	61	30%	143	204		
Gewerbe publikumintensiv*	33	20	60.60606060%	13			
Gewerbe Büro	46	9	20%	37			
	1027	314	30.58049130%	713			
1 VAP pro Zimmer für Wohnen (Verordnung Stadt Dübendorf)							
1 VAP pro 100 m ² Gewerbe intensiv Beschäftigte (gemäss VSS 40 065)							
1.5 VAP pro 100 m ² Gewerbe intensiv Besucher (gemäss VSS 40 065)							
1 VAP pro 100 m ² Gewerbe Büro Beschäftigte (gemäss VSS 40 065)							
0.25 VAP pro 100 m ² Gewerbe Büro Besucher (gemäss VSS 40 065)							