Tribunale federale
Tribunal federal

{T 1/2}
1A.54/2001/bie

Urteil vom 14. Februar 2002
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

Bundesgerichtsvizepräsident Aemisegger, Präsident,
Bundesrichter Féraud, Catenazzi, Fonjallaz, Ersatzrichter Bochsler,
Gerichtsschreiber Bopp.

Verkehrs-Club der Schweiz VCS, 3000 Bern 2, Beschwerdeführer, vertreten durch den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Zürich, Zypressenstrasse 76, Postfach 1179, 8040 Zürich, dieser vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Martin Pestalozzi, Seefeldstrasse 9a, 8630 Rüti ZH,

gegen

Coop Zürich LVZ, 8021 Zürich,
Pestalozzi + Co. AG, 8953 Dietikon,
Beschwerdegegnerinnen, beide vertreten durch
Rechtsanwalt Dr. Jürg Sigrist, Uraniastrasse 24, 8001 Zürich,
Stadtrat Dietikon, Bremgartnerstrasse 22, 8953 Dietikon,
Regierungsrat des Kantons Zürich, Kaspar Escher-Haus, 8090 Zürich,
Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, 1. Abteilung, 1. Kammer, Postfach 1226, 8021 Zürich.

Baurechtliche Bewilligung mit UVP für Coop-Verbrauchermarkt

(Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid
des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich,
1. Abteilung, 1. Kammer, vom 25. Januar 2001)

Sachverhalt:
A.
Die Coop Zürich beabsichtigt, ein grösseres Fabrikgebäude der Firma Pestalozzi + Co. AG in der Industriezone in Dietikon in ein Einkaufszentrum um- und auszubauen. Das Baugelände (Parzellen Kat. Nrn. 8922 und 9404) liegt ganz im Nordwesten von Dietikon nahe der Grenze zum Kanton Aargau. Es wird durch die Silbern- und die Mutschellenstrasse sowie im Südwesten durch die Bahnlinie begrenzt. Das neue Einkaufszentrum soll eine Verkaufsfläche von rund 13'000 m2 sowie 580 Parkplätze im Freien und im Untergeschoss aufweisen. Im Erdgeschoss sind ein Verbrauchermarkt, ein Bau- und Gartencenter sowie weitere Läden und Lagerräume vorgesehen, während im Obergeschoss Büros, Läden und ein Restaurant mit 400 Sitzplätzen geplant sind.
B.
Am 26. Oktober 1998 erteilte der Stadtrat Dietikon der Coop Zürich und der Pestalozzi + Co. AG für das beschriebene Bauvorhaben unter zahlreichen Bedingungen und Auflagen die baurechtliche Bewilligung. Die Parkplatzzahl legte er auf 393 fest.

Gegen diesen Entscheid rekurrierte der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) beim Regierungsrat des Kantons Zürich mit dem Antrag, die Baubewilligung sei aufzuheben; die Sache sei zur Verbesserung des Umweltverträglichkeitsberichts (UV-Bericht, UVB) und der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) an den Stadtrat zurückzuweisen.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hiess den Rekurs am 26. April 2000 in zwei Punkten gut und wies

ihn im Übrigen ab. Er verpflichtete den Stadtrat Dietikon, die Baubewilligung mit Bestimmungen zu ergänzen, die einerseits Massnahmen vorschreiben, welche die Benützung der Beschäftigtenparkplätze durch Kunden verhindern, und die andererseits die Bauherrschaft zur Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung verpflichten.

Der VCS focht diesen Entscheid beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich an, soweit sein Rechtsmittel abgewiesen worden war. Mit Entscheid vom 25. Januar 2001 wies die 1. Kammer der 1. Abteilung des Verwaltungsgerichts die Beschwerde ab, soweit sie darauf eintrat.

C.

Mit Eingabe vom 21. März 2001 führt der VCS Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht mit dem Antrag, die Entscheide des Verwaltungsgerichts vom 25. Januar 2001 und des Regierungsrats vom 26. April 2000 sowie die Bewilligung des Stadtrats Dietikon vom 26. Oktober 1998 seien aufzuheben; eventualiter sei der verwaltungsgerichtliche Entscheid aufzuheben und die Sache zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Mit Verfügung vom 3. Mai 2001 hat der Präsident der I. öffentlichrechtlichen Abteilung der Beschwerde aufschiebende Wirkung beigelegt.

Die Coop Zürich und die Pestalozzi + Co. AG (Beschwerdegegnerinnen) beantragen, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Der Stadtrat Dietikon, der Regierungsrat und das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich beantragen die Abweisung der Beschwerde. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) äussert sich in seiner Vernehmlassung vom 18. Juli 2001 zu den umweltschutzrechtlichen Rügen des Beschwerdeführers, wobei es auf einen konkreten Antrag verzichtet hat. Allen am Verfahren Beteiligten ist hierauf die Gelegenheit eingeräumt worden, sich zu dieser Vernehmlassung zu äussern.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1.

Das Bundesgericht prüft die Zulässigkeit der bei ihm eingereichten Beschwerden von Amtes wegen und mit freier Kognition (BGE 127 I 92 E. 1, 127 II 198 E. 2, 127 III 41 E. 2a, mit Hinweisen).

1.1 Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist zulässig gegen kantonal letztinstanzliche Verfügungen, die sich auf öffentliches Recht des Bundes stützen oder hätten stützen sollen (Art. 5 VwVG in Verbindung mit Art. 97 und Art. 98 lit. g OG), sofern keiner der in Art. 99 ff. OG oder in der Spezialgesetzgebung vorgesehenen Ausschlussgründe greift. Sodann unterliegen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde gemischtrechtliche Verfügungen bzw. (auch) auf unselbständiges kantonales Ausführungsrecht zum Bundesrecht gestützte Anordnungen sowie auf übrigem kantonalem Recht beruhende Anordnungen, die einen hinreichend engen Sachzusammenhang mit der im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu beurteilenden Frage des Bundesverwaltungsrechts aufweisen. Soweit dem angefochtenen Entscheid selbständiges kantonales Recht ohne den genannten Sachzusammenhang zum Bundesrecht zu Grunde liegt, steht die staatsrechtliche Beschwerde zur Verfügung (s. etwa BGE 126 II 171 E. 1a, 124 II 409 E. 1d/dd, mit weiteren Hinweisen).

1.2 Der Beschwerdeführer rügt vorab eine willkürliche Verletzung von § 237 Abs. 1 Satz 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG, Satz 2 eingefügt gemäss Gesetz vom 1. September 1991), wonach bei grösseren Überbauungen die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet sein muss. Zudem macht er in diesem Zusammenhang eine Verletzung von Bundesrecht geltend, weil der angefochtene Entscheid des Verwaltungsgerichts den auf Art. 11 Abs. 3, Art. 12 und Art. 44a des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) in Verbindung mit Art. 31 ff. der Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) abgestützten kantonalen Massnahmenplan Lufthygiene in seiner Fassung vom 19. Juni 1996 bzw. insbesondere den Teilplan Personenverkehr (PV 7) missachte. Eine weitere Verletzung der erwähnten bundesrechtlichen Vorschriften und der gestützt darauf erlassenen Massnahmenplanung, bestehend namentlich aus dem Luft-Programm 1996 und der zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs ergangenen Wegleitung 1997, wirft der Beschwerdeführer dem Verwaltungsgericht bei dessen Ermittlung der zulässigen Parkplatzzahl vor.

1.2.1 Die Voraussetzung einer hinreichenden Erschliessung ergibt sich aus dem Bundesrecht (Art. 19 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 2 lit. b des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung, RPG; SR 700). Der Begriff der hinreichenden Erschliessung ist insoweit bundesrechtlich (BGE 117 Ib 308 E. 4a S. 314; Alexander Ruch, Kommentar RPG, Zürich 1999, N. 83 zu Art. 22). Indessen enthält das Bundesrecht nur allgemeine

Grundsätze, während sich die Anforderungen an die Erschliessung im Einzelnen aus kantonalem Recht ergeben (BGE 123 II 337 E. 5b S. 350, 117 Ib 308 E. 4a S. 314; André Jomini, Kommentar RPG, Zürich 1999, N. 2 zu Art. 19; Leo Schürmann/Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 3. Aufl., Bern 1995, S. 212). Namentlich verlangt das Bundesrecht nicht eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr. Eine kantonale Vorschrift, welche ein solches Erfordernis aufstellt, ist selbständiges kantonales Recht, dessen Anwendung grundsätzlich nicht mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde überprüfbar ist (Bundesgerichtsurteil 1P.23/2001 vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1061 ff. E. 1d, inzwischen auch in Pra 2002 Nr. 20 S. 91 ff., zudem auch BGE 123 II 337 E. 5b S. 350, mit weiteren Hinweisen). Dieser Auffassung hat sich
das Verwaltungsgericht im angefochtenen Entscheid angeschlossen.

