

Baudirektion Kanton Zürich
Generalsekretariat Stab
Vernehmlassung PBG
Walcheplatz 2
Postfach
8090 Zürich

Bern, 23. Dezember 2009

Änderung des Planungs- und Baugesetzes: Parkierungsanlagen und stark verkehrserzeugende Nutzungen. Stellungnahme espace.mobilité

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zu den geplanten Teilrevisionen des Zürcher Planungs- und Baugesetzes Stellung nehmen zu können.

1 Legitimation espace.mobilité und Anträge

espace.mobilité hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 als verlässlicher und den Fakten verpflichteter Ansprechpartner bei Behörden aller Stufen etabliert. Durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Themenkreis Raumplanung, Mobilität und Detailhandel konnte sich espace.mobilité ein breites Expertenwissen aneignen.

Wir begrüßen im Grundsatz die Idee einer Positivplanung für SVN/VE und unterstützen alle Bemühungen, welche zu einer besseren Koordination der Bedürfnisse von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt führen.

Anträge:

- § 242 Abs. 3 lit. a nPBG ist dahingehend zu präzisieren, dass sich die Bestimmung des Parkplatz-Bedarfs in Bezug auf die Art und das Mass der Nutzung am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft ausrichtet.
- Die in der Verordnung festgeschriebenen Faktoren zur Berechnung des Grenz- und des massgeblichen Bedarfs sind deutlich nach oben zu korrigieren, sodass eine Parkplatzzahl für den massgeblichen Bedarf für städtische Gebiete von rund 3.5 bis 4 Parkplätzen pro 100 m² Verkaufsfläche, in ländlichen Gebieten rund 4.5 bis 6 Parkplätze je 100 m² Verkaufsfläche resultiert.
- Die in § 243a nPBG festgeschriebene Erhaltung der Zweckbestimmung der Parkplätze soll gestrichen werden. Im Gegenzug soll im Gesetz in einer separaten Bestimmung die Mehrfachnutzung von Parkplätzen explizit erlaubt werden.
- § 242d ist aus dem nPBG zu streichen.
- § 247 nPBG ist zu streichen respektive der heute gültige § 247 PBG zu belassen.
- Die Definition für SVN ist neu festzulegen. Dabei müssen sämtliche Begriffe klar und nachvollziehbar aufgezeigt werden. Bezüglich den Grenzwerten ist der aktuelle Verkehrsrichtplan Kanton Zürich heranzuziehen, d.h. 3'000 Fahrten pro Tag an mindestens 100 Tagen pro Jahr.

- Die Übergangsbestimmungen werden um einen Absatz 5 ergänzt: „Bis zum Abschluss der Revisionsarbeiten sowohl zur Ausscheidung der Eignungsgebiete für SVN im Richtplan als auch zur Anpassung der Bau- und Zonenordnungen gilt explizit das geltende Recht.“
- Auf die Einführung einer gesetzlichen Grundlage für Fahrtenmodelle ist zu verzichten. Entsprechend ist § 242c nPBG zu streichen.
- Die Bestandesgarantie für SVN in Bezug auf die Anzahl Parkplätze und die Nutzung wird im revidierten PGB mit folgendem Wortlaut aufgenommen: „Bei der Bewilligung von Änderungen an bestehenden Bauten gilt die Bestandesgarantie. Insbesondere bleiben die in der ursprünglichen Baubewilligung zugeteilten Rechte, Werte und Ähnliches bei Um- und Erweiterungsarbeiten gewahrt.“

2 Überblick über die Argumentation

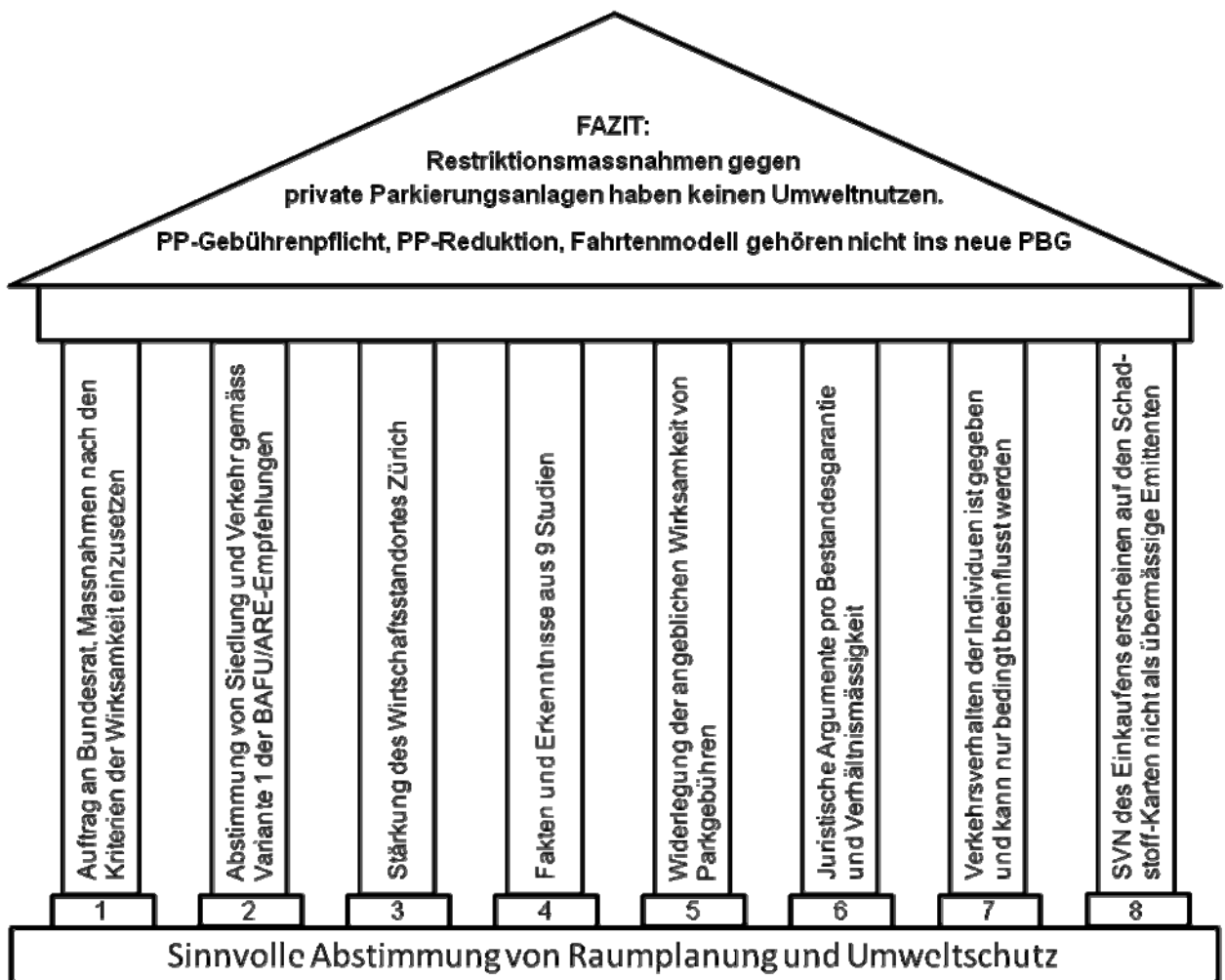


Abbildung 1: 8-Säulen-Argumentationsgebäude

Argument 1:

Das Parlament beauftragte den Bundesrat mit der Motion 08.3003 die Massnahmen zum Schutz der Umwelt nach den Kriterien der Wirksamkeit und nach einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis einzusetzen.

Die im PBG-Entwurf vorgeschlagenen Massnahmen müssen der Wirkungseffizienz im Sinn der Motion genügen. Eine ganze Reihe aktueller Studien zeigen, dass dies nicht der Fall ist.

Argument 2:

Die Variante 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen bedeutet, dass für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) eine Positivplanung vorgenommen wird, in dem bereits auf Stufe Nutzungsplan die Nutzungsart und das Nutzungsmass festgelegt werden. Weitere Restriktionen wie Fahrtenzahlen, Parkplatzbeschränkungen oder Parkgebühren sind somit überflüssig und deshalb zu unterlassen. In anderen Kantonen ist es über weite Strecken gelungen, die verschiedenen Anliegen von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft unter einen Hut zu bringen. Das muss auch die Richtschnur für die Teilrevisionen des PBG im Kanton Zürich sein.

Argument 3:

Der mit vergleichbar grossen Verkehrsproblemen konfrontierte Kanton Aargau hat vor kurzem in seinem total revidierten Baugesetz unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus neusten Studien entschieden, keine wirkungslosen Massnahmen wie Parkgebührenpflicht und Fahrtenmodelle vorzuschreiben.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Kanton Zürich in gleicher Sache genau das Gegenteil beschliessen, und eine gesetzliche Grundlage für die nachweisbar unwirksamen Instrumente wie Fahrtenmodell und Parkgebührenpflicht schaffen und damit den Wirtschaftsstandort Zürich schwächen sollte.

Argument 4:

espace.mobilité hat in 9 aktuellen Studien nachgewiesen, dass Restriktionsmassnahmen bei VE keinen Umweltnutzen haben.

Argument 5:

Die Rechtsprechung des Bundesgerichts stützt sich zu einem grossen Teil auf zwei ältere SVI-Studien aus den Jahren 2002 und 2005. Ein aktuelles Gutachten der Universität St.Gallen (Lehrstuhl für Logistikmanagement, HSG) kommt zum Schluss, dass die Datengrundlagen und die erhobenen Stichprobengrössen sich als nicht ausreichend erweisen, um daraus Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von Parkplatzbewirtschaftungsmassnahmen für das Verkehrs- und Luftschadstoffaufkommen zu ziehen. Mit anderen Worten: Aus den genannten Studien darf nicht geschlossen werden, dass Parkgebühren einen positiven Umweltnutzen haben. Das Gutachten rät klar davon ab, die erwähnten ASTRA/SVI-Studien weiterhin als Grundlage für rechtliche oder raumplanerische Entscheide zu benutzen.

Argument 6:

Regulierende und limitierende Eingriffe in vorwiegend privatwirtschaftlich betriebene Systeme (EKZ, Fachmärkte, Stadien, Multiplexkinos, Freizeitzentren, grosse Bürogebäude etc.) bringen immer Beschränkungen der verfassungsrechtlich geschützten Grundrechte Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV) mit sich.

Gemäss Art. 36 BV sind solche Grundrechtsbeschränkungen nur dann zulässig, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

- Vorhandensein einer gesetzlichen Grundlage
- Überwiegende öffentliche Interessen
- Verhältnismässigkeit muss gegeben sein, d.h.
 - Notwendigkeit
 - Zweckmässigkeit
 - Proportionen zwischen Kosten und Nutzen

Verhältnismässigkeit verlangt zudem nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, „dass die Bestimmungen, welche das Eigentum einschränken, geeignet sind, das angestrebte Ereignis herbeizuführen, und dass dasselbe nicht durch weniger strenge Massnahmen erreicht werden könnte. Im Weiteren verbietet der Grundsatz alle Einschränkungen, die über das angestrebte Ziel hinausgehen und erfordert ein vernünftiges Verhältnis zwischen diesem und den betroffenen öffentlichen und privaten Interessen“.

Argument 7:

Der Modalsplit bei Einkaufszentren ist die logische Konsequenz aus zahlreichen, nachvollziehbaren Faktoren, die für die Verkehrsmittelwahl der Kunden entscheidend sind. Der Modalsplit lässt sich deshalb kaum verändern. Durch die Einführung eines negativen monetären Anreizes wie der Parkgebühr wird an den eigentlichen Beweggründen zur Benutzung des Autos nichts verändert. Die Autokunden entscheiden sich für das Auto, weil es für sie das eindeutig zweckmässigste Verkehrsmittel zum Einkaufen ist.

Argument 8:

Hauptargument für das Verfügen von Restriktionsmassnahmen gegenüber von SVN/VE des Einkaufs ist dasjenige des übermässigen Emittenten. Art. 33 Abs. 2 LRV besagt, dass die Behörde in erster Dringlichkeit Massnahmen für Anlagen anordnet, die mehr als 10 Prozent der Gesamtbelastung verursachen. Mit Blick auf die Schadstoffkarten des Kantons Zürichs (z.B. NO₂-Karte des AWEL) lässt sich sagen, dass vor allem die Hauptverkehrsachsen für die hohen Immissionen verantwortlich sind. Selbst grösste EKZ wie das Glatt oder der Letzipark sind demgegenüber auf diesen Karten nicht zu erkennen. Dies ist ein weiteres Indiz für die wahren Proportionen im Bezug auf die Schadstoff-Emittenten: Der Einkaufsverkehr zu den VE ist eine quantité négligeable. Die ergänzende Detailanalyse auf Datenbasis BAFU des Institut für Umwelttechnik und Oekologie (IUTO) Luzern, weist auf S. 1 den Anteil PE-Einkaufsverkehr an Gesamtemissionen bezüglich NO_x mit lediglich 0.5% aus.

3 espace.mobilité – Experte für Fragen im Zusammenhang mit Raumplanung, Mobilität und Detailhandel

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères, Migros und Möbel Pfister ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels.

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.

espace.mobilité hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 als verlässlicher und den Fakten verpflichteter Ansprechpartner bei Behörden aller Stufen etabliert. Durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Themenkreis Raumplanung, Mobilität und Detailhandel konnte sich espace.mobilité ein breites Expertenwissen aneignen. Die Argumentation von espace.mobilité geschieht zwar aus der Optik der Wirtschaft, aber niemals nur im Eigeninteresse, sondern stets unter Berücksichtigung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.

Beispiele für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Behörden und espace.mobilité sind die Baugesetzrevision im Kanton Aargau, die BAFU/ARE-Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen oder die Arbeitsgruppe des BAFU zur Umsetzung der Motion 08.3003 Forderung nach Wirkungseffizienz.

4 Relevante Entwicklungen auf nationaler Ebene und in anderen Kantonen

4.1 Motion Forderung nach Wirkungseffizienz

Die Motion 08.3003 wurde im Juni 2009 einstimmig an den Bundesrat überwiesen.

Sie verlangt vom Bundesrat, 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-Verhältnis eingesetzt werden, und
- b) bei neuen Erkenntnissen über die Wirksamkeit oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis nötigenfalls angepasst werden.

Der Bundesrat hat eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des BAFU eingesetzt, die diese Fragen klären soll.

Die Tatsache, dass das eidgenössische Parlament an der Wirksamkeit von Umweltmassnahmen – vor allem im Bereich der Einkaufszentren – zweifelt und den Bundesrat mit der Klärung dieser Fragen beauftragt, zeigt, dass grosser Handlungsbedarf vorliegt.

Zum heutigen Zeitpunkt genau solche, hinsichtlich Wirkungseffizienz ungeklärte Massnahmen in einem kantonalen Baugesetz festzuschreiben, ist politisch nicht opportun.

Die im PBG-Entwurf vorgeschlagenen Massnahmen müssen der Wirkungseffizienz im Sinn der Motion 08.3003 genügen. Eine ganze Reihe aktueller Studien zeigen, dass dies nicht der Fall ist.

Fazit

Massnahmen ohne nachweisbaren Umweltnutzen dürfen nicht ins neue PBG geschrieben werden.

4.2 Situation in den Nachbarkantonen (speziell Kanton Aargau)

Alle Kantone sind in Sachen Raumplanung und Umweltschutz exakt den gleichen Zielen verpflichtet. Die mit vergleichbaren Situationen konfrontierten grossen Nachbarkantone St. Gallen und Aargau kennen zwar eine Positivplanung für VE, verzichten aber auf die gesetzliche Festlegung von zusätzlichen, weitergehenden Restriktionsmassnahmen wie Fahrtenmodelle oder obligatorische Parkplatzbewirtschaftungspflicht auf privatem Grund und Boden.

Es ist über weite Strecken gelungen, die verschiedenen Anliegen von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft unter einen Hut zu bringen. Das muss auch die Richtschnur für die Teilrevisionen des PBG im Kanton Zürich sein. Alles andere wäre eine Schwächung des Wirtschaftsstandortes Zürich gegenüber den Nachbarkantonen.

Der Kanton Aargau hat erst vor wenigen Monaten in einer Volksabstimmung sein neues Baugesetz verabschiedet und sich bei dessen grundlegenden Überarbeitung intensiv mit der Thematik Verkehrsintensive Einrichtungen auseinandergesetzt. Der dabei erfolgte Paradigmenwechsel beruht auf den fundamentalen Erkenntnissen aus den neusten Studien zum Thema Einkaufen und Verkehr.

Statt mit detaillierten Bauvorschriften, Verboten und Verkehrseinschränkungen zu operieren, löst das neue Aargauer Baugesetz bestehende Probleme an der Wurzel. Es koordiniert frühzeitig und umfassend Siedlungsentwicklung, Verkehr und Grünzonen. Damit können Zielkonflikte zwischen den Ansprüchen von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt rechtzeitig erkannt und gelöst werden. Staus und am falschen Ort gebaute verkehrsintensive Anlagen werden vermieden.

Das neue Baugesetz schafft Planungs- und Rechtssicherheit für Investoren. Standorte werden mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse) auf das Verkehrssystem abgestimmt. Das heisst für alle Beteiligten, insbesondere für Investoren, Planungs- und Rechtssicherheit. Spätere restriktive Eingriffe an Anlagen, die rechtmässig bewilligt und in Betrieb gesetzt worden sind, werden nicht zugelassen. Die Bestandesgarantie motiviert zudem die Betreiber dazu, finanzielle Mittel für ökolo-

gisch sinnvolle Sanierungen bestehender verkehrsintensiver Anlagen freizugeben. Das wirkt sich positiv für die Umwelt aus und angesichts der angespannten Konjunkturlage auch positiv auf die Gesamtwirtschaft.

Das neue Aargauer Baugesetz verzichtet auf wirkungslose Verkehrsbeschränkungen. Für die Probleme der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gibt es vielfältige Ursachen. In vorbildlicher Weise verzichteten Grosser Rat und Regierungsrat im Kanton Aargau darauf, über Fahrtenmodelle und Parkplatzrestriktionen den Privatverkehr einzuschränken. Mehrere Studien haben gezeigt, dass derartige Lösungen der Umwelt eher schaden als nützen. Die Pflicht zur mehrgeschossigen Bauweise für grössere Parkieranlagen hingegen wird den Landverbrauch spürbar senken und erfüllt somit ein Postulat der Raumplanung.

Fazit

Der mit vergleichbar grossen Verkehrsproblemen konfrontierte Kanton Aargau hat vor kurzem in seinem total revidierten Baugesetz unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus neusten Studien entschieden, keine wirkungslosen Massnahmen wie Parkgebührenpflicht und Fahrtenmodelle vorzuschreiben.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Kanton Zürich in gleicher Sache genau das Gegenteil beschliessen, und eine gesetzliche Grundlage für die nachweisbar unwirksamen Instrumente wie Fahrtenmodell und Parkgebührenpflicht schaffen und damit den Wirtschaftsstandort Zürich schwächen sollte.

5 Teilbereich Parkieranlagen und stark verkehrserzeugende Nutzungen. Die einzelnen Punkte im Detail

5.1 Fahrzeugabstellplätze (§ 242, 242a, 243a)

Gemäss nPBG soll sich die Zahl der Fahrzeugabstellplätze nach den Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes und der neu zu schaffenden kantonalen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) bestimmen. Die Gemeinden können in ihrer Nutzungsplanung ergänzende Bestimmungen zur kantonalen Parkplatzverordnung erlassen.

espace.mobilité begrüsst grundsätzlich die kantonal geregelte Handhabung zur Berechnung der Abstellplätze. Dies schafft Planungssicherheit. Die in der Verordnung festgeschriebenen Faktoren zur Berechnung des Grenz- und des massgeblichen Bedarfs sind aber viel zu tief angesetzt. Die daraus resultierende Anzahl Abstellplätze pro 100 m² Verkaufsfläche sind 3 bis 4 Mal tiefer als bei den heute bestehenden Anlagen. Mit solch tiefen Parkplatzzahlen lassen sich Einkaufsgeschäfte kaum rentabel betreiben.

Der massgebliche Bedarf sollte sich an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft orientieren. Entsprechend soll er für städtische Gebiete rund 3.5 bis 4 Parkplätze pro 100 m² Verkaufsfläche und nicht 0.8 – 1.0 Parkplätze je 100 m² mBGF betragen. Analog dazu in ländlichen Gebieten rund 4.5 bis 6 Parkplätze je 100 m² Verkaufsfläche und nicht 1.3 – 1.6 je 100 m² mBGF (siehe Grafik nachstehend).

Von der Anwendung von § 10 des Verordnungsentwurfs bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen ist zudem ganz abzusehen. Dies vor allem deswegen, weil stark verkehrserzeugende Nutzungen ja nur in so genannten Eignungsgebieten nach § 242b nPBG realisiert werden dürfen und durch diese Beschränkung ohnehin nur an Orten zu stehen kommen, an denen eine entsprechende Verkehrsverträglichkeit besteht.

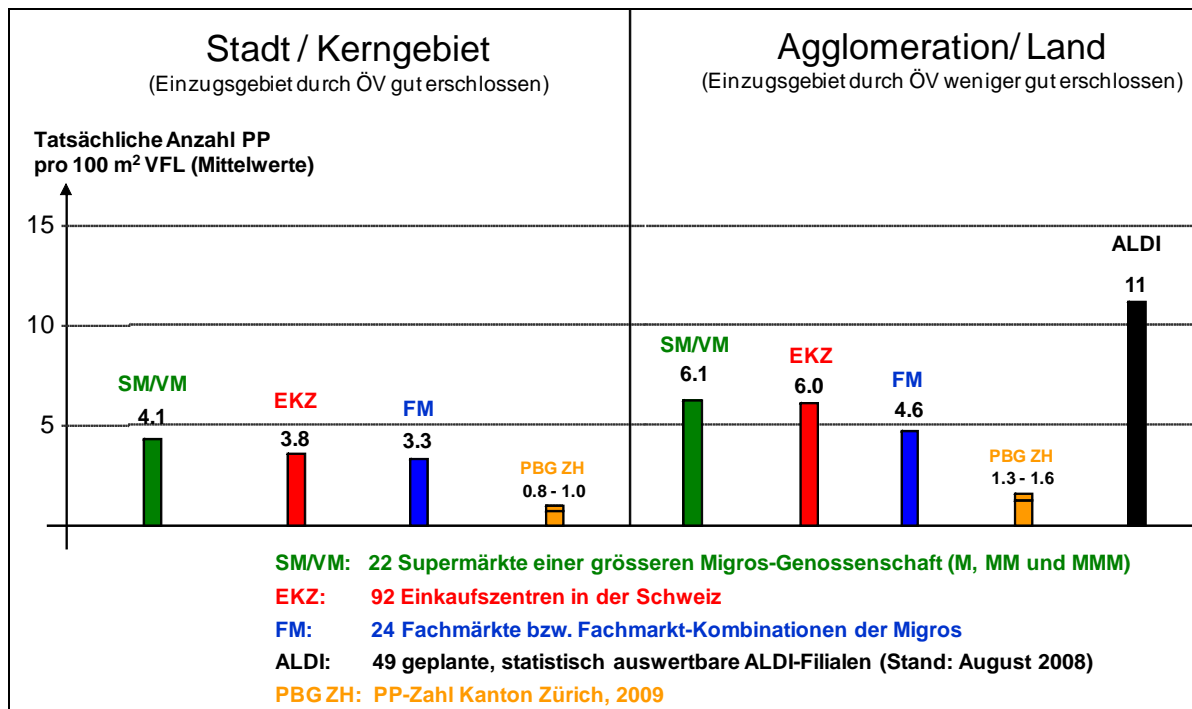


Abbildung 2: Gegenüberstellung der heute vorhandenen und nach nPBG zukünftig möglichen Anzahl Parkplätze

Bei der Frage nach einem neu zu schaffenden Gesetzesartikel betreffend die Bestimmung der Parkplatzzahl ist es völlig unerheblich, ob bereits seit Jahren ein regierungsrätliches Papier besteht, das ähnlich tiefe Parkplatzzahlen vorschlägt. Falsch dimensionierte, zu geringe Parkplatzzahlen sind nicht nur problematisch für die betroffenen Betriebe. Weil sie zu Such- und Ausweichverkehr und damit zu Mehremissionen führen, schaden sie auch der Umwelt!

Im Erläuterungsbericht legt der Regierungsrat dar, weshalb er die VSS-Norm SN 640 281 „Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“ für nicht zweckmässig befindet (Erläuterungsbericht, S. 16 unten). Namentlich führt er an, dass die Norm auf der Basis von schweizerischen Durchschnittswerten entwickelt worden sei, sich eher an ländlichen Verhältnissen ausrichte und sich daher für urbane, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossene Agglomerationsgebiete nicht eigne.

Dem hält espace.mobilité entgegen, dass es vorliegend darum geht, das tatsächlich bestehende Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft zu evaluieren und gestützt auf das Ergebnis den Bedarf zu bestimmen. Dabei erscheint es als in einem hohen Mass zweckmässig, sich an einem schweizerischen oder an einem zürcherischen Durchschnitt auszurichten. Dass ein solcher Durchschnitt auch ländliche Regionen beinhaltet, tut dem keinen Abbruch. Im Gegenteil, § 242 Abs. 3 lit. b nPBG und § 10 des Verordnungsentwurfs führen ja hier bewusst ein Korrektiv ein, welches den „Grenzbedarf“ in urbanen und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebieten auf den „massgeblichen Bedarf“ reduziert.

Wenn nun aber, wie vorgesehen, der Ordnungsgeber die Anzahl Parkplätze im Hinblick auf die urbanen Agglomerationen deutlich unter dem Durchschnittswert ansetzt und dann zusätzlich noch eine Reduktion nach § 10 des Verordnungsentwurfs zur Anwendung bringt, dann wird ein und dasselbe Kriterium zweimal berücksichtigt und das Resultat verfälscht. Dieser Systemfehler führt dann unweigerlich zu einer viel zu tiefen Anzahl von Parkplätzen.

Aus diesem Grund ersucht espace.mobilité den Regierungsrat, dass § 242 Abs. 3 lit. a nPBG dahingehend präzisiert wird, dass sich die Bestimmung des Bedarfs in Bezug auf die Art und das Mass der Nutzung am Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft auszurichten hat. Damit wäre den verfassungsrechtlichen Anforderungen an eine Gesetzesdelegation genügend Rechnung getragen.

In den Eignungsgebieten für SVN kann die Gemeinde gemäss nPBG die Zahl der Abstellplätze gegenüber dem massgeblichen Bedarf um bis zu 50 Prozent erhöhen. Mit einem Gestaltungsplan kann die Parkplatzzahl sogar um mehr als 50 Prozent erhöht werden, wenn besondere Gründe hierfür geltend gemacht werden. Dieser Mechanismus wird von espace.mobilité begrüsst. Er stellt ein tauglicher Ansatz dar zur Überwindung des unseligen Widerspruchs von Raumplanung und Umweltschutz. Heute werden Investoren bestraft, die gewillt sind, an zentralen Lagen zu investieren, weil an diesen Orten weniger Parkplätze erstellt werden dürfen als an peripheren Lagen. Leider resultieren aus unserer Sicht auch mit einem Bonus von 50% (der ja nicht automatisch gesichert ist) immer noch viel zu tiefe Parkplatzzahlen.

Zu tiefe Parkplatzzahlen haben, wie diverse Studien zeigen, folgende Effekte:

- Zu tiefe Parkplatzzahlen haben erwiesenermassen keine positive, sondern sogar eine negative Wirkung
- Sie verursachen Such- und Ausweichverkehr und damit Mehremissionen und schaden so der Umwelt
- Sie führen zu wildem Parkieren und damit zur Beeinträchtigung der Wohnqualität in den Quartieren
- Der Kanton Zürich vertreibt dadurch die Kunden in die Nachbarkantone (und z.T. ins Ausland)
- Wer für den Warentransport (zum Beispiel beim Einkauf) auf ein Transportmittel angewiesen ist, wird es auch benutzen, egal ob er genügend Parkplätze findet oder nicht, d.h. es resultiert kein Umsteigeeffekt
- Zu tiefe PP-Zahlen sind hilflose Symptombekämpfung und lösen keine Probleme
- Sie schaden der Wirtschaft
- Sie sind Anzeichen einer kurzsichtigen und nicht nachhaltigen Politik, weil in 10 bis 15 Jahren mit wesentlich emissionsärmeren Autos gefahren wird
- Sie sind somit als Massnahme
 - nicht geeignet
 - nicht verhältnismässig
 - nicht im öffentlichen Interesse

Mehrfachnutzung von Parkplätzen (§ 243a)

Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen ist ein Gebot der Vernunft und ergibt sich aus Überlegungen der Nachhaltigkeit. Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen soll – ohne irgendwelche Bedingungen – generell eingeführt werden. Wenn schon Parkplätze gebaut werden bzw. gebaut sind, sollen sie auch möglichst effizient genutzt werden. Die in § 243a festgeschriebene Erhaltung der Zweckbestimmung der Parkplätze stellt in unseren Augen eine Ressourcenverschwendung dar und sollte gestrichen werden. Im Gegenzug soll im Gesetz in einer separaten Bestimmung die generelle Mehrfachnutzung von Parkplätzen explizit erlaubt werden.

Wie sehr diese Aussage zutrifft, zeigt folgende Überlegung: In 10 bis 15 Jahren werden die neuen Automotoren im Vergleich zu heute äusserst geringe Schadstoffemissionen aufweisen. Das Auto wird ein umweltfreundliches, zweckmässiges und viel verwendetes Verkehrsmittel sein.

Das neue Zürcher Planungs- und Baugesetz wird nicht für heute geschrieben, sondern für die nächsten 15 bis 20 Jahre! Daher muss von einer kurzfristigen Politik gesprochen werden, die heute Parkplätze für saubere Autos von morgen verhindert! Diese verhinderten Parkplätze können später nicht mehr in die heute entstehenden Bauwerke eingebaut werden. Eine solche Politik ist nicht nachhaltig!

Fazit

espace.mobilité begrüsst die kantonal geregelte Handhabung zur Berechnung der Abstellplätze sowie den Ansatz, mittels Bonus bei der Parkplatzzahl den Widerspruch von Raumplanung und Umweltschutz aufzulösen. Hingegen lehnen wir die in der Verordnung festgeschriebenen Faktoren zur Berechnung der Parkplatzzahl entschieden ab. Sie sind viel zu tief angesetzt und erlauben kaum einen rentablen Betrieb der Einkaufsgeschäfte. Gefordert sind Parkplatzzahlen, die den realen Bedürfnissen entsprechen. Ausserdem widersprechen zu tief angesetzte Parkplatzzahlen dem Grundsatz der Nachhaltigkeit, der übrigens im Raumplanungsbericht 2009 vom Regierungsrat selbst explizit gefordert wird.

Anträge

- § 242 Abs. 3 lit. a nPBG ist dahingehend zu präzisieren, dass sich die Bestimmung des Bedarfs in Bezug auf die Art und das Mass der Nutzung am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft ausrichtet.
- Die in der Verordnung festgeschriebenen Faktoren zur Berechnung des Grenz- und des massgeblichen Bedarfs sind deutlich nach oben zu korrigieren, sodass eine Parkplatzzahl für den massgeblichen Bedarf für städtische Gebiete von rund 3.5 bis 4 Parkplätzen pro 100 m² Verkaufsfläche, in ländlichen Gebieten rund 4.5 bis 6 Parkplätze je 100 m² Verkaufsfläche resultiert.
- Die in § 243a festgeschriebene Erhaltung der Zweckbestimmung der Parkplätze soll gestrichen werden. Im Gegenzug soll im Gesetz in einer separaten Bestimmung die Mehrfachnutzung von Parkplätzen explizit erlaubt werden.

5.2 Parkgebührenpflicht bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen (§ 242d)

Das PBG verpflichtet neu die Eigentümer/Betreiber von bestehenden und neuen stark verkehrserzeugenden Nutzungen, für die öffentlich zugänglichen Parkplätze eine Parkgebühr zu erheben. Begründet wird diese Massnahme einerseits mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts sowie mit der daraus resultierenden Ungleichbehandlung mit den bestehenden Parkieranlagen, bei denen keine Parkgebühren erhoben werden müssen.

espace.mobilité stellt sich klar gegen jede Form einer Parkgebührenpflicht auf privatem Grund und Boden. Verschiedene aktuelle Studien¹ haben den Beweis erbracht, dass Parkgebühren in Bezug auf die angestrebten Ziele der Luftreinhaltung wirkungslos, ja sogar kontraproduktiv sind.

JEKO-Studie²

Die Studie 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%.

¹ Vgl. Beilagen Nrn. 1, 5 und 7

² JEKO AG: Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren, Oktober 2007

- *Parkgebühren führen zu Ausweichstrategien und Ausweidfahrten – 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).

Die Resultate der JEKO-Studie wurden in einer Nachfolgeuntersuchung³ von Transfer Plus AG beim Pizolcenter und Pizolpark in Mels im November 2008 vollauf bestätigt. Parkgebühren – wie hoch auch immer sie angesetzt werden – haben keinen positiven Umweltnutzen.

Rechtsprechung des Bundesgerichts

Die Rechtsprechung des Bundesgerichts stützt sich zu einem grossen Teil auf zwei ältere SVI-Studien⁴ aus den Jahren 2002 und 2005. Ein aktuelles Gutachten⁵ der Universität St.Gallen kommt zum Schluss, dass die Datengrundlagen und die erhobenen Stichprobengrössen dieser beiden Studien sich als nicht ausreichend erweisen, um daraus Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von Parkplatzbewirtschaftungsmassnahmen für das Verkehrs- und Luftschadstoffaufkommen zu ziehen. Mit anderen Worten: Aus den genannten Studien darf nicht geschlossen werden, dass Parkgebühren einen positiven Umweltnutzen haben.

- Die Forschungspläne der beiden Studien erweisen sich als geeignet, jedoch zeigen beide Studien im Forschungsdesign deutliche Mängel hinsichtlich der gewählten Betrachtungsgrenzen sowie der Ableitung von Ergebnissen aus rein hypothetisch angelegten ex-ante-Befragungen auf.
- Bei der Beurteilung der Methodik zeigen sich die Schwächen der Studien bezüglich der Repräsentativität der Ergebnisse: Die Datengrundlagen und die erhobenen Stichprobengrössen erweisen sich als nicht ausreichend, um daraus Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von Parkplatzbewirtschaftungsmassnahmen für das Verkehrs- und Luftschadstoffaufkommen zu ziehen. Weiterhin muss die Übertragbarkeit der Ergebnisse insofern in Frage gestellt werden, da es keine Hinweise auf eine Vergleichbarkeit der verschiedenen Nutzungstypen von PE (Food-/Nonfood-Einrichtungen und Kinos) hinsichtlich der relevanten Charakteristika gibt. Die entsprechende Diskussion der abgeleiteten Ergebnisse mit der Beschreibung der Einschränkungen aufgrund von Annahmen und Schätzung fehlt.
- Die gewählten Formulierungen, die sprachliche Gestaltung, missverständliche graphische Darstellungen sowie die Aggregation von hypothetischen Aussagen zu scheinbar feststehenden Informationen führen dazu, dass der Leser von belastbaren Ergebnissen ausgeht, aber über den hypothetischen Charakter der Methodik und damit über die eigentlich notwendige Relativierung der Ergebnisse im Unklaren gelassen wird.
- Bei der Argumentation hätte der Aspekt der Systemgrenzenwahl intensiv in die Diskussion und Interpretation der Ergebnisse einbezogen werden müssen. Auch die Spiegelung an der verfüg-

³ Transfer Plus AG: Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels, November 2008

⁴ SVI 2000/383: Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungsanalyse, Januar 2002, sowie:

SVI 2001/545: Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten, Dezember 2005

⁵ Universität St. Gallen, Lehrstuhl für Logistikmanagement (LOG-HSG): Gutachten Parkgebühren bei Publikumsintensiven Einrichtungen - Analyse der Methodik und Belastbarkeit von zwei ASTRA/SVI-Studien, November 2009

baren (und den Verfassern bekannten) Literatur hätte diese Art der Widersprüche aufgezeigt und die grundsätzliche Argumentationslinie zumindest in Frage gestellt.

Fazit

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle von der Universität St. Gallen rät klar davon ab, die ASTRA/SVI-Studien weiterhin als Grundlage für rechtliche oder raumplanerische Entscheide zu benutzen.

Damit ist auch der für die Begründung der Einführung der Parkgebührenpflicht herangezogene BGE 1C_412/2008 vom 24. März 2009 in Sachen VCS gegen Gemeinde Volketswil überholt, da sich dieser auf die ASTRA/SVI-Studien stützt.

Zum Argument der Ungleichbehandlung

Die Behörden bringen das Argument der Ungleichbehandlung der betroffenen Wettbewerbsteilnehmer vor. Die direkt betroffenen Wettbewerbsteilnehmer wurden aber dazu nie befragt! Die von der Massnahme betroffenen Betreiber von VE sind im Verband espace.mobilité zusammengeschlossen und wehren sich geschlossen gegen die Parkgebührenpflicht bei bestehenden Anlagen.

Die Betreiber von VE sehen kein Problem darin, dass im Unterschied zu Neuanlagen die bestehenden Anlagen nicht parkgebührenpflichtig sind. Im Gegenteil ist für die vielen, seit langem bestehenden und allesamt rechtmässig bewilligten Anlagen (sie bilden die grosse Mehrheit!) die Besitzstandsgarantie klar höher zu gewichten als eine Gleichbehandlung, welche die Direktbetroffenen gar nicht wollen.

Der richtige Schluss ist deshalb, die Gebührenpflicht nicht auf bestehende Anlagen auszudehnen, sondern – im Gegenteil – die bei VE erwiesenermassen wirkungslose Gebührenpflicht bei den neuen Anlagen aufzuheben.

Widersprüche zu verfassungsmässig geschützten Grundrechten

Regulierende und limitierende Eingriffe in vorwiegend privatwirtschaftlich betriebene Systeme (EKZ, Fachmärkte, Stadien, Multiplexkinos, Freizeitzentren, grosse Bürogebäude etc.) bringen immer Beschränkungen der verfassungsrechtlich geschützten Grundrechte Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV) mit sich.

Gemäss Art. 36 BV sind solche Grundrechtsbeschränkungen nur dann zulässig, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

- Vorhandensein einer gesetzlichen Grundlage
- Überwiegende öffentliche Interessen
- Verhältnismässigkeit muss gegeben sein, d.h.
 - Notwendigkeit
 - Zweckmässigkeit
 - Proportionen zwischen Kosten und Nutzen

Verhältnismässigkeit verlangt zudem nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, «dass die Bestimmungen, welche das Eigentum einschränken, geeignet sind, das angestrebte Ereignis herbeizuführen, und dass dasselbe nicht durch weniger strenge Massnahmen erreicht werden könnte. Im Weiteren verbietet der Grundsatz alle Einschränkungen, die über das angestrebte Ziel hinausgehen und erfordert ein vernünftiges Verhältnis zwischen diesem und den betroffenen öffentlichen und privaten Interessen».

Die Einführung der Parkgebührenpflicht auf privatem Grund und Boden wäre nur dann möglich, wenn alle diese Voraussetzungen kumulativ und nachweislich erfüllt sind. Dies trifft in fast allen Fällen nicht zu.

Der Einwand, die zur Diskussion stehenden Restriktionsmassnahmen seien umweltrechtlich legitimiert (Art. 11/12 USG) und stünden im öffentlichen Interesse, greift heute nicht mehr.

Nach neusten Erkenntnissen und diversen übereinstimmenden Studien kann die positive Lenkungswirkung dieser Instrumente nicht bewiesen werden. Im Gegenteil: Es zeichnet sich immer klarer ab, dass sie keine oder sogar eine kontraproduktive Wirkung haben und damit in keiner Weise behauptet werden kann, sie stünden im öffentlichen Interesse.

Fazit

Parkgebühren sind bei VE erwiesenermassen wirkungslose Umweltmassnahmen. Angesichts des Auftrags an den Bundesrat aus der Motion 08.3003 (Prüfung der Wirkungseffizienz von Umweltmassnahmen) dürfen solche unwirksamen Massnahmen keinesfalls in ein Baugesetz hineingeschrieben werden. espace.mobilité wendet sich entschieden gegen die Einführung einer flächendeckenden Parkgebührenpflicht bei VE. Es handelt sich dabei um nichts anderes als eine neue Steuer. Die zum Gesetzesentwurf angeführten Argumente der Bundesgerichtsentscheide und der Ungleichbehandlung sind nicht stichhaltig und bei genauer Betrachtung widerlegbar. Ausserdem steht die Pflicht zur Einführung von Parkgebühren auf privatem Grund und Boden im Widerspruch zu den verfassungsmässig garantierten Grundrechten.

Antrag

§ 242d ist aus dem PBG zu streichen.

5.3 Verwendung der Abgaben (§ 247 nPBG)

Offenbar wurde festgestellt, dass die Zweckbestimmung des Fonds der Ersatzabgaben zu eng gefasst ist, resp. dass die Parkraumplanung in vielen Fällen nicht die erwarteten Ergebnisse gezeitigt hat. Ausgehend davon soll nun der Zweck des Fonds erweitert werden und es sollen insbesondere auch die Finanzierung von Aufwertungen des öffentlichen Raums und Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs möglich gemacht werden (§ 247 nPBG).

Wir stellen uns vehement gegen eine solche Ausweitung der Zweckbestimmung. Die Ersatzabgabe ist dann vom Grundeigentümer zu entrichten, wenn er Kraft behördlicher Feststellung keine oder nur eine herabgesetzte Zahl eigener Abstellplätze schaffen muss oder darf (§ 246 Abs. 1 PBG). Nach bestehender Zweckbestimmung hat die Gemeinde diese Abgaben sodann für die Schaffung von Parkraum in der Nähe des belasteten Grundstücks oder für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu Gunsten des Grundstücks zu verwenden (§ 247 Abs. 1 PBG). Damit ist heute gewährleistet, dass diese Abgabe eins zu eins dem Ersatz der fehlenden Parkplätze dient.

Der neu vorgeschlagene Zweck nach § 247 nPBG, der namentlich die Aufwertung des öffentlichen Raums und allgemeinen Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs umfasst, hat mit dem ursprünglichen Zweck überhaupt nichts zu tun.

Wenn man zur Einsicht gelangt, dass die Fonds überschüssige Mittel aufweisen, die gemäss der Zweckbestimmung nicht sinnvoll verwendet werden können, dann ist nicht der Zweck zu eng gefasst, sondern sind vielmehr die dem Fonds zufließenden Abgaben zu hoch bemessen. Es ist daher nach Ansicht von espace.mobilité unstatthaft, den Zweck auszudehnen und die Mittel einer Verwendung zuzuführen, die in keinem Zusammenhang mit den erhobenen Abgaben stehen. Wir fordern deshalb, dass auf eine Neuformulierung von § 247 PBG verzichtet wird und die Abgaben im Rahmen von § 246 Abs. 3 PBG entsprechend gesenkt werden.

Antrag

§ 247 nPBG ist zu streichen respektive der heute gültige § 247 PBG zu belassen.

5.4 Positivplanung für SVN

Neu wird im Gesetz die Kategorie der stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) eingeführt. In der Verordnung wird mittels Schwellenwerten definiert, welche Bauten und Anlagen als SVN gelten. Grundsätzlich sollen SVN nur noch in den Eignungsgebieten für stark verkehrserzeugende Nutzungen realisiert werden (Positivplanung).

espace.mobilité begrüsst die Bestrebungen, eine Positivplanung für VE einzuführen. Dies entspricht auch einer Forderung aus den Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen der Bundesämter für Umwelt und Raumentwicklung (ARE und BAFU). espace.mobilité geht noch weiter und favorisiert die Variante 1 aus diesen Empfehlungen. Dies bedeutet, dass für VE eine Positivplanung vorgenommen wird, in dem bereits auf Stufe Nutzungsplan die Nutzungsart und das Nutzungsmass festgelegt werden. Weitere Restriktionen wie Fahrtenzahlen, Parkplatzbeschränkungen oder Parkgebühren sind somit überflüssig und deshalb zu unterlassen. 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.

Die Definition von SVN im Gesetzesentwurf schießt hingegen weit über das Ziel hinaus. Modellrechnungen von espace.mobilité haben ergeben, dass bereits Verkaufslokale mit einer Bruttogeschossfläche von 1'850 m² (Güteklasse C) bzw. 2'300 m² (Güteklasse B) als SVN gelten. Die Bagatellgrenze von 50 Parkplätzen entsprechen mit der Spezifischen Verkehrserzeugungsrate (SVER) aus der Verordnung Anhang E von 5 Fahrten pro PP und Tag 250 Fahrten.

Ein Vergleich mit den Schwellenwerten aus der UVPV (500 Parkplätze resp. 7'500 m² Verkaufsfläche) oder aus dem bestehenden Verkehrsrichtplan Kanton Zürich (an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3'000 Fahrten von Personewagen) zeigt deutlich, dass die im PBG-Entwurf vorgenommene Definition realitätsfremd tief ist. Sie hat zur Folge, dass selbst mittelgrosse Verkaufsläden als SVN gelten. Nebst einem grösseren Planungsaufwand hat dies zur Folge, dass die Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen entsprechend grosszügig bemessen werden müssen. Im anderen Fall wird die Sanierung und Erweiterung selbst mittelgrosser Läden für die Betreiber zum Problem (Verlust von Parkplätzen, aufwändige Verfahren). Letztlich kann die Versorgungsqualität der Bevölkerung unter diesen Folgen leiden.

Mit den völlig realitätsfremden, viel zu tief angesetzten Schwellenwerten wird die Stigmatisierung der Detailhandelsverkaufsstellen auch noch vom Staat gefördert, was nicht nur sachlich, sondern auch politisch unhaltbar ist.

Schliesslich leuchtet es nicht ein, weshalb der Kanton Zürich im PBG noch einmal eine weitere Ausdruckweise für Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) einführt. Wir sind der Meinung, dass in der Schweiz diesbezüglich bereits heute eine föderale Unordnung herrscht und schlagen vor, sich an der Definition des Bundes resp. des Verkehrsrichtplans Kanton Zürich (Verkehrsintensive Einrichtungen VE) zu orientieren.

Anforderungen an die konkrete Ausgestaltung der Positivplanung

Hinsichtlich der Positivplanung möchten wir an dieser Stelle folgende Forderungen in Bezug auf deren konkrete Umsetzung vorbringen.

Durch die Übertragung der Kompetenz zur Ausscheidung der Eignungsgebiete für SVN an die Regionalplanungsverbände – ohne Vorgaben durch den Kanton in Bezug auf ein Mengengerüst – besteht die Gefahr, dass letztlich zu wenig Standorte resultieren oder dass die Eignungsgebiete regional sehr unterschiedlich verteilt sind. Die Folgen davon wären gravierend:

- Durch eine Mengenverknappung wäre ein Anstieg der Landpreise in den Eignungsgebieten unvermeidlich. Der Detailhandel mit seiner vergleichsweise tiefen Wertschöpfung könnte sich aus finanziellen Gründen gar nicht an den für ihn vorgesehenen Standorten niederlassen, weil er die Landpreise nicht würde bezahlen können.

- Eine regional ungleiche Verteilung der Eignungsgebiete bedeutet, dass gewisse Regionen gegenüber den anderen an Attraktivität verlieren würden. Dies wiederum kann ein Ausweichen der Kunden in die attraktiveren Regionen zur Folge haben, mit der Konsequenz von längeren Autofahrten und somit Mehremissionen.
- Bei der im nPBG vorgeschlagenen Definition für SVN würden auch kleinere Filialen bereits ab 50 PP unter die neuen Regelungen fallen. Es besteht somit für Teile der Bevölkerung die Gefahr eines drohenden Attraktivitätsverlustes der Verkaufsstellen-Struktur, weil entsprechende Filialen nicht gebaut werden dürften oder nicht saniert werden könnten (oder höchstens mit massiver Einbusse der bestehenden rechtmässig bewilligten Parkplatzzahl).

Aus diesen Gründen muss die Federführung für die Ausscheidung der Eignungsgebiete für SVN beim Kanton liegen. Es ist dafür zu sorgen, dass genügend Gebiete ausgeschieden werden, damit ein gewisser Wettbewerb unter den Standorten spielen kann (Vermeidung von übermässigen Preisanstiegen). Dabei ist besonders darauf zu achten, dass die heute bestehenden Standorte, die am richtigen Ort liegen, mit genügend Potenzial ausgestattet werden (Nutzung von Synergien, Wachstum nach innen, Verdichtung).

Bei der Festsetzung der Eignungsgebiete muss zwingend eine ausreichende Flexibilität gewährleistet sein, damit einerseits kleinere Verschiebungen der Perimeter der Standorte auch nachträglich möglich sind und andererseits bei Bedarf oder auf Grund neuer Erkenntnisse auch zusätzliche Standorte innert nützlicher Frist geschaffen werden können.

Erfahrungen aus anderen Kantonen (z.B. St.Gallen) zeigen, dass starre Regelungen mit aufwändigen Planungsverfahren zu einem faktischen Planungsstopp für VE führen können. Der weiter oben dargelegte Umstand des Preisanstieges in Eignungsgebieten kann im Übrigen im Kanton St.Gallen bereits beobachtet werden. Der Detailhandel kann sich solche Preise gar nicht leisten und wird damit von der Entwicklung ausgeschlossen.

Nach Abs. 2 der Übergangsbestimmungen zur Teilrevision des PBG sind die regionalen Richtpläne hinsichtlich der geänderten Bestimmungen innert eines Jahres zu überprüfen und soweit nötig anzupassen. Diese Frist erscheint von vornherein unrealistisch, insbesondere wenn die Abläufe (60 Tage "Einsichtsrecht"; § 7 Abs. 2 PBG), die notwendigen inhaltlichen Entscheide unter den Gemeinden sowie die notwendige Abstimmung unter den Planungs- und Verkehrsträgern berücksichtigt werden.

Die Gemeinden werden verpflichtet, innert zwei Jahren nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung die notwendigen kommunalen Vorschriften (Zonenplan, Baureglement) anzupassen. Diese Frist ist als viel zu optimistisch zu betrachten. Sie berücksichtigt die gemeindeinternen Abläufe nicht ausreichend, ebenso wenig allfällige Einsprache- und Beschwerdeverfahren. Realistischerweise ist mit einem Zeitrahmen von mindestens 7 - 10 Jahren für die vollständige Umsetzung zu rechnen.

Aus diesen Gründen darf die Einführung einer Positivplanung keine negative Vorwirkung auf laufende Planungen haben, weil sonst ein faktisches Bauverbot, auch für Bautätigkeiten an bestehenden Anlagen, resultieren würde. Eine entsprechende Formulierung muss in die Übergangsbestimmungen aufgenommen werden.

Fazit

espace.mobilité begrüsst die Positivplanung von VE. Wir gehen noch weiter und schlagen vor, ganz auf die Variante 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen für VE zu setzen. Abgelehnt wird hingegen die viel zu restriktive Definition für SVN. Auf diese Weise riskiert man in Zukunft eine Verschlechterung der flächendeckenden Versorgungssituation mit Gütern des täglichen Bedarfs im Kanton Zürich. Ausserdem sehen wir einige Probleme im Vollzug und machen deshalb oben stehende Forderungen geltend.

Anträge

- Die Definition für SVN ist neu festzulegen. Dabei müssen sämtliche Begriffe klar und nachvollziehbar aufgezeigt werden. Bezüglich den Grenzwerten ist der aktuelle Verkehrsrichtplan Kanton Zürich heranzuziehen, d.h. 3'000 Fahrten pro Tag an mindestens 100 Tagen im Jahr.
- Die Übergangsbestimmungen werden um einen Absatz 5 ergänzt: „Bis zum Abschluss der Revisionsarbeiten sowohl zur Ausscheidung der Eignungsgebiete für SVN im Richtplan als auch zur Anpassung der Bau- und Zonenordnungen gilt explizit das geltende Recht.“

5.5 Gesetzliche Grundlage für Fahrtenmodell

Mit der Revision des PBG soll die Grundlage für ein Fahrtenmodell geschaffen werden. Das Fahrtenmodell für eine bestimmte Anlage oder für ein geeignetes Gebiet soll nach nPBG nur auf Antrag des Grundeigentümers realisiert werden können. Die Revisionsvorlage verzichtet auf eine detaillierte Regelung.

Problemanalyse

In städtischen Verdichtungsräumen wie dem Kanton Zürich stösst die Ansiedlung von VE auf vielfältige Probleme:

- In gewissen Gebieten können die Grenzwerte der LRV erreicht oder überschritten sein.
- Das Verkehrssystem ist auf Grund der dichten Nutzungen teilweise nahe an der Belastungsgrenze.
- Entsprechend dimensionierte Grundstücke für VE sind kaum vorhanden und zudem oft sehr teuer.

Diese Problemkreise stehen dem raumplanerischen Credo nach einer Entwicklung nach Innen und einer verdichteten Bauweise diametral entgegen.

Stadt und Kanton Zürich verfolgen unter anderem aus den oben genannten Gründen eine zurückhaltende Bewilligungspraxis für Parkplätze. Aus der Einsicht heraus, dass mit der heute bewilligungsfähigen Anzahl Parkplätze beispielsweise ein Einkaufszentrum in vielen Fällen kaum rentabel betrieben werden kann, wird von den Behörden die Einführung eines Fahrtenmodells erwogen. Dies ist jedoch eine reine Scheinlösung. Fahrtenlimiten haben – wenn sie konsequent zu Ende gedacht werden (Bussen oder gar PP-Reduktion bei Überschreitung der Fahrtenlimite) – denselben negativen Effekt für die Wirtschaft wie Parkplatzreduktionen. Fahrtenmodelle sind faktisch verkappte Parkplatzreduktionen. Und dies erst noch zur Unzeit! Es ist politisch kurzsichtig und unhaltbar, ein Instrument (Fahrtenmodell) einzuführen, das letztlich nur mit denjenigen Mitteln (PP-Reduktion) durchsetzbar ist, die es vorgibt, zu vermeiden.

Mehrfachnutzung der PP und Autonomie der Betriebsgesellschaften

Sowohl aus Investorensicht als auch im Sinn der Nachhaltigkeit ist die mögliche Mehrfachnutzung von Parkplätzen ein taugliches Instrument, um sowohl einen effizienten Mitteleinsatz zu ermöglichen als auch um den Ressourcenverbrauch (Boden und Baustoffe) zu minimieren (vgl. auch Kapitel 5.1). Solche sinnvolle Mehrfachnutzungen sind deshalb generell ins nPBG einzufügen und zwar völlig entkoppelt von weiteren Auflagen wie beispielsweise einem Fahrtenmodell.

Rechtliche Probleme/Widersprüche zur Bundesverfassung

Auf Grund der Formulierung in § 242c Abs. 2 nPBG ist es der Grundeigentümer selbst, der ein Fahrtenmodell beantragen kann. Eine Verfügung durch die Behörden ist nicht vorgesehen und würde – wenn sie es wäre – von espace.mobilité kategorisch abgelehnt.

Für den Fall, dass nach der Vernehmlassung die Freiwilligkeit in ein Obligatorium umgewandelt wird, geben wir Folgendes zu bedenken:

Regulierende und limitierende Eingriffe in vorwiegend privatwirtschaftlich betriebene Systeme (EKZ, Fachmärkte, Stadien, Multiplexkinos, Freizeitzentren, grosse Bürogebäude etc.) bringen immer Beschränkungen der verfassungsrechtlich geschützten Grundrechte Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV) mit sich.

Gemäss Art. 36 BV sind solche Grundrechtsbeschränkungen nur dann zulässig, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

- Vorhandensein einer gesetzlichen Grundlage
- Überwiegende öffentliche Interessen
- Verhältnismässigkeit muss gegeben sein, d.h.
 - Notwendigkeit
 - Zweckmässigkeit
 - Proportionen zwischen Kosten und Nutzen

Verhältnismässigkeit verlangt zudem nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, «dass die Bestimmungen, welche das Eigentum einschränken, geeignet sind, das angestrebte Ereignis herbeizuführen, und dass dasselbe nicht durch weniger strenge Massnahmen erreicht werden könnte. Im Weiteren verbietet der Grundsatz alle Einschränkungen, die über das angestrebte Ziel hinausgehen und erfordert ein vernünftiges Verhältnis zwischen diesem und den betroffenen öffentlichen und privaten Interessen».

Die Einführung eines Fahrtenmodells wäre nur dann möglich, wenn all diese Voraussetzungen kumulativ und nachweislich erfüllt sind. Dies trifft in fast allen Fällen nicht zu.

Dass die Einführung eines Fahrtenmodells im PBG als freiwilliger Akt der Gesuchsteller stipuliert wird, mag auf den ersten Blick positiv erscheinen. Bei genauerer Betrachtung erweist es sich als ausgesprochen problematisch. Oft sind die Gesuchsteller nicht identisch mit den späteren Betreibern, Nutzern bzw. Mietern einer Anlage. Die Gesuchsteller (Investoren, GUs, etc.) mögen ein Fahrtenmodell akzeptieren, weil sie damit schneller zu einer Baubewilligung gelangen. Die Probleme mit den limitierten Fahrten bleiben später aber bei den Betreibern, Nutzern bzw. Mietern hängen. Dieses mit dem nPBG-Entwurf von den Behörden vorgeschlagene «Schwarzpeter-Spiel» unter den verschiedenen Wirtschaftsakteuren untergräbt in gravierender Weise die Rechtsicherheit und erhöht das Risiko von Fehlinvestitionen und ist somit in keiner Art und Weise nachhaltig.

Bestandesgarantie

Die folgenden Überlegungen antizipieren die in der nachfolgenden parlamentarischen Debatte zum nPBG vermutlich geäusserte Forderung von Seite links/grün, das Fahrtenmodell als Kann- oder gar Muss-Formulierung in das nPBG aufzunehmen.

Immobilien-Investoren und Betreiber von Verkehrsintensiven Einrichtungen des Detailhandels (Einkaufszentren und Fachmärkte) investierten in den vergangenen 30 Jahren hohe zweistellige Milliarden-Beträge in ihre Verkaufseinrichtungen, ein bedeutender Teil davon auch im Kanton Zürich. Diese Bauten wurden alle nach geltendem Gesetz bewilligt und erstellt. Die Investitions- und Rentabilitätsberechnungen basierten auf der legitimen Annahme, dass über die Lebensdauer dieser Gebäude die relevanten gesetzlichen Rahmenbedingungen (Spielregeln) nicht verändert werden. Gleich wie der Gesuchsteller bzw. Bauherr sich an die Auflagen in der einmal erteilten Baubewilligung halten muss, hat sich auch die Behörde an die einmal bewilligten Werte und Bemessungsgrössen zu halten.

Dies entspricht den elementaren Rechtsgrundsätzen von Art. 5 Abs. 3 BV (Staatliche Organe und Private handeln nach Treu und Glauben), von Art. 9 BV (Jede Person hat Anspruch darauf, von den

staatlichen Organen ohne Willkür und nach Treu und Glauben behandelt zu werden) sowie Art. 8 BV (Rechtsgleichheit).

Der Einwand, die zur Diskussion stehenden Restriktionsmassnahmen seien umweltrechtlich legitimiert (Art. 11/12 USG) und stünden im öffentlichen Interesse, greift heute nicht mehr.

Nach neusten Erkenntnissen und diversen übereinstimmenden Studien kann die positive Lenkungswirkung dieser Instrumente nicht bewiesen werden. Im Gegenteil: Es zeichnet sich immer klarer ab, dass sie keine oder sogar eine kontraproduktive Wirkung haben, womit in keiner Weise behauptet werden kann, sie stünden im öffentlichen Interesse.

Bestrafung von wirtschaftlichem Erfolg

Durch die Einführung eines Plafonds für erlaubte Fahrten wird wirtschaftlicher Erfolg bestraft. Eine Limitierung der Auto-Kundschaft kommt faktisch einer Limitierung der Anzahl Kunden gleich. Das Potenzial an ÖV- und LV-Kunden (resp. an Umsteigern) ist bei jeder Verkaufsstelle (auch in der Stadt) begrenzt. Das erhoffte Umsteigen vom Auto auf den ÖV findet nicht statt, wie verschiedene Studien übereinstimmend belegen (vgl. Beilage).

Schaffung von falschen Anreizen

Mit einem Fahrtenmodell wird der Preis für ein Grundstück nicht mehr primär über die mögliche Nutzung und deren Ertragspotenzial (Bodenrente) bestimmt, sondern über die Anzahl Fahrten. Dies führt dazu, dass Investoren ein Interesse an einer möglichst hohen Fläche haben, weil die Anzahl Fahrten (via Berechnung über die SVER) direkt von der Fläche abhängt. Es sind bereits Beispiele aus anderen Kantonen bekannt, wo Investoren in Baugesuchen eine grössere Verkaufsfläche eingaben bzw. mehr Land erworben haben, als sie effektiv gebraucht hätten, um die nötige Anzahl Fahrten zu erhalten. Damit führt das Fahrtenmodell zu einer ineffizienten Allokation von Ressourcen und zur extensiven (d.h. flacheren) Bauweise und somit zur raumplanerisch unsinnigen Verschwendung von Boden.

Die Anzahl Fahrten löst die Anzahl Parkplätze als Streitobjekt ab

Zu Gunsten eines Fahrtenmodells wird oft angeführt, dass theoretisch eine höhere Anzahl Parkplätze bewilligt werden kann als im Regelfall. Faktisch verschiebt sich die Diskussion aber nur von den Parkplätzen hin zu den Fahrten. Denn die grösste Anzahl Parkplätze nützt nichts, wenn die Anzahl Fahrten nicht ausreicht um das für einen rentablen Betrieb benötigte Besucheraufkommen zu generieren oder wenn die PP-Zahl zu einem späteren Zeitpunkt im Zug von Sanktionen wieder reduziert wird. So gibt es bereits Beispiele von Projekten, die wegen zu restriktiven Fahrtenzahlen gescheitert sind (z.B. Aqvi-Park in der Stadt Zürich).

Diese Ausführungen zeigen auf, dass das Fahrtenmodell in keiner Weise sauber zu Ende gedacht wurde. Man begnügt sich mit Gedanken bis zur Fahrtenlimite und Sanktionierung. Über die Folgen und kontraproduktiven Effekte (auch für die Raumplanung!) wurde offensichtlich zu wenig nachgedacht.

Öffentliche Interessen

Im Bezug auf die im nPBG vorgeschlagene Einführung von Fahrtenmodellen sind verschiedene, zum Teil divergierende öffentliche Interessen zu erkennen:

- saubere Luft
- staufreie Verkehrswege
- Angebotsvielfalt an Dienstleistungen und Gütern des täglichen und periodischen Bedarfs
- Freie Wahl dieser Angebote und freie Wahl der Verkaufsstandorte
- Gute Erreichbarkeit dieser Angebote mit MIV, ÖV, LV
- Freie Wahl des Verkehrsmittels

- Freie Benutzung der Strassen
- Prosperierende Unternehmen in den erwähnten Branchen, die Arbeitsplätze schaffen und direkt und indirekt einen entsprechenden Beitrag an das Steueraufkommen leisten

Nach Auffassung von *espace.mobilité* ergibt sich aus dieser Auflistung kein überwiegendes öffentliches Interesse an einem Fahrtenmodell. Erst recht dann nicht, wenn man weiss, dass Fahrtenmodelle im Detailhandel bei ganzheitlich räumlicher Betrachtungsweise keinen nachweisbaren Umweltnutzen bewirken.

Wirkungseffizienz und volkswirtschaftliche Kosten/Nutzen-Überlegungen

Die Anwendung eines Fahrtenmodells setzt eine volkswirtschaftliche Güterabwägung voraus, so wie sie auch in der neuen wirkungsorientierten Politik vom Bundesamt für Umwelt BAFU gefordert wird. Dabei ist zu prüfen, ob durch die geplanten Instrumente und Massnahmen auch tatsächlich und nachweisbar die gewünschte Wirkung in ausreichendem Mass eintreten wird, und ob die divergierenden öffentlichen Interessen unter sich klar zu Gunsten der Einführung eines Fahrtenmodells sprechen und – wenn dies zutrifft – die öffentlichen Interessen die privaten Interessen (bzw. in diesem Fall die Nachteile der Privaten) eindeutig überwiegen.

Wir sind überzeugt, dass diese Voraussetzungen nicht gegeben sind.

Lösungsvorschlag: Wurzel- anstatt Symptombekämpfung

Um aus Investorensicht die nötige Planungssicherheit zu schaffen muss die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zwingend über die Nutzungsart und das erlaubte Nutzungsmass erfolgen. Damit herrscht von Beginn an Klarheit über die Rahmenbedingungen. Diese Lösung wird auch in der von den beiden Bundesämtern BAFU und ARE herausgegebenen Empfehlung zur Standortplanung von VE vorgeschlagen (Variante 1, Seite 18).

Sonderfall Sihlcity als untaugliches Muster-Beispiel

Sihlcity ist wegen seiner Nutzung, seiner Lage und seines Einzugsgebiets ein einmaliger Sonderfall. Ein grosser Teil der Kunden von Sihlcity wohnt in der Nähe oder ist als Pendler ohne Parkplatz ohnehin gezwungen, den ÖV an Stelle des Autos für den Arbeitsweg zu benützen (Innenstadt-Effekt). Ferner ist Sihlcity kein eigentliches Einkaufszentrum sondern ein Entertainmentcenter (Slogan: Die kleinste Grossstadt). Deshalb ist Sihlcity in jeder Hinsicht ein Sonderfall und taugt in keiner Weise als Muster-Beispiel für das Fahrtenmodell bei anderen EKZ in der Schweiz.

Fazit

espace.mobilité lehnt Fahrtenmodelle kategorisch ab – selbst wenn sie nur auf Antrag der Grundeigentümer verfügt werden können. (Ein untaugliches Instrument wird nicht besser, nur weil man selber entscheiden darf, ob es zur Anwendung kommt.) Fahrtenmodelle sind erwiesenermassen wirkungslose Umweltmassnahmen. Angesichts des Auftrags an den Bundesrat aus der Motion 08.3003 (Prüfung der Wirkungseffizienz von Umweltmassnahmen) dürfen solche unwirksamen Massnahmen nicht in ein Baugesetz hineingeschrieben werden.

Die Flexibilisierung in Bezug auf die Mehrfachnutzung von Parkplätzen ist hingegen standardmässig einzuführen, völlig unabhängig von einem Fahrtenmodell.

Antrag

Auf die Einführung einer gesetzlichen Grundlage für Fahrtenmodelle ist zu verzichten. Entsprechend ist § 242 c nPBG zu streichen.

5.6 VE des Detailhandels und NO₂-Immissionen

Hauptargument für das Verfügen von Restriktionsmassnahmen gegenüber von SVN/VE des Einkaufs ist dasjenige des übermässigen Emittenten. Art. 33 Abs. 2 LRV besagt, dass die Behörde in erster Dringlichkeit Massnahmen für Anlagen anordnet, die mehr als 10 Prozent der Gesamtbelastung verursachen.

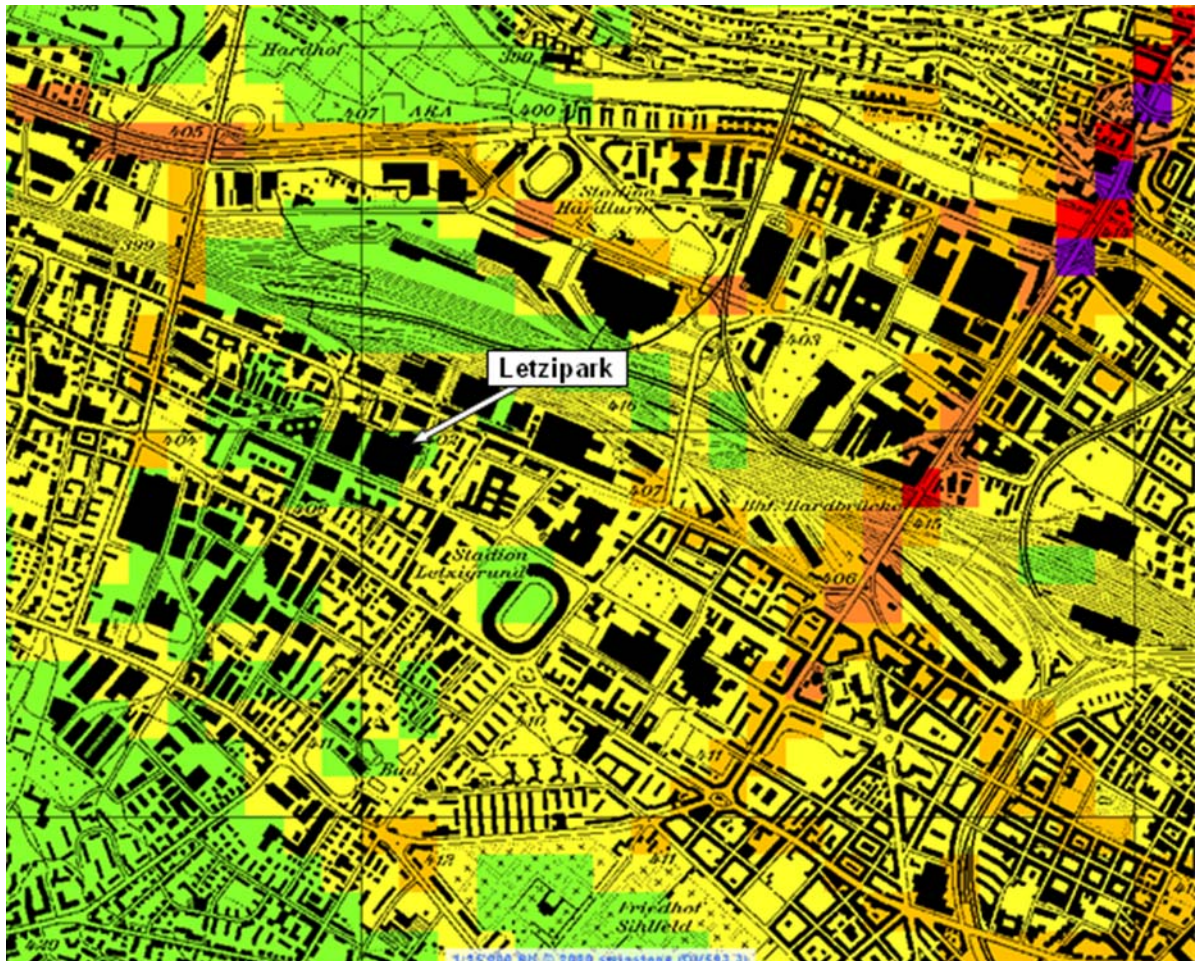


Abbildung 3: NO₂-Immissionskarte für das Gebiet Zürich Altstetten. Quelle: AWEL Kanton Zürich, Prognose für 2010

Mit Blick auf die Schadstoffkarten des Kantons Zürichs (z. B. NO₂-Karte des AWEL) lässt sich sagen, dass vor allem die Hauptverkehrsachsen für die hohen Immissionen verantwortlich sind. Selbst grösste EKZ wie das Glatt oder der Letzipark sind demgegenüber auf diesen Karten nicht zu erkennen. Wenn schon die allergrössten EKZ auf der NO₂-Karte nicht erscheinen, sind alle grösseren, mittleren und kleineren erst recht nicht für die hohen Immissionen verantwortlich. Dies ist ein weiteres Indiz für die wahren Proportionen im Bezug auf die Schadstoff-Emittenten: Der Einkaufsverkehr zu den VE ist eine quantité négligeable. Die ergänzende Detailanalyse auf Datenbasis BAFU des Institut für Umwelttechnik und Oekologie (IUTO) Luzern, weist auf S. 1 den Anteil PE-Einkaufsverkehr an Gesamtemissionen bezüglich NO_x mit lediglich 0.5% aus.

5.7 Forderung nach expliziter Bestandesgarantie

Der Regierungsrat beauftragte die Baudirektion unter anderem, die Voraussetzungen für eine Sanierungspflicht bestehender verkehrsintensiver Einrichtungen zu regeln. Die Baudirektion prüfte in Anlehnung an die im Rahmen der ökologischen Finanzreform erwogene Abgabe auf verkehrsintensiven Einrichtungen das marktwirtschaftliche Instrument einer Abgabepflicht bei bestehenden Parkierungsanlagen, die gegenüber den heutigen Bestimmungen über zu viele Parkplätze verfügen. Dies

hätte die Betreiber solcher Anlagen gezwungen, entweder die Zahl der Parkplätze zu verringern oder auf den überzähligen Parkplätzen eine Abgabe zu entrichten. Die Baudirektion kam nach eingehender Prüfung zur Auffassung, eine solche Sanierungspflicht nicht weiter zu verfolgen. Mit einer solchen Sanierungs- und Abgabepflicht wäre nach Ansicht der Baudirektion ein schwerer Eingriff in die Bestandesgarantie bestehender Anlagen verbunden. Sodann erscheint die Akzeptanz einer solchen Regelung fraglich.

Der Verzicht der Baudirektion auf die Restriktionsmassnahmen bei der PP-Zahl bestehender Anlagen wird von *espace.mobilité* explizit begrüsst. Alles andere wäre in der Tat ein inakzeptabler Angriff auf die Bestandesgarantie gewesen.

Altanlagen unterscheiden sich von Neuanlagen insofern, als ihre Rechtmässigkeit in einem staatlich geregelten Verfahren geprüft und sie aufgrund einer gesetzlich geregelten Bewilligung für zulässig befunden wurden. Bewilligte Bauten und Anlagen gelten daher grundsätzlich als rechtsbeständig.

Neben diesen juristischen Argumenten gibt es aber auch ganz praktische Gründe für die Bestandesgarantie, die auf der Hand liegen:

- Ein Rückbau oder eine Teilschliessung bestehender Parkieranlagen käme einem Ressourcenverschleiss gleich und ist nicht nachhaltig.
- Die Altanlagen haben sich im Raumgefüge ihrer Umgebung über die Zeit etabliert. Nachträgliche Änderungen an der Infrastruktur kann zu Umlagerung von Kunden- und damit Verkehrsströmen führen mit negativen Folgen für die Umwelt (Mehrverkehr infolge Ausweichfahrten).

Fazit

*Der Verzicht der Baudirektion auf die Restriktionsmassnahmen bei der PP-Zahl bestehender Anlagen wird von *espace.mobilité* begrüsst. Um künftig Rechtssicherheit in Bezug auf die Bestandesgarantie zu schaffen, soll diese im PBG explizit verankert werden.*

Anträge

- Die Bestandesgarantie für VE in Bezug auf die Anzahl Parkplätze und die Nutzung ist im revidierten PBG explizit mit folgendem Wortlaut aufzunehmen: „Bei der Bewilligung von Änderungen an bestehenden Bauten gilt die Bestandesgarantie. Insbesondere bleiben die in der ursprünglichen Baubewilligung zugeteilten Rechte, Werte und Ähnliches bei Um- und Erweiterungsbauten gewahrt.“

6 Zusammenfassung der Anträge

Die Vorlage umfasst aus Sicht von espace.mobilité einige positive Ansätze, beispielsweise die Positivplanung für VE oder die Möglichkeit für einen Bonus bei den Parkplätzen in den Eignungsgebieten.

Daneben gibt es aber einige entscheidende Punkte, die für espace.mobilité nicht akzeptabel sind und überarbeitet werden müssen:

- § 242 Abs. 3 lit. a nPBG ist dahingehend zu präzisieren, dass sich die Bestimmung des Bedarfs in Bezug auf die Art und das Mass der Nutzung am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft ausrichtet.
- Die in der Verordnung festgeschriebenen Faktoren zur Berechnung des Grenz- und des massgeblichen Bedarfs sind deutlich nach oben zu korrigieren, sodass eine Parkplatzzahl für den massgeblichen Bedarf für städtische Gebiete von rund 3.5 bis 4 Parkplätzen pro 100 m² Verkaufsfläche, in ländlichen Gebieten rund 4.5 bis 6 Parkplätze je 100 m² Verkaufsfläche resultiert.
- Die in § 243a nPBG festgeschriebene Erhaltung der Zweckbestimmung der Parkplätze soll gestrichen werden. Im Gegenzug soll im Gesetz in einer separaten Bestimmung die Mehrfachnutzung von Parkplätzen explizit erlaubt werden.
- § 242d ist aus dem nPBG zu streichen.
- § 247 nPBG ist zu streichen respektive der heute gültige § 247 PBG zu belassen.
- Die Definition für SVN ist neu festzulegen. Dabei müssen sämtliche Begriffe klar und nachvollziehbar aufgezeigt werden. Bezüglich den Grenzwerten ist der aktuelle Verkehrsrichtplan Kanton Zürich heranzuziehen, d.h. 3'000 Fahrten pro Tag an mindestens 100 Tagen pro Jahr.
- Die Übergangsbestimmungen werden um einen Absatz 5 ergänzt: «Bis zum Abschluss der Revisionsarbeiten sowohl zur Ausscheidung der Eignungsgebiete für SVN im Richtplan als auch zur Anpassung der Bau- und Zonenordnungen gilt explizit das geltende Recht.»
- Auf die Einführung einer gesetzlichen Grundlage für Fahrtenmodelle ist zu verzichten. Entsprechend ist § 242c nPBG zu streichen.
- Die Bestandesgarantie für VE in Bezug auf die Anzahl Parkplätze und die Nutzung ist im revidierten PGB explizit mit folgendem Wortlaut aufzunehmen: „Bei der Bewilligung von Änderungen an bestehenden Bauten gilt die eigentumsrechtliche Bestandesgarantie. Insbesondere bleiben die in der ursprünglichen Baubewilligung zugeteilten Rechte, Werte und Ähnliches bei Um- und Erweiterungsbauten gewahrt.“

Wir bitten Sie, unsere Anträge zu berücksichtigen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Gerne signalisieren wir unsere Bereitschaft für konstruktive Gespräche und zur faktenbasierten Belegung aller unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité



Markus Neukom, Präsident



Martin Kuonen, Geschäftsführer

Beilagen:

1. Gutachten «Parkgebühren bei Publikumsintensiven Einrichtungen - Analyse der Methodik und Belastbarkeit von zwei ASTRA/SVI-Studien», Universität St.Gallen, Lehrstuhl für Logistikmanagement (LOG-HSG), November 2009
2. «Nettoverkehr von verkehrsintensiven Einrichtungen», SVI 2003/001, ARGE Berz Hafner + Partner AG / Künzler Bossert + Partner GmbH / Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien / Andreas Roduner, Bern 2009
3. Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): «Auswirkungen von verkehrsintensiven Einrichtungen auf das Verkehrsverhalten. Vertiefungsanalyse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten», Bern 2009
4. Studie «Zweckmässige Verkehrsmittelwahl: Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln», HORNUNG Wirtschafts- und Sozialstudien, Januar 2009
5. «Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels»
Transfer Plus AG, November 2008
6. «Raumplanungs- und umweltrechtliche Problemfelder beim Bau von Einkaufszentren und Fachmärkten», Dissertation von Niklaus Eichbaum, Schriftenreihe der Uni St. Gallen, 2008
7. Studie «Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren»,
JEKO AG, Oktober 2007
8. Kurzfassung/Analyse «Parkgebührenpflicht bei Einkaufszentren: Nutzlos für die Umwelt, schädlich für den Detailhandel», espace.mobilité, Oktober 2007
9. Analyse «Personenwagen-Verkehrsanteile in der Schweiz»,
Migros-Genossenschafts-Bund, November 2005
10. Studie «Einkaufen und Mobilität»,
IUTO (Institut für Umwelttechnik und Oekologie), März 2006
11. Primärforschung zum Thema «Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr»,
KONSO, September 2005
12. «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)
13. «Kurzinformation aus Investorensicht zu den neuen, überarbeiteten Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan BAFU/ARE»,
espace.mobilité, Juli 2006
14. Studie «Fakten statt Wunschdenken in der Verkehrspolitik», Robert Enz, Dezember 2005