

Regierungsrat
Walter Straumann, lic. iur.
Vorsteher Bau- und Justizdepartement
Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn

Bern, 19. September 2008

Luftmassnahmenplan 2008 (LMP08) Öffentliches Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Sie geben uns die Gelegenheit, uns zum Luftmassnahmenplan 2008 (LMP08) zu äussern, was wir hiermit fristgerecht tun.

Obwohl viele Massnahmen, die uns als Detailhändler und Immobilien-Investoren betreffen, bereits in der Umsetzung sind (rev. Baugesetz, Agglomerationsprogramme), möchten wir an dieser Stelle einige grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis der Luftreinhaltepolitik zum Thema Einkaufen und Mobilität äussern.

Gleichzeitig anbieten wir uns gerne als Gesprächspartner für eine Überarbeitung des Luftmassnahmenplans. Unsere konstruktive Zusammenarbeit mit den Behörden und unser fundiertes Wissen haben wir bei der Überarbeitung des Aargauer Baugesetzes oder den VE-Empfehlungen von BAFU und ARE unter Beweis gestellt.

1 Das Wichtigste auf einen Blick

- espace.mobilité teilt die Erkenntnisse der Problemanalyse aus dem Bericht zum Luftmassnahmenplan LMP08: Die Siedlungsstruktur und die Erschliessung der Siedlungsgebiete sind die hauptsächlichen Treiber des Mobilitätsverhaltens im Kanton Solothurn. Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt individuell am Quellort (Wohnort). Deshalb muss der Siedlungsstruktur im Kanton höchste Priorität zugewiesen werden.
- espace.mobilité unterstützt die auf Grund der Problemanalyse skizzierte Zielsetzung der Stärkung der Zentralitätsstrukturen, d.h. die Siedlungsverdichtung nach innen. Ganzheitlich betrachtet, wird diese Siedlungsentwicklung zu weniger schädlichen Emissionen führen.
- Zwischen der guten Problemanalyse und den daraus abgeleiteten Handlungsfeldern und Zielen besteht unserer Ansicht nach eine Diskrepanz.
- Der Luftmassnahmenplan im Bereich der Verkehrsintensiven Anlagen
 - erreicht die angestrebten Ziele nicht,
 - beruht auf falschen Basisannahmen,
 - und kann deshalb die beabsichtigte Wirkung nicht entfalten.
- Neue Erkenntnisse und Forschungsarbeiten zeigen, dass
 - Restriktionsmassnahmen wie Parkgebühren etc. am Zielort (bei den VE) keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kunden haben,
 - die Planung von VE am besten über die Vorgabe von Nutzungsmass und Nutzungsart geschieht (gemäss Variante 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen).

Wir stellen deshalb den Antrag, den Luftmassnahmenplan im Bereich der Verkehrsintensiven Anlagen zu überarbeiten.

Unsere detaillierte Stellungnahme finden Sie nachstehend.

2 Über espace.mobilité

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères, Migros, Möbel Pfister und dem Verband der Immobilien-Investoren (VIV) ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels und der Immobilienwirtschaft.

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.

3 Aktuelle Tendenzen in anderen Kantonen und auf Bundesebene

Beim Thema «Umgang mit Verkehrsintensiven Einrichtungen» hat in jüngster Zeit ein grundlegender Umdenkprozess statt gefunden.

3.1 Kanton Aargau

Im November 2006 gab der Kanton Aargau die Teilrevision seines Baugesetzes in die Vernehmlassung. Der Entwurf enthielt unter anderen einschneidende Massnahmen, die einseitig den Detailhandel trafen. In der Folge wurde der Gesetzesentwurf in wesentlichen Punkten grundlegend überarbeitet und befindet sich zurzeit (September 2008) in der parlamentarischen Beratung. Folgende Punkte wurden überarbeitet:

- Anstelle von detaillierten Bauvorschriften und Verboten trat ein raumplanerischer Ansatz.
- Umsetzung der neuen wirkungsorientierten Umweltpolitik des BAFU
- Die Idee, über Parkplatzrestriktionen das Verhalten der Benutzer und somit die Mobilität steuern zu wollen, wurde über Bord geworfen.
- Es werden nicht mehr einzig gegen VE gerichtete «end of pipe»-Ansätze verfolgt, sondern ursachenorientierte, raumplanerische Ansätze, die alle Verkehrsarten betreffen.
- Konsequenterweise wurde der Begriff der Verkehrsintensiven Nutzung (VN) vollständig aus dem gesamten Gesetzestext entfernt.