1.2.2 Im Gegensatz dazu vertreten der Beschwerdeführer und das BUWAL die Meinung, dass im Baubewilligungsverfahren auch unmittelbar gestützt auf Art. 12 Abs. 1 lit. c USG eine leistungsfähige und attraktive Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne der Massnahme PV 7 verlangt werden könne. Dieser Meinung kann indes nicht gefolgt werden, auch wenn das Bundesgericht in jüngerer Zeit gewisse Präzisierungen zur betreffenden Bestimmung vorgenommen hat. So führte es bezüglich Parkplatzbeschränkungen in BGE 119 Ib 480 (E. 7b S. 491) noch aus, dass derartige Anordnungen im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens direkt gestützt auf Art. 12 Abs. 1 lit. c USG ausser Betracht fielen; dem Bauwilligen könnten nicht Emissionsbegrenzungen auferlegt werden, die gar nicht sein Verhalten, sondern die Aufgaben der Behörden zum Gegenstand hätten, und denen er nicht in eigenen Rechten nachkommen könne. Diese Rechtsprechung bestätigte es in BGE 123 II 337 (E. 7b S. 354), wo die Parkplatzbewirtschaftung von Mitarbeiter-Parkplätzen zur Diskussion stand. Zudem folgte es der Auffassung der Vorinstanz, dass unter anderem auch verschiedene Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht im Einflussbereich der privaten Bauherrschaft lägen und
sie daher in einer Baubewilligung nicht angeordnet werden könnten (BGE 123 II 337 E. 7a S. 353). In BGE 125 II 129 (E. 8b S. 143) stellte das Bundesgericht klar, dass Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung nicht generell als Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG ausser Betracht fallen würden. Vielmehr sei darauf abzustellen, ob das Parkplatzangebot in einem hinreichend engen Zusammenhang mit dem Betrieb der in Frage stehenden Anlage stehe und ob die Parkplatzbewirtschaftung einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen an der Quelle zu leisten vermöge. Dies könne in Bezug auf die Kundenparkplätze von Einkaufszentren bejaht werden, da solche Zentren erfahrungsgemäss von einem grossen Teil der Konsumenten mit dem Auto erreicht würden. Nicht zu beurteilen waren in diesem letztgenannten Fall Massnahmen des öffentlichen Verkehrs. Hingegen hatte das Bundesgericht erneut Gelegenheit, sich dazu im bereits genannten Urteil vom 5. September 2001 zu äussern, in dem ein in der Gemeinde Adliswil projektiertes Kino- und Einkaufszentrum mit Restaurants sowie Parkplätzen zu beurteilen war. Dabei hielt das Bundesgericht unter Hinweis auf BGE 123 II 337 (E. 7a S. 353) fest, dass die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr
keine Verkehrs- oder Betriebsvorschrift sei, die gestützt auf Art. 12 USG vom Bauherrn verlangt werden könnte (Urteil vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1061 ff., insb. E. 1d S. 1064 und E. 4c S. 1070). An dieser Rechtsprechung ist trotz der vom Beschwerdeführer und vom BUWAL vorgebrachten Argumentation festzuhalten. Allein der Umstand, dass zwischen der Parkplatzzahl und dem Anschluss eines Einkaufszentrums an das öffentliche Verkehrsnetz ein direkter Zusammenhang besteht, lässt noch nicht den Schluss zu, dass es sich auch bei Massnahmen des öffentlichen Verkehrs um Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs.1 lit. c USG handelt. Im Gegensatz zur Parkplatzbeschränkung, zur Parkplatzbewirtschaftung und zur Beschränkung der Öffnungszeiten einer Anlage liegen Massnahmen des öffentlichen Verkehrs nicht im Einflussbereich des Betreibers der Anlage (Urteil vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1070 E. 4d). Insofern fehlt es bei diesen Massnahmen an einem hinreichend engen Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage, so dass sie auch nicht als solche betrieblicher Natur qualifiziert werden können. Dem Verwaltungsgericht ist demnach zuzustimmen, wenn es in Art.12 USG keine Grundlage erblickte, um im Baubewilligungsverfahren eine
leistungsfähige und attraktive Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz zu verlangen.

1.2.3 Wie das Verwaltungsgericht in seinem die Gemeinde Adliswil betreffenden Urteil vom 2. November 2000 (in URP 2000 S. 823 ff., insb. E. 6 S. 835) erkannte und das Bundesgericht in seinem diesbezüglichen Urteil vom 5. September 2001 bestätigt hat (URP 2001 S. 1061 ff.), steht die in § 237 PBG verlangte Erschliessung mit öffentlichem Verkehr jedoch im Dienste der in Art. 44a USG vorgesehenen Massnahmenplanung, welche übermässige Luftverunreinigungen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 und Art. 14 USG beheben soll (vgl. zum Ganzen auch Urteil 1A.113/1999 vom 26. Mai 2000 in URP 2000 S. 622 ff. und in ZBl 103/2002 S. 41 ff. sowie

BGE 124 II 272 E. 4a S. 279, mit weiteren Hinweisen). Ist demnach bei einer auf kantonales Recht gestützten Baubewilligung zugleich unmittelbar anwendbares Bundesrecht anzuwenden, kann auch die Frage einer hinreichenden Erschliessung im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde geprüft werden, soweit sie von der richtigen Anwendung des einschlägigen Bundesrechts abhängt. Der Beschwerdeführer macht zu Recht geltend, dass dies gleich wie im Fall Adliswil auch beim vorliegend streitigen Einkaufszentrum zutrifft, das überdurchschnittliche Emissionen zur Folge hätte (vgl. dazu nachf. E. 6.1) und zudem in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet vorgesehen ist. Denn die Frage der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr steht in engem Sachzusammenhang mit der bundesumweltrechtlichen Frage, ob die Anlage im Lichte des Luftreinhalterechts zulässig ist (Urteil vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1064 E. 1d, mit Hinweisen).

1.2.4 Die Parkraumbewirtschaftung bezweckt laut dem zürcherischen Massnahmenblatt PV 2 eine langfristig wirksame Emissionsminderung in Ballungszentren. Sie soll die Bewirtschaftung des Strassennetzes (Massnahme PV 3) unterstützen und dazu beitragen, dass die Emissionen nicht weiter zunehmen. Dementsprechend sieht die Wegleitung 1997, welche Bestandteil des Massnahmenplans Lufthygiene (Luft-Programm 1996) ist, für Neubauten (inkl. Umbauten und Nutzungsänderungen) eine Reduktion der Pflichtparkplatzzahlen vor. Mit dieser Massnahme soll also eine Reduktion der Fahrzeugbewegungen und damit eine Begrenzung - langfristig eine Verminderung - der Emissionen an der Quelle erzielt werden (Art. 11 USG). Hierbei handelt es sich nach der jüngeren Rechtsprechung des Bundesgerichts um eine Betriebsvorschrift im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG (vgl. hierzu vorstehende E. 1.2.2). Zwischen der Begrenzung der erforderlichen Parkplätze und den umweltschutzrechtlichen Bestimmungen über die Emissionsbegrenzungen (Art. 11, Art. 12 Abs. 1 lit. c USG, Art. 18 LRV) sowie der Massnahmenplanung (Art. 44a USG, Art. 31 ff. LRV) besteht demnach ein unmittelbarer, enger Sachzusammenhang, so dass auch in dieser Beziehung die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegeben ist.

1.2.5 Entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerinnen hat der VCS somit die von ihm geltend gemachten Verletzungen zu Recht mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde gerügt. Soweit es hierbei jedoch um die Anwendung kantonalen Rechts geht, richtet sich die Kognition nach den für die staatsrechtliche Beschwerde geltenden Grundsätzen (Urteil vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1064 E. 1d, BGE 121 II 235 E. 1 S. 238, 118 Ib 234 E. 1b S. 237, mit weiteren Hinweisen).

1.3 Soweit gegen Verfügungen der kantonalen oder Bundesbehörden über die Planung, Errichtung oder Änderung von ortsfesten Anlagen, für die eine UVP nach Art. 9 USG erforderlich ist, die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat oder die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zulässig ist, steht das Beschwerderecht auch den gesamtschweizerischen Umweltschutzorganisationen zu, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Einreichung der Beschwerde gegründet wurden (Art. 55 Abs. 1 USG). Gemäss Art. 55 Abs. 2 USG bezeichnet der Bundesrat die zur Beschwerde berechtigten Organisationen. Diese können auch von den Rechtsmitteln im kantonalen Bereich Gebrauch machen (Art. 55 Abs. 3 USG). Der VCS wird im Anhang der vom Bundesrat am 27. Juni 1990 erlassenen Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBUO Ziff. 20; SR 814.076) ausdrücklich als beschwerdeberechtigte Organisation nach USG aufgeführt. Er hat sich im vorliegenden Fall schon am kantonalen Verfahren beteiligt und ist vor dem Verwaltungsgericht mit seinen Anträgen unterlegen. Somit ist er zur Beschwerdeführung befugt. Auf seine frist- und formgerecht eingereichte Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist daher - unter dem nachstehenden Vorbehalt - einzutreten.

