www.espacemobilite.ch

Fachtagung VLP-ASPAN
Koordination von Umweltschutz und Raumplanung

Olten, 2. Dezember 2009

Erkenntnisse aus den Studien von espace.mobilité zu Parkplatz-Restriktionsmassnahmen bei VE

Markus Neukom
Präsident espace.mobilité

Zitate von Dr. Bruno Oberle, Direktor BAFU

anlässlich Tagung “Management des Umweltkapitals“, 30.06.2006

“Die gewählten Instrumente [der Umweltpolitik] müssen erstens die angestrebten Ziele erreichen und dürfen zweitens keine unnötigen oder übermässigen Transaktions-kosten zur Folge haben.“

“Analyse und Entscheidung [des Umwelt-Regulators] stützen sich auf fundierte, sachliche, wissenschaftlich abgestützte Information.“

Inhaltsübersicht

I. Werte und Ziele von espace.mobilité

II. Proportionen des VE-Verkehrs – Quantité négligeable

III. Gründe für die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen

IV. Fehlende Lenkungswirkung von Restriktionsmassnahmen

V. Umweltschutz contra Raumplanung

VI. Fazit und Folgerungen

Teil I: Werte und Ziele von **espace.mobilité**

espace.mobilité

espace.mobilité …

www.espacemobilite.ch

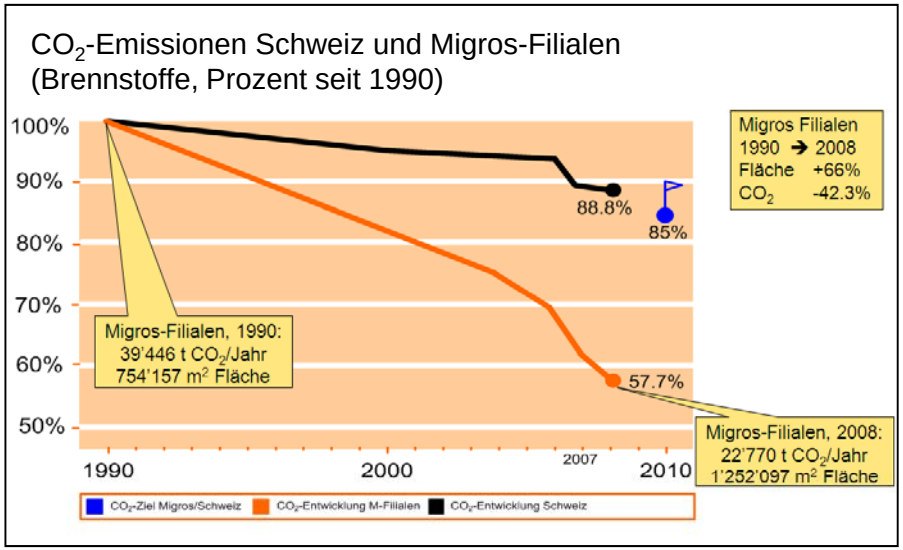
- ist eine Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels

coop IKEA MAUS FRÈRES S.A. MIGROS Pfister

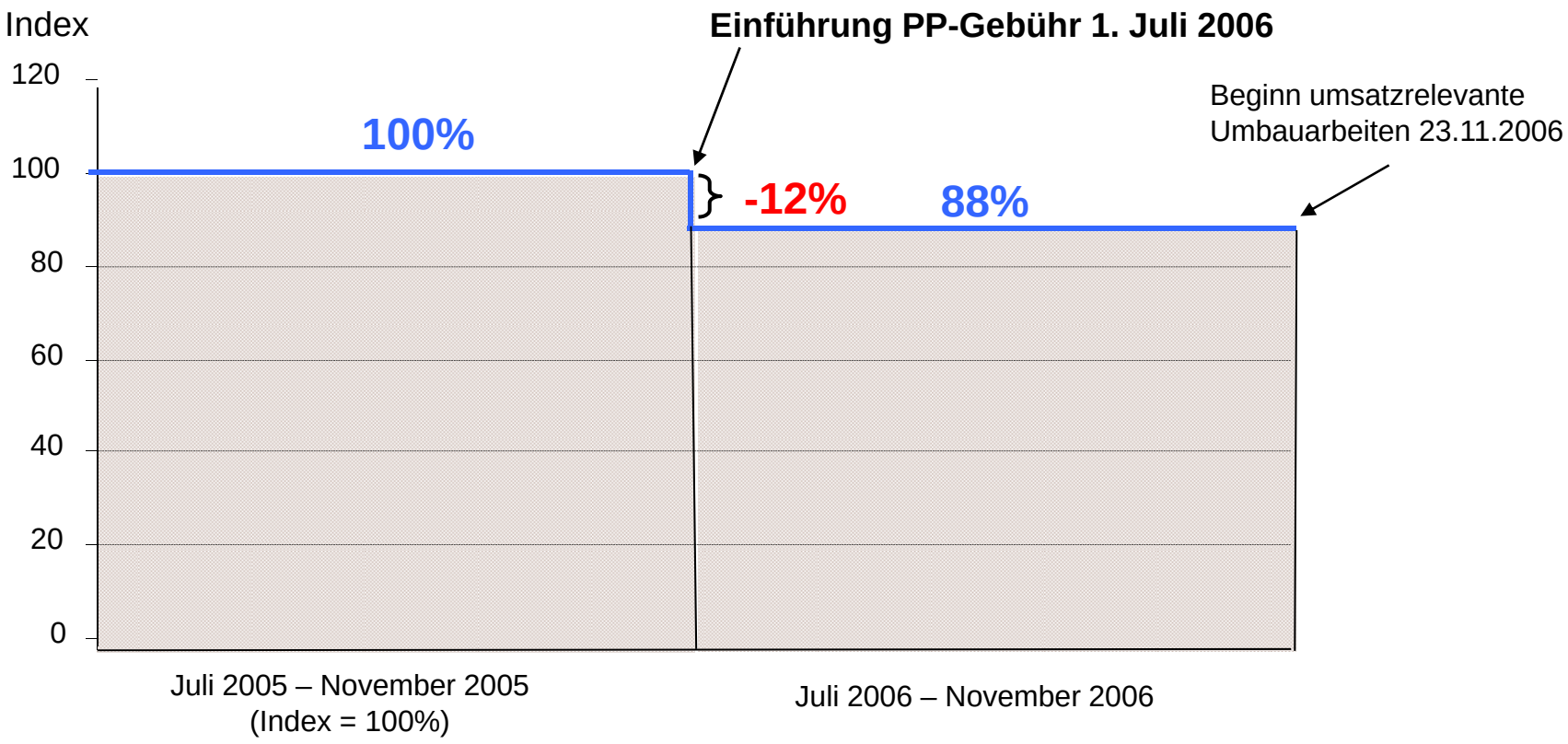
- vertritt die Anliegen der Konsumentinnen und Konsumenten und des Detailhandels in Raumplanungs-, Umweltschutz- und Mobilitätsbelangen sowie in Fragen der Planungs- und Bewilligungsverfahren und einschlägigen Normen
- ist Gesprächspartner für Behörden, Parteien, Medien und Interessengruppierungen
- ist den Fakten und wissenschaftlich fundierten Grundlagen verpflichtet
- ist den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet
- setzt sich für eine <u>wirkungseffiziente</u> Raumplanungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik ein

→ **Fakten und Wirkungseffizienz als oberste Maxime**

espace.mobilité: Taten statt Worte !
Grosses Engagement im Umweltschutz



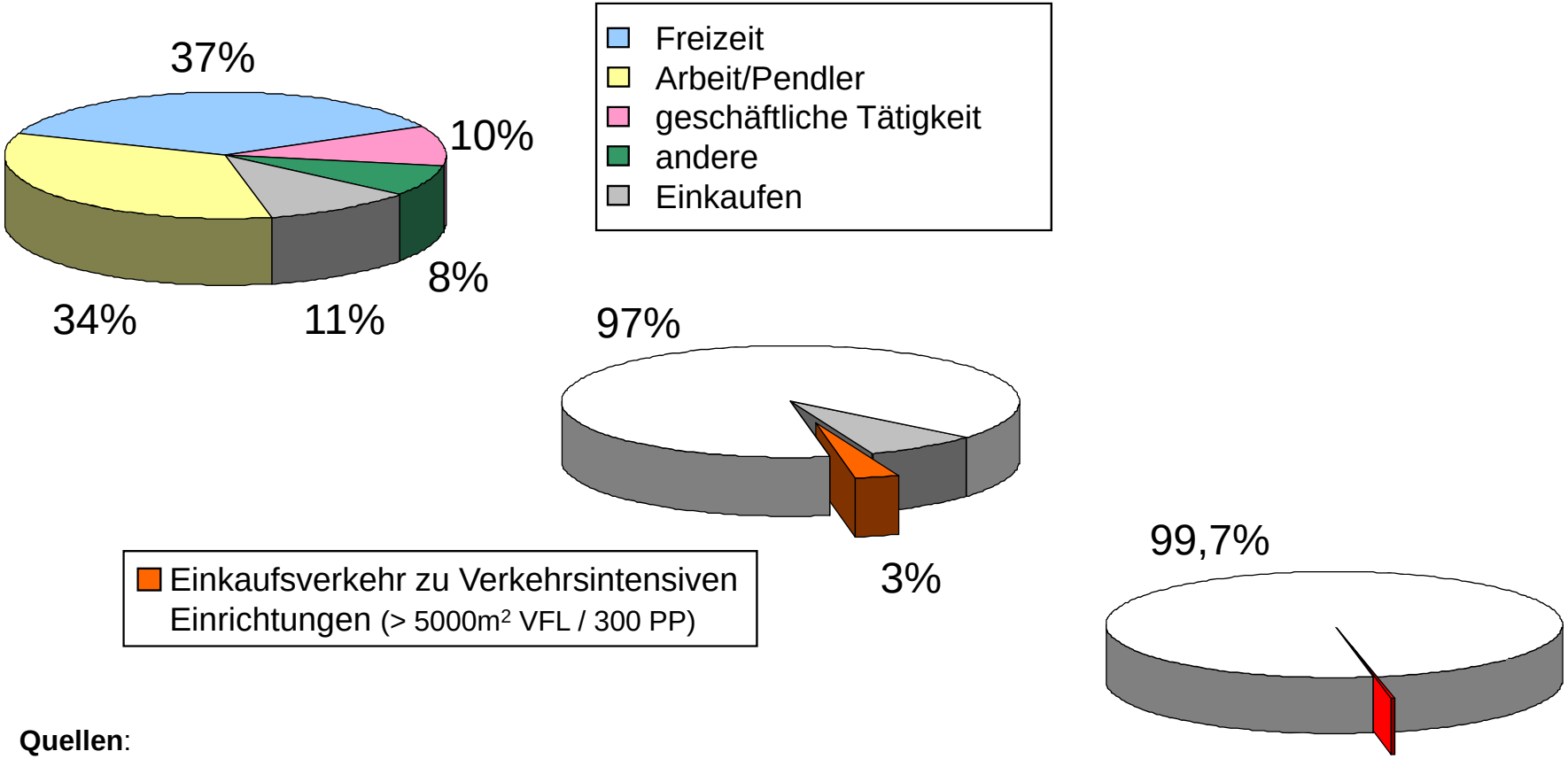
Restriktionsmassnahmen beim Kundenverkehr schaden dem Detailhandel



