

Herr Georges Godel
Staatsrat
Direktor Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion
Rue des Chanoines 17
Postfach
1701 Freiburg

Bern, 31. August 2009 / KM/aj

Vernehmlassungsverfahren: Ausführungsreglementsentwurf zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 (ARRPBG)

Sehr geehrter Herr Staatsrat

Obwohl espace.mobilité nicht direkt zur Vernehmlassung eingeladen wurde, erlauben wir uns gleichwohl fristgerecht zu einigen Bestimmungen des Ausführungsreglementes zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 (ARRPBG) Stellung zu beziehen.

1. Das Wichtigste auf einen Blick

- Die Überführung der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) ins kantonale Recht begrüsst espace.mobilité.
- Die Schwellenwerte, damit eine Gemeinde zwingend ein Parkplatzreglement erstellen muss, sind gerechtfertigt.
- Die Freiheit der Gemeinden, Dimensionierung und Bewirtschaftung der Parkierung in einem Gemeindereglement festhalten zu können, wird begrüsst, da diese den Einzelfall besser beurteilen können; diese Lösung ist deshalb einer fixen und starren kantonalen Vorgabe vorzuziehen.
- Bei einer allfälligen Bewirtschaftung der Parkplätze mittels obligatorischer Parkgebührenhebung ist nach dem Grundsatz der Wirkungseffizienz zu verfahren.
- Bei der Berechnung der Schwellenwerte für die obligatorische Erstellung eines Detailbebauungsplanes dürfen bei der Berechnung der zulässigen Fahrten diejenigen des Schwerverkehrs, des Personals und allfällig ausgegliederter Tankstellen nicht mitgezählt werden.
- Parkplätze für Einkaufszentren sind nicht zu restriktiv einzig im Untergeschoss einzurichten oder in den Hauptgebäuden zu integrieren, sondern es ist ein vernünftiges Verhältnis Aussenparkplätze zu mehrgeschossigen Parkplätzen vorzusehen.

2. Zu espace.mobilité

2.1 Wer ist espace.mobilité?

espace.mobilité ist eine Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels und der Immobilienwirtschaft. Mitglieder sind Coop, IKEA, Maus Frères, Migros, Möbel Pfister und der Verband der Immobilien-Investoren (VIV). Die beteiligten Unternehmen sind Konkurrenten am Markt, aber Partner in grundsätzlichen Fragen der Raumplanung, des Umweltschutzes, der Mobilität und der Bauordnung.

2.2 Was sind die Ziele von espace.mobilité?

espace.mobilité beschäftigt sich mit den Themenfeldern Raumentwicklung, Umweltschutz, Rechtsordnung und Normenwesen auf eidgenössischer Ebene, mit den Themenfeldern Richtplanung, Planungs- und Baugesetze auf kantonaler Ebene sowie mit Grundsatzfragen bezüglich Bau- und Zonenordnung auf lokaler Ebene.

Bei diesen Themenfeldern tritt espace.mobilité ein für eine ausgewogene Raumplanungs-, Umweltschutz- und Baugesetzgebung, einen sparsamen Umgang mit der Ressource Boden, der Rechtssicherheit bei der Planung und Realisierung von Bauvorhaben, der Ausschöpfung der quellenbezogenen, technischen Möglichkeiten des Umweltschutzes und eine Konzentration auf wirkungseffiziente Raumplanungs- und mobilitätsbezogene Umweltschutzmassnahmen. espace.mobilité weht sich gegen die Bevormundung der Konsumenten (z.B. bei der Wahl der Verkehrsmittel), die Aushöhlung der Bestandesgarantie bei bestehenden und rechtmässig erstellten Bauten, im Vergleich mit dem Ausland zu langen Einsprache- und Bewilligungsverfahren, ein ausuferndes und kostentreibendes Normenwesen und die einseitig monothematische und objektfokussierte Beurteilung von Bauvorhaben.

Die Mitglieder von espace.mobilité engagieren sich in starkem Mass für eine nachhaltige Entwicklung. Die Nachhaltigkeitsberichte der Mitgliederunternehmen sind hierfür Tatbeweis. Ebenso sind drei Unternehmen Mitglieder der WWF Climate Group und engagieren sich mit nachweisbarem Erfolg für die Reduktion von CO₂.

2.3 Legitimation von espace.mobilité

Viele Mitglieder von espace.mobilité haben im Kanton Freiburg Liegenschaften oder sind Mieter in solchen. Dadurch sind sie durch das ARRFBG betroffen und fühlen sich legitimiert, eine Stellungnahme abzugeben.

2.4 Beschränkung der Eingabe

Für die Mitglieder von espace.mobilité sind vor allem die Ausführungen betreffend Parkierung, obligatorischer Detailbebauungsplan und Gestaltung von Parkplätzen von Relevanz. Deshalb wird das ARRFBG nicht vollständig kommentiert, sondern es erfolgt eine Beschränkung auf obgenannte Themen.

3. Generell: Zum Problemkreis Raumplanung, Umweltschutz und VE

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.

3.1 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 benutzen. 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.
- *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).

Um die Resultate der JEKO-Studie zu validieren wurde im Sommer 2008 eine ähnliche Befragung in den beiden Einkaufszentren Pizolpark und Pizolcenter in Mels durchgeführt². Die wichtigsten Ergebnisse:

Parkgebühren sind ein untaugliches Mittel, um die EKZ-Besucher zum Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) oder Langsamverkehr (LV) zu bringen:

- Kein EKZ-Besucher wechselte das Hauptverkehrsmittel vom Auto zum ÖV.
- Nur 0.2% (1 Befragter von 572) sagen ohne Antwortvorgaben, dass sie am Befragungstag wegen den Parkgebühren mit dem ÖV kamen.

Parkgebühren haben generell einen geringen Einfluss auf das Verhalten der Kunden:

- Spontan nennen 2% der EKZ-Besucher die Parkgebühren mit als Grund für seltenere EKZ-Besuche. Gar nur 1% geben sie mit als Grund für die Verkehrsmittelwahl am Befragungstag an und überhaupt niemand als Grund für einen Wechsel des Hauptverkehrsmittels.

Die meisten Besucher kommen mit dem Auto in die EKZ:

- Im Jahres-Durchschnitt kommen die EKZ-Besucher zu 88% mit dem Auto, zu 5% mit dem ÖV und zu 7% mit dem LV in das EKZ.

¹ JEKO AG: Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren, Oktober 2007

² Transfer Plus Market Research AG: Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels, November 2008

Hinweis: sämtliche zitierten Studien sind auf der Homepage www.espacemobilite.ch abrufbar.

Wer ein Auto hat, benutzt es auch für den Einkauf im EKZ:

- Am Befragungstag kamen von den Auto-Besitzern 93% mit dem Auto und von den 5%, welche mit dem ÖV kamen, begründeten dies 44% damit, dass sie (heute) kein Auto haben.

Fazit:

Parkgebühren bei Einkaufszentren verfehlen die ihnen zugedachte 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.

Der durch Parkgebühren provozierte Such- und Ausweichverkehr produziert zusätzliche Emissionen und schadet damit der Umwelt.

3.2 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.

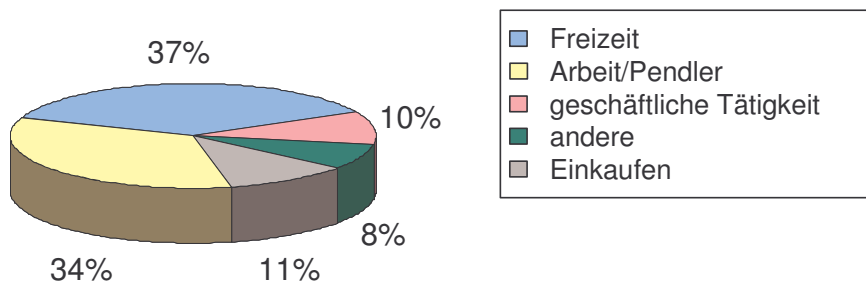


Abb. 1: Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz

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 (ehemalige Definition Umweltschutzgesetz für UVP-Pflicht) beträgt sogar lediglich ca. 3% (Quelle: Institut für Umwelttechnik und Ökologie, «Einkaufen und Mobilität»).

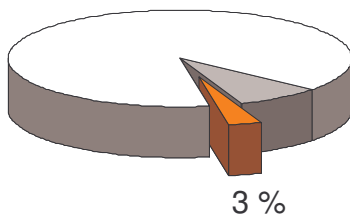


Abb. 2: Der Personenwagenverkehr zu den UVP-pflichtigen Einkaufszentren und Fachmärkten beträgt lediglich 3% der gesamten Personenwagen-Fahrleistung in der Schweiz

Reduktionsmassnahmen beim VE-Einkaufsverkehr bringen insgesamt und im besten Fall eine Verringerung der Schadstoffemissionen, die weit weniger als ein Prozent (<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»)

3.3 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.

3.4 Reduktion der Emissionen an der Quelle

Die oben erwähnte Studie des Instituts für Umwelttechnik und Ökologie («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.

3.5 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.

3.6 Investoren brauchen Planungs- und Investitionssicherheit

Es ist unbestritten, dass die Raumplanung Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen formulieren muss. 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.

3.7 Aktuelle Tendenzen

3.7.1 Kanton Aargau

Am 10. März 2009 hat der Grosse Rat des Kantons Aargau mit dem klaren Stimmenverhältnis von 92 zu 39 Stimmen ein neues Bundesgesetz angenommen. Folgende Punkte sind zentral:

- Anstelle von detaillierten Bauvorschriften und Verboten trat ein raumplanerischer Ansatz.
- Umsetzung der neuen wirkungsorientierten Umweltpolitik des BAFU
- Die Idee, über die Parkplatzanzahl das Verhalten der Benützer 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.
- Der haushälterische Umgang mit dem Boden wird umgesetzt, indem Parkieranlagen flächensparend angelegt und grössere Parkieranlagen einen gewissen Anteil mehrgeschossig Parkplätze aufweisen müssen.

Im Speziellen wird im neuen Baugesetz des Kantons Aargau erstmals die Variante 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen („Empfehlungen zur Standortplanung von VE“) 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.

3.7.2 Bund

Auf Bundesebene wurde im Anschluss an das revidierte Umweltschutzgesetz (seit 1. Juli 2007 in Kraft) die Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) angepasst. Die Schwellenwerte für die UVP-Pflicht von VE betragen neu 500 Parkplätze (früher 300) resp. 7'500 m² Verkaufsfläche (früher 5'000 m²).

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

Das Parlament hat mit grossem Mehr die Motion 08.3003 „Forderung nach Wirkungseffizienz“ an den Bundesrat überwiesen. Damit ist Schluss mit Umweltmassnahmen, die nicht wirkungseffizient sind oder kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Denn die heutige Umweltschutzgesetzgebung weist gravierende Lücken und Mängel auf. Behörden können Umweltmassnahmen verfügen, deren Nutzen und Wirksamkeit in keiner Weise erwiesen ist. Ein konkretes Beispiel dafür sind die viel diskutierten Restriktionsmassnahmen wie Parkplatzreduktionen und Fahrtenbeschränkungen bei Einkaufszentren und Fachmärkten. Früher glaubte man der Behauptung: Weniger Parkplätze, weniger Verkehr. Ein fataler Irrtum. Das Gegenteil ist der Fall: Weniger Parkplätze, bewirken mehr Such- und mehr Ausweichverkehr! Dieser verkehrs- und umweltpolitische Irrtum wird in verschiedenen neuen Studien wissenschaftlich fundiert nachgewiesen. Die Studien kommen alle zum selben Resultat: Restriktionsmassnahmen wie Parkplatzreduktionen und Fahrtenbeschränkungen ändern nichts an den eigentlichen Beweggründen, das Auto zum Einkaufen zu benützen. Sie bewirken folglich auch keinen Umsteigeeffekt. Die genannten Massnahmen sind oft sogar kontraproduktiv: Der durch sie ausgelöste Such- und Ausweichverkehr führt zu Mehremissionen und schadet der Umwelt.

Echter, effektiver Umweltschutz fragt und weiss, wie und wie stark eine bestimmte Umweltmassnahme tatsächlich wirkt. Nur mit dieser Messbarkeit ist es möglich, verschiedene Massnahmen zu beurteilen und die mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis auszuwählen und umzusetzen.

Aufgrund der 2009 vom Parlament mit überwiegender Mehrheit an den Bundesrat überwiesenen Motion 08.3003 „Forderung nach Wirkungseffizienz“ ist dieser Ansatz auch von den Kantonen zu vertreten.

4. Stellungnahme zu einzelnen Punkten des ARRFBG

4.1 Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB)

espace.mobilité erachtet unterschiedliche Regelungen lediglich dort als notwendig, beziehungsweise gerechtfertigt, wo dies aus gebietsspezifischen oder anderen Überlegungen tatsächlich erforderlich oder mindestens sachlich gerechtfertigt ist. Dies trifft im Fall von Definitionen und baupolizeilichen Vorschriften zweifelsohne nicht zu.

espace.mobilité unterstützt deshalb die Absicht, Begriffe und Messweisen im Baupolizeirecht gesamtschweizerisch einheitlich zu definieren. Der Weg über ein Konkordat entspricht einem ersten pragmatischen Schritt in die richtige Richtung.

Deshalb begrüsst espace.mobilité ausdrücklich die Überführung der nach Konkordat vereinheitlichten Begriffe und Messweisen ins kantonale Recht.

Damit kann die Rechtszersplitterung und Rechtsunsicherheit im formellen Baurecht behoben werden. Zudem geht damit eine wesentliche Vereinfachung für die Planer einher, weil sie sich nicht immer wieder neu in Spezialitäten in den Reglementen und Baugesetzen „fremder“ Gemeinden oder Kantone einarbeiten müssen. Schliesslich sollte daraus eine Verminderung der Baukosten durch Zeitersparnis von Architekten und Planern resultieren.

Fazit:

Die Überführung der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) ins kantonale Recht begrüsst espace.mobilité.

4.2 Art. 24 Parkplatzkonzept

Art. 24 Abs. 2 sieht vor, dass das Parkplatzkonzept Bestandteil des Gemeinderichtplans sein muss, wenn die Gemeinde gewisse Bedingungen erfüllt.

Diese Bedingungen sind:

- sich innerhalb des Perimeters eines regionalen Verkehrsplans im Sinne des Verkehrsgesetzes zu befinden oder im Massnahmenplan nach dem Bundesgesetz über den Umweltschutz enthalten zu sein;
- mindestens 5000 Einwohnerinnen und Einwohner aufzuweisen;
- zu einem Touristenort kantonaler Bedeutung zu gehören.

espace.mobilité ist mit der Festlegung der Kriterien einverstanden.

Fazit:

Dem Grundsatz, dass Gemeinden unter gewissen Voraussetzungen zwingend ein Parkplatzreglement erlassen müssen, stimmt espace.mobilité zu.

4.3 Art. 26 Gemeindereglement Art. 27 Dimensionierung und Bewirtschaftung der Parkierung

Art. 26 Abs. 1 lit. i sieht vor, dass die Dimensionierung und Bewirtschaftung der Parkierung Inhalt eines Gemeindereglements sein muss.

Da die Gemeinden den Einzelfall besser beurteilen können, ist die Kompetenzzuteilung an diese einer kantonalen fixen und starren Definition vorzuziehen.

Fazit:

espace.mobilité begrüsst die Kompetenzzuteilung an die Gemeinden, Dimensionierung und Bewirtschaftung der Parkierung erlassen zu können.

4.4 Art. 28 Obligatorischer Detailbebauungsplan

Art. 28 Abs. 1 lit. a sieht die zwingende Erstellung eines Detailbebauungsplanes vor, für Projekte, bei denen täglich mehr als 2000 Fahrten durch den motorisierten Verkehr verursacht werden (wobei der Schwerverkehr doppelt gezählt werden muss).

Hier beschreitet der Kanton Freiburg unnötigerweise gesetzgeberisches Neuland. Die Anlieferung in Form von Schwerverkehr wird bei der Fahrtenzählung gemeinhin durch die anderen Kantone ausgeklammert.

Der Kanton Freiburg hingegen klammert den Schwerverkehr nicht nur aus für die Ermittlung der Fahrten, sondern zählt ihn sogar noch doppelt. Dies ist nicht sachgerecht.

Eine Anlieferung einzig über ÖV oder LV ist illusorisch.

Wenn ein Einkaufszentrum die Bewilligung für den Betrieb erhält, muss auch sichergestellt sein, dass die Versorgung mit Waren funktioniert. Diese soll demzufolge nicht auf die Berechnung der Fahrten angerechnet werden.

Dasselbe gilt für Fahrten des Personals sowie eine allfällig angegliederte Tankstelle.

Fazit:

Bei der Ermittlung der zulässigen Fahrten durch den motorisierten Verkehr werden Fahrten des Schwerverkehrs, des Personals und allfällig angegliederter Tankstellen nicht mitgezählt.

4.5 Art. 61 Parkplätze

Art. 61 Abs. 3 verlangt, dass Parkplätze für Einkaufszentren grundsätzlich im Untergeschoss eingerichtet oder in den Hauptgebäuden integriert werden müssen.

Diese Regel ist zu absolut.

espace.mobilité unterstützt den Grundsatz von Art. 61 Abs. 2, wonach Parkplätze zweckmässig und mit der haushälterischen Bodennutzung im Einklang stehen müssen.

Eine ausschliessliche Anordnung im Untergeschoss oder im Hauptgebäude, ist jedoch zu restriktiv.

Vergleichsweise ist auf die im neuen kantonalen Baugesetz des Kantons Aargau aufgenommene Gesetzesbestimmung hinzuweisen. Das neue Baugesetz verlangt nämlich, dass Parkieranlagen in der Regel flächensparend anzulegen sind. Grössere Parkieranlagen müssen mehrgeschossig erstellt werden (Art. 56).

In mehrgeschossigen Parkieranlagen dürfen in geringfügigem Ausmass (10% bis 15%) mehr Parkplätze errichtet werden, als es die Verordnung verlangt. Die zusätzlichen Parkfelder dürfen aber keinen zusätzlichen Boden beanspruchen. Damit können mehrgeschossige Parkieranlagen flächenmässig optimiert werden.

Dieser Anreiz ist der strikten Vorgabe, dass Parkplätze bei Einkaufszentren unterirdisch erstellt werden müssen, vorzuziehen.

Fazit:

Parkplätze für Einkaufszentren sind nicht zu restriktiv einzig im Untergeschoss einzurichten oder in den Hauptgebäuden zu integrieren, sondern es ist ein vernünftiges Verhältnis Aussenparkplätze zu mehrgeschossigen Parkplätzen vorzusehen; dies kann beispielsweise über zu schaffende Anreize (Bonus für mehrgeschossige Anordnung der Parkfelder) geschehen.

Wir danken Ihnen für die uns gebotene Möglichkeit, bei der Revision des ARRPBG mitzuwirken und bitten Sie, unsere Anliegen und Anregungen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité



Markus Neukom, Präsident



Martin Kuonen, Geschäftsführer