1.4 Der Beschwerdeführer stellt im Hauptantrag das Begehren, es seien in Gutheissung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde der angefochtene Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 25. Januar 2001, der Entscheid des Regierungsrats vom 26. April 2000 sowie der baurechtliche Entscheid des Stadtrats Dietikon vom 26. Oktober 1998 aufzuheben.

Als Folge des im vorliegenden Beschwerdeverfahren geltenden Devolutiveffekts hat der Entscheid des Verwaltungsgerichts das bei ihm angefochtene Erkenntnis des Regierungsrats und die diesem zugrunde liegenden Verfügungen ersetzt. Diese Verwaltungsakte brauchen nicht separat angefochten zu werden. Sie sind inhaltlich mitangefochten, wenn der Sachentscheid der obersten kantonalen Instanz mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht weitergezogen wird (BGE 125 II 29 E. 1c S. 33, mit Hinweisen). Auf das erwähnte Rechtsbegehren ist daher insoweit nicht einzutreten, als damit auch die Aufhebung des Regierungsratsentscheids und des baurechtlichen Entscheids des Stadtrats Dietikon verlangt wird.

2.

Das Verwaltungsgericht stellte fest, dass das in Frage stehende Industriegebiet schon heute beinahe vollständig

mit Einkaufszentren und anderen publikumsintensiven Anlagen überstellt sei und durch das streitige Bauvorhaben eine der letzten für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Flächen genutzt würde. Mit einer erheblichen Zunahme derartiger Betriebe sei in der betreffenden Zone nicht mehr zu rechnen. Bei dieser Sachlage wäre es unverhältnismässig, die Baubewilligung wegen der ungenügenden Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verweigern. Der Beschwerdeführer wendet dagegen ein, dieser Schluss beruhe auf offensichtlich unvollständigen und unrichtigen Sachverhaltsfeststellungen.
2.1 Dem Bundesgericht steht grundsätzlich eine umfassende Sachverhaltskontrolle zu (Art. 104 lit. b in Verbindung mit Art. 105 Abs. 1 OG). Hat jedoch - wie hier - als Vorinstanz eine richterliche Behörde entschieden, so ist die Überprüfung eingeschränkt: Sie erfasst nur offensichtlich unrichtige, unvollständige oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen getroffene Feststellungen (Art. 104 lit. b in Verbindung mit Art. 105 Abs. 2 OG; BGE 125 II 29 E. 1d S. 33). Die Überprüfung entspricht damit ungefähr der sog. Willkürkognition (Peter Karlen, Verwaltungsgerichtsbeschwerde, in: Thomas Geiser/Peter Münch [Hrsg.], Prozessieren vor Bundesgericht, 2. Aufl., Basel und Frankfurt am Main 1998, Rz. 3.61, S. 110 f.).
2.2 Der Beschwerdeführer hält dafür, die Sachverhaltsfeststellung des Verwaltungsgerichts hätte die vorgängige Abklärung verschiedener Fragen bedingt, die weder durch den UVB noch durch die UVP beantwortet würden. Im Einzelnen noch abklärungsbedürftig sind nach seiner Auffassung
- das Ausmass der gesamten Bodenfläche der zur Diskussion stehenden Industriezone,
- der Umfang des Flächenanteils, der mit publikumsintensiven Nutzungen überbaut ist,
- der Flächenanteil, auf dem eine Umnutzung mit grösserem Publikumsverkehr möglich ist,
- die noch nicht überbauten und grösseres Verdichtungspotenzial aufweisenden Bodenflächen in der Industriezone,
- die Grösse der Verkaufsflächen bzw. die Anzahl der angebotenen Sitzplätze und Hotelzimmer sowie
- die Anzahl der Parkplätze bei den im angefochtenen verwaltungsgerichtlichen Entscheid erwähnten Firmen.

Sodann macht der Beschwerdeführer geltend, angesichts der diesbezüglich fehlenden Aktengrundlagen handle es sich bei der vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellung um blosse Behauptungen, welche offensichtlich unrichtig seien: Die angeblich stattliche Reihe von Bauten schrumpfe bei näherer Betrachtung auf nur gerade acht Gebäude bzw. Gebäudekomplexe von insgesamt rund hundert im fraglichen Industriegebiet. Bei allen vom Verwaltungsgericht genannten Firmen handle es sich bezüglich Verkehrserzeugung bloss um Klein- oder Mittelbetriebe. Im ganzen Industriegebiet von Dietikon gebe es keinen nach Inkrafttreten des USG bewilligten überdurchschnittlichen Emittenten. Von einer bereits heute beinahe vollständig überbauten Industriezone mit Einkaufszentren und anderen publikumsintensiven Anlagen könne entgegen den Ausführungen der Vorinstanz keine Rede sein. Abgesehen davon umfassten zahlreiche Grundstücke noch erhebliche Nutzungsreserven.

Zum Beweis seiner Behauptungen hat der Beschwerdeführer neu 14 Beilagen eingereicht, darunter Ausschnitte aus dem Ortsplan Dietikon in Bezug auf das Industriegebiet sowie eine Adress- und Fotodokumentation.
2.2.1 Die Anführung neuer Tatsachen und Beweismittel ist im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde zulässig, doch hängt sie im Einzelnen vom Umfang der Sachverhaltsprüfung ab, welche dem Bundesgericht zusteht. Ist wie hier die Sachverhaltsüberprüfung durch das Bundesgericht eingeschränkt (Art. 105 Abs. 2 OG), sind nur solche neuen Beweismittel zugelassen, welche die Vorinstanz von Amtes wegen hätte erheben müssen und deren Nichterhebung eine Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften darstellt (BGE 126 II 26 E. 2b S. 29, 121 II 97 E. 1c S. 99 f., 107 Ib 167 E. 1b S. 169; Peter Karlen, a.a.O., Rz. 3.65 ff. S. 112; Alfred Kölz/Isabelle Häner, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Aufl., Zürich 1998, N. 942 S. 334).
2.2.2 Der Auffassung des Beschwerdeführers, dass die von ihm aufgelisteten Beurteilungsgrundlagen angesichts der Argumentation des Verwaltungsgerichts zu den im Rahmen einer UVP zwingenden Angaben zum Ausgangszustand gemäss Art. 9 Abs. 2 USG gehört hätten, kann nicht beigepflichtet werden. Von der UVP-Pflicht werden nach Art. 9 USG konkrete Projekte für Anlagen erfasst (s. auch Art. 1 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPV, und Anhang dazu; SR 814.011). Bei der Prüfung eines Projekts ist festzustellen, ob dieses den bundesrechtlichen Vorschriften über den Umweltschutz entspricht (Art. 3 UVPV). Der im vorliegenden Fall gestützt auf Art. 9 USG erstellte Bericht über die Umweltverträglichkeits-Hauptuntersuchung wurde gestützt auf Art. 9 Abs. 5 USG und die zugehörigen Bestimmungen der UVPV von der gemäss Art. 42 Abs. 1 USG eingesetzten kantonalen Koordinationsstelle für Umweltschutz

