

Einschreiben

Gemeinderat Dietlikon
Bahnhofstrasse 60
8305 Dietlikon

Bern, 06.03.2020

Revidierter Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"

Öffentliche Auflage und Anhörung

Stellungnahme von espace.mobilité

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum öffentlich aufgelegten, revidierten Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" Stellung nehmen zu können.

1 Legitimation und Betroffenheit

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros und Möbel Pfister ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels.

Themenfelder von espace.mobilité sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen.

espace.mobilité verlangt eine grundsätzliche Richtungsänderung in der Verkehrs-, Umwelt- und Raumplanungspolitik hin zu einem konsequent wirkungsorientierten, ganzheitlichen Ansatz.

Die Mitglieder von espace.mobilité engagieren sich in starkem Mass für eine nachhaltige Entwicklung.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Nachhaltigkeitsberichte der Unternehmen.

espace.mobilité hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 als verlässlicher und stets den Fakten verpflichteter Ansprechpartner bei Behörden aller Stufen etabliert. Durch die intensive

Auseinandersetzung mit dem Themenkreis Raumplanung, Mobilität und Detailhandel konnte sich

espace.mobilité ein breites Expertenwissen aneignen. Die Argumentation von espace.mobilité

geschieht zwar aus der Optik der Wirtschaft, aber niemals nur im Eigeninteresse, sondern stets unter

Berücksichtigung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit, also auch der Umwelt und der

Gesellschaft.

Geschäftsstelle / direction

Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern / Berne

Tel. +41 58 796 99 51
info@espacemobilite.ch
www.espacemobilite.ch

Mitglieder / membres



Als vom Gestaltungsplan direkt betroffene Eigentümer und / oder Betreiber von Detailhandelsimmobilien im Gebiet Dietlikon Süd sowie als Teilnehmer an sämtlichen behördenseitig organisierten Workshops, die wesentlich zur Erarbeitung des Gestaltungsplans beigetragen haben, ist die Legitimation von espace.mobilité gegeben, im Rahmen der öffentlichen Auflage eine Stellungnahme abzugeben.

2 Erwägungen und Schlussfolgerungen

Wir haben die Unterlagen zum öffentlich aufgelegten, revidierten Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" eingehend analysiert und kommen zu folgenden Schlüssen.

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen zum mustergültigen Vorgehen der Gemeinde Dietlikon

Das Vorgehen der Gemeinde Dietlikon zur Sanierung des vom motorisierten Individualverkehr stark belasteten Industrie- und Gewerbegebietes "Dietlikon Süd" und die damit zusammenhängende Revision des Gestaltungsplans "Zentrum Dietlikon Süd" ist aus der Sicht von espace.mobilité als **vorbildlich und beispielhaft** zu bezeichnen.

Die verantwortlichen Behördenmitglieder von Dietlikon haben bereits ab 2010 einen breitangelegten, ergebnisoffenen und kooperativen Lösungsprozess beschritten, der alle Betroffenen zu Beteiligten machte. Auf Grund dieses konstruktiven Ansatzes konnten die Mitgliederunternehmen von espace.mobilité aktiv an diesem Planungsprozess mitwirken und einen wesentlichen Beitrag zur Lösungsfindung beisteuern. Durch die Teilnahme an sämtlichen von der Gemeinde durchgeführten Workshops konnte espace.mobilité bis heute auf konstruktive Weise die Anliegen des Detailhandels zur Erfüllung seiner Versorgungsfunktion zu Gunsten der Gesellschaft einbringen.

Auf dem Weg zum Ziel wurden alte Denkmuster über Bord geworfen und neue Denk- und Lösungsansätze aufgenommen. Das nun vorliegende Ergebnis ist ein innovativer und konzeptionell überzeugender Gestaltungsplan. Wir sind überzeugt, dass sich damit die von allen Beteiligten mitgetragene Zielsetzung, die Aufwertung und Stärkung des Gebiets "Zentrum Dietlikon Süd" durch Verbesserung des Verkehrsflusses von MIV und ÖV sowie durch städtebauliche Massnahmen realisieren lässt.