Beispiel: Umsatzrückgang von 12 % nach Parkgebühreneinführung im Centre Brügg (Quelle: Studie JEKO, 2007)

Teil II: Proportionen des VE-Verkehrs – Quantité négligeable

Geringer Anteil Einkaufsverkehr am motorisierten Individualverkehr (MIV)



Quellen:
Grafik links: Datenbasis: Mikrozensus 2000 (BfS)
Grafik Mitte: Studie IUTO ‚Einkaufen & Mobilität 2005'
Grafik rechts: gemäss Studie RZU ‚Mobilitätsverhalten'
*ARE: Auswirkungen von VE auf das Verkehrsverhalten, 2009

SVI-Studie zum Nettoverkehr von EKZ und FM

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Nettoverkehr von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

Net Traffic induction of installations producing high traffic volumes (VE)

Trafic net des installations générant un trafic important (IGT)

Berz Hafner + Partner AG
Ruedi Hartmann
Philipp Hubacher

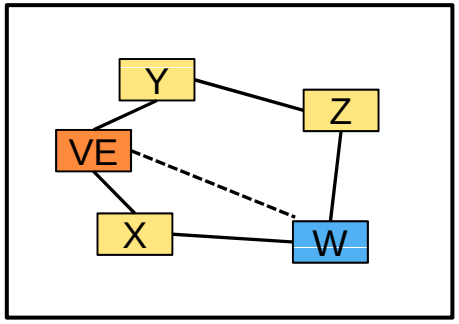
Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien
Daniel Hornung
Thomas Röthlisberger

Künzler Bossert + Partner GmbH
Peter Künzler

Roduner BSB + Partner AG
Andreas Roduner

Forschungsauftrag SVI 2003/001 auf Antrag
der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure
und Verkehrsexperten (SVI)

September 2009 1252



- Die MIV-Bruttofahrleistung bei VE ist unter Berücksichtigung der Wegketten um 20 – 50%, bei Berücksichtigung des Phänomens “Hüpfen“ um 30 – 50% zu reduzieren.
- Diese beiden Faktoren können multipliziert werden und im Extremfall zu Reduktionen von bis zu 50 – 80% der Bruttofahrleistung führen.
- Es wird empfohlen, unter Berücksichtigung der jeweils einzelfallspezifischen Gegebenheiten, für Wegketten und für Hüpfen einen Korrekturfaktor von je 0.5 – 0.9 anzuwenden.
- Bei der Ermittlung der Fahrleistungen von VE genügt eine (vereinfachte) Brutto-Betrachtung nicht. Die Berücksichtigung von Korrekturfaktoren ist zwingend.

Der Anteil des VE-Verkehrs am gesamten MIV ist <u>deutlich nach unten zu korrigieren</u>

Emissionsanteile des Einkaufsverkehrs zu VE*

gemessen an den Gesamtemissionen *aller* Verursacher

***) Verkehrsintensive Einrichtungen des Detailhandels**
Einkaufszentren und Fachmärkte mit >5'000 m^2 Verkaufsfläche (alte Grenze UVP-Pflicht)

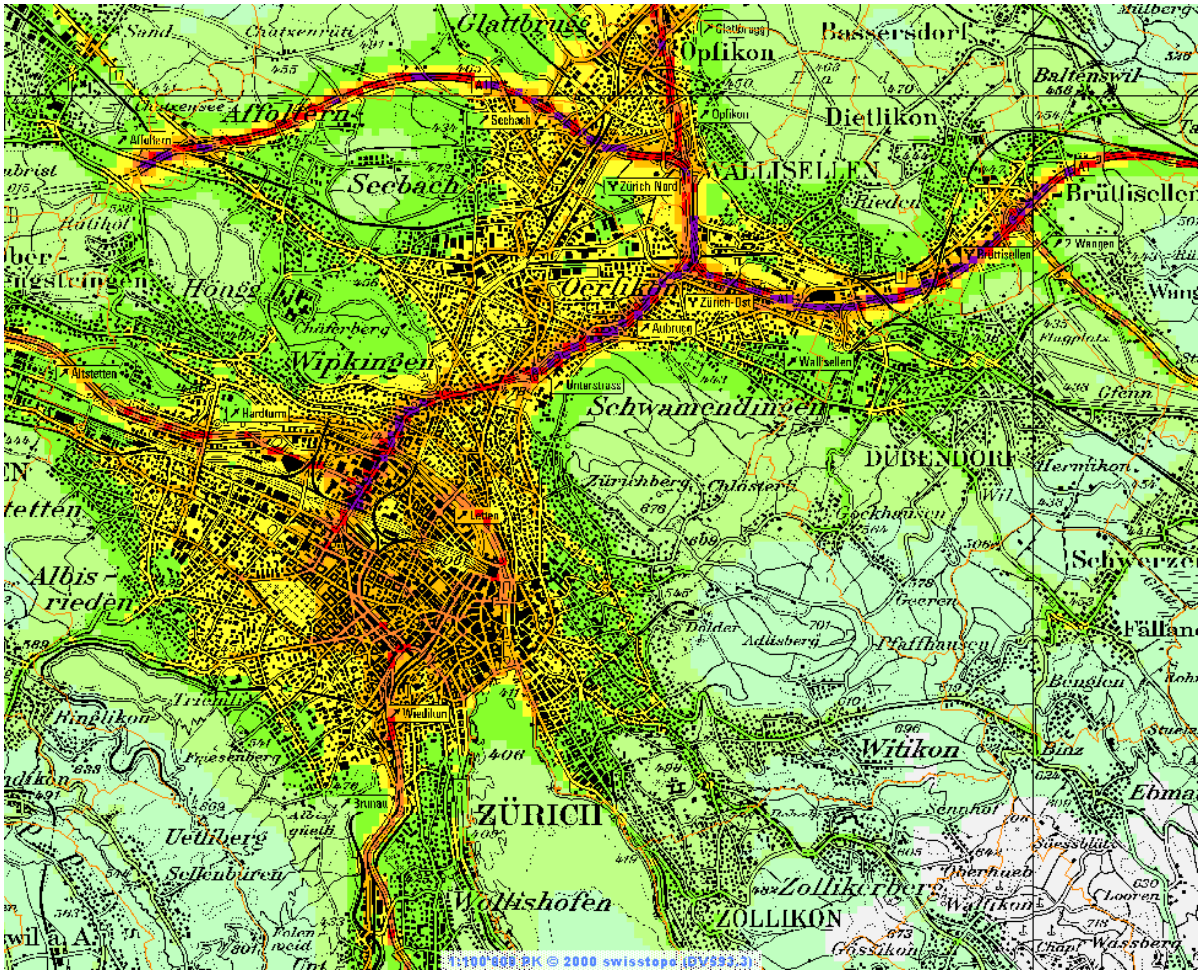
Luftschadstoffe und Treibhausgase	**Anteil VE-Einkaufsverkehr an Gesamtemissionen** (Werte für 2006)
PM10	**0.2 %**
(NM) HC	**0.2 %**
NO_x	**0.5 %**
CO_2	**0.8 %**
CO	**1.0 %**

**) Diese Werte verringern sich noch um rund 30-50% infolge Nettoverkehrs-Effekt vgl. SVI-Forschungsprojekt , publiziert im Sept. 2009

Reduktionsmassnahmen beim VE-Einkaufsverkehr bringen, wenn überhaupt, im besten Fall eine Verringerung der Schadstoffemissionen, die **weit weniger als ein Promille (<1‰)** der Gesamtemissionen betragen würde.

NO_x Immissionskarte Raum Zürich 2005

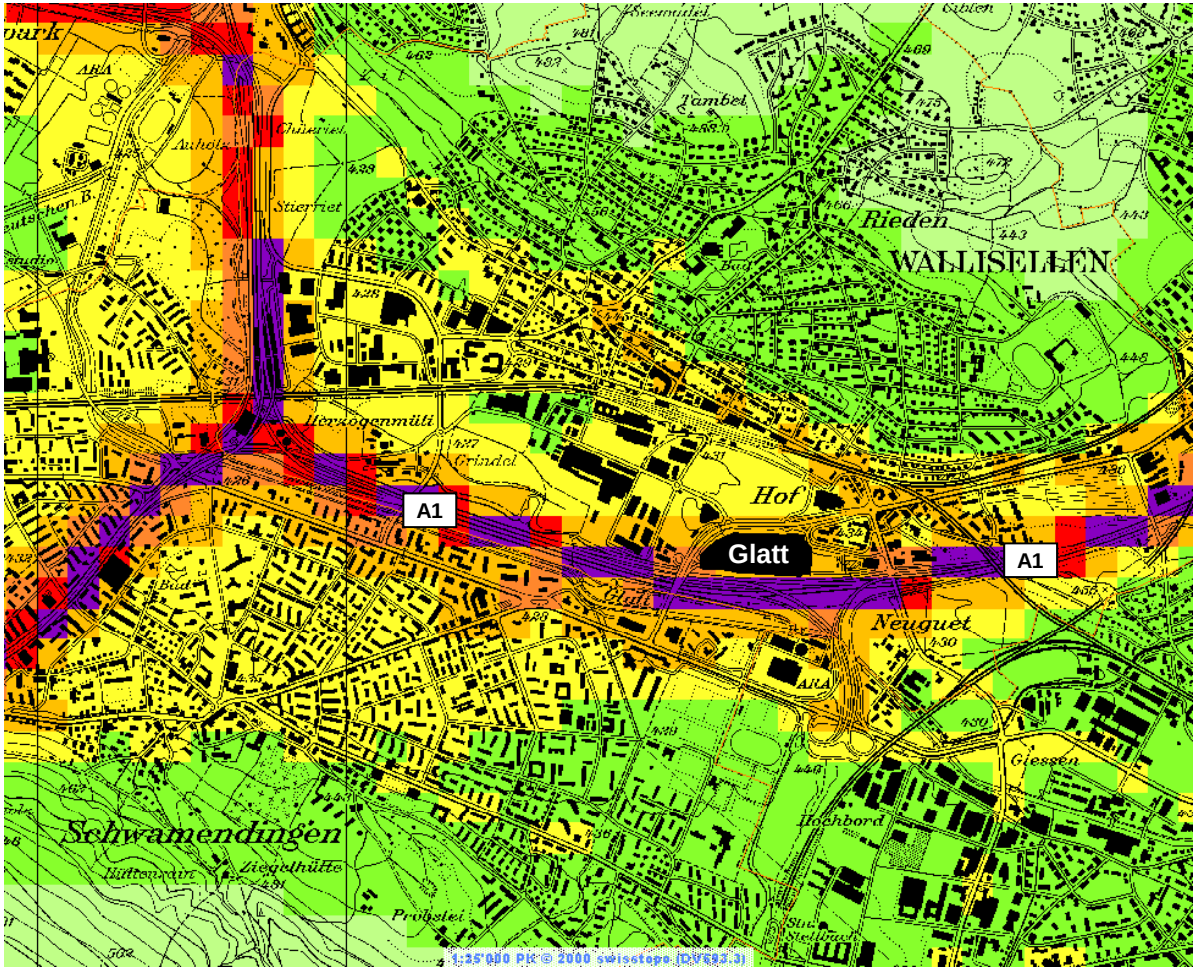
Konzentration bei Strassen, EKZ nicht erkennbar