beurteilt, nachdem sie die Stellungnahmen der beteiligten kantonalen Fachstellen eingeholt hatte. Sie erwog, dass der UVB das Vorhaben ausführlich beschreibe und die verschiedenen Darstellungen und Pläne eine gute Übersicht über den geplanten Verbrauchermarkt vermittelten. Dabei stellte sie allerdings fest, die
Grundlagen für den Teilbereich Lärm und Luft seien teilweise mangelhaft bzw. schlecht nachvollziehbar. Dennoch kam sie aber zum Schluss, dass die Unterlagen den in Art. 9 der UVPV gestellten Anforderungen an eine Berichterstattung mehrheitlich genügten. Zusammenfassend hielt die Koordinationsstelle fest, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten Massnahmen und der von den Fachstellen zusätzlich gestellten Anträge den Vorschriften über den Umweltschutz entspreche; es könne daher unter den entsprechenden Auflagen und Bedingungen bewilligt werden. Diese durch die kantonale Fachstelle vorgenommene Prüfung des Umweltverträglichkeitsberichts entspricht einer vom Bundesrecht obligatorisch verlangten amtlichen Expertise, dies jedenfalls in tatsächlicher Hinsicht. Es kommt ihr dementsprechend grosses Gewicht zu (BGE 119 Ib 254 E. 8a S. 274). Von einer solchen Expertise darf die entscheidende Behörde nur aus triftigen Gründen abweichen. In der rechtlichen Würdigung ist die Genehmigungsbehörde dagegen grundsätzlich frei (in URP 1996 S. 390 auszugsweise veröffentlichte E. 10a von BGE 122 II 165, zudem auch BGE 118 Ib 599 E. 6 S. 603).
2.2.3 Die kantonale Fachstelle sah sich trotz teilweiser Kritik am Bericht über die Umweltverträglichkeit nicht veranlasst, diesen zur Überarbeitung oder Ergänzung zurückzuweisen. Was sie beanstandete, betrifft insbesondere nicht die vom Beschwerdeführer gerügten Mängel. So wurde weder der für die Prüfung festgelegte Untersuchungsperimeter kritisiert, noch wurden weitergehende Abklärungen im Sinne der vom Beschwerdeführer im vorliegenden Verfahren erstmals vorgebrachten Einwände gefordert. Der Beschwerdeführer scheint mit seinen Begehren um weitere Sachverhaltsabklärungen den Zweck der Berichterstattung zu verkennen. Es kann in diesem Verfahren nicht darum gehen, sämtliche Grundstücke in der Industriezone in Bezug auf ihre gegenwärtige und zukünftige Nutzungsdichte wissenschaftlich zu untersuchen und die dort befindlichen Bauten im Hinblick auf allfällige nutzungsintensivere Neubauten auf ihre Baufälligkeit hin zu prüfen. Derartige Grundlagen gehören entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht zu den im Rahmen einer UVP zwingenden Angaben zum Ausgangszustand gemäss Art. 9 Abs. 2 lit. a USG. Hinzu kommt, dass die vom Beschwerdeführer selbst vorgenommenen und dokumentierten Abklärungen nicht nur den für den
Umweltverträglichkeitsbericht festgelegten Untersuchungsperimeter (UVB S. 5 Abbildung 2), sondern die gesamte im Nordwesten von Dietikon gelegene Industriezone erfassen. Gründe für eine derartige Ausdehnung sind insbesondere (auch) nicht zwecks Prüfung einer hinreichenden Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ersichtlich. Die kantonale Fachstelle hat denn auch nicht eine Erweiterung des im UVB vorgeschlagenen Untersuchungsperimeters auf die gesamte Industriezone verlangt. Sie hat damit dem Umstand Rechnung getragen, dass sich der UVB auf das für den Entscheid Wesentliche beschränken darf (BGE 118 Ib 206 E. 13 S. 228). Weitergehende Abklärungen, wie sie aus der Sicht des Beschwerdeführers als notwendig erachtet werden, hat das Verwaltungsgericht nicht vornehmen müssen.
2.3 Eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsberichts lässt sich auch nicht damit begründen, dass er zu den von der Vorinstanz gemachten Behauptungen keine Angaben enthält. Ein UVB erweist sich nicht schon allein deshalb als unzureichend, wenn eine richterliche Behörde zu einem späteren Zeitpunkt Sachverhaltsfeststellungen trifft, die nicht Gegenstand des Berichts waren. Massgebend ist hier vielmehr die Frage, ob es für derartige Feststellungen überhaupt eines UV-Berichts bedurfte oder ob sie gestützt auf sämtliche dem Bewilligungsverfahren zugrunde liegenden Akten und eigener Kenntnisse des Gerichts getroffen werden konnten. Die Beantwortung der Frage hat sich - wie schon erwähnt - nach Art. 105 Abs. 2 OG auszurichten.
2.3.1 Das Verwaltungsgericht erwog, dass sich in der Industriezone von Dietikon bereits eine stattliche Reihe von Bauten befinden, die ebenfalls einen grossen Publikumsverkehr verursachen. Es schloss sich damit den bereits vom Regierungsrat in seinem Rekursentscheid vom 26. April 2000 unter Hinweis auf namentlich genannte Verkaufsgeschäfte und andere Dienstleistungsbetriebe getroffenen Feststellungen an. Diese finden ihre Grundlage im UVB. Danach liegt das in Frage stehende Projekt inmitten eines bereits heute bestehenden Einkaufsschwerpunktes. Sodann wird ausgeführt, dass der Verkehr schon heute vorhanden sei und nicht, wie bei einem Projekt auf der grünen Wiese, erst dorthin gezogen werde. Nach dem UVB beläuft sich das Verkehrsaufkommen auf den im Untersuchungsperimeter gelegenen Zufahrtsstrassen zum Bauvorhaben im Ausgangszustand je nach Strassenzug auf 12'930 bis 15'480 und bei der Viaduktstrasse auf 2'540 Fahrzeuge pro Tag. Im Betriebszustand, das heisst ein Jahr nach Inbetriebnahme des geplanten Einkaufszentrums, wird das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Ausgangszustand voraussichtlich um 9 bis 11 % (Viaduktstrasse 20 %)

zunehmen (UVB S. 9 und 14). Aufgrund der Angaben im UVB ist die Feststellung im angefochtenen vorinstanzlichen Entscheid, dass sich in der Industriezone bereits eine stattliche Zahl von Bauten bzw. Geschäften mit grossem Publikumsverkehr befinden, jedenfalls nicht als aktenwidrig zu erachten. Dass diese Bauten sich sowohl in ihrer Grösse als auch bezüglich Publikumsverkehr erheblich vom hier streitigen Projekt und von den damit verbundenen Auswirkungen unterscheiden, lässt die Ausführungen des Verwaltungsgerichts noch keineswegs als sachlich unhaltbar erscheinen. Nicht anders verhält es sich, soweit das Gericht in Betracht zog, dass die geplante Baute im fraglichen Industriegebiet eine der letzten für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Fläche nutze. Sie schliesst damit die Möglichkeit weiterer publikumsintensiver Überbauungen in diesem Gebiet nicht gänzlich aus. Ein offensichtlicher Widerspruch zu den vorliegenden Akten ist auch insoweit nicht ersichtlich. Die bestehende Überbauungsdichte in der Industriezone ergibt sich mit hinreichender Bestimmtheit insbesondere aus dem UVB (vgl. S. 2 ff., S. 5 mit Abbildung 2 betr. Untersuchungsperimeter sowie Anhang 3 mit Ausschnitt Zonenplan Industriegebiet Dietikon). Unter diesen Umständen erscheint die vom Verwaltungsgericht getroffene Sachverhaltsfeststellung, dass in der fraglichen Industriezone noch Freiflächen für Einkaufszentren vorhanden sind, auch ohne weitere Abklärungen über mögliche zukünftige Nutzungsverdichtungen als mit Art. 105 Abs. 2 OG vereinbar.

2.3.2 Lassen sich somit die tatsächlichen Verhältnisse mit hinreichender Bestimmtheit bereits gestützt auf die vorliegenden Akten feststellen, bedarf es dazu weder eines bundesgerichtlichen Augenscheins noch einer Planungsexpertise. Den diesbezüglichen Anträgen des Beschwerdeführers ist daher nicht zu entsprechen.

3.

3.1 Das Verwaltungsgericht erwog im angefochtenen Entscheid (E. 2c/d S. 6 ff.), dass die Erreichbarkeit des geplanten Einkaufszentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Zeit ungenügend sei. Im Gegensatz dazu hielt es zu diesem Punkt abschliessend fest (E. 2f S. 9), die Rüge der mangelnden Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erweise sich als unbegründet. Auch wenn insoweit ein Widerspruch in der Begründung des vorinstanzlichen Entscheids anzunehmen wäre, wäre dies ohne Bedeutung für den Ausgang der Streitsache. Wird eine mangelnde Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz festgestellt und trotzdem aus Gründen der Verhältnismässigkeit auf einen weiteren Ausbau desselben verzichtet, so ändert dies nichts daran, dass dem Bauvorhaben die nötige Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln fehlt. Dies ist hier jedoch insofern bedeutungslos, als sich aus den Erwägungen des Verwaltungsgerichts unmissverständlich ergibt, dass es die vom VCS erhobene Beschwerde nicht deshalb abwies, weil es die Erschliessung des Bauvorhabens mit öffentlichen Verkehrsmitteln als ausreichend qualifizierte, sondern weil es eine stärkere Anbindung an das ungenügende öffentliche Verkehrsnetz als unverhältnismässig erachtete.

3.2 Das Verwaltungsgericht stützte seine Ausführungen in Bezug auf die ungenügende Erreichbarkeit des geplanten Einkaufszentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht auf die Umweltschutzgesetzgebung, sondern auf § 237 Abs. 1 PBG ab. Zu § 4 der kantonalen Verordnung vom 14. Dezember 1988 über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vom (Angebotsverordnung), welcher - gestützt auf § 18 des kantonalen Gesetzes vom 6. März 1988 über den öffentlichen Verkehr (Personenverkehrsgesetz, PVG) - die Erreichbarkeit näher umschreibt, hielt es fest, dass bei stark auf Publikumsverkehr ausgerichteten Vorhaben nicht allein darauf abgestellt werden könne; in solchen Fällen sei grundsätzlich zu verlangen, dass der Standort über ein leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot verfüge. Nach Auffassung der Beschwerdegegnerinnen und der Kantonsregierung widerspricht diese Auslegung dem klaren Gesetzeswortlaut von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG. Sie machen geltend, diese Bestimmung verlange bloss, dass die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet sein müsse, wogegen sie über die Qualität der Erreichbarkeit nichts aussage. Insoweit vermögen die Beschwerdegegnerinnen und die Kantonsregierung den Erwägungen des Verwaltungsgerichts nicht zu folgen, auch wenn sie dessen Entscheid im Ergebnis zustimmen.

