

Departement für Bau und Umwelt (DBU) Kanton Thurgau  
Dr. Jakob Stark, Departementsvorsteher  
Verwaltungsgebäude  
Postfach  
8510 Frauenfeld

Bern, 30. März 2010

## **Totalrevision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) Kanton Thurgau Stellungnahme espace.mobilité**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur geplanten Teilrevision des Thurgauer Planungs- und Baugesetzes Stellung nehmen zu können.

### **1 Legitimation**

espace.mobilité mit seinen Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères SA, Migros und Möbel Pfister 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.

### **2 Anträge**

#### **a) Materiell**

##### **Antrag**

Der Wortlaut von § 36 VE-PBG wird wie folgt geändert: „Verkehrsintensive Einrichtungen müssen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den Langsamverkehr gut ihrem Zweck entsprechend erreichbar sein.“ (...)

##### **Antrag**

Auf die Einführung des Fahrtenmodells ist zu verzichten. Entsprechend ist § 86 VE-PBG zu streichen.

##### **Antrag**

Die Bewirtschaftungspflicht für Parkplätze ist nicht in das PBG aufzunehmen.  
Die entsprechende Bestimmung ist auch im Richtplan zu streichen.

### Antrag

Die Bestandesgarantie für VE in Bezug auf die Nutzung und Anzahl der Parkplätze ist im revidierten PGB explizit in § 90 aufzunehmen:

§ 90 Abs. 2 (neu): „Insbesondere bleiben die in der ursprünglichen Baubewilligung zugeteilten Rechte, Werte und Ähnliches bei Um-, Ersatz- und Erweiterungsbauten gewahrt“.

### b) Verfahren

Es ist absehbar, dass auf einige Beschlüsse im Richtplan noch einmal zurückgekommen werden muss (z. B. Parkplatzbewirtschaftungspflicht bei VE), falls die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen im PGB nicht geschaffen werden. Deshalb ist fraglich, ob es sinnvoll war, die Anpassung des Richtplans zeitlich der Revision des PGB vorzuziehen.