Quelle: AWEL Kanton Zürich

NO_x Immissionskarte Raum Wallisellen 2005

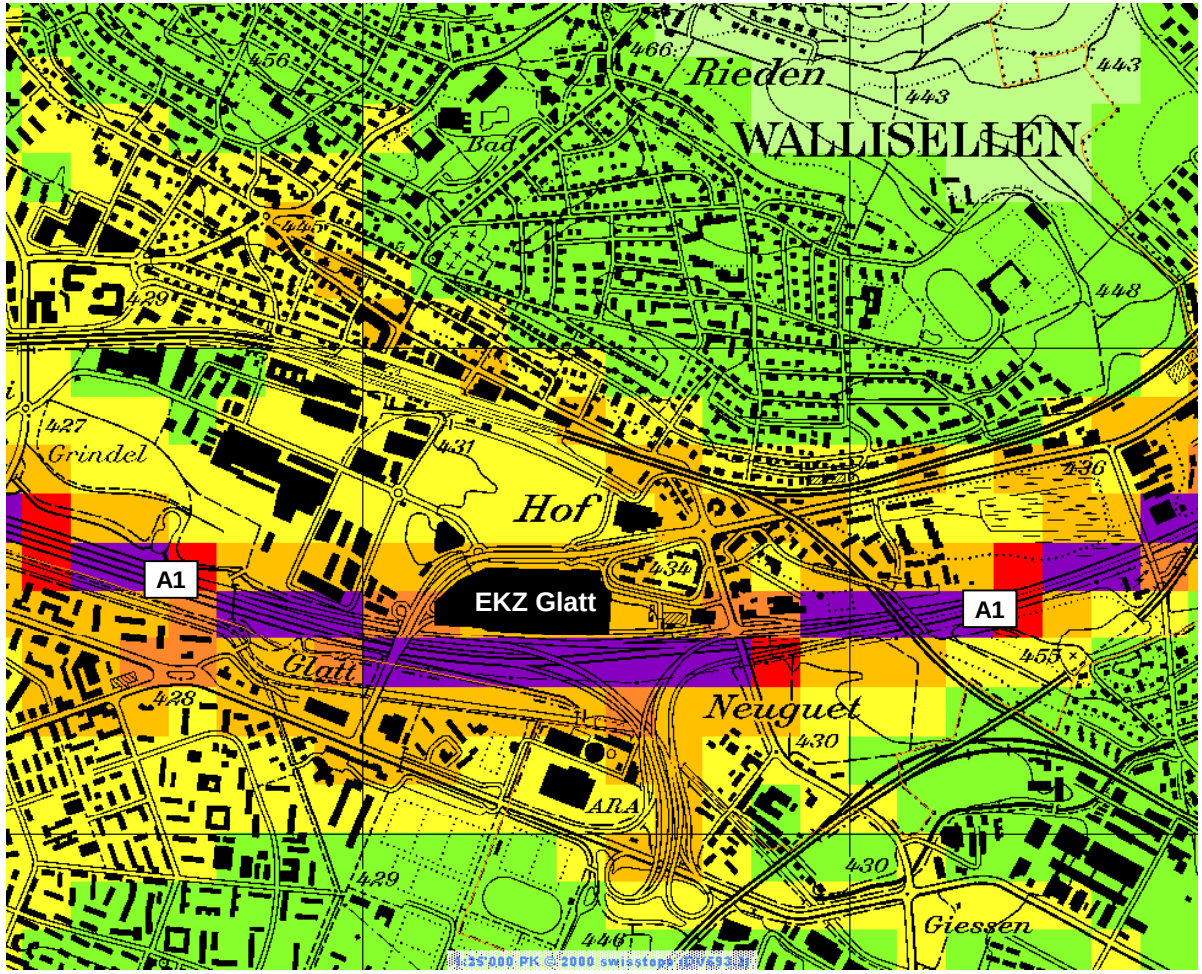
Immissionen konzentriert entlang der A1



Quelle: AWEL Kanton Zürich

NO_x Immissionskarte Raum EKZ Glatt 2005

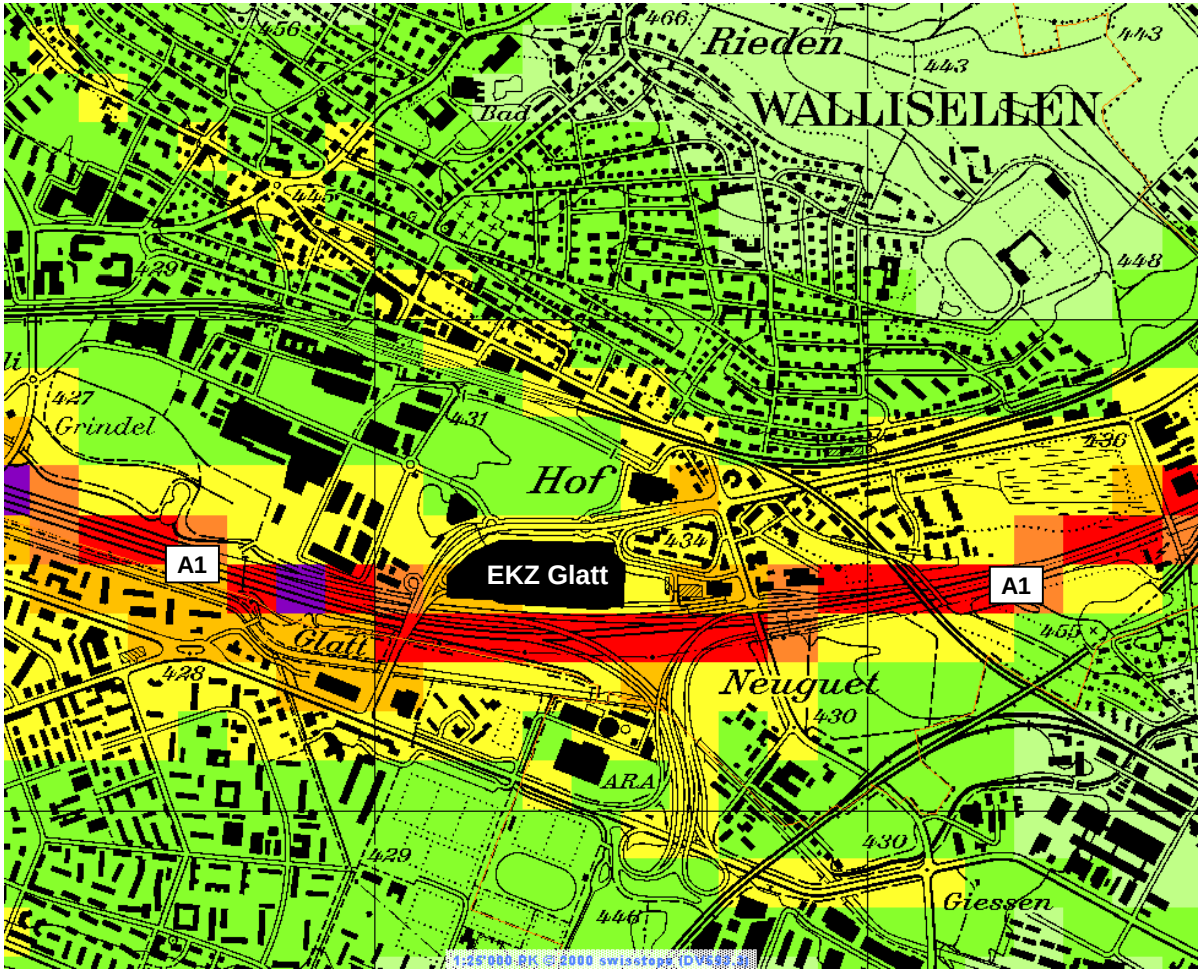
Keine höheren Werte bei EKZ Glatt als parallel der A1