Wie das Verwaltungsgericht schon in seinem Entscheid vom 2. November 2000 betreffend die Gemeinde Adliswil ausführte (in URP 2000 S. 831 E. 5d/cc), gelten hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG die selben Kriterien wie für die allgemeine Zugänglichkeit nach Satz 1 der genannten Bestimmung. Diese Auslegung ist im hier angefochtenen Beschwerdeentscheid (E. 2c S. 6) bestätigt worden. Die Anforderungen richten sich demgemäss nach Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten oder Anlagen. § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG bezweckt, dass grössere Überbauungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können; er setzt damit einen bundesrechtlichen Planungsgrundsatz um (Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG; BGE 123 II 337 E. 5b S. 350). Eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann die

Zahl der Motorfahrzeugbewegungen und damit die Emissionen von Schadstoffen reduzieren (vgl. BGE 124 II 272 E. 3b S. 277, 120 Ib 436 E. 3c S. 454 f., s. ferner auch Bundesgerichtsurteil 1A.251/1993 vom 17. Mai 1995 in URP 1995 S. 498 E. 3d), was unbestritten im öffentlichen Interesse liegt (BGE 125 II 129 E. 9a S. 145). Schliesslich ist es auch sinnvoll und zulässig, mit raumplanerischen Mitteln zu vermeiden, dass
Private durch den Bau von Grossanlagen praktisch den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln mit Kostenfolgen zu Lasten des Gemeinwesens präjudizieren. Die Raumplanung soll gerade anstreben, dass Anlagen mit erheblichem Publikumsverkehr in der Nähe bestehender oder geplanter öffentlicher Verkehrsanlagen errichtet werden. Zu diesem Zweck ist es auch zulässig, bestimmte Mindestanforderungen an die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufzustellen (EJPD/RPG, Erläuterungen zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Bern 1981, N 44 zu Art. 3; Pierre Tschannen, Kommentar RPG, Zürich 1999, N 55 zu Art. 3). In seinem Urteil betreffend die Gemeinde Adliswil erwog das Verwaltungsgericht, dass für Anlagen mit grossem Publikumsverkehr die Bauvoraussetzungen von § 237 Abs. 1 PBG nur erfüllt seien, wenn der Standort über ein leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot verfüge und eine attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr darstelle (URP 2000 S. 831 f. E. 5d/cc). Das Bundesgericht kam in seinem diesbezüglichen Entscheid vom 5. September 2001 zum Schluss, dass die vom Verwaltungsgericht dazu angeführte Begründung in methodischer und argumentativer Hinsicht nachvollziehbar sei und weder im Hinblick auf die einzelnen
Auslegungselemente noch in Bezug auf das Auslegungsergebnis als willkürlich zu erachten sei (URP 2001 S. 1071 E. 4f). Es besteht kein Anlass, von dieser jüngsten Rechtsprechung zu § 237 Abs. 1 PBG abzuweichen, zumal sich das Bundesgericht bereits damals mit der - im nunmehrigen Verfahren gleichlautenden - Vernehmlassung des Regierungsrats auseinandergesetzt hatte und zudem auch keine neuen Gründe ersichtlich sind, welche die durch das Verwaltungsgericht vorgenommene Auslegung der Bestimmung als willkürlich erscheinen liessen.
4.
Das Verwaltungsgericht äusserte sich nicht konkret dazu, welche Anforderungen an den öffentlichen Verkehr für das geplante Einkaufszentrum vorliegen müssen. Es verwies auf seine jüngste Rechtsprechung betreffend die Gemeinde Adliswil (URP 2000 S. 823 ff.), wo es eine lediglich halbstündige Bedienung grösserer Fachmärkte mit dem öffentlichen Verkehr während der Woche ausserhalb der Stosszeiten als unzureichend erachtete. Ausserdem müsse die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr aus allen massgeblichen Richtungen gegeben sein, wie das Gericht weiter ausführte. Es erwog in diesem Zusammenhang, seit dem letzten Fahrplanwechsel verkehrten die Busse der ZVV- Linie 341 in Spitzenzeiten im 15-Minutentakt, sonst aber lediglich im 60 Minutentakt; das stelle keine attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr dar, was auch den kantonalen Fachstellen und dem Stadtrat Dietikon nicht entgangen sei.
4.1 Der Stadtrat Dietikon weist in seiner im bundesgerichtlichen Verfahren erstatteten Vernehmlassung darauf hin, dass in der Zwischenzeit die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert worden sei. Die dazu gemachten Feststellungen des Verwaltungsgerichts träfen daher inzwischen nicht mehr zu. Die Busse der nunmehrigen ZVV-Linie 306 (früher Buslinie 341) würden seit dem Fahrplanwechsel vom 28. Mai 2000 von Montag bis Freitag in Spitzenzeiten drei- bis viermal stündlich, dazwischen im 30-Minutentakt sowie am Samstag bis 16.00 Uhr jede halbe Stunde verkehren. Mit dieser Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots sei eine erhebliche Attraktivitätssteigerung erzielt worden. Dem zu den Akten gegebenen Fahrplan ist zu entnehmen, dass
sich die genannten Spitzenzeiten auf Montag bis Freitag, jeweils von 06.16 bis 08.52 Uhr, von 11.52 bis 14.52 Uhr und von 16.14 bis 18.45 Uhr beziehen.

Der neue Fahrplan mit den verbesserten Kursintervallen gilt unbestrittenermassen seit 28. Mai 2000. Er war somit schon seit rund acht Monaten massgebend, als das Verwaltungsgericht am 25. Januar 2001 das hier streitige Bauvorhaben beurteilte. Der Beschwerdeführer wies in seiner Beschwerde an das Verwaltungsgericht ausdrücklich auf diesen Fahrplanwechsel hin und legte zwei Fahrplanausdrucke der ZVV-Linie 306 ins Recht (Beilagen 3 und 4 zu Ziff. 2.2.1 S. 7 f. der damaligen Beschwerde). Die dort angeführten Kurszeiten und Kursintervalle stimmen mit denjenigen überein, wie sie dem vom Stadtrat Dietikon nachträglich eingereichten Fahrplan zu entnehmen sind. Insofern liegt somit kein veränderter Sachverhalt vor. Allerdings stellte das Verwaltungsgericht nicht auf das ihm nach dem Gesagten bereits bekannte, verbesserte Kursangebot der ZVV-Linie 306 ab, sondern auf das frühere Kursangebot der ZVV-Linie 341 (vgl. E. 2c des Entscheids des Verwaltungsgerichts). Es hat demnach in diesem Punkt den Sachverhalt offensichtlich unrichtig festgestellt.

Das führt dazu, dass das Bundesgericht insoweit nicht an diesen dem vorinstanzlichen Entscheid zu Grunde gelegten Sachverhalt gebunden ist (Art. 105 Abs. 2 OG; BGE 125 II 29 E. 1d S. 33).
4.2 § 237 Abs. 1 PBG ist mit dem Personenverkehrsgesetz und der darauf beruhenden Angebotsverordnung verknüpft. In dieser werden verschiedene Angebotsbereiche definiert, von der Grundversorgung des ganzen Kantonsgebiets (§ 2 lit. a in Verbindung mit § 11 der Verordnung) bis zu dem in dichtem Siedlungsgebiet mit starker Nachfrage verlangten flächendeckenden Angebot (§ 2 lit. c in Verbindung mit § 13 der Verordnung). Diese Kategorien können für die Beurteilung der öV-Erreichbarkeit im Sinne von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG insofern herangezogen werden, als bei grösseren Überbauungen ohne grossen Publikumsverkehr eine den Angebotsstufen 1 bis 2 entsprechende Erreichbarkeit genügen wird, während bei Projekten mit besonders hohem Publikumsverkehr eine der Angebotsstufe 3 entsprechende Erreichbarkeit verlangt werden kann (vgl. E. 4g/aa des Urteils des Bundesgerichts vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1072).

