

**Einschreiben
Gemeinde Emmen
Departement Planung und Hochbau
Rüeggisingerstrasse 22
6021 Emmenbrücke**

Bern, 31. August 2022

Öffentliches Mitwirkungsverfahren Ortsplanungsrevision Emmen

- **Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement), Entwurf des Gemeinderats vom 13.4.2022**
- **Kommunaler Richtplan Verkehr, Entwurf des Gemeinderates vom 11.4.2022**

Einwendungen espace.mobilité

Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Wir danken für die Gelegenheit, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur geplanten Revision der Parkplatzverordnung sowie des Kommunalen Richtplan Verkehr Stellung nehmen zu können.

1 Legitimation und Betroffenheit

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Manor, Jumbo, 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 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.

Geschäftsstelle / direction

Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
CH-3001 Bern/Berne

Tel. +41 31 390 99 51
info@espacemobilite.ch
www.espacemobilite.ch

Mitglieder / membres



espace.mobilité hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 als verlässlicher und 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.

Beispiele für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Behörden und espace.mobilité sind die Baugesetzrevision im Kanton Aargau, die BAFU/ARE-Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen oder das Rundschreiben der Bundesämter für Umwelt und für Raumentwicklung an die Kantone zum Projekt «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen».

Die Unternehmen von espace.mobilité leisten in der Gemeinde Emmen einen massgebenden Beitrag zur Grundversorgung der Bevölkerung und schaffen gleichzeitig zahlreiche Arbeitsplätze und Lehrstellen. Die Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung sowie der erlaubten Anzahl von Parkplätzen bei Einkaufsläden betreffen unsere Mitglieder direkt und haben einen massiven Impact auf das Geschäft.

Der vorliegenden Stellungnahme ist aus diesen Gründen entsprechendes Gewicht zu geben.

2 Zusammenfassung und Anträge

Wir kommen nach eingehender Betrachtung der Vorlagen zur geplanten Revision des Parkplatzreglements sowie des Kommunalen Richtplans Verkehr zu folgenden Schlüssen:

- Die vorgesehenen Parkplatzzahlen können insbesondere in Gebiet A dazu führen, dass bei Neubauten und Umnutzungen Parkplätze abgebaut werden müssen. Dies verunmöglicht es dem Detailhandel, seine Filialen rentabel betreiben zu können.
- Die im Verkehrsrichtplan in Ziffer 6.8 vorgeschlagene Bewirtschaftungspflicht für private Eigentümer/Betreiber wird abgelehnt.
- Die mögliche Festlegung eines Fahrtenmodells mit einer maximal zulässigen Zahl der Fahrten je Spitzenstunde ist kontraproduktiv und gefährdet den rentablen Betrieb der Verkaufsstellen.
- Art. 15 Abs. 2 sieht u.a. vor, dass bei Bebauungsplänen zwingend ein Mobilitätskonzept verlangt wird. Mangels nachweisbarer Lenkungswirksamkeit wird dies abgelehnt.
- Der beabsichtigte Effekt, die Kunden zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV/LV zu bewegen, wird mit der neuen Parkplatzreglement nicht erreicht, weil die Vorlage die verhaltensökonomischen Prinzipien und Erkenntnisse ausser Acht lässt.

Aus den obenstehenden Erkenntnissen leiten wir folgende **Anträge** ab:

1. Die Bestimmung des Parkplatzbedarfs ist am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft auszurichten. Art. 6 und Art. 7 Parkplatzreglement sind daher zu streichen oder entsprechend zu überarbeiten.
2. Die Einführung der obligatorischen Parkplatzbewirtschaftung auf privatem Grund und Boden wird abgelehnt.
In Ziffer 6.8 des Kommunalen Richtplans Verkehr ist Satz 2 «Bei privaten Betrieben mit grösseren Besucher-/Kundenparkanlagen wird eine Bewirtschaftung verlangt.» zu streichen.
3. Die mögliche Festlegung eines Fahrtenmodells mit einer maximal zulässigen Zahl der Fahrten je Spitzenstunde wird abgelehnt. Art. 4 Parkplatzreglement ist zu streichen.
4. Die Verkaufsstellen des Detailhandels und insbesondere Shopping-Center sowie Fachmärkte sind von der Pflicht für ein Mobilitätskonzept auszunehmen. Art. 15 Parkplatzreglement ist daher zu streichen oder entsprechend zu überarbeiten.
5. Sollten die im Detail begründeten Anträge nicht berücksichtigt werden, weisen wir das neue Parkplatzreglement als Ganzes zurück.

3 Die einzelnen Revisionspunkte im Detail

3.1 Berechnung der Anzahl Parkplätze (Art. 6 und 7 Parkplatzreglement)

Grundsätzliches

Die für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb unserer Verkaufsstellen erforderliche Anzahl Parkplätze bestimmen wir auf Grund langjähriger Erfahrungswerte. Es gilt der Grundsatz: So wenig wie möglich aber so viel wie nötig. Es werden keine Parkplätze auf Vorrat gebaut. Umgekehrt darf die Parkplatzzahl aus folgenden Gründen auch nicht zu gering sein:

- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Verärgerung bei allen Kunden, die zum Einkaufen auf das Auto als sinnvolles Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind
- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Such- und Ausweichverkehr und damit kontraproduktive Effekte wie Stau und Mehremissionen (Lärm und Luft)
- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Umsatzverlust bzw. Nichterreichen der erforderlichen Umsätze für einen kostendeckenden Betrieb der Filiale. Nicht rentable Filialen werden über kurz oder lang geschlossen.

- Alle drei Effekte sind hochgradig kontraproduktiv, sowohl für die Kunden (Gesellschaft), die Umwelt wie auch für die Wirtschaft.
- Das Anordnen von zu knappen Parkplatzzahlen widerspricht damit klar dem Prinzip der Nachhaltigkeit.

Fehlüberlegungen bei der Berechnungsmethodik

Die im Parkplatzreglement vorgegebene Berechnungsmethodik für die Bestimmung der Parkplatzzahl beim Detailhandel basiert einzig auf der ÖV-Qualität und erst noch auf der ÖV-Qualität am Zielort der Fahrt.

Diese Berechnungsmethodik unterliegt grundlegenden Fehlüberlegungen:

- Die Qualität des ÖV ist nur eines von ganz verschiedenen Entscheidungskriterien für die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen. Andere Kriterien wie grosse Einkaufsmenge, Kinder dabei, ohnehin mit dem Auto unterwegs etc. sind gemäss Umfragen (vgl. Studie Jeko, 2007) ebenso wichtig oder sogar wichtiger und deshalb ebenfalls bzw. sogar höher zu gewichten.
- Wenn schon die ÖV-Qualität als Berechnungsgrundlage für die Parkplatzzahlen herangezogen wird, **dann aber die ÖV-Qualität am Ausgangsort der Fahrt**, d.h. in vielen Fällen die ÖV-Qualität zu Hause. Die ÖV-Qualität zu Hause spielt in doppelter Hinsicht die entscheidende Rolle. Erstens: Für fast alle Personen ist der Weg zum Auto deutlich näher als der Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle. Zweitens: Dieser längere Weg muss bei der Benutzung des ÖV zum Einkaufszweck immer auch auf dem Rückweg zurückgelegt werden. Dann aber beladen mit den Einkaufstaschen. Dieser Umstand gilt auch dann, wenn der Ausgangsort der Fahrt nicht das Zuhause ist.
- Aus diesen Gründen ist für die meisten Menschen das Auto das zweckmässigere Verkehrsmittel zum Warentransport und damit auch zum Einkaufen. Es macht keinen Sinn, Menschen zu zwingen, einen Entscheid zu fällen, der für sie weder zweckmässig noch sinnvoll ist (vgl. dazu die verhaltensökonomische Studie von FehrAdvice, 2012). Menschen wählen stets die für sie zweckmässigere Variante und weichen - im Fall des Einkaufens - mit dem Auto einfach auf andere Standorte aus, wo es ausreichend Parkplätze hat.

Antrag:

Die Bestimmung des Parkplatzbedarfs ist am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft auszurichten. Art. 6 und Art. 7 Parkplatzreglement sind daher zu streichen oder entsprechend zu überarbeiten.

3.2 Parkplatzbewirtschaftung (Ziffer 6.8 S. 2 des Kommunalen Richtplans Verkehr)

Gemäss Ziffer 6.8 S. 2 ist vorgesehen, dass die Eigentümer/Betreiber von Verkaufsgeschäften für die öffentlich zugänglichen Parkplätze eine Parkgebühr erheben sollen.

espace.mobilité stellt sich klar gegen jede Form einer Parkgebührenpflicht auf privatem Grund und Boden. Verschiedene Studien haben den Beweis erbracht, dass Parkgebühren in Bezug auf die angestrebten Ziele der Luftreinhaltung sowie der Verkehrslenkung wirkungslos, ja sogar kontraproduktiv sind.

Die behördlich verfügte Parkplatzgebührenpflicht ist eine Massnahme, die direkt in die oben genannten Grundrechte eingreift und das verfassungsmässig geschützte Prinzip der Verhältnismässigkeit (Art. 36 BV) verletzt. Ebenso ist auch diese Massnahme keineswegs sinnvoll und nachhaltig, weil mit ihr lediglich Such- und Ausweichverkehr und damit umweltschädliche Mehremissionen provoziert werden. Es ist eine Tatsache, dass es verschiedene Studien gibt, die zeigen, dass die Parkplatzgebührenpflicht nicht den erhofften Effekt des Umsteigens vom Auto auf den ÖV bewirkt (vgl. beispielsweise FehrAdvice 2012 oder Jeko 2007). Gleichzeitig existiert kein einziger wissenschaftlich haltbarer Nachweis, dass die Parkplatzgebührenpflicht beim Einkaufsverkehr eine emissionsreduzierende Wirkung hat.

Antrag:

Die Einführung der obligatorischen Parkplatzbewirtschaftung auf privatem Grund und Boden wird abgelehnt.

Ziffer 6.8 S. 2 des Kommunalen Richtplans Verkehr ist ersatzlos zu streichen.

3.3 Fahrtenmodell gem. Art 4 Parkplatzreglement

Art. 4 sieht die Einführung eines Fahrtenmodells vor. Für den Detailhandel verschärfend kommt hinzu, dass sogar eine maximal zulässige Anzahl Fahrten je Spitzenstunde eingeführt werden kann.

Espace.mobilité lehnt jede Form von Fahrtenbeschränkungen wie Fahrtenmodelle aus folgenden Gründen ab:

- Ein Fahrtenmodell ändert nichts an den eigentlichen Beweggründen zur Benützung des Autos für Einkaufszwecke.

- Das Fahrtenmodell setzt – im Gegensatz zur Steuerung des Nutzungsmasses (raumplanerischer Ansatz) ganz am Schluss des Prozesses an und ist deshalb keine Ursachen-, sondern reine Symptombekämpfung.
- Das Fahrtenmodell führt zu kontraproduktiven Nebeneffekten wie Suchverkehr und Ausweichfahrten zu anderen, in der Regel weiter entfernten Standorten und schadet damit der Umwelt.
- Das Fahrtenmodell ist damit nicht wirkungseffizient und entspricht keinem angemessenen Kosten-Nutzenverhältnis.
- Ein Fahrtenmodell ist wirtschaftsfeindlich, denn es bestraft wirtschaftlichen Erfolg.
- Fahrtenmodelle sind nicht zu Ende gedacht: Sie sind verkappte Parkplatz-Reduktionen, denn bei Fahrtenüberschreitungen werden als letzte Sanktion im Endeffekt Parkplätze gestrichen (siehe Stufe 4 bei den Erläuterungen zu Art. 4).

Antrag:

Die mögliche Festlegung eines Fahrtenmodells mit einer maximal zulässigen Zahl der Fahrten je Spitzenstunde wird abgelehnt. Art. 4 Parkplatzreglement ist zu streichen.

3.4 Verpflichtung zu Mobilitätskonzepten gemäss Art. 15 Parkplatzreglement

Art. 15 Abs. 2 des Entwurfs sieht unter anderem vor, dass die Gemeinde bei allen Bebauungs- und Gestaltungsplänen in Planungs- und Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangen kann.

In Art. 52 BZR und den dazugehörigen Erläuterungen werden die verpflichtenden Inhalte und Massnahmen eines Mobilitätskonzeptes ausgeführt.

So heisst es in den Erläuterungen: «Mobilitätskonzepte haben zum Ziel, den wirtschaftlich nicht notwendigen Verkehr zu lenken und insbesondere den Pendlerverkehr soweit möglich auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr zu lenken. Dies setzt voraus, dass entsprechende Alternativen attraktiv vorhanden sind.»

Darin spiegelt sich bereits die Untauglichkeit der Massnahmen. Ein Shopping-Center hat keinen Einfluss darauf, ob in seinem Umfeld «entsprechende attraktive Alternativen» zum MIV vorhanden sind. Der Entscheid der Verkehrsmittelwahl fällt zudem am Anfang der Fahrt, siehe oben Ziffer 3.1., daher würde auch eine Verbesserung des ÖV-Angebots am Zielort Einkaufszentrum nichts an der Verkehrsmittelwahl ändern. Eine Lenkungswirkung ist daher von vorneherein zu verneinen. Wie oben bereits ausgeführt, führen die hier genannten verkehrslenkenden Massnahmen nicht zum erhofften Effekt des Umsteigens vom Auto auf den ÖV (vgl. beispielsweise FehrAdvice 2012 oder Jeko 2007), sondern zu Ausweichverkehr.

Antrag:

Die Verkaufsstellen des Detailhandels und insbesondere Shopping-Center sowie Fachmärkte sind von der Pflicht für ein Mobilitätskonzept auszunehmen. Art. 15 Parkplatzreglement ist daher zu streichen oder entsprechend zu überarbeiten.

Wir bitten Sie, unsere Anträge zu berücksichtigen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne signalisieren wir unsere Bereitschaft für konstruktive Gespräche und zur faktenbasierten Belegung aller unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité



Markus Neukom, Präsident



Thomas Schaumberg, Geschäftsführer

Beilagen:

1. Studie «Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren», JEKO AG, Oktober 2007
2. Kurzfassung/Analyse «Parkgebührenpflicht bei Einkaufszentren: Nutzlos für die Umwelt, schädlich für den Detailhandel», espace.mobilité, Oktober 2007
3. Rundschreiben der Bundesämter für Umwelt und für Raumentwicklung an die Kantone zum Projekt «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen».
4. Studie FehrAdvice & Partners, Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse, 2012