Quelle: AWEL Kanton Zürich

NO_x Immissionskarte Raum EKZ Glatt 2010*

Immissionen bei EKZ Glatt nicht höher als gewöhnliche Hauptstrassen

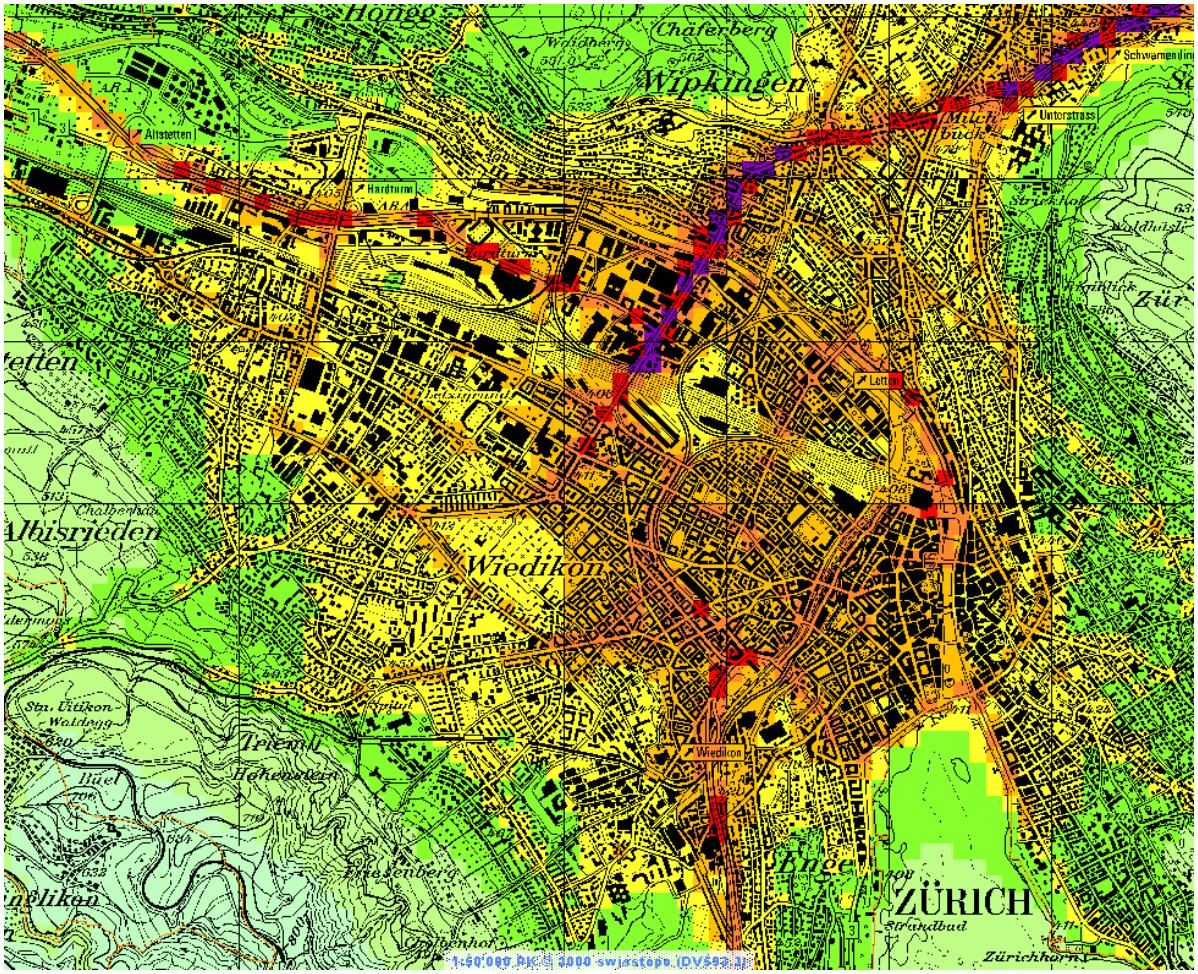


* Prognose AWEL für 2010

Quelle: AWEL Kanton Zürich

NO_x Immissionskarte Raum Zürich 2005

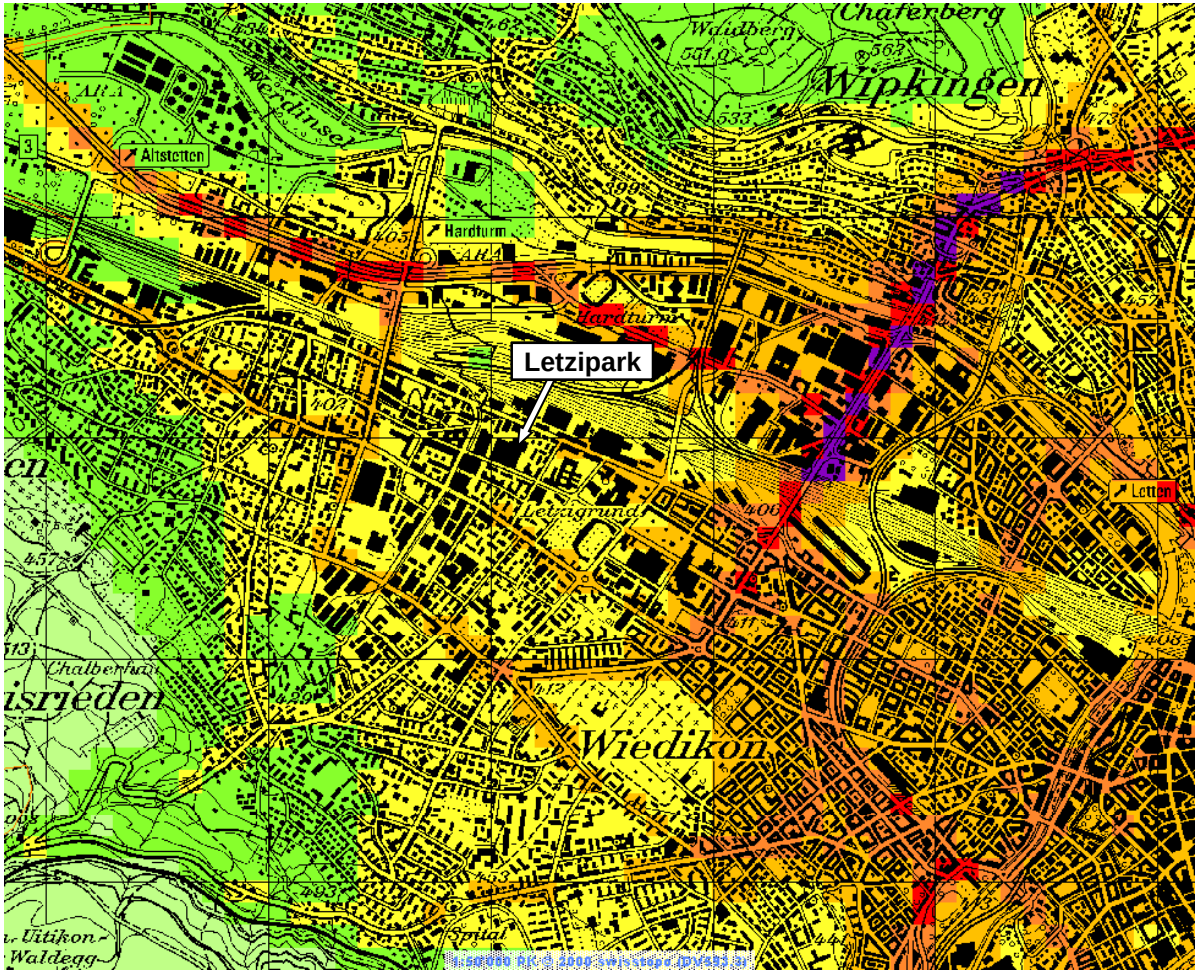
Konzentration bei Strassen, EKZ nicht erkennbar



Quelle: AWEL Kanton Zürich

NO_x Immissionskarte Raum Zürich West 2005

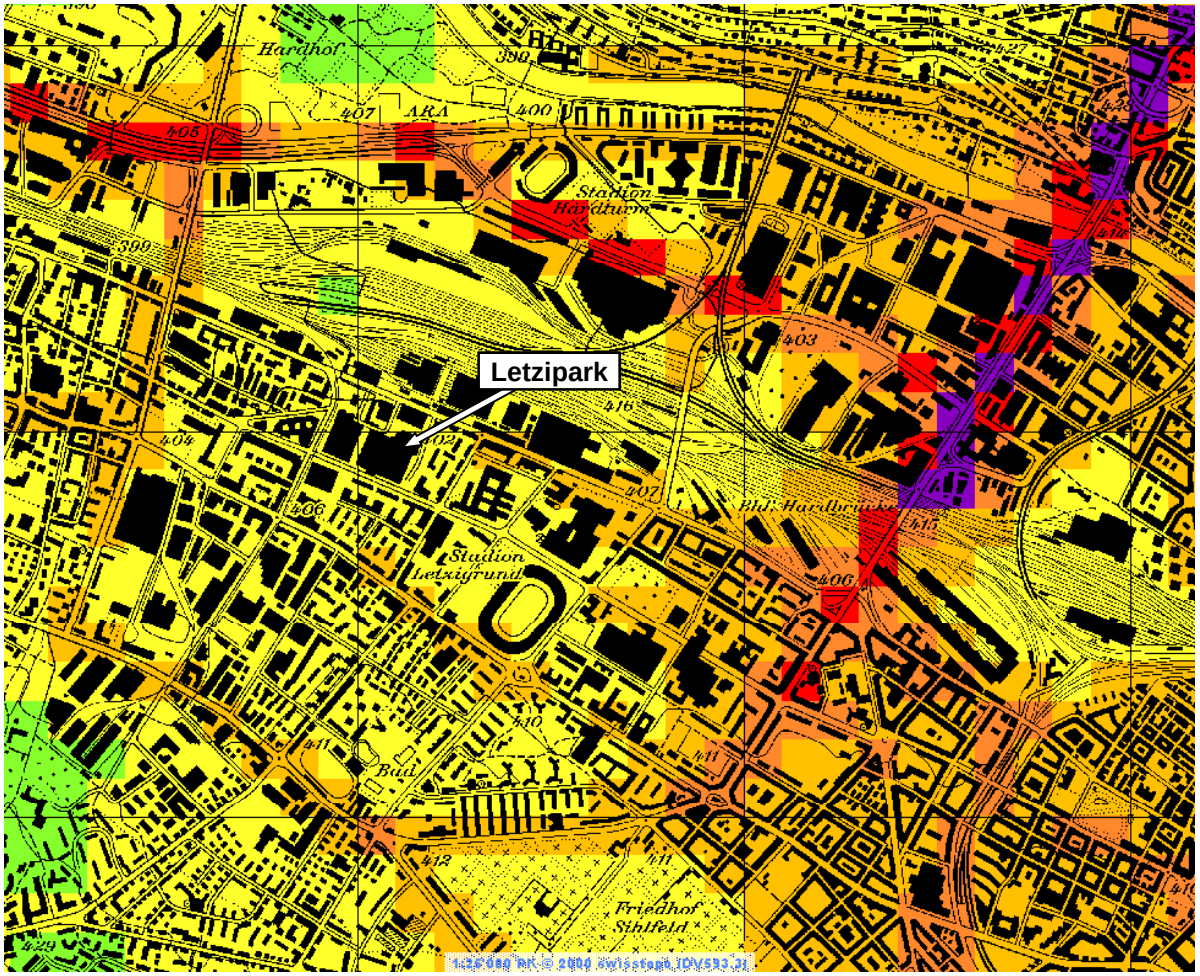
Konzentration entlang Hauptachsen



Quelle: AWEL Kanton Zürich

NO_x Immissionskarte Raum Letzipark 2005

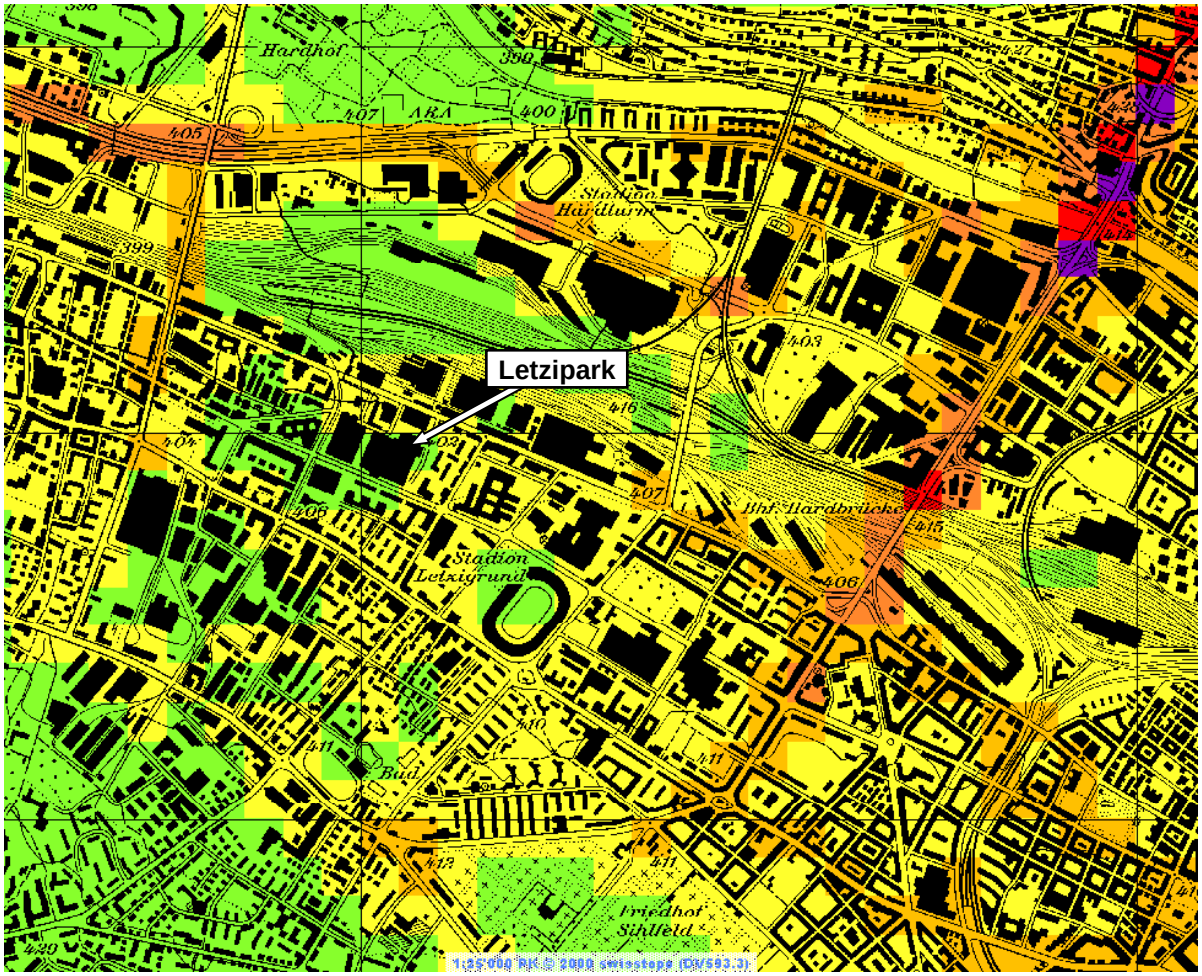
Keine erhöhten Immissionswerte bei EKZ Letzipark