Im Speziellen wird im neuen Baugesetz des Kantons Aargau erstmals die Variante 1 der BAFU / ARE-Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (siehe Beilage) konkret umgesetzt (§13, §32 BauG). Dies bedeutet, dass für VE eine Positivplanung vorgenommen wird, in dem bereits auf Stufe Nutzungsplan die Nutzungsart und das Nutzungsmass festgelegt werden, ohne weitere Restriktionen wie Fahrtenzahlen, Parkplatzbeschränkungen oder Parkgebühren. Eine solche frühzeitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr bringt den Investoren Planungssicherheit, den Gemeinden und dem Kanton ermöglicht sie eine frühzeitige Steuerung der räumlichen Entwicklung unter Berücksichtigung der Verkehrskapazitäten.

3.2 Kanton Zürich

Im Rahmen der Teilrevision des Richtplans Verkehr korrigierte der Kantonsrat verschiedene Bestimmungen aus der Vernehmlassungsvorlage:

- Der Schwellenwert für VE wurde von 2000 Fahrten auf 3000 Fahrten an mindestens 100 Tagen erhöht.
- Bestehende Anlagen wurden von den Bestimmungen zu den VE ausgenommen (Bestandesgarantie).

3.3 Bund

Auf Bundesebene wird im Anschluss an das revidierte Umweltschutzgesetz (seit 1. Juli 2007 in Kraft) die Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) ebenfalls angepasst. Es ist vorgesehen, die Schwellenwerte für die UVP-Pflicht von VE nach oben anzupassen.

Ausserdem orientiert sich die neue Politik des Bundesamts für Umwelt (BAFU) konsequent an einem wirkungsorientierten Ansatz.

Fazit:

Die aktuellen Diskussionen in anderen Kantonen zeigen klar, dass die Zielsetzungen des Massnahmenplans auch durch weniger interventionistische Auflagen erreicht werden können. Gleichzeitig wird auch die Rechtssicherheit für Investoren erhöht.

Auf Bundesebene haben sich Lösungsansätze, die auf Wirkungseffizienz basieren, durchgesetzt.

4 Aktuelle Gerichtsurteile

BGE Kino am Pool (1A.239/2006 vom 10. Juli 2007):

Obwohl es hier nicht direkt um VE des Detailhandels ging, ist das Urteil richtungsweisend:

- Um die Mehrbelastung der Luft durch den Kinobetrieb zu ermitteln, wurde der Jahresmittelwert berechnet.
- Als Vergleichsperimeter wurde der gesamte Kanton Zürich herangezogen.
- In Bezug auf die NOx-Belastung wurde die Gesamtbelastung (nicht nur Verkehrsemissionen) im Kanton Zürich als Vergleichswert herangezogen.

Damit nimmt das BGer eine Forderung auf, welche auch in den neuen Empfehlungen von BAFU/ARE enthalten ist: Nämlich eine räumliche Gesamtbetrachtung vorzunehmen anstatt einer reinen Objektbetrachtung.

Eine analoge Betrachtungsweise müsste demzufolge auch bei der Beurteilung der von VE induzierten Emissionen im Kanton Solothurn zur Anwendung kommen.

BGE Pratteln (1A.110/2006 vom 19.4.2007):

Ein funktionaler Zusammenhang zwischen dem Media Markt und weiteren Anlagen wurde vom Gericht verneint und die Beschwerde des VCS abgewiesen.

BGE Länderpark (1A.318/2005, 27.02.07):

Der VCS-Rekurs wurde vollumfänglich abgewiesen. Unter anderem wurde die Erschliessung mit dem ÖV vom Gericht als genügend erachtet. Dabei wurde auf die spezielle Situation des ländlichen Gebiets eingegangen, was ebenso auf den Kanton Solothurn zutrifft.

BGE Spreitenbach (1A.125/2005):

Die Einsprache des VCS wurde abgewiesen. Die Forderungen zur Beschränkung der Parkplatzzahl und zur Festlegung der Parkgebühren wurden vom Gericht zurückgewiesen.

VGE ZH Rosenberg (VB.2007.00091 vom 7.11.2007, nicht weitergezogen)

Das Verwaltungsgericht stützte die Berechnung der Parkplatzzahl durch die Behörden mit dem Hinweis, dass die Hälfte der Kunden aus weniger gut erschlossenen Landgemeinden komme. Wenn diese Kunden zum Einkaufen nicht in die Innenstadt fahren, sei das sinnvoll. Der VCS-Rekurs wurde abgewiesen.

VG Ladendorf, Langendorf (Urteil vom 11. Mai 2007, nicht weitergezogen)

Der Rekurs des VCS wird abgewiesen (Reduktion der PP, Erhöhung der Parkgebühren, Fahrtenlimitierung). Gleichzeitig wurde der Rekurs der Migros gegen die finanzielle Beteiligung an der ÖV-Erschliessung gutgeheissen.

Fazit:

Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichts sowie die nicht weiter gezogenen Urteile der Verwaltungsgerichte zeigen einen eindeutigen Paradigmawechsel weg von der Fokussierung auf das Einzelobjekt hin zu einer ganzheitlichen, räumlichen Beurteilung der Probleme und zu einem wirkungsorientierten Ansatz.

5 Zum Problemkreis Raumplanung, Umweltschutz und Verkehrsintensive Einrichtungen

Wir erlauben uns, einige grundsätzliche Fakten im Zusammenhang mit Verkehrsintensiven Einrichtungen zu erläutern, bevor wir auf die konkrete Vorlage eingehen. Dieses Vorgehen soll dazu beitragen, die Sicht der Investoren besser nachvollziehen zu können.

5.1 Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren

Eine aktuelle Studie¹ der JEKO AG untersuchte, ob die Einführung von Parkgebühren bei Einkaufszentren die Kunden veranlasst, vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen. Dabei wurden insgesamt 1025 Kunden in den beiden Einkaufszentren Centre Brügg und Boujean in Biel befragt.

Die Studie kommt zu folgenden Resultaten:

- *Die Einführung von Parkgebühren schadet dem Detailhandel:*
In den beiden untersuchten Einkaufszentren ging der Umsatz nach der Einführung der Parkgebühr markant zurück. Der kostendeckende Betrieb der Zentren ist in Frage gestellt.
- *Der von Parkgebühren erhoffte Umsteigeeffekt ist praktisch gleich Null:*
Nur gerade 3 Personen gaben an, wegen der Parkgebühr auf den ÖV umgestiegen zu sein. Gemessen an den potenziellen Umsteigern beträgt dieser Anteil gerade einmal 0.3%.
- *Parkgebühren führen zu Ausweichstrategien und Ausweichfahrten – nur die wenigsten steigen auf den ÖV um (egal wie hoch die Gebühren sind):*
Als Verhaltens- bzw. Ausweichstrategie bei einer Erhöhung der Parkgebühren geben die MIV-Kunden an, einen anderen Einkaufsort aufzusuchen oder allenfalls seltener einzukaufen. Nur weniger als 2% der MIV-Kunden sagen, sie würden im Falle einer Erhöhung der Gebühren vom Auto auf den ÖV umsteigen.

Mit dieser Studie wurde in der Schweiz zum ersten Mal mittels einer ex-post-Befragung das effektive Verhalten der Kunden (nach der Einführung von Parkgebühren) untersucht. Die wenigen bestehenden Studien decken nur ex-ante-Befragungen ab (Frage nach zukünftigem Verhalten, Hypothesen).

Fazit:

Parkgebühren bei Einkaufszentren verfehlen die ihnen zgedachte Wirkung (Umsteigeeffekt auf den ÖV) weitgehend. Auf der anderen Seite schaden sie den betroffenen Verkaufsstellen, weil die Kunden ausweichen und somit Umsatzrückgänge die Folge sind.

¹ JEKO AG: Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren, Oktober 2007 (vgl. Beilage)

5.2 Verkehrsanteile von VE

Nachstehende Grafik (Abb.1) zeigt die Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz. Die Werte berechnen sich auf Basis der offiziellen Angaben des Bundesamtes für Statistik sowie aus Zahlen aus dem Mikrozensus 2000 (vgl. Beilage «Personenwagen-Verkehrsanteile in der Schweiz»). Die Situation im Kanton Solothurn unterscheidet sich nicht wesentlich von der gesamtschweizerischen Entwicklung.

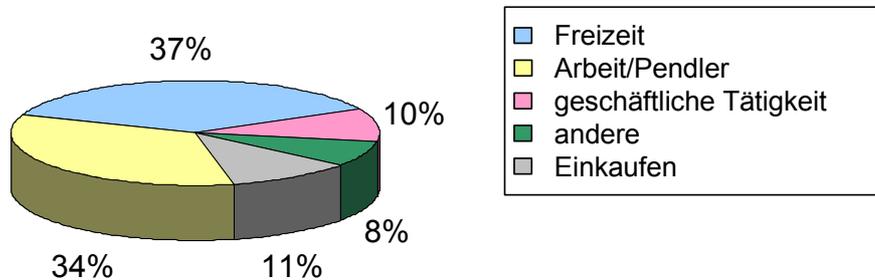


Abb. 1: Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz

Der **Verkehrszweck «Einkaufen»** ist nur für den bescheidenen Teil von **11%** aller Fahrten verantwortlich. Der **Anteil der Einkaufs-Fahrten zu den Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)** mit Verkaufsflächen von mehr als 5'000m² (Definition Umweltschutzgesetz für UVP-Pflicht) beträgt sogar **lediglich ca. 3%** (Quelle: Institut für Umwelttechnik und Ökologie, «Einkaufen und Mobilität», vgl. Beilage).

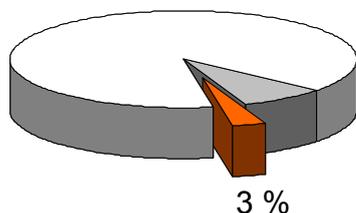


Abb. 2: Der Personenwagenverkehr zu den UVP-pflichtigen Einkaufszentren und Fachmärkten beträgt lediglich 3% der gesamten Personenwagen-Fahrleistung in der Schweiz

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

Luftschadstoffe und Treibhausgase	Anteil VE-Einkaufsverkehr an Gesamtemissionen (Werte für 2006)
PM10	0.2 %
(NM) HC	0.2 %
NOx	0.5 %
CO ₂	0.8 %
CO	1.0 %

Abb. 3: Emissionsanteile des Einkaufsverkehrs zu VE gemessen an den Gesamtemissionen aller Verursacher (Quelle: Institut für Umwelttechnik und Ökologie, «Einkaufen und Mobilität», vgl. Beilage)

5.3 Einkaufen = Warentransport

Einkaufen ist eine ganz normale Aktivität. Weil dabei Waren transportiert werden und insbesondere beim Wochenend- oder Fachmarkteinkauf grössere Mengen, sind viele Kunden auf die Benutzung des Autos geradezu angewiesen. Das Auto ist für den Warentransport beim Einkaufen das geeignetere Verkehrsmittel als der ÖV bzw. der LV.

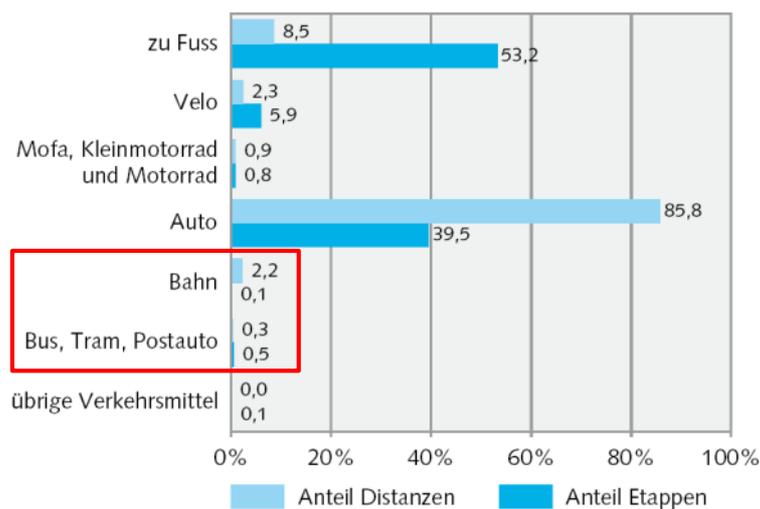
Bezüglich der Benutzung des ÖV zum Einkaufszweck weisen wir auf folgende Fakten und Tatsachen hin:

- Die Verkehrsmittelwahl findet immer beim Ausgangsort statt, also zu Hause beim Kunden.
- Die ÖV-Anbindung beim Kunden ist entscheidend, nicht die beim Zielort (EKZ oder Fachmarkt). Deshalb hat eine Verbesserung der ÖV-Qualität am Zielort kaum eine Wirkung auf den Modalsplit.
- Ein weiteres zentrales Entscheidungskriterium ist die absolute Fahrzeit-Differenz zwischen dem Auto-Einkauf und dem ÖV-Einkauf.
- Eine aktuelle Umfrage bei 1'000 Kunden von Einkaufszentren zeigt, dass die Kunden – selbst bei drastischer Reduktion der Parkplatzzahl – mehrheitlich beim Auto bleiben und einfach zu einer anderen Zeit oder an einem anderen Ort einkaufen gehen. Nur ein ganz kleiner Teil sagt, er würde auf den ÖV umsteigen (vgl. Beilage «Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr»).

5.4 Geringe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs beim Einkaufen

In der Schweiz wird grossmehrheitlich entweder zu Fuss oder mit dem Auto und zu geringeren Teilen mit dem Velo eingekauft (siehe unten stehende Grafik). Der ÖV macht **nur 0.6%** der Etappen im Einkaufsverkehr aus. Entsprechend kommt das BFS in seinem Bericht zur Mobilität in der Schweiz (Mikrozensus) zu folgendem Schluss: «Der ÖV spielt im Einkaufsverkehr gesamthaft eine verschwindend geringe Rolle.» Dies obwohl beispielsweise 92% der Filialen der Migros gut mit dem ÖV erschlossen sind (mindestens eine Haltestelle im Umkreis von 300 m).

Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr G 5.5



Basis: 12 031 Einkaufsetappen an Werk- und Samstagen

© BFS/ARE

Abb. 4: Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (Quelle: BFS/ARE 2007; Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005, Bern, Seite 47)

5.5 Reduktion der Emissionen an der Quelle

Die oben erwähnte Studie des Instituts für Umwelttechnik und Ökologie (vgl. Beilage «Einkaufen und Mobilität») hat sämtliche Massnahmen zur Reduktion der Emissionen aus dem MIV auf ihre Wirksamkeit und auf die Verhältnismässigkeit (Erforderlichkeit, Eignung und Proportionalität zwischen Mittel und Zweck) hin untersucht und bewertet. Sie kommt zum klaren Schluss, dass einzig die quellenbezogenen, fiskalischen oder technischen Massnahmen eine hohe oder zumindest mittlere Effektivität aufweisen. Bei den raumplanerischen Einschränkungen und ganz besonders bei den objektbezogenen Einschränkungen ist die Wirkung gering bis sogar kontraproduktiv.

Aus diesem Sachverhalt geht hervor, dass die Massnahmen zur Reduktion der Emissionen vor allem an der Quelle ansetzen müssen. Diese Massnahmen sind in Bezug auf ihre Wirkung für die Umwelt am effizientesten.

5.6 Abstimmen von Raumplanung und Umweltschutz

Die meisten Auflagen für die Planung von intensiv genutzten Zonen gehen auf das Erfordernis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung zurück. Durch diese Fokussierung auf begrenzte Gebiete respektive einzelne Objekte werden raumplanerisch sinnvolle Lösungen verunmöglicht. Die Dominanz des USG über das RPG verhindert, dass in zentralen Lagen, die lufthygienisch vorbelastet sind, eine raumplanerisch erwünschte Verdichtung und Konzentration von Nutzungen statt finden kann. Eine Ausdehnung des Betrachtungsperimeters (räumliche Gesamtsicht) kann hier Abhilfe schaffen. Hierzu müssten aber zumindest temporäre Überschreitungen der Grenzwerte an zentralen Lagen erlaubt sein, sofern dies im gesamten Kontext die bessere Lösung darstellt.

5.7 Investoren brauchen Planungs- und Investitionssicherheit

Es ist unbestritten, dass die Raumplanung Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen formulieren muss (vgl. Beilagen «Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan» und «Kurzinformation aus Investorensicht zu den neuen, überarbeiteten Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan BAFU/ARE»). Dabei haben die Planungs- und Investitionssicherheit ein wichtiges Ziel zu sein.

- Planungssicherheit bedeutet die Ausscheidung von Standorten mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse). Dadurch wird die nötige Planungs- und Rechtssicherheit geschaffen. Auf weitere Restriktionen wie Parkplatzzahlen oder Fahrtenkontingente ist zu verzichten (keine zusätzlichen Fesseln für die Wirtschaft).
- Investitionssicherheit bedeutet, dass die in der Verfassung garantierten Grundsätze der Eigentumsgarantie und der Wirtschaftsfreiheit gewährt sein müssen. Eingriffe bei bestehenden Anlagen laufen diesen Grundsätzen zuwider.