2.2 Bemerkungen zu spezifischen, für den Detailhandel relevanten Punkten

- Es ist als wegweisender Schritt zu begrüßen, dass die Stadt Dietlikon die von den beiden Bundesämtern BAFU und ARE am 9. April 2013 in ihrem Rundschreiben zum Projekt "Effektivität

und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen" publizierten Empfehlungen konsequent umgesetzt hat.

- Das Rundschreiben der beiden Bundesämter BAFU und ARE macht in Bezug auf die Beurteilung von verkehrsintensiven Einrichtungen u.a. folgende klare Aussagen:
 - Bei der Beurteilung der Wirksamkeit von verkehrslenkenden Massnahmen ist die Unterscheidung zwischen VE mit Monopolcharakter (Flughäfen, Grossanlässe etc.) und VE mit Ausweichmöglichkeiten (Verkaufsstellen des Detailhandels etc.), von entscheidender Bedeutung.
 - Vor Anordnung von verkehrslenkenden Massnahmen ist durch die Behörden in jedem Einzelfall sorgfältig zu überprüfen, ob deren Verhältnismässigkeit tatsächlich gegeben ist.
 - Das individuelle Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer ist bei der Beurteilung der Wirksamkeit von verkehrslenkenden Massnahmen von essentieller Bedeutung. Für das entsprechende Wissen verweist das Rundschreiben auf die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse aus der Verhaltensökonomie in der Studie von FehrAdvice & Partners «Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse».
- espace.mobilité begrüsst es, dass die Gemeinde Dietlikon im Sinne von Variante 1 der Empfehlungen der beiden Bundesämter BAFU und ARE zu Verkehrsintensiven Einrichtungen auf das anerkanntermassen wirkungseffiziente Mittel der Steuerung der Nutzungsart und des Nutzungsmasses setzt und dabei konsequenterweise auf Massnahmen, deren Wirkung nicht erwiesen oder sogar kontraproduktiv ist (End-of-Pipe-Massnahmen), verzichtet.
- Der überarbeitete Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd" folgt den beiden wichtigen und aus unserer Sicht zutreffend gewählten Grundsätzen:
 - *“So viel Regulierung wie nötig – so wenig Vorgaben wie möglich“*
 - *“Flexibilisierung und Spielraum anstelle starr verordneter Massnahmen“*
- Der Schweizer Detailhandel befindet sich in einem fundamentalen Strukturwandel. Der Shopping-Center-Immobilienmarkt ist gesättigt. Es werden so gut wie keine neuen Shopping-Center mehr gebaut. Alte, renovationsbedürftige Filialen und Shopping-Center können in etlichen Gemeinden nicht im erforderlichen Masse revitalisiert und modernisiert werden, weil sie durch die hierfür erforderliche Baubewilligung automatisch den jeweils neuen, kommunalen Parkplatzverordnungen

unterstellt werden und damit – mangels Bestandesgarantie – einen nicht verkräftbaren Teil ihrer heute bestehenden, betriebsnotwendigen Parkplätze verlieren würden. Veraltete Fachmärkte und Einkaufszentren sind für die Kundinnen und Kunden nicht mehr attraktiv. Aufgrund dieses Umstands wie auch wegen dem wachsenden Online-Handel und dem Einkaufstourismus im grenznahen Ausland verlieren diese an Umsatz. Die bis heute übliche und bewährte Lösung, eine auf die heutigen und zukünftigen Kundenbedürfnisse abgestimmte umfassende Revitalisierung der Filiale bzw. der Shopping-Center, wird dem Detailhandel erschwert. Für eine umfassende Sanierung oder Revitalisierung bedarf es einer Baubewilligung. Diese muss sich auf die aktuelle Gesetzgebung abstützen. Mit restriktiven Vorgaben für die Parkplatzberechnung würde die Anzahl der bestehenden, betriebsnotwendigen und seinerzeit rechtmässig bewilligten Kundenparkplätze reduziert. In diesen Fällen werden sie betroffenen Standorte geradezu in eine Sanierungsfalle manövriert, was in keiner Weise nachhaltig ist.

Die veränderte Ausgangslage und Rahmenbedingungen im stationären Detailhandel und die zum Stillstand gekommene Expansion des Formats "Shopping - Center" sind deshalb bei den Bestimmungen zum Parkplatzbedarf unbedingt zu berücksichtigen.