Quelle: AWEL Kanton Zürich

NO_x Immissionskarte Raum Letzipark 2010*

EKZ Letzipark mit tieferen Werten als diverse Quartiere

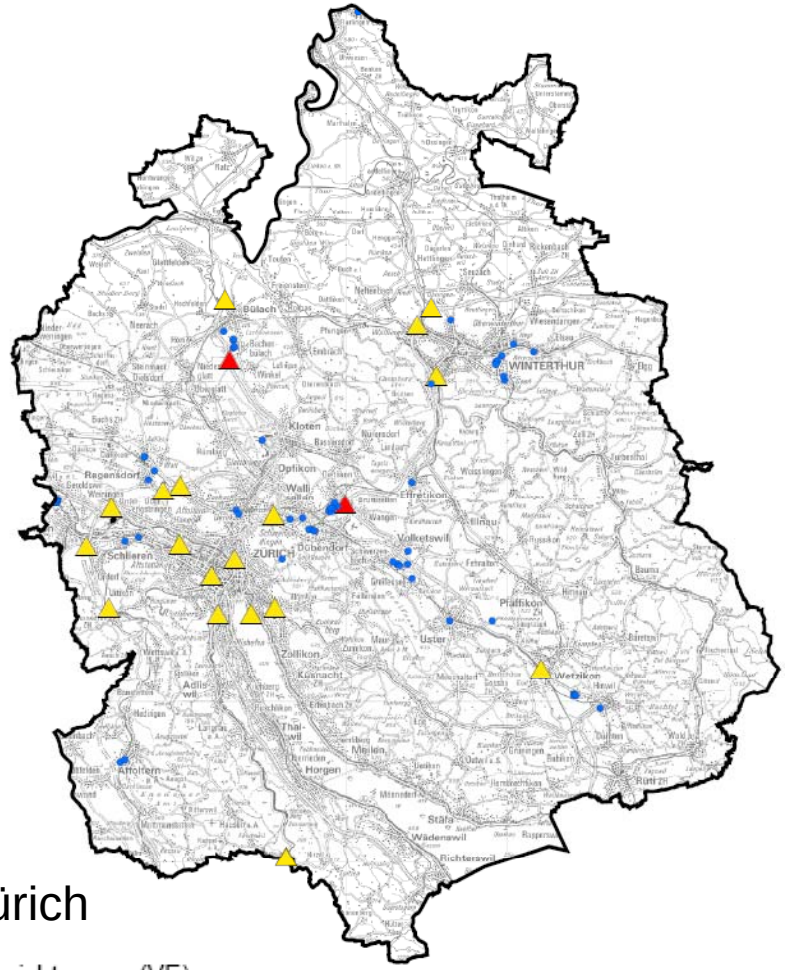


Quelle: AWEL Kanton Zürich

* Prognose AWEL für 2010

Wer ist schuld am Stau?

Stau durch Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)



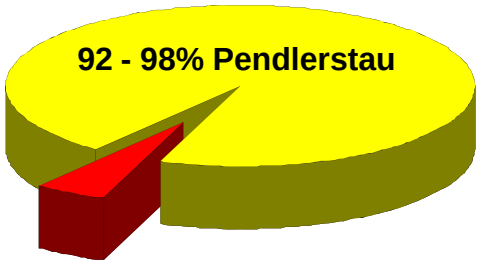
z.B. Kanton Zürich

- Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)
- Staus durch VE induziert
- Staus in Morgen- und Abendspitzenstunde (nicht durch VE induziert)

Ergebnis aus Staustudie:
VE-induzierter Stau ist sehr gering !

	Pendlerstau zu Morgen- und Abendspitzenstunden Anzahl Staustellen	Stau durch VE zu Spitzen-stunden Sa + Do od. Fr Anzahl Staustellen	Summe aller Stauereignisse	Anteil Staus durch VE
Einschätzung der Häufigkeit	5 bis 8 x Stau pro Woche	2 x Stau pro Woche		
Kt. Aargau	24	5	130 - 202	**5% - 8%**
Kt. Baselland	26	2	134 - 212	**2% - 3%**
Kt. Zürich	18	2	94 - 148	**3% - 4%**

- Der Anteil der durch VE verursachten Staus an den gesamten Stauereignissen ist sehr gering! Je nach Kanton beträgt er lediglich 2 bis 8%.
- Verursacher und Betroffene sind bei Staus durch VE sehr oft identisch.



nur 2 - 8% Stau durch VE

Teil III: Gründe für die Verkehrs-mittelwahl beim Einkaufen

Studie Hornung: Zweckmässige Verkehrsmittelwahl

HORNUNG | Wirtschafts- und Sozialstudien
études économiques et sociales

Berz Hafner + Partner AG, Bern
Künzler Bossert und Partner GmbH, Bern

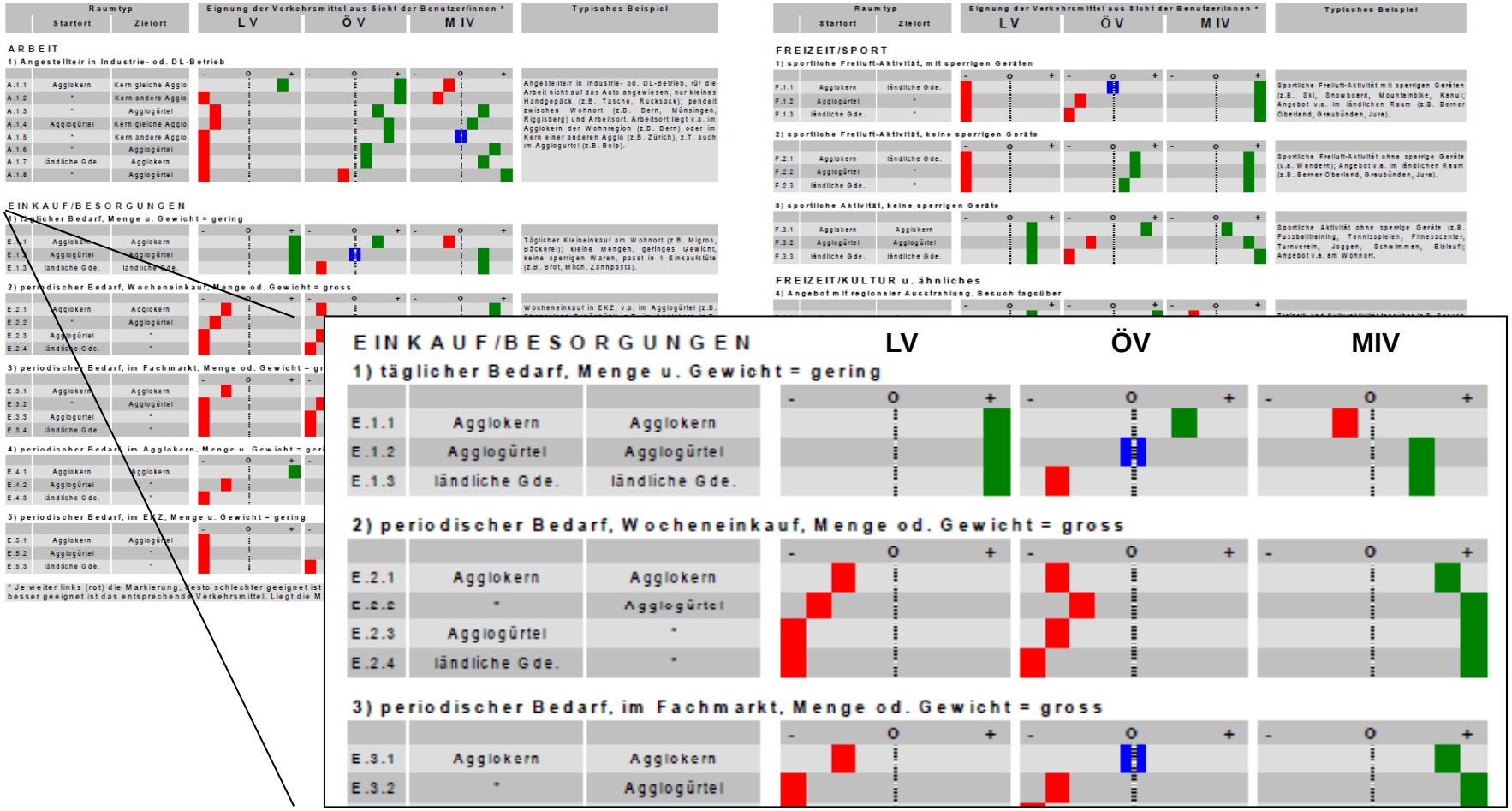
Zweckmässige Verkehrsmittelwahl

Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln

Bern, Januar 2009

Konsumstrasse 20 | 3007 Bern | Tel. 031 372 42 72 | Fax 031 398 33 63 | info@hornung-studien.ch | www.hornung-studien.ch

Bestimmung der Eignung von Verkehrsmitteln abhängig von Verwendungszweck und Raumtyp



Studie Hornung: Zweckmässige Verkehrsmittelwahl

HORNUNG | Wirtschafts- und Sozialstudien
études économiques et sociales

Berz Hafner + Partner AG, Bern
Künzler Bossert und Partner GmbH, Bern

Zweckmässige Verkehrsmittelwahl

Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln

Bern, Januar 2009

Konsumstrasse 20 | 3007 Bern | Tel. 031 372 42 72 | Fax 031 398 33 63 | info@hornung-studien.ch | www.hornung-studien.ch

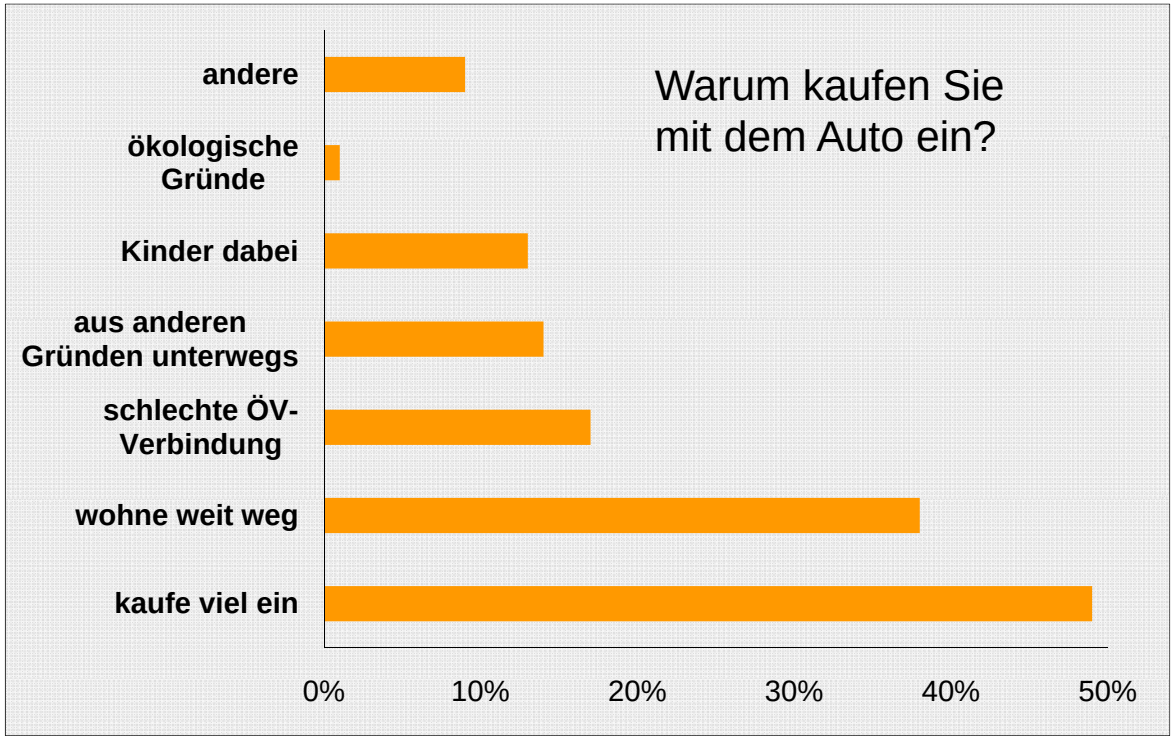
Kernaussagen

- MIV, ÖV, LV sind nicht für alle Zwecke gleicht gut geeignet.
- Je nach Verwendung und räumlichem Kontext sind einzelne Verkehrsmittel im Vor- oder Nachteil.
- Die Verkehrsmittelwahl der Menschen ist deshalb kaum beeinflussbar.
- Für das Einkaufen grösserer Mengen oder sperriger Güter eignet sich das Auto am besten.
- Bei EKZ und Fachmärkten besteht deshalb kein bzw. kaum Umsteigepotenzial vom Auto auf den ÖV.
- Verkehrsbeschränkende Massnahmen bei EKZ haben deshalb kaum eine Wirkung.

