

## **Endlich Klarheit schaffen**

Markus Neukom  
Leiter Planung/Expansion Migros-Genossenschafts-Bund (MGB)

---

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren

Es ist erstaunlich: In der seit Jahren anhaltenden Umweltdebatte um die so genannten verkehrsintensiven Einrichtungen wird fast ausschliesslich über drei Worte gestritten: Parkplatzreduktionen, Fahrtenlimiten und Parkplatzbewirtschaftung. Es ist in dieser Diskussion bisher nicht gelungen, die oft divergenten Interessenbereiche Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft einer ganzheitlichen Betrachtung zuzuführen.

### **Proportionen des Einkaufsverkehrs**

Seit Erscheinen der Studie 'Einkaufen und Mobilität' des Institutes für Umwelttechnik und Ökologie in Luzern liegen wissenschaftlich erarbeitete Fakten zum Einkaufsverkehr vor. Die Studie belegt, dass der von den UVP-pflichtigen Einkaufszentren und Fachmärkten verursachte motorisierte Personenwagenverkehr nur drei Prozent des gesamten motorisierten Individualverkehrs (MIV) beträgt. Diese Zahl wird von einer second opinion der ETHZ als plausibel bezeichnet. Gemessen an den Gesamtemissionen aller Verursachergruppen entspricht dies – je nach Luftschadstofftyp – einem Bruchteil von lediglich 0.2 – 1 Prozent. Damit wird klar, dass mit Reduktionsmassnahmen beim Einkaufsverkehr im besten Fall nur eine Verringerung der Schadstoffemissionen erreicht werden kann, die weniger als ein Promille (<1%) der Gesamtemissionen betragen würde. Den Löwenanteil von über 70 Prozent des MIV verursachen der Pendler- und der Freizeitverkehr.

### **Unvermögen der bisher angewendeten Umweltmassnahmen**

Die bisher angewendeten Umweltmassnahmen (Parkplatzreduktion, Fahrten- bzw. Fahrleistungsmodelle, Parkplatzbewirtschaftung) bewirken in erster Linie bloss eine Verlagerung des Einkaufsverkehrs. Der Grund ist einfach und einleuchtend: Der Kunde hat immer die freie Wahl – sowohl beim Einkaufsort wie auch beim Verkehrsmittel. Wer nicht parkieren kann, wo er will, fährt einfach dort hin wo er kann. Suchverkehr, wildes Parkieren und Ausweichfahrten zu anderen, in der Regel weiter entfernten Einkaufsorten sind das Ergeb-

nis. Dadurch entstehen zusätzliche Emissionen. Der Effekt der erwähnten Massnahmen ist somit in dreifacher Weise kontraproduktiv: Für die Kunden (Gesellschaft), für die Wirtschaft und auch für die Umwelt.

### **Nötiger Richtungswechsel in der Raumplanungs- und Umweltpolitik**

Es ist höchste Zeit, dass Raumplanung und Umweltschutz endlich aus einer ganzheitlichen, räumlich übergreifenden Perspektive betrachtet und behandelt werden. Bei Standortfragen zu verkehrsintensiven Einrichtungen darf nicht nur die enge und mono-thematische Auslegung der Luftreinhalteverordnung zum Zuge kommen. Auch die Anliegen der zwei anderen, ebenso wichtigen Zieldimensionen der Raumplanung, von Wirtschaft und Gesellschaft, sind zu berücksichtigen. Die Bundesämter BAFU und ARE haben diese neue, ganzheitliche Sichtweise in ihre vollständig überarbeiteten Empfehlungen zur Standortplanung für verkehrsintensive Einrichtungen übernommen. Darin wird auch eine ausgewogene Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Interessen gefordert. Diese Forderungen sind sinnvoll. Sie stehen in völliger Übereinstimmung mit den entsprechenden Änderungen zu UVP und Verbandsbeschwerderecht, die der Ständerat im vergangenen Herbst beschlossen hat.

### **Für eine wirkungsorientierte Raumplanungs- und Umweltpolitik**

BAFU-Direktor Bruno Oberle verlangte verschiedentlich eine wirkungsorientierte Umweltpolitik. Damit stimmen wir völlig überein. espace.mobilité setzt sich mit Nachdruck für folgende Anliegen ein:

- Endlich Klarheit schaffen zu den wirklichen Problemverursachern
- Verursachergerechte Lastenverteilung bei Umweltmassnahmen
- Konzentration auf Massnahmen mit hoher Wirkungseffizienz – und deshalb:
- Verzicht auf wirkungslose, kontraproduktive Massnahmen wie Fahrten- und Fahrleistungsmo-delle, Parkplatzreduktionen und flächendeckende Parkgebührenpflicht
- Verhinderung der missbräuchlichen Anwendung des Verbandsbeschwerderechts