- espace.mobilité stellt erfreut fest, dass die Gemeinde Dietlikon das Parkplatzangebot sowie die Verkaufsflächen bedarfsgerecht definiert, um einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb der Detailhandelsstandorte zu ermöglichen.

Von zentraler Wichtigkeit ist hierbei die **Bestandesgarantie bei den Parkplätzen**. Für bestehende Anlagen wird gemäss Art. 16 Abs. 4 eine Bestandesgarantie für die Anzahl der bestehenden, rechtmässig bewilligten Parkplätze gewährleistet. Diese Bestandesgarantie gilt, solange keine massgeblichen Nutzungsänderungen erfolgen. Durch die definierten Parkplatzzahlen wird Such- und Ausweichverkehr vermieden und damit Mehrverkehr und Mehremissionen sowie die blosser Verlagerung von Verkehrsproblemen verhindert.

- espace.mobilité begrüsst es, dass die Gemeinde Dietlikon **keine generelle Bewirtschaftungspflicht** einführt und sich dabei auf die Studie von FehrAdvice (2012) beruft, welche zu folgenden Schlussfolgerungen kommt:

Eine Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr muss zwingend beim menschlichen Verhalten ansetzen. Die folgenden verkehrslenkenden Massnahmen beim Einkaufsverkehr dürften in der Regel keine oder nicht die primär intendierten Effekte haben:

- Parkplatzbewirtschaftungspflicht
- Beschränkung der Parkplatzzahl
- Fahrtenmodell
- Fahrleistungsmodell
- Modal-Split-Vorgaben
- Erhöhung der ÖV-Erschliessungsqualität

Die oben aufgeführten Massnahmen führen in der Regel aufgrund der erwähnten, begrenzt rationalen menschlichen Verhaltensmuster vielmehr zu Fahrtenverlagerungen, Such- und Ausweichverkehr und damit zu Mehrverkehr und Mehremissionen.

Bei allen Massnahmen sind hingegen nur minimale Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV/LV zu erwarten.

Die Gemeinde Dietlikon setzt u.a. auf spezifische Massnahmen im Sinne von Mobilitätskonzepten, um das Verhalten der Kunden positiv zu beeinflussen. Diese Mobilitätskonzepte sind gemäss revidiertem Gestaltungsplan zurecht nicht vorzudefinieren, sondern sollen von Detailhändlern selber massgeschneidert auf deren Absichten und Betriebskonzepte sowie abgestützt auf das Verkehrsgutachten "Öffentlicher Gestaltungsplan Industrie Süd" ausgearbeitet werden.

3 Bemerkungen zu relevanten Vorschriften für den Detailhandel:

espace.mobilité begrüsst die für den Detailhandel hauptsächlich relevanten Artikel 7 bis 18 und stimmt den vorliegenden Ausformulierungen weitestgehend zu. Spezifische Bemerkungen dazu:

- *(Art. 7 Verkehrsintensive Nutzungen)*
Die Beeinflussung des Verkehrsaufkommens erfolgt zu Recht – und der Empfehlung von BAFU und ARE entsprechend – mit der Steuerung der Nutzungsart und des Nutzungsmasses, die am Anfang der Ursachen-Wirkungs-Kette ansetzen und nicht mit (end-of-pipe) Restriktionsmassnahmen.
- *(Art. 15 Grundstückanschlüsse)*
espace.mobilité befürwortet die Zielsetzung, durch die zweckmässige Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrten den Verkehrsfluss zu keiner Zeit zu stören.

- *(Art. 16 Parkplatzangebot)*

Für den Fall eines Neubaus eines Shoppingcenters würde sich die Berechnung der vorgeschriebenen und zugelassenen Abstellplätze für Personenwagen gem. Art. 16 Abs.1 nach dem Grenzbedarf und dem massgeblichen Bedarf richten. Das zugrundeliegende Berechnungssystem (Art. 16 Abs. 1, 2 und 3) würde im Vergleich zu den bisher möglichen, betriebsnotwendigen Parkplatzzahlen zu einer drastischen Reduktion der maximal zulässigen Parkplätze führen. Wie bereits ausgeführt, würde eine nicht bedarfsgerechte Parkplatzzahl in der Regel Fahrtenverlagerungen, Such- und Ausweichverkehr und damit Mehrverkehr und Mehremissionen zur Folge haben und die Detailhandelsstandorte können mit so wenigen Parkplätzen gar nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Beispiele:

Coop: Die Berechnung der Anzahl Parkplätze gem. Art. 16 Abs. 1, 2 und 3 der Vorschriften zum Gestaltungsplan würde neu eine Anzahl von 105 bis 157 Parkplätzen ergeben. Gemäss Situationsplan (dieser ist Bestandteil der Dokumente zum Gestaltungsplan) hat Coop hingegen total 466 Parkplätze zu Gute. Mit Abschluss des aktuellen (bewilligten) Projektes per Ende Mai 2020 hat Coop total 420 PP auf seinem Areal, davon 408 PP für Verkauf und Büro (Kunden, Mieter, Angestellte) und 12 PP für die Tankstelle der CMAG. Die Anwendung des Berechnungsmodells würde daher zu einem drastischen und wirtschaftlich nicht vertretbaren Parkplatzabbau führen (nur noch max. 157 Parkplätze statt wie bisher 420 Parkplätze!)

Ikea: Ähnlich verhält es sich bei der Parkplatzanzahl von IKEA, wonach sich gem. Art. 16 Abs. 1/.2/.3 der Vorschriften zum Gestaltungsplan bei einem neu zu bewertenden Vorhaben eine maximale Anzahl von 207 Parkplätzen ergeben würden. Im heutigen Bestand sind dagegen 553 Parkplätze ausgewiesen. Der hier angewandte Bewertungsansatz würde ebenfalls zu einem betriebswirtschaftlich nicht vertretbaren Konzept führen, das auch aus Kundensicht so nicht umsetzbar wäre.

Wir begrüssen daher, dass in Art. 16 Abs. 4 – abweichend zu Abs. 1 – auf eine Berechnungsmethode verzichtet werden kann, wobei dann die maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen gemäss Situationsplan zur Anwendung kommen. Besonders positiv ist, dass dieses Wahlrecht dem Bauherren zusteht.

Wir finden es gut, dass bei Mobilitätskonzepten gemäss Art. 16 Abs. 9 auf eine abschliessende, starre Festlegung der Inhalte verzichtet wird. Somit können die Mobilitätskonzepte möglichst massgeschneidert auf die Projekte und den Betrieb ausgearbeitet werden.

Wie bereits erwähnt, ist für espace.mobilité eine umfassende Bestandesgarantie von grösster Wichtigkeit. Wir begrüssen daher, dass gemäss Art. 16 Abs. 4 die Bestandesgarantie auch bei Umbauten, Sanierungen, Erweiterungsbauten sowie bei Rückbau und Neubau von Detailhandelsstandorten gewährleistet ist, solange keine massgeblichen Nutzungsänderungen erfolgen.

- *(Art. 17 Absatz 1 Betrieb)*

Die Mitglieder von espace.mobilité erachten die Einführung eines gebietsübergreifenden Parkleitsystems als sinnvolle Massnahme zur Optimierung des Verkehrsflusses und zur Vermeidung von Suchverkehr und Rückstau auf das öffentliche Strassennetz.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der beiden Bundesämter BAFU und ARE vom 9. April 2013 (vgl. die im Rundschreiben erwähnte Studie FehrAdvice) sieht der neue Gestaltungsplan von der nicht wunschgemäss oder sogar kontraproduktiv wirkenden und die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit beschneidenden Massnahme der Parkgebührenpflicht zu Recht ab.

Wir sind überzeugt, dass mit dem überarbeiteten, öffentlich aufgelegten Gestaltungsplan die Verkehrsprobleme im Gebiet Dietlikon Süd auf zweckmässige Weise gelöst werden können und hoffen, dass auch der Kanton Zürich diesem zukunftsgerichteten und zielführenden Gestaltungsplan zustimmt.

Gerne signalisieren wir Ihnen auch für die bevorstehende Umsetzungsphase weiterhin unsere volle Bereitschaft für die Fortsetzung des konstruktiven und lösungsorientierten Dialogs.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité



Markus Neukom, Präsident

Thomas Schaumberg, Geschäftsführer