Warum sich Autokunden nicht beeinflussen lassen

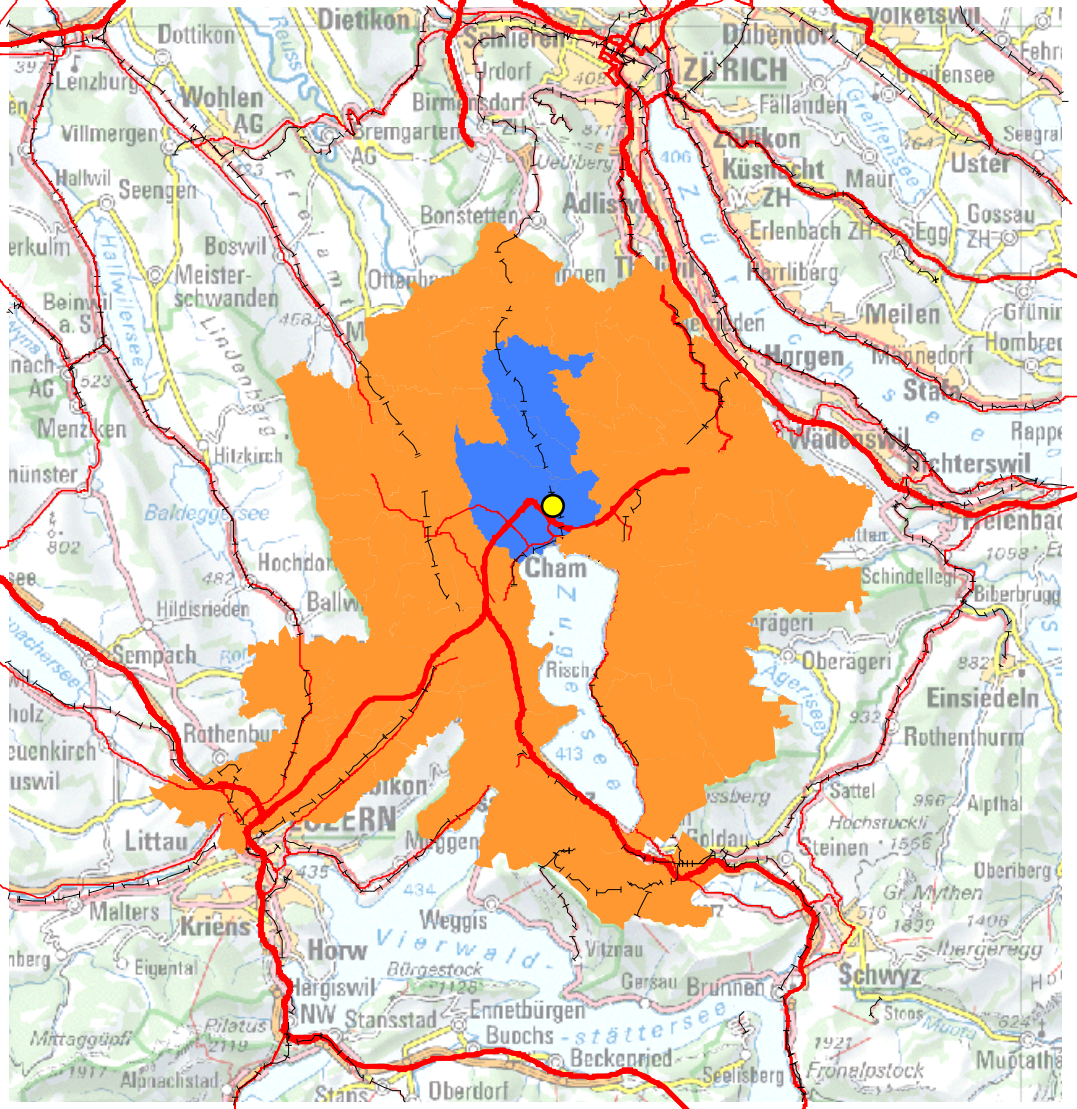
Die Erklärung ist absolut banal und einleuchtend:

Alle Restriktionsmassnahmen am Zielort, beim EKZ (Fahrtenlimiten, PP-Gebühren, PP-Verknappung etc.) ändern rein gar nichts an den tatsächlichen Beweg-Gründen der Kunden, das Auto zum Einkaufen zu benützen.



Quelle: JEKO, 2007

ÖV vs. MIV – Faktor Zeit ist entscheidend !



Legende

- Einzugsgebiet 15 Min. MIV
- Einzugsgebiet 15 Min. ÖV
- EKZ Zugerland
- Strassennetz
- Eisenbahnnetz

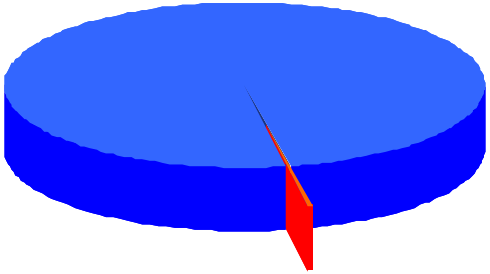
- Innerhalb von 15 Minuten* Reisezeit erreichen 210‘000 Einwohner das Zentrum Zugerland mit dem Auto…
- … aber nur 28‘000 mit dem ÖV
- → trotz erstklassigem ÖV-Anschluss

* Das Zeitbudget der Kunden für den Einkaufsweg beträgt ca.17 Minuten

Teil IV: Fehlende oder kontraproduktive Lenkungswirkung von Restriktionsmassnahmen

Parkgebühren bei EKZ haben keinen Umweltnutzen

- Umfrage bei 1025 Kunden in Biel/Brügg
- Wegen den Parkgebühren sind nur 3 Personen vom Auto auf den ÖV umgestiegen (0.3%) !
- Dieses Ergebnis wird durch neuste Studie in Pizolpark / Pizolcenter Mels absolut zweifelsfrei bestätigt (Umsteigeeffekt in Mels: 0.0%)



nur 0.3% Umsteigeeffekt auf den ÖV

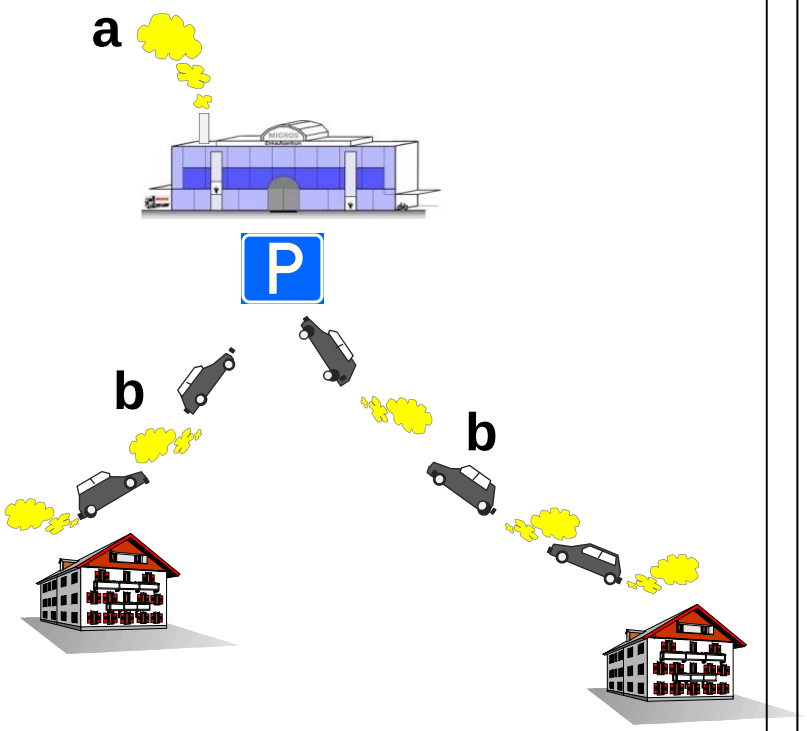
Parkgebühren – wie hoch auch immer angesetzt – haben praktisch keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kunden !

Restriktionsmassnahmen am Zielort sind kontraproduktiv

2 Arten von Emissionen bei VE:

a lokal emittierte Emissionen

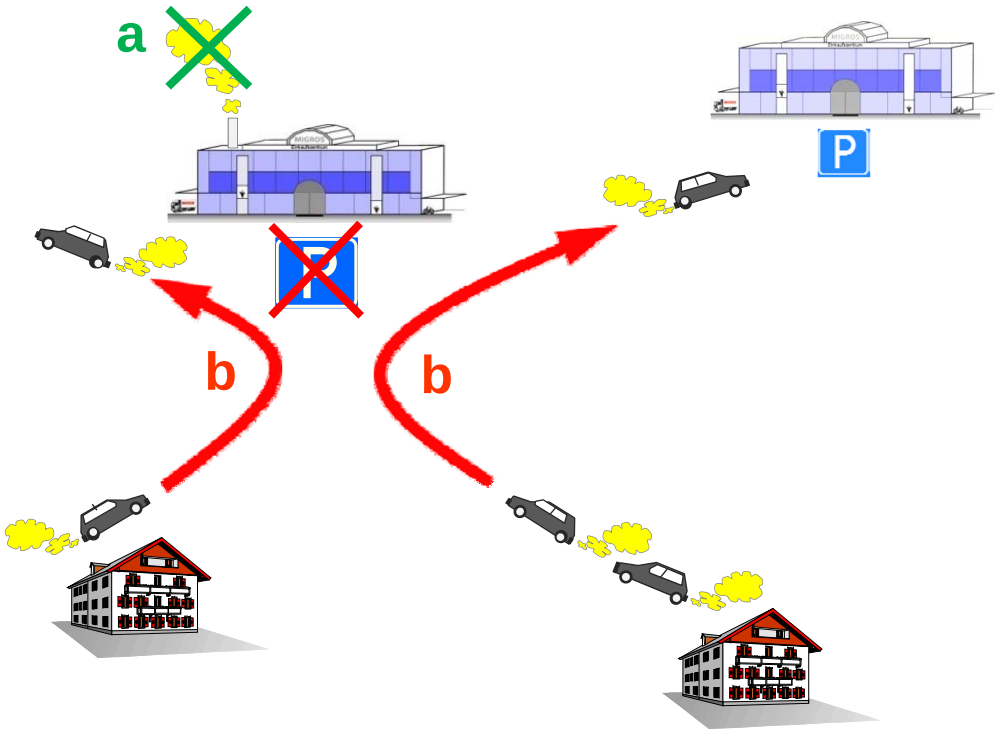
b weiträumig verteilt emittierte Emissionen



2 unterschiedliche Effekte von Emissionsmassnahmen:

a energetische Sanierung am Gebäude bewirken
→ Emissionsreduktion

b Restriktionen bei Fahrten und Parkplätzen bewirken
→ Such- und Ausweichverkehr → **Mehremissionen !**



Fahrten-/Fahrleistungsmodelle sind Scheinlösungen !

