

## Factsheet: Kurzinformation aus Investorensicht zur von BAFU und ARE neu verfassten Publikation: „Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan, Empfehlungen zur Standortplanung“

### 1. Bedeutung der neuen Fassung

- In der neuen, vollständig überarbeiteten Fassung der Empfehlungen werden zentrale Aspekte und Fakten zur Rechtsordnung, zur Raumplanung und Luftreinhaltung sowie zu den Themen Wirtschaft, Mobilität und Einkaufsverkehr berücksichtigt bzw. richtiggestellt.
- Insbesondere werden konkret angesprochen: Das Nachhaltigkeitsprinzip (ausgewogene Gewichtung zwischen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft), die ganzheitliche Betrachtungsweise, die ausgewogene Berücksichtigung aller öffentlicher und privater Interessen, die lastengleiche Behandlung aller Emittenten (auch Pendler- und Freizeitverkehr), das Verhältnismässigkeitsprinzip, auch die Nachteile von Fahrten- und Fahrleistungsmodellen sowie die Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen.
- Diese Korrekturen stellen einen Paradigmenwechsel in der Beurteilung und Behandlung von verkehrsintensiven Einrichtungen dar. Insbesondere wird Abstand genommen von der kritiklosen Befürwortung der Fahrten- und Fahrleistungsmodelle.  
Die Umsetzung und Anwendung der neuen Sichtweise wird – so ist zu erwarten – auch Einfluss auf die Rechtsprechung und die Gesetzgebung bei Bund (USG, RPG) und Kantonen (Richtpläne und Baugesetze) haben.

### 2. Die wichtigsten Punkte aus Sicht der Investoren

*(kursiv in Klammern wird auf die Kapitel in den BAFU/ARE-Empfehlungen verwiesen)*

- Bei der Festlegung von geeigneten Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) gelten die Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung, d.h. eine ausgewogene Berücksichtigung und Abstimmung der Zielsetzungen der Wirtschaft, der Gesellschaft und der Umwelt. *(Abstracts)*
- Bei der Behandlung von VE sollen alle betroffenen öffentlichen und privaten Interessen ausgewogen berücksichtigt werden. *(Kapitel 3)*

- Bezüglich Luftreinhalte-Massnahmenplan wird festgehalten (*Kapitel 5*):
  - Vorübergehende Überschreitung der IGW sind nach der Praxis grundsätzlich erlaubt, sofern ein Massnahmenplan besteht, der aufzeigt, dass diese Belastung wieder unter die IGW gesenkt werden kann.
  - Die verschiedenen Massnahmen müssen im Rahmen der Verhältnismässigkeit bei allen Emittenten lastengleich vorgesehen werden.
  - Bei der Bestimmung der Massnahmen ist angemessen zu berücksichtigen, dass der Pendler- und Freizeitverkehr erheblich höhere Anteile am gesamten motorisierten Individualverkehr (MIV) aufweist als der Einkaufsverkehr.
  - Die Kantone überprüfen die angestrebte Wirkung der Massnahmen (Art. 33 Abs. 3 LRV).
  - Bei verkehrsbeschränkenden Massnahmen sind allfällige Verkehrsverlagerungen zu berücksichtigen.
- Bei der Beurteilung geeigneter Standorte für VE gelten die Prinzipien der nachhaltigen Raumentwicklung. Bei der Zieldimension Wirtschaft wird u.a. die Förderung des Wirtschaftswachstums erwähnt. (*Kapitel 6.1*)
- Die Standortwahl für VE muss gesamtheitlich unter ausgewogener Berücksichtigung aller Zielsetzungen (Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt) und unter Beachtung der verfassungsrechtlichen Grundprinzipien [...] erfolgen (Gemeint sind u.a. Verhältnismässigkeitsprinzip, Wirtschaftsfreiheit, Eigentumsgarantie etc.) (*Kapitel 6.1*)
- Die Abstimmung von Raumplanung und Umweltschutz soll frühzeitig und nicht erst auf der Stufe der Projektentwicklung oder der Baubewilligungsverfahren erfolgen. (*Kapitel 6.2*)
- Dadurch soll die Projektstufe, insbesondere die UVP, stark entlastet werden (z.B. durch eine strategische Umweltprüfung oder eine Nachhaltigkeitsbeurteilung auf Stufe Richtplanung). (*Kapitel 6.6*)
- Der Blick richtet sich auf die Reduktion der Gesamtemissionen des MIV. (Gemeint sind damit also auch der Pendler- und Freizeitverkehr) (*Kapitel 6.2*)
- Der Betrachtungsperimeter soll auf ein Gebiet und nicht auf einzelne Parzellen gerichtet sein. (*Kapitel 6.4*)
- Im Zusammenhang mit der u.U. zu geringen Kapazität des bestehenden Verkehrsnetzes wird auf die Möglichkeit von Kapazitätsanpassungen (-erhöhungen) hingewiesen. (*Kapitel 6.4*)
- Bei den raumplanerischen Standortkriterien wird u.a. explizit auf die Anliegen der Investoren verwiesen (*Anhang, Punkt 1*):
  - Gute Kundennähe (vorhandenes Kunden- und Kaufkraftpotential)
  - Gute Erreichbarkeit
  - Rasche Realisierbarkeit
  - Entwicklungspotential (u.a. ausreichendes Potential für Parkplätze und Fahrten)

- Bei den Beispielen zu Massnahmen zur Festlegung des Nutzungspotentials von VE wird explizit darauf hingewiesen, dass einige der dargestellten Modelle (gemeint sind v.a. Fahrten- und Fahrleistungsmodelle) noch nicht über längere Zeit im Einsatz stehen und dass deswegen Erfahrungen über ihre langfristige Wirkung noch ausstehen. (Anhang, Punkt 2)
- Bei der Erläuterung des Fahrten- und Fahrleistungsmodells wird explizit auch auf die zahlreichen Nachteile dieser Modelle hingewiesen. (Anhang, Punkt 2.3 und 2.4):
  - Begrenzung der Geschäftsentwicklung
  - Fehlende Erfahrungen zur langfristigen Wirksamkeit
  - Hoher Kontroll- und Bewirtschaftungsaufwand für Behörden und Investoren
  - Möglichkeit von induzierten, unerwünschten Verkehrsverlagerungen (Gemeint ist damit die reduzierte oder gar kontraproduktive Wirkung)

### 3. Haltung von espace.mobilité

espace.mobilité begrüsst – im Sinne einer ganzheitlichen und wirkungsorientierten Raumordnungs- und Umweltpolitik – den vollzogenen Paradigmenwechsel in der Beurteilung der verkehrsintensiven Einrichtungen und hofft auf eine rasche Umsetzung in der kantonalen Richtplanung sowie in den Planungs- und Bewilligungsverfahren.

05.07.2006

### Kontakt

Geschäftsführer Martin Kuonen steht Ihnen für Medienauskünfte und andere Anfragen gerne zur Verfügung. Er stellt auch den Kontakt zu Mitgliedern von espace.mobilité her.

espace.mobilité  
Geschäftsstelle  
Martin Kuonen  
Monbijoustrasse 14  
Postfach 5236  
3001 Bern

Tel. 031 390 98 98  
Fax 031 390 99 03

info@espacemobilite.ch  
www.espacemobilite.ch