

Justizdepartement des Kantons Schwyz  
Bahnhofstrasse 9  
Postfach 1200  
6431 Schwyz

22. September 2006

## **Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Schwyz Vernehmlassungsantwort von espace.mobilité**

Sehr geehrter Herr Departementsvorsteher  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 29. Juni 2006 wurde via Medien informiert, dass das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Schwyz eröffnet sei und Interessierte bis am 30. September 2006 zum Gesetzesentwurf Stellung nehmen können.

Diese Mitwirkungsmöglichkeit nimmt **espace.mobilité**, mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus-Frères, Migros und dem Verband der Immobilien-Investoren, ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Verkaufs und der Immobilienwirtschaft, gerne wahr. Die Interessen der Mitglieder als Liegenschafteneigentümer im Kanton Schwyz werden namentlich durch §§ 58 Abs. 2 und 90 Abs. 1 lit. d der Revisionsvorlage (im Folgenden: E-PBG) berührt.

Wie im Folgenden zu zeigen sein wird, sind gerade die Bestimmungen §§ 58 und 90 Abs. 1 lit. d E-PBG für den jetzigen Revisionslauf kritisch. Aus ihnen resultierenden teils massive Konsequenzen für die Wirtschaft und die Direktbetroffenen. Aber auch ihre rechtliche Haltbarkeit bedarf noch einer fundierten Überprüfung. Deshalb ist aus einer gesamtsichtgeprägten Beurteilung nach Ansicht von **espace.mobilité** deutlicher Anpassungs- und Korrekturbedarf gegeben.

**a. Verursacherrealität bzgl. Belastungen aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und fehlende Wirksamkeit der für VE in § 58 und 90 E-PBG vorgesehenen Massnahmen**

1. Mit der nun der breiten Öffentlichkeit vorgestellten PBG-Revision will der Kanton Schwyz den von diversen anderen Kantonen teils schon vor Jahren gestarteten Versuch, die Umwelt- und Infrastrukturbelastungen aus dem MIV durch Massnahmen zu Lasten der Betreiber „verkehrsintensiver Einrichtungen“ zu reduzieren, ebenfalls unternehmen.
2. **espace.mobilité** weiss um die aus dem MIV resultierenden Probleme im Bereich der Umwelt- aber auch der Infrastrukturbelastungen. Beide Problembereiche belasten die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten unserer Gesellschaft. **espace.mobilité** engagiert sich deshalb auch im Interesse seiner Mitglieder für eine effektive, nachhaltige Lösung dieser Probleme.
3. Im Rahmen dieser Bestrebungen zur Lösungsfindung erstaunt immer wieder, wie wenig Beachtung den massgeblichen Zusammenhängen, den menschlichen Steuerungsmechanismen und den sich über die Anwendungszeit fraglicher Massnahmen zeigenden Ergebnissen geschenkt wird. Dem Aktivismus in Form von Partikularmassnahmen scheint unabhängig jeglicher Rückbindung und Rechenschaft über Erfolg oder Misserfolg von grundrechtsbeschränkenden Massnahmen ein massiv höherer Stellenwert eingeräumt zu werden, als einer fundierten Analyse und Diskussion der Möglichkeiten.
4. **espace.mobilité** möchte mit der vorliegenden Eingabe diesen Kreis durchbrechen und plädiert deshalb dafür, diejenigen Massnahmen, die den komplexen Bereich der MIV-Steuerung beschlagen, aus der Vorlage herauszulösen. So können ohne Verzögerungswirkung für die restlichen Revisionspunkte die zeitlichen Möglichkeiten geschaffen werden, um die relevanten Grundlagen rund ums Thema MIV zu erarbeiten und wirksame und sämtlichen Interessen Rechnung tragende Massnahmen zu evaluieren und implementieren.
5. Es sei im Sinne der Begründung dieses auf einen konstruktiven Dialog gerichteten Antrags nur kurz und bezogen auf die augenfälligen Momente skizziert, welche Themenbereiche die jetzt propagierte Regelung nicht oder nicht genügend berücksichtigt und welche tatsächlich oder rechtlich nicht haltbaren Konsequenzen resultieren:

6. Die Anknüpfung der (vermeintlich) MIV steuernden Massnahmen, also die Massnahmenbelastung, erfolgt in § 58 Abs. 2 und 90 Abs. 1 lit. d E-PBG beim Anbieter. Der Anbieter wird als – verwaltungsrechtlich gesprochen – Zustandsstörer mit Massnahmen belastet, die – so die Hypothese – den Verhaltensstörer, der letztlich die Belastung von Umwelt und Infrastruktur effektiv verursacht, steuern sollen. Weil aber der Verhaltensstörer, wie diverse Studien zeigen, gegen die indirekt resultierenden Erschwernisse (Stau- und Suchverkehr, Kosten) resistent ist bzw. mit Ausweichverhalten reagiert oder gar nicht massnahmengerecht reagieren kann (Transport grosser/schwerer Waren oder Warenmengen, Distanz von Einkaufs- und Zielort, Gesundheit des Einkäufers, Topographie, Witterung, öV-Anbindung am Warenziel, Fahrtdauer MIV – öV; Kote öV – ohnehin-Kosten MIV, etc.), sind die Bestrebungen letztlich nicht zielführend, mithin nicht geeignet, das mit den der verkehrsintensiven Einrichtung auferlegten Erschwernissen angestrebte Ziel (öffentliches Interesse) zu fördern. Die namhaften zum Modalsplit im PE-Sektor durchgeführten Untersuchungen gehen allesamt von einem öV-/Langsamverkehrsanteil von rund 10 bis 20% aus. Weder Anbindungsverbesserungen an den öV noch MIV-Erschwernisse haben auf die Wahl des Anfahrtsmittels Einfluss, weil die Aktivität Einkaufen wenig Umsteigeelastizität ausweist (Warentransport). Die Wirkungen der fraglichen Massnahmen sind vielmehr Ausweichfahrten und Staubildung.
7. Die Analyse der bei den Mitgliedern in breiter Basis vorhandenen Erfahrungs- und Erkenntnisdaten bzgl. Wirkung und Effizienz der bisher angewandten und nun auch vom Kanton Schwyz propagierten Massnahmen im Bereich der Parkplatzbeschränkung, Parkplatzbewirtschaftung, öV-Anbindung etc. zeigt, dass diese Massnahmen hinsichtlich Effizienz und Verhältnismässigkeit ungenügend und für die angestrebten Ziele teils kontraproduktiv sind. Diese Analyseergebnisse der Direktbetroffenen werden durch diverse, zur Sachverhaltserhebung getätigte Studien belegt:

#### **Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr: „Studie Konso“**

Die Studie wurde von Konso, Institut für Konsumenten und Sozialanalysen AG, Basel, im September 2005 verfasst. Die Kernsätze der Erhebung lauten:

- Einkaufen ist Warentransport. Bei Einkäufen am Wochenende tragen über 80% der Befragten 2 oder mehr Einkaufstaschen aus dem Laden. 40% schleppen 3 oder mehr Einkaufstaschen.
- Deutlich über 90% der Befragten benutzen für den Wochenendeinkauf das Auto.

- Obwohl die meisten Einkaufszentren sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, benutzen nur wenige Kunden diesen für den Einkauf am Wochenende.
- Trotz Reduktionen von Parkplätzen in Einkaufszentren sagen 84%, sie würden weiterhin mit dem Auto einkaufen gehen. Als Ausweichstrategien werden genannt: Parkplatz suchen (5%), auf Parkplatz warten (19%), an einem anderen Wochentag einkaufen (26%) oder an einem anderen Ort einkaufen gehen (34%). Dieser andere Ort liegt bei mehr als der Hälfte weiter entfernt als das bisher bevorzugte Einkaufszentrum.

### **Fakten statt Wunschdenken in der Verkehrspolitik: „Studie Enz“**

Verfasst wurde die Studie von Robert Enz, dipl. Ing. ETHZ, emeritierter Dozent für Verkehrswesen an der Hochschule Winterthur, Zürich, im Dezember 2005. Die Kernsätze der Studie lauten:

- Das Auto ist für eine grosse Mehrheit der Kunden unentbehrlich, sei es in Einkaufszentren an der Peripherie der Ortschaften oder in Stadtzentren.
- Es gibt eine geringe Neigung der Autofahrer zum Umsteigen auf andere Verkehrsmittel, weil es vor allem darum geht, Waren zu transportieren.
- Auszugehen ist bei der Ermittlung des Parkplatzbedarfs vom Bedarf und nicht vom vorgegebenen Angebot, womit nicht Wunschvorstellungen zu Schlüsselgrössen werden, sondern Umsatzerwartungen und Motorisierungsgrad der Kunden.
- In einer grossräumigen und ganzheitlichen Betrachtung verursachen zusätzliche Einkaufszentren tendenziell weniger Verkehr.
- Ein zu knappes Parkplatzangebot führt zu Suchverkehr oder zu einem zeitlichen Ausweichen auf andere Tageszeiten und Wochentage und somit zu einer zusätzlichen Umweltbelastung.
- Der Nutzen von Parkplatzbewirtschaftungen ist gemessen an den erwarteten Kundenreaktionen für die Umwelt marginal und steht in einem Missverhältnis zum Eingriff in die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit.
- Für Fahrtenmodelle ist die umweltschützende Wirkung, ganzheitlich betrachtet, gering oder sogar kontraproduktiv.
- Die wesentliche Ursache des Autoverkehrs ist nicht ein Parkplatz, sondern der Autobesitz, gepaart mit dem Willen, sein Auto für dies und jenes zu gebrauchen, insbesondere für Einkäufe und während der Freizeit.

- Wer nicht parkieren kann, wo und wann er will, geht parkieren wo und wann er kann. Wer sucht, der findet.
- Verkehrsplanerisch vernünftige Lösungen, die den Autoverkehr realistisch lenken wollen, sind oft ökologisch besser als die von Wunschenken geleiteten Versuche, die Leute um jeden Preis auf den öffentlichen Verkehr zwingen zu wollen.
- Der grosse Wochenendeinkauf ist zum Normalfall des Einkaufens geworden.

### **Einkaufen und Mobilität: „Studie Steffen“**

Verfasst wurde die Studie vom Institut für Umwelt, Technik und Ökologie GmbH, Luzern, im März 2006. Die Kernsätze der Studie lauten:

- Der Anteil PW-Einkaufsverkehr an gesamter PW-Strassenverkehrsleistung im Jahre 2000, inklusive Verkehr ausländischer Fahrzeuge in der Schweiz, beträgt 9,7%.
- Der Anteil von Einkaufszentren und Fachmärkten, die über 5'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche aufweisen und somit der UVP unterliegen, liegt bei lediglich 3,3%.
- Verkehrsbeschränkende Massnahmen können das Verkehrsaufkommen an einem einzelnen Standort reduzieren. Eine Reduktionswirkung auf den Gesamtverkehr resultiert hingegen nicht. Vielfach sind höhere Verkehrsbelastungen durch Stau- und Suchverkehr und längere Wege zu erwarten.
- Die Mobilitätswahl wird in aller Regel am Ausgangsort getroffen. Beschränkungen am Zielort bewirken daher kaum die angestrebte Verlagerung vom Auto zu öffentlichen Verkehr.
- Einen Beitrag zur Sicherung der Erreichbarkeit können einzelne Massnahmen, etwa die gezielte Standortausscheidung von grösseren Verkehrsflächen, in Abstimmung mit weiteren Nutzungskonzepten der Raumordnung, bringen, wobei im Einzelfall die Grundsätze von Verhältnismässigkeit, gesetzlicher Grundlage, öffentliches Interesse und Rechtsgleichheit zu überprüfen sind.
- Die Wirksamkeit der objektbezogenen Massnahmen zur Verminderung der Luftschadstoffemissionen ist aus ganzheitlicher Sicht ernüchternd.
- Die quellenbezogenen, technischen oder fiskalischen Massnahmen schneiden mit Abstand am Besten ab. Sie zeigen nicht nur klar am meisten Wirkung bezüglich der wichtigsten Luftschadstoffe, sondern es handelt sich auch um einfach umzusetzende, nicht diskriminierende Massnahmen.

### **Emissionsanteile des Einkaufsverkehrs zu PE gemessen an den Gesamtemissionen aller Verursacher: „Zusatz Studie Steffen“**

Die Studie wurde verfasst vom Institut für Umwelttechnik und Oekologie GmbH, Luzern, im April 2006. Die Kernsätze der Studie lauten:

- Die Emissionsanteile des PW-Einkaufsverkehrs zu publikumsintensiven Einrichtungen des Detailhandels liegen lediglich bei 0,2 bis max. 1,0% der Gesamtemissionen aller Verursachergruppen.
- Das bedeutet, dass Reduktionsmassnahmen beim PE-Einkaufsverkehr insgesamt und im besten Fall eine Verringerung der Schadstoffemissionen bringen können, die weit weniger als ein Promille der Gesamtemissionen betragen würde.
- Die verschiedentlich geforderten Verkehrsreduktionen bei Einkaufszentren und Fachmärkten haben somit keinerlei messbare Wirkung auf die Schadstoffemissionen in der Schweiz. Als wirkungsorientierte Umweltpolitik sind sie deshalb weder verhältnismässig noch geeignet.

Sämtliche Studien sind auf der Homepage [www.espacemobilite.ch](http://www.espacemobilite.ch) einsehbar.

8. Ein weiterer kritischer, nach Ansicht von **espace.mobilité** unhaltbarer Aspekt der vorgeschlagenen Massnahmen liegt in der willkürlichen Belastung einer fürs Gesamtproblem letztlich in vollkommen untergeordnetem Ausmass indirekt verantwortlichen Verursachereinheit, während sämtliche übrigen direkten und indirekten Verursacher unbelastet bleiben. Aus verkehrsintensiven Einrichtungen des Verkaufs und damit Einrichtungen zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern (vgl. zur raumplanungsrechtlichen Beachtlichkeit dieses Zwecks Art. 1 Abs. 2 RPG) resultieren letztlich „bloss“ 3% der PW-verkehrlichen Schadstoffbelastungen (vgl. Studie „Einkaufen und Mobilität“). Eine Rechtfertigung für die Sonderbelastung dieser Verursacher, mithin ein sachlicher Grund für die Ungleichbehandlung der Verursacher aus dem Einkaufsbereich gegenüber anderen MIV-Verursachern, wird in der Gesetzesvorlage nicht dargetan und ist auch nicht ersichtlich. Diese, rechtsstaatlichen Grundprinzipien, insb. dem Verursacherprinzip und dem Lastengleichheitsgrundsatz widersprechende Vorgehensweise erklärt sich einzig aus der Faktizität, dass der politische Wille fehlt, die gesetzlichen Grundlagen für eine effiziente und verursacherbezogene Steuerung zu schaffen. Folglich werden, angetrieben durch nur einem öffentlichen Interessen und folglich keinem Interessenausgleich verpflichtete Organisationen, die bestehenden Rechtsgrundlagen soweit ausgereizt, dass daraus fundamentale Widersprüche zu Verfassungsprinzipien entstehen.

9. Die angesprochenen Wirkungen sind heute bekannt und durch mehrere Studien und die Erkenntnisse aus regulierten Einkaufsgebieten tatsächlich untermauert. Umso mehr erstaunt, dass die ursprünglich am Reissbrett entwickelten, die gesellschaftlichen und menschlichen Steuerungsmechanismen negierenden und sich über die letzten Jahre aus diversen rechtlichen und tatsächlichen Gründen als unhaltbar und untauglich erweisenden Massnahmen in eine moderne Revisionsvorlage Eingang finden sollen.
  
10. **espace.mobilité** tritt für eine nachhaltige und wirkungsorientierte Umweltgesetzgebung und Umweltpolitik ein. Diese setzt voraus, dass jene Massnahmen gewählt werden, die in einer Sicht der Gesamtzusammenhänge wirkungsorientiert und effizient umgesetzt werden können. Dies sind gemäss diversen Studien Massnahmen, die die eigentliche Quelle (z.B. Verbrennungsmotor) der Umweltbelastung (fiskalisch oder technisch) beeinflussen. Baurechtliche Massnahmen an individuellen Zielorten, insbesondere fokussiert auf einzelne Detailhandelsstandorte, sind hingegen ohne positive Wirkung, wie diverse Statistiken und Studien sowie die sich stetig wiederholenden Verkehrsprobleme in Ballungszentren trotz Bewirtschaftung und (gerade wegen) Parkplatzreduktionen belegen.
  
11. Am 2. Juni 2006 – und somit kurz vor Veröffentlichung der Vernehmlassungsunterlagen – haben die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE) im Dialog mit Kantonen, Städten sowie den Grossverteilern Migros und Coop eine Empfehlung für verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen und Arbeitsschwerpunkte erarbeitet und diese zu Handen der Kantone publiziert (vgl. Beilage Nr. 1).

Darin werden zentrale Aspekte und Fakten zur Rechtsordnung, zur Raumplanung und Luftreinhaltung sowie zu den Themen Wirtschaft, Mobilität und Einkaufsverkehr berücksichtigt bzw. richtig gestellt. So wird konkret 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 gefordert.

Diese Korrekturen stellen einen Paradigmawechsel in der Beurteilung und Behandlung von verkehrsintensiven Einrichtungen dar. Insbesondere wird Abstand genommen von der kritiklosen Befürwortung der Fahrten- und Fahrleistungsmodelle.

Aufgrund des Empfehlungscharakters muss die Umsetzung und Anwendung der neuen Sichtweise zu Anpassungen der Gesetzgebung in den Kantonen führen.

Bezüglich Luftreinhalte-Massnahmenplan (Kapitel 5) wird explizit festgehalten:

- 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 haben die angestrebte Wirkung der Massnahmen zu überprüfen (Art. 33 Abs. 3 LRV).
- Bei verkehrsbeschränkenden Massnahmen sind allfällige Verkehrsverlagerungen zu berücksichtigen.

**espace.mobilité** begrüsst – im Sinne einer ganzheitlichen und wirkungsorientierten Raumordnungs- und Umweltpolitik – den vollzogenen Paradigmawechsel in der Beurteilung der verkehrsintensiven Einrichtungen (vgl. Beilage Nr. 2).

Der E-PGB hat auf dieses Behördenpapier überhaupt nicht Rücksicht genommen. Verlangt wird deshalb eine Überprüfung der Bestimmungen E-PGB §58 Abs 2 und 90 Abs. 1 lit. d hinsichtlich der Kompatibilität mit den Empfehlungen von BAFU und ARE.

**b. Unklarer Wortlaut und Widerspruch zu übergeordnetem Recht in § 58 Abs. 2 Satz 2**

12. § 58 Abs. 2 E-PBG statuiert

*Die Gemeinden können im Baureglement für Kernzonen eine geringere Anzahl Abstellflächen für Motorfahrzeuge vorsehen oder deren Bewirtschaftung verlangen sofern eine genügende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet ist und die Massnahmen Umwelthanliegen dienen. Unter den gleichen Voraussetzungen kann der Kantonsrat für bestehende und neue verkehrsintensive Einrichtungen Vorschriften über die Erschliessungsanforderungen und den Bau und Betrieb von Abstellflächen erlassen.*

13. Dieser Gesetzestext ist nicht nur aufgrund der Tatsache verwirrend, dass im gleichen Absatz eine Kernzonenspezialnormierung mit einer Rechtsetzungsdelegation für Eingriffe in bestehende Bauten verquickt wird, er ist in sich auch unklar. Während im ers-



ten Satz festgehalten wird, dass die Gemeinden in den Kernzonen eine Bewirtschaftungspflicht für Parkplätze oder eine Reduktion der Abstellflächen für Motorfahrzeuge verlangen können, **sofern** eine genügende öV-Erschliessung gewährleistet ist und die Massnahmen Umweltanliegen dienen, wird der Kantonsrat im zweiten Satz des gleichen Absatzes in Form einer Gesetzesdelegation ermächtigt, unter den gleichen Voraussetzungen – nämlich **sofern** eine genügende öV-Erschliessung gewährleistet ist und die Massnahmen Umweltanliegen dienen – für bestehende und neue verkehrsintensive Einrichtungen Vorschriften über die Erschliessungsanforderungen und den Bau von Abstellplätzen zu erlassen.

14. Sind die Erschliessungsverhältnisse nun Voraussetzung oder Ziel der Anordnungen? Wie definiert sich der Begriff verkehrsintensive Einrichtungen? Gehören hierzu auch Strassen oder grosse Siedlungen und Bürokomplexe, die letztlich je nach Zurechenbarkeit des Pendler- und Freizeitverhaltens der Bewohner bzw. erbrachter Dienstleistung mehr Fahrten generieren als diverse Einkaufszentren? Ist die Kompetenz der Gemeinden in den Kernzonen ebenfalls für bestehende Anlagen statuiert oder nur für neue Bauvorhaben? Gestützt worauf rechtfertigt es sich, nicht näher definierte Eingriffe in die Bestandegarantie der Regulationsstufe einer Parlamentsverordnung anheim zu stellen? Im Rahmen der konkreten Anwendungen würden sich noch diverse weitere, mit dem Gesetzestext nicht beantwortbare Fragen stellen.
  
15. Die Abfassung einer Eingriffsnorm mit dem den §§ 58 Abs. 2 Satz 2 und 90 Abs. 1 lit. d E-PBG inhärenten Rechtsverletzungs- sowie Kontraproduktivitätspotential bedarf höchster Sorgfalt sowohl hinsichtlich Sprache als auch flankierender Massnahmen. Auch verlangt eine solche Vorschrift nach der höchsten gesetzgeberischen Legitimation sowohl formaliter als auch materiell. Die Delegation ans Parlament ist ebenso unangemessen wie die Platzierung dieser Eingriffsermächtigung innerhalb eines als Kernzonenvorschrift daherkommenden Normabsatzes. Auch scheint eine Überprüfung der Vereinbarkeit des Statuierten mit dem übergeordneten Recht unterblieben zu sein, fehlt doch dem Kanton die Kompetenz, Sanierungsrecht mit Fokus auf Umweltanliegen selbständig zu legiferieren. Die Kantone sind nicht befugt, die eidgenössisch geregelte Sanierungspflicht auszudehnen oder einzuschränken. Die Einwirkungsmöglichkeiten auf bestehende Anlagen widersprechen überdies in der Verfassung verankerten Grundrechten (Vertrauensschutz/Eigentumsgarantie/Wirtschaftsfreiheit) und dem Grundsatz, dass ein Rechtsunterworfenener nur mit Massnahmen belastet werden kann, auf welche er Einfluss hat. Der Detailhandel hat aber keine Einwirkungsmacht auf die Verkehrsmittelwahl seiner Kundinnen und Kunden. Die verkehrsintensiven Einrichtungen haben überdies auch keinerlei rechtliche Einflussnahmemöglichkeit auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mithin einer Voraussetzung bzw. einer Folge der dem Kantonsrat eingeräumten Regulierungsmöglichkeiten.

**c. *Sicherstellung der Massnahmeneignung und –verhältnismässigkeit (§ 58 Abs. 2 und 90 Abs. 1 lit. d E-RPG)***

16. Jegliche, in geschützte Rechtspositionen, wie beispielsweise die Eigentumsgarantie, eingreifende Massnahmen müssen hinsichtlich Eignung, Erforderlichkeit und Verhältnismässigkeit geprüft werden. Es genügt nicht, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen und ihr ein allgemein anerkanntes öffentliches Interesse (Luftreinhaltung) zu unterstellen. Auf eine gesetzliche Grundlage gestützte Grundrechtsbeschränkungen sind nur dann rechtmässig und folglich zulässig, wenn sie geeignet sind, das mit ihnen angestrebte öffentliche Interesse zu fördern, wenn sie erforderlich sind, weil keine weniger stark eingreifenden oder effizienteren Massnahmen möglich sind und wenn die mit der Massnahme erreichbare Förderung des öffentlichen Interesses die mit derselben einhergehenden Erschwernisse und Belastungen der Betroffenen rechtfertigt.

**d. *Weisung des Regierungsrats vom 14. Juli 2006***

17. Die vorliegend skizzierten rechtlichen und tatsächlichen Bedenken gegenüber §§ 58 und 90 E-PBG bestehen gleichermassen gegenüber der behördenverbindlichen Weisung des Regierungsrats vom 14. Juli 2006. Auch diese ist nach Ansicht von **espace.mobilité** zu überarbeiten, um die Massnahmenwirksamkeit und die Konformität mit übergeordnetem Recht zu gewährleisten.

**e. *Begehren***

18. **espace.mobilité stellt den Antrag, im Rahmen der vernehmlassungsgestützten Überarbeitung der Revisionsvorlage die §§ 58 Abs. 2 und 90 Abs. 1 lit. d aus der Vorlage herauszulösen und deren Regelungsziel und Regelungskonsequenzen im Rahmen einer gesamtheitlichen Analyse von Eingriffswirkung und Massnahmenwirksamkeit zu überprüfen und nach Erstellung der erforderlichen Grundlagen in einer sorgfältigen, dem übergeordneten Recht und den effektiven Anliegen angemessenen Form neu zu fassen und nochmals zu thematisieren.**

Gerade Raumplanungs- und Baurecht sind der massiven Auswirkungen auf die Allgemeinheit aber auch der auf lange Zeit angelegten Investitionen wegen sensitive Bereiche, in denen ungenügend auf Gesamtkonzept und die divergierenden öffentlichen und privaten Interessen abgestimmte Einzelmassnahmen ohne weiteres massiven Schaden anrichten können.

Wir bedanken uns bestens für die Möglichkeit zur Mitwirkung und wiederholen gerne die in unserem Schreiben vom 17. Juli 2006 geäußerte Bereitschaft für ein konstruktives Gespräch.

Hochachtungsvoll

**espace.mobilité**



Markus Neukom, Vizepräsident  
Leiter Planung/Expansion  
Migros-Genossenschafts-Bund



Martin Kuonen, Geschäftsführer  
Rechtsanwalt und Notar

### **Beilagen**

1. «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)
2. «Kurzinformation aus Investorensicht zu den neuen, überarbeiteten Empfehlungen zur Standortplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan BAFU/ARE», Migros-Genossenschafts-Bund, Juni 2006