- Fahrtenmodelle bedingen Controlling der Fahrtenzahl.
- Sie lassen sich nur durchsetzen, wenn bei deren Überschreitung harte Sanktionen ergriffen werden, das heisst Parkplatzrestriktionen und Nutzungsbeschränkungen

→ **Warum ein System einführen, das nur mit denjenigen Mitteln* durchgesetzt werden kann, welche es vorgibt zu vermeiden?**
(*Parkplatzrestriktionen und Nutzungsbeschränkungen)

→ **Fahrtenmodelle sind verkappte Parkplatzreduktionen**

→ **Fair und ehrlich wäre, von Anfang an das verträgliche Nutzungsmass und die Nutzungsart zu definieren, wie in der Var. 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen des Bundes für VE vorgesehen.**

Weitere Argumente gegen Fahrtenmodelle (FM)

- Ein FM ist nicht wirkungseffizient (Suchverkehr, Ausweichfahrten) und entspricht keinem Kosten/Nutzen-Optimum.
- Das FM setzt – im Gegensatz zur Steuerung des Nutzungsmasses – ganz am Schluss eines Prozesses an und ist deshalb keine Ursachen- sondern reine Symptombekämpfung.
- Das FM löst den Widerspruch zwischen RPG und USG nicht und verlagert die Diskussion von den Parkplätzen hin zu den Fahrten, ohne die Probleme zu lösen.
- Das FM schafft falsche Anreize, greift in den Bodenmarkt ein und führt zu einer ineffizienten Allokation von Ressourcen.
- Das FM ist wirtschaftsfeindlich, denn es bestraft wirtschaftlichen Erfolg.
- Das FM untergräbt die Rechtsicherheit und erhöht das Risiko von Fehlinvestitionen.
- Durch FM entsteht ein „Schwarzpeter-Spiel“ unter Investoren, Betreibern und Mietern von VEs.
- Mit dem FM wird für die Investoren zusätzlicher Aufwand ausgelöst, was die Projekte und den Betrieb unnötig verteuert.
- FM sind in ihrer Anwendung noch unerprobt und haben diverse kontraproduktive Nebenwirkungen.
- FM wurden nie ganz zu Ende gedacht
- FM sind selbst bei Verkehrsfachleuten stark umstritten.

Sonderfall Sihlcity (Entertainmentcenter): keine Übertragbarkeit auf normale EKZ

Sihlcity ist ein Sonderfall

- 75‘000 Einwohner und 40‘000 Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe
- Viele Quartierbewohner kommen mit ÖV oder LV
- Viele Pendler haben keinen Parkplatz und kommen deshalb mit dem ÖV

→ **Überdurchschnittlicher ÖV-Anteil ergibt sich von selbst – und nicht wegen Fahrtenmodell.**

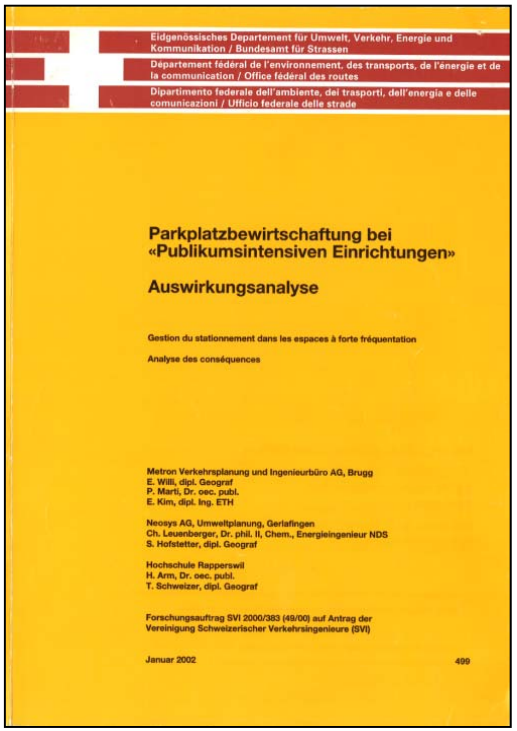
→ **Sonderfall Sihlcity kann nicht auf die normalen EKZ übertragen werden.**

Massive Kritik durch HSG Meta-Studie zu 2 problematischen ASTRA/SVI–Studien (1)

a) Parkplatz-Bewirtschaftung bei PE – Auswirkungsanalyse (ASTRA/SVI, 2002)
Behauptet, Parkgebühren seien lenkungswirksam ab Fr. 2.--/Std.

b) PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten (ASTRA/SVI, 2005)
Verlangt, dass VE nur noch an zentralen Lagen erlaubt sein sollen.

a)


Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation / Bundesamt für Strassen
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication / Office fédéral des routes
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni / Ufficio federale delle strade

Parkplatzbewirtschaftung bei «Publikumsintensiven Einrichtungen»

Auswirkungsanalyse

Gestion du stationnement dans les espaces à forte fréquentation

Analyse des conséquences

Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Brugg
E. Willi, dipl. Geograf
P. Marti, Dr. oec. publ.
E. Kim, dipl. Ing. ETH

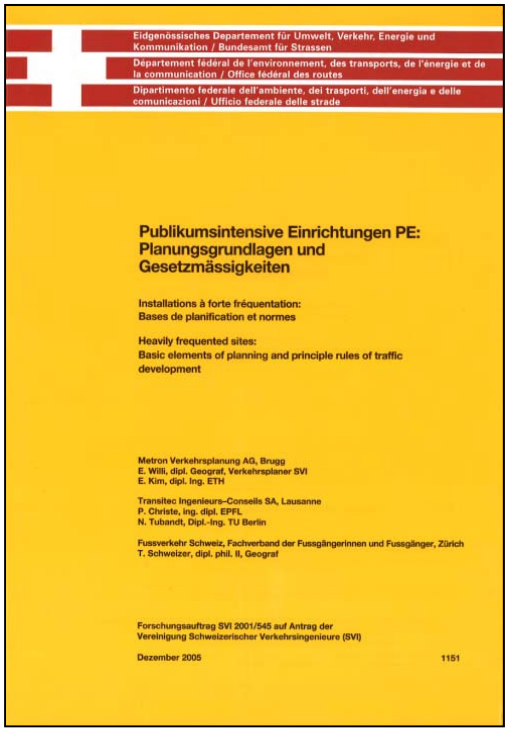
Neosys AG, Umweltplanung, Gerlafingen
Ch. Leuenberger, Dr. phil. II, Chem., Energieingenieur NDS
S. Hofstetter, dipl. Geograf

Hochschule Rapperswil
H. Arm, Dr. oec. publ.
T. Schweizer, dipl. Geograf

Forschungsauftrag SVI 2000/383 (49/00) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)

Januar 2002 499

b)


Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation / Bundesamt für Strassen
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication / Office fédéral des routes
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni / Ufficio federale delle strade

Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten

Installations à forte fréquentation: Bases de planification et normes

Heavily frequented sites: Basic elements of planning and principle rules of traffic development

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
E. Willi, dipl. Geograf, Verkehrsplaner SVI
E. Kim, dipl. Ing. ETH

Transitec Ingenieurs–Conseils SA, Lausanne
P. Christe, ing. dipl. EPFL
N. Tubandt, Dipl.-Ing. TU Berlin

Fussverkehr Schweiz, Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, Zürich
T. Schweizer, dipl. phil. II, Geograf

Forschungsauftrag SVI 2001/545 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)

Dezember 2005 1151

Massive Kritik durch HSG Meta-Studie zu 2 problematischen ASTRA/SVI – Studien (2)

HSG Meta-Studie analysiert die Belastbarkeit (Aussagekraft) folgender Studien

a) Parkplatz-Bewirtschaftung bei PE – Auswirkungsanalyse (ASTRA/SVI, 2002)

b) PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten (ASTRA/SVI, 2005)

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Universität St.Gallen
Lehrstuhl für Logistikmanagement (LOG-HSG)
Dufourstrasse 40a
CH-9000 St.Gallen

Universität St.Gallen

Gutachten
"Parkgebühren bei Publikumsintensiven Einrichtungen - Analyse der Methodik und Belastbarkeit von zwei AST-RA/SVI-Studien"

St.Gallen, 12. November 2009

Bearbeiter:
Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Julia Bendul

Wichtigste Kritikpunkte

- Erhebliche Mängel bei Methodik und Argumentation
- Ungeeignete Wahl der Systemgrenzen
- Unerwünschte Nebeneffekte sind unzureichend untersucht [betrifft a]
- Unzureichende Datengrundlage für verlässliche Aussagen
- Rechenfehler in statistischen Berechnungen [betrifft b]
- Missverständliche graphische Darstellungen
- Ableiten von Ergebnissen aus rein hypothetischen Fragen/Antworten
- Suggerieren von nicht vorhandenen Tatsachen [betrifft a]
- Dadurch Irreführung des Lesers durch unterdrücken von relevanten Aussagen in der Zusammenfassung
- Fehlende Beweisbarkeit der These, PP-Gebühren hätten eine Lenkungswirkung [betrifft a]

→ **HSG rät klar davon ab, die o.e. ASTRA/SVI-Studien (ohne deutliche Einschränkung) als Grundlage für rechtliche oder raumplanerische Entscheide zu benutzen**