Wie erwähnt, erachtete die Vorinstanz die Erreichbarkeit des geplanten Einkaufszentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter Hinweis auf ihre jüngste Rechtsprechung in Bezug auf die Gemeinde Adliswil als ungenügend. Diesem Entscheid vom 2. November 2000 ist zu entnehmen, dass das damals zu beurteilende Projekt unter anderem Verkaufsflächen (Fachmärkte und Lebensmittelgeschäfte) von ca. 8'921 m2 vorsah. Das Verwaltungsgericht kam damals zum Schluss, dass auch die Zugänglichkeit der Fachmärkte, die während der Woche ausserhalb der Stosszeiten lediglich halbstündlich und am Samstag nur während zwei Zeitblöcken viertelstündlich vom öffentlichen Verkehr bedient würden, unzureichend sei, jedenfalls was die Kundschaft betreffe (URP 2000 S. 833 E. 5d/dd). Beim hier streitigen Einkaufszentrum ist eine Verkaufsfläche von rund 13'000 m2 geplant. Es weist damit eine um rund 45 % grössere Verkaufsfläche auf als dasjenige im Fall Adliswil. Mit dem Hinweis auf das damalige Verfahren brachte das Gericht zum Ausdruck, dass an das nunmehr zu beurteilende Einkaufszentrum mindestens die gleich hohen Anforderungen an die öffentliche Erschliessung zu stellen sind wie in jenem Fall. Dieser Schluss ist nicht willkürlich. Ist somit davon auszugehen,
dass für grössere Fachmärkte während der Woche ausserhalb der Stosszeiten ein halbstündlicher Taktfahrplan unzureichend ist, so genügt selbst das seit dem 28. Mai 2000 verbesserte Kursangebot diesen Anforderungen offensichtlich nicht. Auch die Berücksichtigung des verbesserten Kursangebots vermag demnach am Ergebnis des Verwaltungsgerichts, dass die Erreichbarkeit des geplanten Einkaufszentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend ist, nichts zu ändern.
4.3 Der von den Beschwerdegegnerinnen dagegen vorgebrachte Einwand, dass das Bauvorhaben - wie alle Verkaufsgeschäfte in der Umgebung - bewusst schwerpunktmässig auf Besucher ausgerichtet sei, die ihre privaten Motorfahrzeuge benützen wollten, ist unerheblich. Es ist gerade der Sinn von § 237 PBG, grössere Anlagen zu vermeiden, die ausschliesslich oder weit überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind. Entsprechend ist auch die Auffassung der Beschwerdegegnerinnen unbeachtlich, mangels immissionsempfindlicher Umgebung biete sich das Bauareal für solche Nutzungen geradezu an. Denn das Gebot der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln dient nicht nur und auch nicht in erster Linie dem Schutz der unmittelbaren Nachbarschaft vor den Immissionen des Kundenverkehrs, sondern generell der Reduktion der durch den Motorfahrzeugverkehr verursachten Umweltbelastung, also insbesondere auch der Reduktion der Luftverunreinigung (E. 5d des Urteils des Bundesgerichts vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1074).
5.
Obwohl das Verwaltungsgericht erwog, dass die Erreichbarkeit des geplanten Einkaufszentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Zeit unzureichend sei und das Bauvorhaben demnach den Anforderungen gemäss § 237 Abs. 1 PBG nicht zu genügen vermöge, wies es die gegen die erteilte Baubewilligung erhobene Beschwerde ab. Zur Begründung brachte es vor, dass das nun in Frage stehende Einkaufszentrum im Gegensatz zu demjenigen in der Gemeinde Adliswil in einem seit langem überbauten Gebiet mit grossem Publikumsverkehr liege. Das Gemeinwesen hätte dieses Gebiet daher längst mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschliessen müssen. Mit einer erheblichen Zunahme von Einkaufszentren und andern publikumsintensiven Anlagen in dieser Zone sei nicht mehr zu rechnen. Bei dieser Sachlage sei es unverhältnismässig, die Baubewilligung wegen der ungenügenden öV-Erschliessung zu verweigern. In einer vergleichbaren Situation mit unzureichender strassenmässiger Erschliessung sei bei einem Bauvorhaben, das eine der letzten Baulücken fülle, eine Abweichung von den Erschliessungsanforderungen ebenfalls als gerechtfertigt erachtet worden.
5.1 Die Frage, ob eine Verweigerung der Baubewilligung unverhältnismässig wäre, ist eine Rechtsfrage, die vom Bundesgericht im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde grundsätzlich frei überprüft werden kann

(Art. 104 lit. a OG; BGE 124 II 114 E. 1b S. 116, 122 II 433 E. 2a S. 435). Soweit jedoch - wie hier - die Unverhältnismässigkeit einzig im Zusammenhang mit kantonalem Gesetzesrecht (§ 237 Abs. 1 PBG) vorgebracht wird, ist die Kognition des Bundesgerichts auf Willkür beschränkt (vgl. vorstehende E. 1.2.5; zudem auch BGE 99 Ia 60 E. 4 S. 66 f.).

Willkürlich ist ein Entscheid nicht schon dann, wenn eine andere Lösung ebenfalls vertretbar erscheint oder gar vorzuziehen wäre, sondern erst dann, wenn er offensichtlich unhaltbar ist, zur tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht, eine Norm oder einen unumstrittenen Rechtsgrundsatz krass verletzt oder in stossender Weise dem Gerechtigkeitsgedanken zuwiderläuft. Dabei genügt es nicht, wenn der angefochtene Entscheid sich nur in der Begründung als unhaltbar erweist; eine Aufhebung rechtfertigt sich erst, wenn er auch im Ergebnis verfassungswidrig ist (s. etwa BGE 127 I 38 E. 2a S. 41, 54 E. 2b S. 56 sowie 60 E. 5a S. 70, mit weiteren Hinweisen).
5.2 § 237 Abs. 1 PBG steht im Zusammenhang mit den gemäss §§ 233 ff. PBG geregelten Grundanforderungen an Bauten und Anlagen. Nach § 233 Abs. 1 PBG dürfen Bauten und Anlagen nur auf Grundstücken erstellt werden, die baureif sind oder deren Baureife gesichert ist. Laut § 234 PBG ist ein Grundstück unter anderem dann baureif, wenn es erschlossen ist. Dies trifft gemäss § 236 Abs. 1 PBG zu, wenn es für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist. Bei grösseren Bauvorhaben ist diese Voraussetzung nach Satz 2 von § 237 Abs. 1 PBG dann erfüllt, wenn die Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr gewährleistet ist. Wie das Verwaltungsgericht im hier angefochtenen Entscheid (E. 2a) zu Recht festgehalten hat, ist die Erschliessung im Sinne dieser Bestimmungen Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung. Sie muss bei jedem einzelnen Bauprojekt gesichert sein, ansonsten nach dem klaren Wortlaut von § 237 PBG die Baubewilligung zu verweigern ist (E. 4d des Urteils des Bundesgerichts vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1070). Wohl kann ein privater Bauherr grundsätzlich nicht verpflichtet werden, Anlagen des öffentlichen Verkehrs auszubauen, weil dies gar nicht in seinem Einflussbereich liegt (BGE 123 II 337 E. 7a
S. 353, 119 Ib 480 E. 7b S. 490 f.). Daraus folgt aber nicht, dass es unzulässig wäre, eine Baubewilligung zu verweigern, weil die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend ist. Es ist nicht ungewöhnlich, dass die Erteilung einer Baubewilligung von Voraussetzungen abhängt, auf deren Realisierung der Gesuchsteller keinen Einfluss hat (E. 4d des Urteils des Bundesgerichts vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1070, mit weiteren Hinweisen).
5.3 Auch eine Prüfung unter dem Aspekt der Rechtsgleichheit führt zu keinem anderen Ergebnis. Allein die unterschiedliche Lage und Umgebung des hier zu beurteilenden Bauvorhabens im Vergleich zum erwähnten Einkaufszentrum in der Gemeinde Adliswil vermögen in Anbetracht des Umstandes, dass in beiden Fällen eine genügende Erschliessung im Sinne von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG nicht vorliegt bzw. vorlag, keine unterschiedliche Behandlung zu begründen. Aber auch aus dem vom Verwaltungsgericht angestellten Vergleich mit den bisher in der Industriezone angesiedelten Betrieben lässt sich nichts zu Gunsten der Beschwerdegegnerinnen ableiten. Ein solcher Vergleich scheitert bereits daran, dass sich das geplante Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von rund 13'000 m2 sowohl in seiner Dimension als auch auf den Kundenbesuch bezogen wesentlich von den bisher angesiedelten Betrieben unterscheiden würde. Selbst wenn diese Betriebe insgesamt einen mit dem vorgesehenen Einkaufszentrum vergleichbaren oder gar weit höheren Publikumsverkehr aufweisen sollten, ändert dies nichts daran, dass das Bauvorhaben der Beschwerdegegnerinnen schon für sich allein betrachtet aufgrund des zu erwartenden Publikumsverkehrs gestützt auf § 237 Abs. 1 PBG ein
verbessertes Angebot des öffentlichen Verkehrs verlangt. Der Verzicht auf eine entsprechende öV-Erschliessung lässt sich daher weder unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit noch unter demjenigen der Rechtsgleichheit mit sachlich haltbaren Gründen rechtfertigen.
5.4 Unbehelflich ist auch, was das Verwaltungsgericht in diesem Zusammenhang im Hinblick auf vergleichsweise angeführte Entscheide erwogen hat, in denen es eine Abweichung vom Erfordernis einer strassenmässigen Erschliessung für gerechtfertigt hielt. In dem von ihm erwähnten Urteil vom 6. Oktober 1983 (VB.10/1983) ging es um die Zufahrtsstrasse zu vier geplanten Mehrfamilienhäusern mit insgesamt 26 Wohnungen und einer Sammelgarage. Das Verwaltungsgericht führte dazu aus, dass die Möglichkeit der Benutzung verschiedener Zufahrten die Zugänglichkeit des Baugrundstücks erhöhe und bei Bedarf verkehrspolizeiliche Anordnungen getroffen werden könnten; dass die fragliche Zufahrtsstrasse für sich betrachtet den Zugangsnormalien nicht entspreche, führe daher nicht zu einer ungenügenden Zugänglichkeit im Sinne von § 237 Abs. 1 PBG. Mit Urteil vom 24. Januar 1997 (VB.96.00187) hatte das Gericht im Zusammenhang mit der Zufahrt einzig zu prüfen,

ob es grundsätzlich möglich sei, mit einem Mittelklassewagen einen Abstellplatz ohne unzulässiges Überfahren des Nachbargrundstücks zu erreichen und wieder zu verlassen; es kam zum Schluss, dass dies bei erhöhter Aufmerksamkeit der Fall sei. Was schliesslich den vom Verwaltungsgericht angeführten
Entscheid vom 26. November 1997 (VB.97.00132) betrifft, ging es um die Zufahrt zu einem Mehrfamilienhaus, einem Einfamilienhaus und einer Unterniveau-Garage. Das Gericht stellte fest, dass die Zufahrtsstrasse der durch die Zugangsnormalien verlangten Fahrbahnbreite genüge, jedoch ein einseitiges Trottoir fehle. Diesbezüglich bejahte es die Voraussetzungen, um von den Zugangsnormalien abweichen zu dürfen.