Soweit unsere grundsätzlichen Überlegungen zur Thematik der Verkehrsintensiven Einrichtungen. Nachfolgend gehen wir auf die konkreten Inhalte des zur Diskussion stehenden Luftmassnahmenplans ein.

6 Stellungnahme zu einzelnen Punkten im Luftmassnahmenplan 2008, LMP08

Wir beschränken uns auf diejenigen Punkte, die uns direkt betreffen.

6.1 Problemanalyse (Kapitel 5.1.1.1 c)

Mit der Problemanalyse des Berichts sind wir weitgehend einverstanden. Die Siedlungsstruktur und die Erschliessung der Siedlungsgebiete dürften die hauptsächlichen Treiber des Mobilitätsverhaltens sein (Seite 66). Auch hinter der Aussage, dass die Wahl des Verkehrsmittels individuell am Quellort (Wohnort) getroffen wird, können wir voll und ganz stehen (Seite 68).

Ferner unterstützen wir die Zielsetzung der Stärkung der Zentralitätsstrukturen, d.h. die Siedlungsverdichtung nach innen (Seite 69). Ganzheitlich betrachtet, wird diese Siedlungsentwicklung zu weniger schädlichen Emissionen führen.

Leider werden aus der guten Problemanalyse nicht immer die richtigen Schlüsse gezogen. Es besteht eine Diskrepanz zwischen der Analyse und den Handlungsfeldern und Zielen.

Viele der vorgeschlagenen und zum Teil bereits umgesetzten Massnahmen treffen einseitig den Verkehr zu Einkaufszentren. Wie in Kapitel 5 ausführlich dargelegt, sind solche Restriktionsmassnahmen bei EKZ im Sinn der Umwelt **nicht** Ziel führend und **nicht** wirkungseffizient. Beispielsweise bringen tiefere Parkplatzzahlen, eine Bewirtschaftung der Parkplätze und eine höhere Erschliessungsgüte mit dem ÖV am Zielort **nicht** den gewünschten Umsteigeeffekt, weil im relativ wenig dicht besiedelten Kanton Solothurn die Voraussetzungen am Ausgangsort (bei den Kunden zu Hause) nicht gegeben sind. Im schlechtesten Fall resultiert wegen Ausweichverkehrs eine zusätzliche Belastung für die Umwelt.

Fazit:

Zwischen der guten Problemanalyse und den daraus abgeleiteten Handlungsfeldern und Zielen besteht eine Diskrepanz. Viele der vorgeschlagenen und zum Teil bereits umgesetzten Massnahmen treffen einseitig den Verkehr zu Einkaufszentren. Solche Restriktionsmassnahmen bei Einkaufszentren sind im Sinn der Umwelt **nicht** Ziel führend und **nicht** wirkungseffizient.

7 Zusammenfassung und Antrag

Die dargelegten Argumente zeigen ganz klar, dass der Luftmassnahmenplan im Bereich der Verkehrsintensiven Anlagen

- die angestrebten Ziele nicht erreicht,
- auf falschen Basisannahmen beruht,
- und deshalb die beabsichtigte Wirkung nicht entfalten kann.

Wir stellen deshalb den Antrag, den Luftmassnahmenplan im Bereich der Verkehrsintensiven Anlagen zu überarbeiten.

Wir bitten Sie, unseren Antrag zu berücksichtigen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Gerne signalisieren wir noch einmal unsere Bereitschaft für konstruktive Gespräche. Wir werden uns erlauben, Sie in den nächsten Tagen zu kontaktieren.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité

Markus Neukom, Präsident

Martin Kuonen, 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. Analyse «Personenwagen-Verkehrsanteile in der Schweiz», Migros-Genossenschafts-Bund, November 2005
4. Studie «Einkaufen und Mobilität», IUTO (Institut für Umwelttechnik und Oekologie), März 2006
5. Primärforschung zum Thema «Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr», KONSÖ, September 2005
6. «Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan», BAFU/ARE, Mai 2006 (neue, überarbeitete Fassung mit Markierungen der neuen Ansätze in der Raumplanungs- und Umweltpolitik von BAFU/ARE)
7. «Kurzinformation aus Investorensicht zu den neuen, überarbeiteten Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan BAFU/ARE», espace.mobilité, Juli 2006
8. Studie «Fakten statt Wunschdenken in der Verkehrspolitik», Robert Enz, Dezember 2005