9 Studien kommen zum gleichem Schluss:

Parkplatz-Restriktionsmassnahmen haben <u>keinen</u> Umweltnutzen

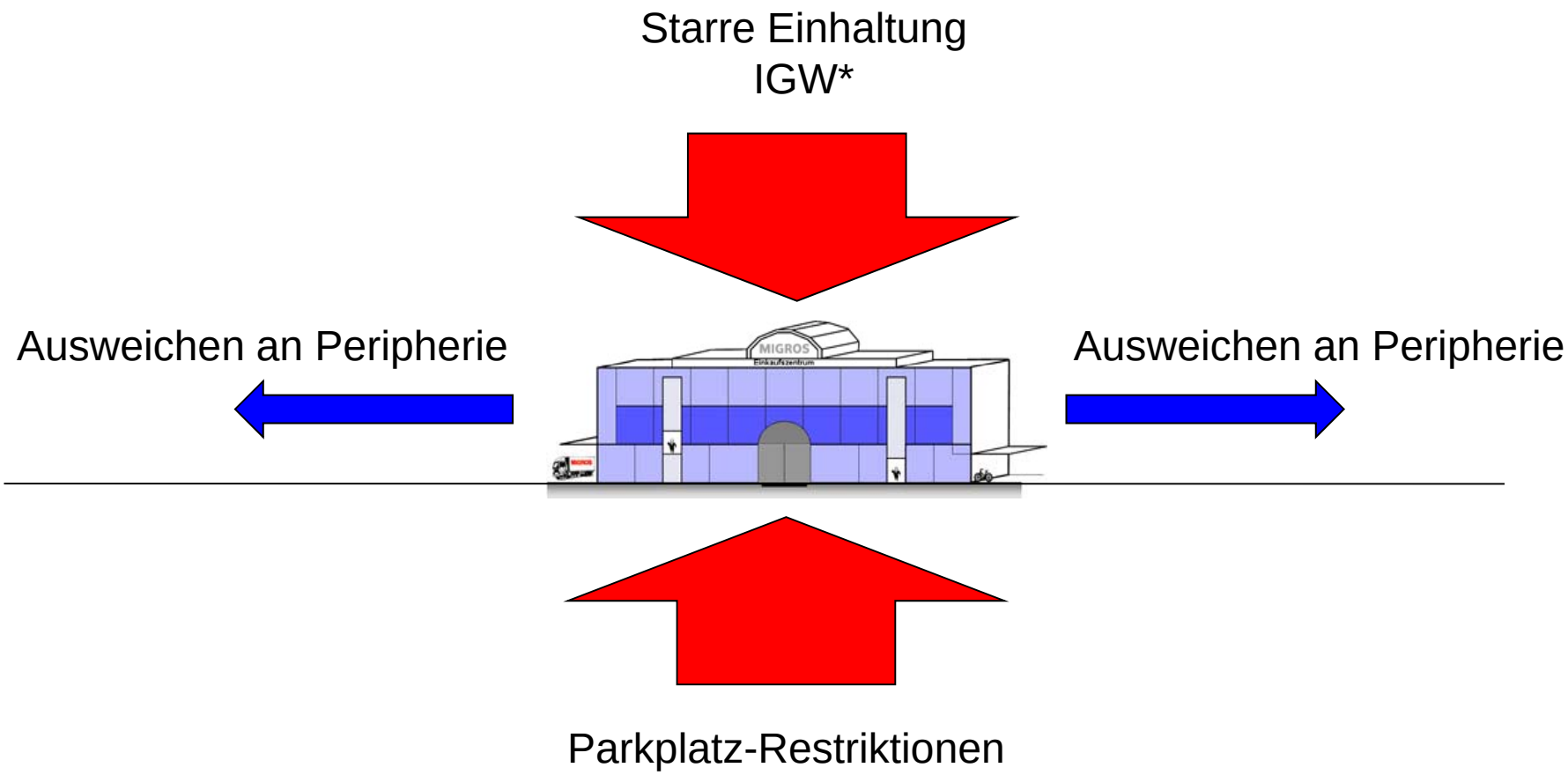
Schlussfolgerungen aus 9 übereinstimmenden Studien

1	Einkaufen = Warentransport
2	Das Auto ist in vielen Fällen das zweckmässigste Verkehrsmittel zum Einkaufen.
3	Der Kunde trifft die Wahl des Verkehrsmittels immer am Ausgangsort, bei sich zu Hause.
4	Die meist genannten Gründe, das Auto zum Einkaufen zu benutzen, sind grosse Menge, grosse Distanz, schlechte ÖV-Qualität am Ausgangsort, Kinder mit dabei.
5	Restriktionsmassnahmen am Zielort, beim Einkaufszentrum, ändern folglich nichts an den eigentlichen Beweggründen, das Auto zum Einkaufen zu benutzen.
6	Restriktionsmassnahmen bei Einkaufszentren sind deshalb nicht wirkungseffizient.
7	Restriktionsmassnahmen bei Einkaufszentren sind oft kontraproduktiv, denn sie führen zu Such- und Ausweichverkehr und damit zu Mehremissionen.
8	Parkgebühren haben keinen nachweisbaren Umweltnutzen.
9	Der Einkaufsverkehr zu den Einkaufs- und Fachmarktzentren beträgt weniger als 3% des gesamten Autoverkehrs in der Schweiz.
10	Der Einkaufsverkehr zu den Einkaufs- und Fachmarktzentren verursacht deutlich weniger als 1% aller Luftschadstoffemissionen in der Schweiz.

Vgl. dazu separates Blatt mit Verweisen auf die einzelnen Studien

Teil V: Umweltschutz contra Raumplanung

Umweltschutz torpediert Raumplanung



* Immissionsgrenzwert

Empfehlungen von BAFU/ARE zu VE

- **Behandelt 4 Massnahmen zur Festlegung des Nutzungspotenzials von VE:**
  - Var. 1: Nutzungsmass und Nutzungsart
  - Var. 2: Parkplatzzahl
  - Var. 3: Fahrtenzahl
  - Var. 4: Fahrleistung

- **Wesentlicher Unterschied:**

  Var. 1 = Ursachen-Beeinflussung

  Var. 2-4 = Symptom-Bekämpfung

→ **espace.mobilité befürwortet Var. 1 (Positivplanung)**

→ **<u>Keine</u> weiteren Fesseln, <u>keine</u> Symptombekämpfung**

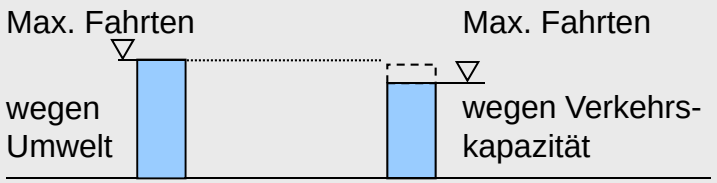
Argumente von espace.mobilité werden durch Dissertation gestützt

Stichworte zum Inhalt

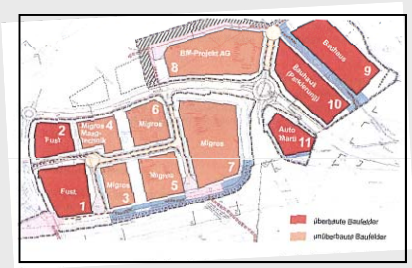
- Beleuchtet Problematik bei Bau und Bewilligung von EKZ
- Nimmt starken Bezug auf die BAFU/ARE-Empfehlungen zu VE
- Analysiert eingehend Vor- und Nachteile der 4 Varianten zur Festlegung des Nutzungspotenzials von VE
- Favorisiert klar Variante 1, Beschränkung von Nutzungsart/-mass
- Wendet sich gegen Fahrtenmodelle und andere Restriktionsmassnahmen

Umsetzung Variante 1* BAFU/ARE-Empfehlungen

Umwelt und Verkehr
Wie viele Fahrten sind aus umweltrechtlicher oder verkehrsplanerischer Sicht möglich?



Raum-/Nutzungsplanung
Welche Nutzung ist wo erwünscht?



Max. Anzahl Fahrten

erwünschte Nutzungen

Fahrten und Nutzungen aufeinander abstimmen

Var. 1 wird als einzige auch von Diss. Eichbaum befürwortet !

Nutzungsvorgaben (Art und Mass)

- … m² Detailhandel Food
- … m² Detailhandel Fachmarkt
- … m² Büro
- … m² Wohnen

* Festlegung von Nutzungs-art und Nutzungsmass

Auftrag an den Bundesrat

gem. Motion ‘Wirkungseffizienz von Umweltmassnahmen‘

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu prüfen und zu treffen, die geeignet sind, sicherzustellen, dass die Massnahmen zum Schutz der Umwelt im Sinne der Verhältnismässigkeit:

a. sachlich und räumlich nach den Kriterien der Wirksamkeit und nach einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältniseingesetzt werden, und

b. bei neuen Erkenntnissen über die Wirksamkeit oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis nötigenfalls angepasst werden.

Motion 08.3003, überwiesen im Juni 2009

Teil VI: Fazit und Folgerungen

Paradigmenwechsel in der Beurteilung von VE

Zukünftige Beurteilungen von VE

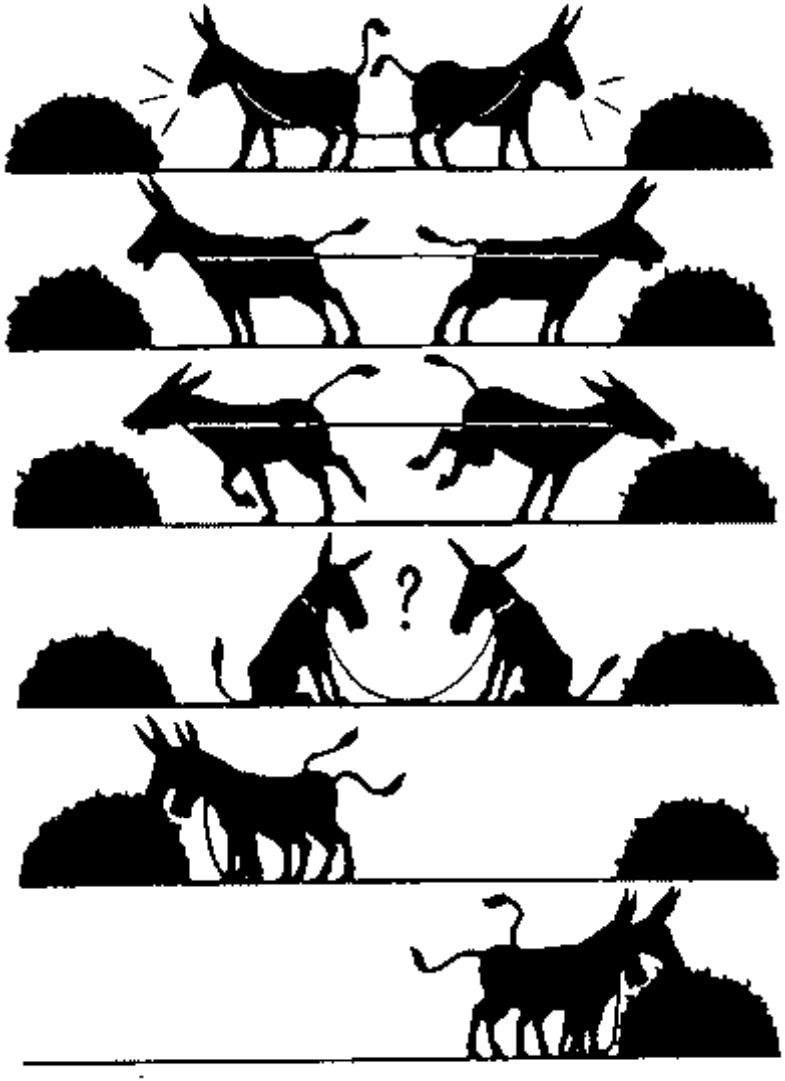
- machen ganzheitliche, räumliche Betrachtungen
- stützen sich auf verlässliche, aktuelle Studien
- unterscheiden zwischen Stadt (Zürich) und Agglomeration/Land

Zukünftige Instanzenentscheide

- stützen sich auf Fakten und Beweise
- betreiben Ursachen– nicht Symptombekämpfung

Zukünftige Restriktionsmassnahmen bei VE nur noch

- wenn deren Wirksamkeit für die Umwelt tatsächlich erwiesen ist
- Die Beweislast liegt bei der verfügenden Instanz

→ **Es gilt die Maxime der Wirkungseffizienz in der Raumplanungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik**

Gemeinsam für wirkungsvollen Umweltschutz !