Eine nähere Betrachtung dieser vom Verwaltungsgericht angeführten drei Fälle zeigt, dass sie sich bei der jeweils zu beurteilenden Frage einer genügenden strassenmässigen Erschliessung von der hier zu beurteilenden Streitsache grundlegend unterscheiden. In allen drei Fällen wurde die genügende Zufahrt im Sinne von § 237 Abs. 1 PBG grundsätzlich bejaht. Zur Diskussion stand, ob hierfür auch die Zugangsnormalien eingehalten werden müssten, was das Verwaltungsgericht im Einzelfall nach einer Interessenabwägung und einer umfassenden Prüfung der konkreten Verhältnisse verneinte. Im Gegensatz dazu geht es beim Vorhaben der Beschwerdegegnerinnen nicht um die strassenmässige Erschliessung eines einzigen Parkplatzes oder einiger Wohnhäuser, sondern um die verkehrsmässige Erschliessung eines grossen Einkaufszentrums, was nach wesentlich anderen Beurteilungskriterien zu prüfen ist. Bei diesem Vorhaben stellt sich nicht (bloss) die Frage, ob auch die Zugangsnormalien eingehalten werden müssen, sondern ob ein leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot im Sinne von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG gewährleistet ist. Ein wesentlicher Unterschied zu den erwähnten drei früheren Fällen liegt ferner darin, dass das Verwaltungsgericht vorliegend
eine genügende Erschliessung schon dem Grundsatz nach verneinte. Dem Beschwerdeführer ist demnach zuzustimmen, dass sich das vorgesehene Einkaufszentrum der Beschwerdegegnerinnen erschliessungsmässig nicht mit den erwähnten früheren kantonalen Entscheiden vergleichen lässt. Der vom Gericht gezogene Schluss, es wäre unverhältnismässig, die Baubewilligung für das Einkaufszentrum wegen der ungenügenden Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verweigern, erweist sich somit auch im Hinblick auf diese Entscheide als offensichtlich unhaltbar und damit willkürlich.
6.
Das Verwaltungsgericht ist sodann der Auffassung (E. 2d seines Urteils), dass es entgegen der Meinung des Beschwerdeführers auch nicht zweckmässig wäre, die öV-Erschliessung nur punktuell für einzelne Vorhaben auf einen hohen Stand zu heben, ohne das weitere Umfeld zu berücksichtigen; dies zeige sich gerade auch mit Blick auf das Industriegebiet von Dietikon, wo der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes auf die zahlreichen übrigen Nutzungen abzustimmen sei und die bereits getätigten Investitionen in die Infrastruktur (Bushaltestellen etc.) mit einzubeziehen seien.

Diese von der Vorinstanz vertretene Auffassung ist indes schon im Ansatz nicht zutreffend. Wie schon erwähnt worden ist, gehört die Regelung von § 237 PBG zu den Grundanforderungen an Bauten und Anlagen. Sie ist in jedem Baubewilligungsverfahren zu berücksichtigen, selbst ausserhalb von Luftbelastungsgebieten. Zwar handelt es sich hierbei um eine Bestimmung, mit der die Siedlungsentwicklung auf die öV-Erschliessung abgestimmt werden soll und die insofern - aber nicht nur - der Verwirklichung der Ziele der LRV dient und deshalb im Massnahmenplan erwähnt wird. Doch ändert dies nichts an ihrem Charakter als allgemeine Bauvorschrift, die nicht nur nach Massgabe des Massnahmenplans, sondern unmittelbar anwendbar ist. Es geht somit insoweit entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts nicht darum, die öV-Erschliessung nur punktuell (für einzelne Vorhaben) auf einen hohen Stand zu heben, ohne das weitere Umfeld zu berücksichtigen; vielmehr soll § 237 Abs. 1 PBG verhindern, dass in Gebieten mit unzureichender öV-Erschliessung weitere publikumswirksame Bauvorhaben genehmigt werden, bevor die öV-Erschliessung des Gebiets angehoben worden ist.

Träfe die genannte Sichtweise des Verwaltungsgerichts zu, wäre in diesem Zusammenhang aber insbesondere auch den Grundsätzen der Massnahmenplanung gemäss den nachfolgenden Erwägungen Rechnung zu tragen.
6.1 Es ist unbestritten, dass das Bauvorhaben in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet errichtet werden soll. Hingegen bestreiten die Beschwerdegegnerinnen die Feststellung des Verwaltungsgerichts, dass vom Einkaufszentrum überdurchschnittliche Emissionen ausgehen würden.

Die Abgrenzung zwischen durchschnittlichen und überdurchschnittlichen Emissionen kann nicht abstrakt, sondern nur im Hinblick auf die jeweilige Nutzungszone getroffen werden. In der Industriezone Dietikon sind stark störende Betriebe sowie Handels- und Dienstleistungsbetriebe zulässig (Art. 24 Abs. 1 der Bau- und Zonenordnung der Stadt Dietikon, BZO). Das Verwaltungsgericht erwog, dass heute in dieser Zone nicht mehr traditionelle Industriebetriebe, sondern Verkaufs- und Dienstleistungsbetriebe mit teilweise beträchtlichem Verkehrserzeugungspotential vorherrschen. Trotzdem kam es zum Schluss, dass es sich beim Einkaufszentrum der Beschwerdegegnerinnen aufgrund seiner Dimensionen und des zu erwartenden erheblichen Besucherverkehrs um einen überdurchschnittlichen Emittenten handeln würde. Diese Feststellung ist nicht zu beanstanden. Auch wenn sich nach den Ausführungen der Beschwerdegegnerinnen in der Industriezone bereits Umschlagszentren befinden, die täglich viele Lastwagenfahrten nach sich ziehen, lassen sich die damit verbundenen Emissionen mit denjenigen des geplanten Einkaufszentrums nicht gleichsetzen. Dieses übersteigt mit rund 13'000 m2 Verkaufsfläche den Schwellenwert von 5'000 m2 für die UVP-Pflicht erheblich (Ziff. 80.5
des Anhangs zur UVPV). Es weist im Vergleich zum bisher grössten Verkaufsgeschäft in diesem Gebiet (Media Markt) mehr als doppelt so viele Parkplätze und eine rund dreimal grössere Verkaufsfläche auf. Durch das Bauvorhaben werden nach den Berechnungen des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) 15 % der auf Gemeindegebiet durch das kantonale Luft-Programm 1996 gesamthaft möglichen NOx-Emissionsreduktion kompensiert (bezogen auf die Quellgruppe Strassenverkehr sogar 23 %). Es ist daher sachlich durchaus vertretbar, das geplante Einkaufszentrum nicht mehr als in der Industriezone bloss durchschnittlichen Emittenten zu erachten.
6.2 Wie erwähnt, steht die mit § 237 PBG verlangte Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Dienste der in Art. 44a USG vorgesehenen Massnahmenplanung, welche übermässige Luftverunreinigungen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 und Art. 14 USG beheben soll.

6.3 Das Verwaltungsgericht führte aus, dass das Erfordernis der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch für grössere Überbauungen im bereits besiedelten Gebiet gelte und insbesondere auch im vorliegenden Fall bei einem Um- und Anbau mit totaler Zweckänderung zu verlangen sei (E. 2b seines Entscheides). Insofern machte es keinen Unterschied zum Fall betreffend die Gemeinde Adliswil. Den Grund für eine unterschiedliche Behandlung erblickte es hingegen darin, dass das hier zu beurteilende Bauvorhaben in einem seit langem überbauten Gebiet liege, für welches das Gemeinwesen schon längst eine bessere Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln hätte realisieren müssen (E. 2d des angefochtenen verwaltungsgerichtlichen Entscheides).