## 3 Überblick über die Argumentation

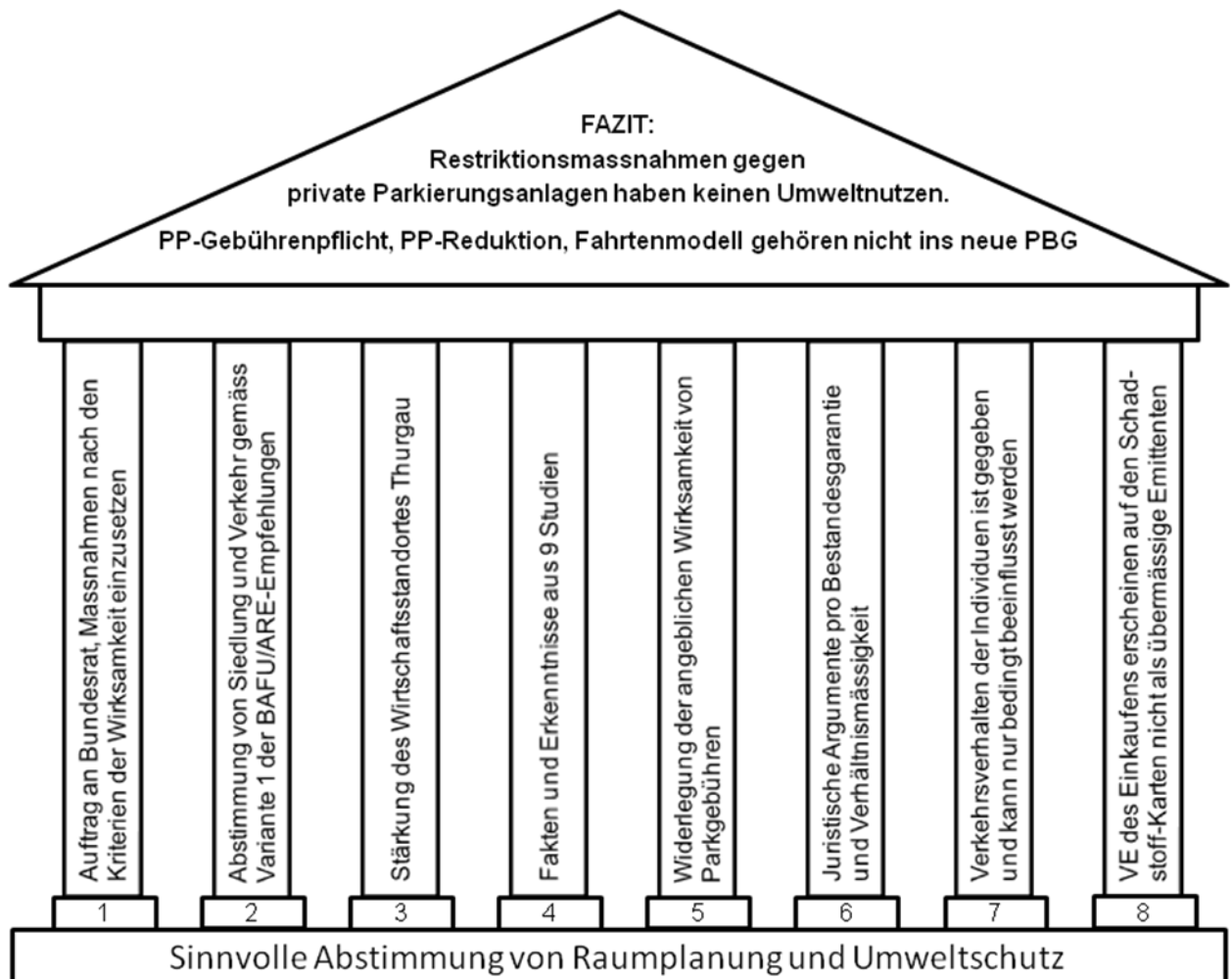


Abbildung 1: 8-Säulen-Argumentationsgebäude

**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 Thurgau 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 Thurgau 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 Thurgau 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 Ziel 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 oben aufgeführten Voraussetzungen für die Verfügung von Parkplatzrestriktionsmassnahmen bei VE sind nicht gegeben, da das Vorhandensein einer positiven Lenkungswirkung in keiner Art nachgewiesen werden kann. Die Restriktionsmassnahmen dürfen somit nicht verfügt werden und sie gehören auch nicht ins PBG.

#### **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:**

Eines der Hauptargumente für das Verfügen von Restriktionsmassnahmen gegenüber VE des Einkaufs ist die Unterstellung, sie seien übermässige (Schadstoff-)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 Thurgau (z. B. NO<sub>2</sub>-Karte) lässt sich sagen, dass die hohen Immissionen vor allem entlang den Hauptverkehrsachsen auftreten. Selbst die grösste VE der Migros im Kanton Thurgau (MM Amriswil und Fachmarktzentrum Amriville mit total über 8'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) 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<sub>x</sub> mit lediglich 0.5% aus.

## **4 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.

## 5 Relevante Entwicklungen auf nationaler Ebene und in anderen Kantonen

### 5.1 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.*

### 5.2 Situation in anderen Kantonen (speziell Kanton Aargau)

Alle Kantone sind in Sachen Raumplanung und Umweltschutz exakt den gleichen Zielen verpflichtet. Der mit vergleichbaren Situationen konfrontierte Nachbarkanton St. Gallen und der Kanton 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.

In diesen 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 Thurgau sein. Alles andere wäre eine Schwächung des Wirtschaftsstandortes Thurgau gegenüber den (Nachbar-) Kantonen.

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 verzichten 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 Parkierungsanlagen 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 Thurgau in gleicher Sache genau das Gegenteil beschliessen will, indem er eine gesetzliche Grundlage für die nachweisbar unwirksamen Instrumente wie Fahrtenmodell und Parkgebührenpflicht einführen möchte, was den Wirtschaftsstandort Thurgau schwächen könnte.*

## **6 Die einzelnen Revisionspunkte im Detail**

### **6.1 Erhöhte Erschliessungsanforderungen für VE (§ 36)**

Gemäss § 36 VE-PBG müssen Verkehrsintensive Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder für den Langsamverkehr gut erreichbar sein. Mit dieser Bestimmung wird bezweckt, dass die Kunden vermehrt zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV einkaufen.

Dass der Verzicht aufs Auto zum Einkaufszweck bei der überwiegenden Mehrheit keine Option ist, wird im folgenden durch die Ergebnisse verschiedener Studien nachvollziehbar begründet.

Die Studie «Zweckmässige Verkehrsmittelwahl: Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln» aus dem Jahre 2009 kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die verschiedenen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, LV) eignen sich nicht für alle Zwecke gleich gut.
- Je nach Verwendungsart und räumlichem Kontext sind einzelne Verkehrsmittel klar im Vorteil oder im Nachteil.
- Entsprechend klar und kaum beeinflussbar entscheiden sich die Menschen in ihren laufend wiederkehrenden Alltagssituationen für das eine oder andere Verkehrsmittel.
- Der öffentlichen Verkehr (ÖV) eignet sich vor allem für Fahrten der Arbeitspendler in dicht besiedeltem Gebiet oder von Zentrum zu Zentrum bei längere Strecken.
- Der Langsamverkehr (LV) eignet sich vor allem für kurze Wege zur Arbeit oder zum Einkauf kleiner Mengen in der Nähe.
- Das Auto (MIV) eignet sich vor allem für den Einkauf grösserer Mengen oder sperriger Waren sowie für verschiedene Arten des Freizeitverkehrs.
- Es gibt nach wie vor ein Umsteigepotential vom Auto auf den ÖV. Es liegt vor allem bei bestimmten Arten des Pendlerverkehrs (gute ÖV-Qualität am Ausgangs- und am Zielort oder ständige Stauereignisse auf der Strasse).

- Kein oder nur sehr geringes Umsteigepotential vom Auto auf den ÖV besteht beim Einkaufen von grösseren Mengen oder sperrigen und schweren Gütern in Einkaufszentren und Fachmärkten.
- Auf Grund dieser Tatsachen wird klar, weshalb verkehrsbeschränkende Massnahmen bei Einkaufszentren kaum Wirkungen erzielen.

Besonders wichtige Erkenntnisse für das Verstehen des Verkehrsverhaltens der Kundinnen und Kunden von EKZ und FMZ gehen aus der Studie «Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren<sup>1</sup>» hervor. Sie fragte bei über 1'000 Besucherinnen und Besuchern der EKZ Brugg und Boujean nach den eigentlichen Beweg-Gründen, also den auslösenden Ursachen, die zur klaren Bevorzugung des Autos zum Einkaufszweck führen.

Folgende Gründe wurden genannt:

- Grosse Einkaufsmenge (49%)
- Weite Distanz zwischen Wohnort und EKZ (38%)
- Schlechte ÖV-Verbindungen (17%)
- Aus anderen Gründen bereits mit dem Auto unterwegs (14%)
- Kinder dabei (13%)

Daraus ergibt sich die einleuchtende Erklärung, warum sich Autokunden von EKZ oder FMZ nicht beeinflussen lassen: Sämtliche Restriktionsmassnahmen (Parkgebühren, Parkplatzverknappung, Fahrtenlimiten, bessere ÖV-Erschliessung etc.), die beim EKZ oder FMZ und somit am Zielort der Einkaufsfahrt ergriffen werden, ändern rein gar nichts an den tatsächlichen Beweg-Gründen der Kundinnen und Kunden, das Auto zum Einkaufen zu benutzen. Die oben aufgeführten Gründe, das Auto als zweckmässigstes Verkehrsmittel zum Einkaufen zu benutzen, bleiben unverändert.

Eine weitere logische Erklärung für die fehlende Lenkungswirkung von Restriktionsmassnahmen bei EKZ und FMZ (also am Zielort der Einkaufsfahrt) ergibt sich durch die Tatsache, dass der Entscheid über das verwendete Verkehrsmittel immer und ausschliesslich am Ausgangsort (in der Regel zu Hause) erfolgt. Ausschlaggebend sind somit die lokalen Verhältnisse (Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle, Abfahrtszeit des nächsten Kurses, Witterungsverhältnisse [Regen, Wind, Eisglätte]) sowie die momentane Situation, Befindlichkeit und Absicht (Zeitnot, Kinder dabei, Krankheit und körperliche Verfassung, grosse Einkaufsmenge, Kombination mit anderen Erledigungen/Zwecken etc.) am Ausgangsort der Fahrt. Wenn nur einer dieser zahlreichen Faktoren genügend ausgeprägt ist, fällt der Entscheid bei der Verkehrsmittelwahl automatisch auf das Auto, das in der Regel in nächster Nähe, bequem und meist sogar trockenen Fusses erreichbar ist. Der Mensch verzichtet gerade dort am wenigsten auf das Auto, wo dieses Transportmittel objektiver Weise am zweckmässigsten ist: zum Transportieren von Waren.

#### **Fazit**

*Eine verbesserte Erschliessungsgüte für den ÖV oder den Langsamverkehr ändert nichts an den Beweggründen der Kunden zur Benutzung des Autos zum Einkaufen. Mit einschneidenden Vorschriften für Massnahmen am Zielort wird riskiert, dass ineffiziente Investitionen getätigt werden. Leere Busse bei verschiedensten Einkaufszentren in der Schweiz zeugen hiervon.*

<sup>1</sup> JEKO AG: Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren, Oktober 2007

Daraus leitet sich folgender Antrag ab:

#### **Antrag**

Der Wortlaut von § 36 VE-PBG wird wie folgt geändert: „Verkehr-intensive Einrichtungen müssen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den Langsamverkehr gut ihrem Zweck entsprechend erreichbar sein“. (...)

## **6.2 Einführung Fahrtenmodell (§ 86)**

### **Problemanalyse**

Die Berechnung der Anzahl Parkplätze soll sich neu an den Fahrten orientieren, die durch die vorgesehene Nutzung ausgelöst werden. Grundsätzlich ist an dieser Methodik nichts auszusetzen. Wir weisen aber nachdrücklich auf die Zusammenhänge zwischen Fahrtenzahl und Parkplatzangebot hin, die sich aus den beobachteten Kundenbedürfnissen ergeben. Es stellt sich unweigerlich die Frage, wie mit den für den Detailhandel typischen Spitzenbelastungen der Parkplätze umgegangen werden soll. Das Parkplatzangebot muss auch zu den frequenzstärksten Zeiten (Freitagabend und Samstag) ausreichend sein (ohne absolute Spitzen, zum Beispiel Weihnachtsgeschäft).

Wenn nun für die Berechnung der Anzahl Parkplätze nur auf die *durchschnittliche* Anzahl Fahrten pro Parkplatz abgestellt wird, ist klar, dass zu den Spitzenzeiten zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen. Dies führt zu Staus und Suchverkehr oder allenfalls zu einer Abwanderung der Kunden in andere Kantone ohne solche Einschränkungen. Mit anderen Worten: Die Anzahl Fahrten kann als Hilfsgrösse bei der Planung einer VE herangezogen werden, für die Baubewilligung soll aber die Anzahl Parkplätze bestimmend sein.

Im Fall einer Überschreitung des Fahrtenkontingents werden Bussen fällig. Die Eigentümer können verpflichtet werden, diese Bussen auf die Kunden abzuwälzen, was der Einführung von Parkgebühren entspricht. Im kürzlich revidierten Richtplan des Kantons Thurgau ist die Bewirtschaftungspflicht für VE mit mehr als 100 Parkplätzen eingeführt worden<sup>2</sup>. Somit kann diese Massnahme einen kumulativen Effekt zur Folge haben, in dem die Bewirtschaftungspflicht aus dem Richtplan mit der zu überwältigenden Busse aus der Fahrtenüberschreitung kombiniert wird.

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 falsch, ein Instrument (Fahrtenmodell) einzuführen, das letztlich nur mit denjenigen Mitteln (PP-Reduktion) durchsetzbar ist, die es vorgibt, zu vermeiden.

### **Rechtliche Probleme/Widersprüche zur Bundesverfassung**

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

<sup>2</sup> espace.mobilité wendet sich entschieden gegen die Einführung einer flächendeckenden Parkgebührenpflicht bei VE. Parkgebühren bei VE sind erwiesenermassen wirkungslose Umweltmassnahmen (vgl. Kap. 6.3)



- 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 allen uns bekannten Fällen nicht zu.

### **Bestandesgarantie**

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 Thurgau. 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. Aquipark 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 VE-PBG 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).

**Fazit**

*espace.mobilité lehnt Fahrtenmodelle kategorisch ab. 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.*

Daraus leitet sich folgender Antrag ab:

**Antrag**

Auf die Einführung des Fahrtenmodells ist zu verzichten. Entsprechend ist § 86 VE-PBG zu streichen.

**6.3 Parkgebührenpflicht bei Verkehrsintensiven Nutzungen**

Der Kanton Thurgau hat im neuen Richtplan die Parkplatzbewirtschaftungspflicht für Anlagen mit mehr als 100 Abstellplätzen eingeführt. Konsequenterweise müsste diese Regelung im neuen Planungs- und Baugesetz gesetzlich legitimiert werden. Regierungsrat Jakob Stark hat sich in der Thurgauer Zeitung vom 20. Januar denn auch in dieser Richtung geäussert. Obwohl die Bewirtschaftungspflicht in der Vernehmlassungsvorlage fehlt, müssen wir davon ausgehen, dass sie in der Botschaft für die parlamentarischen Debatte im neuen PBG enthalten sein wird.

espace.mobilité stellt sich klar gegen jede Form einer Parkgebührenpflicht auf privatem Grund und Boden. Verschiedene aktuelle Studien<sup>3</sup> haben den Beweis erbracht, dass Parkgebühren in Bezug auf die angestrebten Ziele der Luftreinhaltung wirkungslos, ja sogar zum Teil kontraproduktiv sind.

Die gesetzgeberische Logik verlangt, dass die Revision des Planungs- und Baugesetzes zeitlich vor der Richtplanrevision zu erfolgen hat, weil das Baugesetz über dem Richtplan steht und Beschlüsse des Richtplans im Baugesetz abgestützt werden müssen. Vor diesem Zusammenhang setzt espace.mobilité ein Fragezeichen zum gewählten Vorgehen im Kanton Thurgau. Im Weiteren verlangt espace.mobilité als Vertreterin des direkt betroffenen Detailhandels bei gewichtigen Vorlagen wie der Richtplanrevision direkt zur Vernehmlassung eingeladen zu werden.

**JEKO-Studie<sup>4</sup>**

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%.
- *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

<sup>3</sup> Vgl. Beilagen Nrn. 1, 5 und 7

<sup>4</sup> JEKO AG: Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren, Oktober 2007

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 Nachfolgeuntersuchung<sup>5</sup> 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-Studien<sup>6</sup> aus den Jahren 2002 und 2005. Ein aktuelles Gutachten<sup>7</sup> 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 verfügbaren (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.*

<sup>5</sup> Transfer Plus AG: Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels, November 2008

<sup>6</sup> SVI 2000/383: Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungsanalyse, Januar 2002, sowie:  
SVI 2001/545: Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten, Dezember 2005

<sup>7</sup> 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

### **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 allen uns bekannten 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. Ausserdem steht die Pflicht zur Einführung von Parkgebühren auf privatem Grund und Boden im Widerspruch zu den verfassungsmässig garantierten Grundrechten.*

Daraus leitet sich folgender Antrag ab:

#### **Antrag**

Die Bewirtschaftungspflicht für Parkplätze ist nicht in das PBG aufzunehmen.  
Die entsprechende Bestimmung ist auch im Richtplan zu streichen.

#### 6.4 VE des Detailhandels und NO<sub>2</sub>-Immissionen

Eines der Hauptargumente für das Verfügen von Restriktionsmassnahmen gegenüber VE des Einkaufs ist die Unterstellung, sie seien übermässige (Schadstoff-)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.

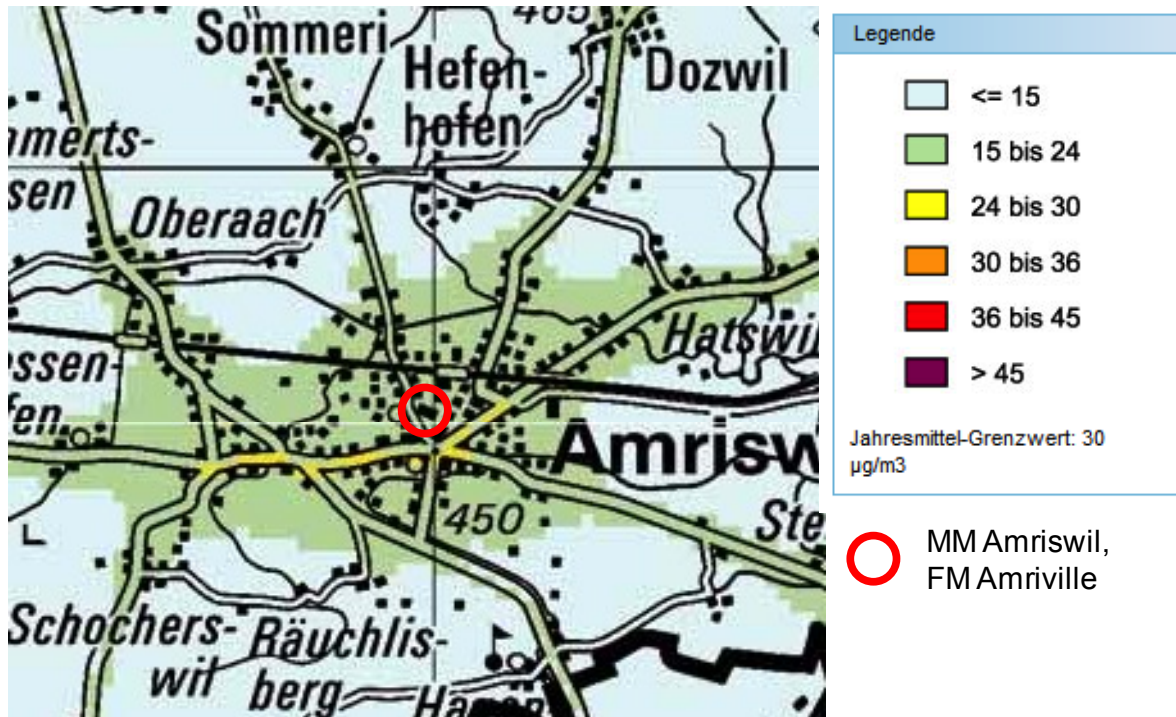


Abbildung 2: NO<sub>2</sub>-Immissionskarte für das Gebiet Amriswil. Quelle: Ostluft, Prognose für 2010

Mit Blick auf die Schadstoffkarten des Kantons Thurgau (z. B. NO<sub>2</sub>-Karte) lässt sich sagen, dass die hohen Immissionen vor allem entlang den Hauptverkehrsachsen auftreten. Selbst die grösste VE der Migros im Kanton Thurgau (MM Amriswil und Fachmarktzentrum Amrville mit total über 8'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) ist demgegenüber auf diesen Karten nicht zu erkennen. Dieses Phänomen gilt schweizweit. Selbst das EKZ Glatt in Glattbrugg und das EKZ Letzipark in Zürich-Altstetten treten auf diesen NO<sub>2</sub>-Karten nicht in Erscheinung. Wenn schon die allergrössten EKZ auf der NO<sub>2</sub>-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<sub>x</sub> mit lediglich 0.5% aus. Die Bezeichnung von VE als übermässige Emittenten ist damit nicht stichhaltig resp. sogar falsch.

#### 6.5 Forderung nach expliziter Bestandesgarantie

Verschiedene Bestimmungen des VE-PBG tangieren nicht nur künftige Neubauten, sondern auch bestehende Altanlagen.

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 Parkierungsanlagen 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**

*Um künftig Rechtssicherheit in Bezug auf die Bestandesgarantie zu schaffen, soll diese verstärkt im PBG explizit verankert werden.*

Daraus leitet sich folgender Antrag ab:

**Antrag**

Die Bestandesgarantie für VE in Bezug auf die Nutzung und Anzahl der Parkplätze ist im revidierten PGB explizit in § 90 aufzunehmen:

§ 90 Abs. 2 (neu): „Insbesondere bleiben die in der ursprünglichen Baubewilligung zugeteilten Rechte, Werte und Ähnliches bei Um-, Ersatz- und Erweiterungsbauten gewahrt“.

§ 90 Abs. 2 alt wird neu zu Abs. 3

§ 90 Abs. 3 wird neu zu Abs. 4

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

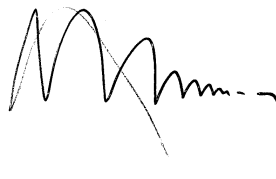
Gerne signalisieren wir unsere Bereitschaft für konstruktive Gespräche und zur faktenbasierten Belegung aller unserer Argumente.

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