Die genügende Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist bei grösseren Bauvorhaben nach dem klaren Wortlaut von § 237 Abs. 1 PBG zwingend. Davon kann nur abgewichen werden, wenn die Voraussetzungen für eine Ausnahmebewilligung im Sinne von § 220 PBG gegeben sind. Wie der Beschwerdeführer zu Recht ausführt, kommt der verwaltungsgerichtliche Entscheid, in Bezug auf das hier streitige Einkaufszentrum vom Erfordernis einer hinreichenden Erschliessung abzusehen, einer Ausnahmebewilligung im Sinne von § 220 PBG gleich. Eine solche ist nur zulässig, wenn besondere Verhältnisse vorliegen, bei denen die Durchsetzung der Vorschriften unverhältnismässig erscheint (Abs. 1). Sodann darf eine Ausnahmebewilligung nicht gegen Sinn und Zweck der Vorschriften verstossen, von der sie befreit, und sie darf auch sonst keine öffentlichen Interessen verletzen (Abs. 2). Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall offensichtlich nicht gegeben. Wie bereits erwähnt, bezweckt die Bestimmung von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG, dass grössere Überbauungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können; sie setzt damit einen bundesrechtlichen Planungsgrundsatz um. Eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann die Zahl der
Motorfahrzeugbewegungen und damit die Emission von Schadstoffen reduzieren, was unbestrittenermassen im öffentlichen Interesse liegt (vgl. vorstehende E. 3.2 und dortige Hinweise). Der Entscheid des Verwaltungsgerichts, das hier zu beurteilende Bauvorhaben von einer solchen Erschliessung zu befreien, läuft Sinn und Zweck von § 237 Abs. 1 PBG diametral entgegen. Dieser Dispens lässt sich insbesondere nicht damit begründen, dass die öffentliche Hand ihren bisherigen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr in der Industriezone nicht nachgekommen sei. Derartige Unterlassungen sind unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit nicht geeignet, für ein konkretes Bauvorhaben eine Ausnahme von den gesetzlichen Anforderungen im Sinne von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG zu rechtfertigen. Insofern erweist sich der Entscheid des Verwaltungsgerichts als willkürlich.
Das kantonale Luft-Programm 1996 enthält unter anderem im Teilplan Personen- und Güterverkehr derartige

Massnahmen. Zusammen mit den Massnahmen des Bundes soll es dazu beitragen, die Ziele der LRV zu erreichen (Christoph Fritzsche/Peter Bösch, Zürcher Planungs- und Baurecht, 2. Aufl., Wädenswil 2000, Ziff. 8.4.3.2 S. 181). Der Massnahmenplan gemäss Art. 31 ff. LRV bildet ein Instrument, um die Prinzipien der Koordination und Lastengleichheit zu gewährleisten. Dadurch kann eine Anwendung der LRV erreicht werden, die das Gebot der Gleichbehandlung im Rahmen des Möglichen respektiert (Bundesgerichtsurteil 1A.251/1993 vom 17. Mai 1995, in URP 1995 S. 498 ff., insb. E. 4b S. 504 f.). Diese Prinzipien bedürfen eines ganzheitlichen Ansatzes. Es wäre daher nicht sinnvoll, neben allfälligen Anpassungen an der Nutzungsplanung und des Baurechts gewisse zur allgemeinen Emissionsbegrenzung an sich geeignete Vorkehren aus der Massnahmenplanung herauszulösen und in unkoordinierter Weise punktuell im Baubewilligungsverfahren festzusetzen. Das liefe nicht nur der die Massnahmenplanung charakterisierenden Gesamtsicht, sondern auch der damit angestrebten Lastengleichheit entgegen (BGE 119 Ib 480 E. 7a S. 489). Allerdings lässt die Rechtsprechung Ausnahmen von diesem Grundsatz zu. Im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung erkannte das Bundesgericht, dass bei einem Bauvorhaben mit überdurchschnittlichen Emissionen emissionsmindernde Massnahmen auch im Baubewilligungsverfahren, unmittelbar auf den Massnahmenplan und das USG abgestützt, angeordnet werden könnten, sofern dieser Plan eine derartige Massnahme vorsehe. Das in jenem Fall massgebende Massnahmenblatt PV 2 verwies im Zusammenhang mit der Umsetzung unter anderem auf das Baubewilligungsverfahren. Daraus folgerte das Bundesgericht, dass der Massnahmenplan eine unmittelbare Umsetzung im Baubewilligungsverfahren jedenfalls bei Vorhaben mit überdurchschnittlichen Emissionen nicht von vornherein ausschliesse (BGE 124 II 272 E. 5c S. 285).

Im Gegensatz zum Massnahmenblatt PV 2 (Parkraumbewirtschaftung) verweist das Massnahmenblatt PV 7 (Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die öV-Erschliessung) für die direkte Umsetzung von Massnahmen nicht ausdrücklich auf das Baubewilligungsverfahren. Hingegen verweist es unter dem Titel "Rechtslage/Zuständigkeit/Hinweise zur Realisierung" insbesondere auf § 237 PBG, welcher - wie schon ausgeführt - in Abs. 1 Satz 2 bei grösseren Überbauungen eine genügende Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verlangt. Das Verwaltungsgericht kam in dem die Gemeinde Adliswil betreffenden Fall zum Schluss, dass Baugesuche, die den Anforderungen von § 237 Abs. 1 PBG nicht genügten, nicht bewilligt werden könnten (Urteil vom 2. November 2000 in URP 2000 S. 837 E. 6c). Das Bundesgericht hat diese Rechtsprechung mit Urteil vom 5. September 2001 bestätigt (URP 2001 S. 1061 ff.). Somit ergibt sich unmittelbar aus dieser kantonalen Bauvorschrift, dass solche Massnahmen des öffentlichen Verkehrs im Baubewilligungsverfahren direkt umzusetzen sind.

Sind hier aus den dargelegten Gründen die Voraussetzungen sowohl für eine direkte Umsetzung eines genügenden Anschlusses des geplanten Einkaufszentrums an das öffentliche Verkehrsnetz als auch für eine Beschränkung der Parkplatzzahl gegeben, gilt es zu beachten, dass zwischen diesen beiden Massnahmen ein unmittelbarer sachlicher Zusammenhang besteht. Die Beschränkung der Parkplatzzahl aus dem Gesichtswinkel der Luftreinhaltung ist nur insoweit wirksam, als diese Massnahme von einer Verstärkung des Angebots des öffentlichen Verkehrs begleitet wird. Andernfalls wären die Kunden auf das Auto angewiesen, was eine Erhöhung des Verkehrs und damit auch der Luftverschmutzung mit sich brächte (s. das bereits erwähnte Urteil vom 17. Mai 1995, URP 1995 S. 507 E. 4d). Die beiden Massnahmen sind demnach aufeinander abzustimmen. Einer solchen Abstimmung stehen im Hinblick auf ein konkretes Bauprojekt auch nicht die Koordinationspflicht und der Lastenausgleich als Prinzipien der Massnahmenplanung im Sinne von Art. 31 ff. LRV entgegen. Diese setzen insbesondere nicht voraus, dass mit der erforderlichen Anbindung an den öffentlichen Verkehr zugewartet werden muss, bis das Gemeinwesen mit entsprechenden Massnahmen nachzieht. Im Übrigen sind keine

namhaften Gründe ersichtlich, weshalb diesen Grundsätzen nicht bereits im Zuge des hier in Frage stehenden Baubewilligungsverfahrens Rechnung getragen werden könnte. Der Verzicht auf eine genügende Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Gründen der Zweckmässigkeit lässt sich jedenfalls nicht auf die dem Massnahmenplan zu Grunde liegenden Prinzipien der Koordination und des Lastenausgleichs abstützen.

7.

Zusammenfassend ergibt sich somit, dass das geplante Einkaufszentrum keine genügende Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemäss § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG aufweist. Da auch keine Gründe für eine Ausnahmebewilligung nach § 220 PBG vorliegen, ist der Entscheid des Verwaltungsgerichts insoweit als willkürlich zu erachten, weshalb er aufzuheben und die Sache zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen ist. Damit werden auch der vorangehende Entscheid des Regierungsrats und der baurechtliche

Entscheid des Stadtrats Dietikon hinfällig (vgl. vorstehende E. 1.4).
Da die Verwaltungsgerichtsbeschwerde schon aus den dargelegten Gründen gutzuheissen ist, soweit auf sie einzutreten ist, erübrigt es sich, die weiteren Rügen des Beschwerdeführers - namentlich solche der Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör - zu erörtern.
8.
Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten den Beschwerdegegnerinnen aufzuerlegen (Art. 156 Abs. 1 OG). Sie haben zudem den anwaltlich vertretenen Beschwerdeführer für das bundesgerichtliche Verfahren angemessen zu entschädigen (Art. 159 Abs. 1 und 2 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird, soweit darauf einzutreten ist, gutgeheissen, das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an das Verwaltungsgericht zurückgewiesen.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 10'000.– wird den Beschwerdegegnerinnen auferlegt.
3.
Die Beschwerdegegnerinnen haben den Beschwerdeführer für das bundesgerichtliche Verfahren mit Fr. 5'000.– zu entschädigen.
4.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Stadtrat Dietikon, dem Regierungsrat und dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, 1. Abteilung, 1. Kammer, sowie dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 14. Februar 2002
Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: