

Justizdirektion Uri  
Frau Regierungsrätin  
Dr. Heidi Z'graggen  
Rathausplatz 5  
6460 Altdorf

Bern, 12. März 2009

## **Bau- und Planungsgesetz (BPG) Kanton Uri: Stellungnahme von espace.mobilité**

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Sie geben uns die Gelegenheit, uns zur Baugesetzrevision Kanton Uri zu äussern, was wir hiermit fristgerecht tun.

Die Revision steht für diejenigen Themen, die für espace.mobilité relevant sind, in engem Zusammenhang mit der am 12. Februar 2008 in Kraft getretenen Wegleitung zu Verkehrsintensiven Einrichtungen. Wir haben mit Datum vom 11. Januar 2008 zu dieser Wegleitung ausführlich und fundiert Stellung genommen. Die damaligen Aussagen haben für uns immer noch uneingeschränkt Gültigkeit. Da die Federführung für die Ausarbeitung der Wegleitung bei der Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion lag, erlauben wir uns, die Kernanliegen unserer damaligen Stellungnahme noch einmal anzuführen.

### **1 Das Wichtigste auf einen Blick**

- Mit dem Entwurf des neuen BPG Kanton Uri wird die Grundlage geschaffen, um bei bestehenden Einkaufszentren einschneidende Massnahmen verfügen zu können.
- Der umfassende Einbezug nicht nur geplanter, sondern auch bestehender Einkaufszentren verstösst gegen die Eigentumsgarantie. Die Mitglieder von espace.mobilité, die seit Langem im Kanton Uri tätig sind, haben ein vitales Interesse daran, dass die in diesem Kanton getätigten Investitionen auch rentabel betrieben werden können. Dies ist aufgrund der demographischen Entwicklung leider auch ohne unnötige Auflagen nicht immer gegeben. Es kann nicht sein, dass neue Verkaufsstellen bewilligt werden, bestehende und rechtmässig erstellte Anlagen aber mit restriktiven Auflagen belastet werden. Es drängt sich auf, dass der Kanton Uri mit tendenziell rückläufiger Bevölkerung diesbezüglich andere Überlegungen anstellen muss als wachsende Kantone wie Zürich oder Aargau.
- Der Entwurf berücksichtigt die neusten Studien zum Thema Einkaufsverkehr und die aktuelle Rechtsprechung nicht, sondern stützt sich im Gegenteil auf veraltete Gerichtsurteile und Studien. Er steht auch im Widerspruch zur neuen wirkungsorientierten Umweltpolitik des Bundesamts für Umwelt (BAFU).
- In anderen Kantonen, die ihre Gesetzgebung (Teilrevision Baugesetz Kanton Aargau) oder ihre Richtplanung (Teilrevision Verkehrsrichtplan Kanton Zürich) vor Kurzem erneuerten, wurden ganzheitliche Lösungsansätze verfolgt und auf einseitige, kostentreibende Vorschriften für VE verzichtet, die – wie aktuelle Studien übereinstimmend beweisen – keinen nachweisbaren Umweltnutzen generieren.

**Wir beantragen, Artikel 80 Abs. 4 sowie Artikel 120 Abs. 5 aus dem Entwurf zum BPG zu streichen.**

Gleichzeitig anbieten wir uns als Gesprächspartner für eine Überarbeitung. Unsere detaillierte Stellungnahme finden Sie nachstehend.

## **2 Über espace.mobilité**

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

Themenfelder von espace.mobilité sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen.

espace.mobilité verlangt eine Richtungsänderung in der Verkehrs-, Umwelt- und Raumplanungspolitik hin zu einem konsequent wirkungsorientierten, ganzheitlichen Ansatz.

Die Mitglieder von espace.mobilité engagieren sich in starkem Mass für eine nachhaltige Entwicklung. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Nachhaltigkeitsberichte der Unternehmen. Ebenso sind drei Unternehmen Mitglieder der WWF-Climate-Group und engagieren sich mit nachweisbarem Erfolg für die Reduktion von CO<sub>2</sub>.

## **3 Aktuelle Tendenzen in anderen Kantonen und auf Bundesebene**

### **3.1 Kanton Aargau**

Im November 2006 gab der Kanton Aargau die Teilrevision seines Baugesetzes in die Vernehmlassung. Der Entwurf enthielt unter anderen einschneidende Massnahmen, die einseitig den Detailhandel trafen. In der Folge wurde der Gesetzesentwurf in wesentlichen Punkten grundlegend überarbeitet und am 10. März 2009 mit dem klaren Stimmenverhältnis von 92 zu 39 Stimmen angenommen. Folgende Punkte wurden überarbeitet:

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

Im Speziellen wird im neuen Baugesetz des Kantons Aargau erstmals die Variante 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (siehe Beilage 10) konkret umgesetzt (§13, §32 BauG). Dies bedeutet, dass für VE eine Positivplanung vorgenommen wird, in dem bereits auf Stufe Nutzungsplan die Nutzungsart und das Nutzungsmass festgelegt werden, ohne weitere Restriktionen wie Fahrtenzahlen, Parkplatzbeschränkungen oder Parkgebühren. Eine solche frühzeitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr bringt den Investoren Planungssicherheit, den Gemeinden und dem Kanton ermöglicht sie eine frühzeitige Steuerung der räumlichen Entwicklung unter Berücksichtigung der Verkehrskapazitäten (siehe Beilage 6).

### 3.2 Kanton Zürich

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

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

### 3.3 Bund

Auf Bundesebene wurde im Anschluss an das revidierte Umweltschutzgesetz (seit 1. Juli 2007 in Kraft) die Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) angepasst. Die Schwellenwerte für die UVP-Pflicht von VE betragen neu 500 Parkplätze (früher 300) resp. 7'500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (früher 5'000 m<sup>2</sup>).

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

#### **Fazit:**

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

Auf Bundesebene haben sich Lösungsansätze, die auf Wirkungseffizienz basieren, durchgesetzt. Der zur Diskussion stehende Revisionsentwurf des Kantons Uri sollte sich an diesem Umdenkprozess orientieren und beteiligen.

## 4 Aktuelle Gerichtsurteile

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

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

- Um die Mehrbelastung der Luft durch den Kinobetrieb zu ermitteln, wurde der Jahresmittelwert berechnet.
- Als Vergleichsperimeter wurde der gesamte Kanton Zürich herangezogen.
- In Bezug auf die NO<sub>x</sub>-Belastung wurde die Gesamtbelastung (nicht nur Verkehrsemissionen) im Kanton Zürich als Vergleichswert herangezogen.

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

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

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

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

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

Der VCS-Rekurs wurde vollumfänglich abgewiesen. Unter anderem wurde die Erschliessung mit dem ÖV vom Gericht als genügend erachtet (siehe auch Kapitel 6.1). Dabei wurde auf die spezielle Situation des ländlichen Gebiets eingegangen, was ebenso auf den Kanton Uri zutrifft.

*BGE Spreitenbach (1A.125/2005):*

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

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

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

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

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

**Fazit:**

Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichts sowie die nicht weiter gezogenen Urteile der Verwaltungsgerichte zeigen einen eindeutigen Paradigmawechsel hin zu einer Gesamtbetrachtung der Probleme und zu einem wirkungsorientierten Ansatz.

Der BGE zum Fall Seedammcenter wird damit völlig relativiert und kann nicht mehr als Leitartikel gelten.

## **5 Zum Problemkreis Raumplanung, Umweltschutz und Verkehrsintensive Einrichtungen**

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

### **5.1 Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren**

Eine aktuelle Studie<sup>1</sup> der JEKO AG untersuchte, ob die Einführung von Parkgebühren bei Einkaufszentren die Kunden veranlasst, vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen. Dabei wurden insgesamt 1025 Kunden in den beiden Einkaufszentren Centre Brügg und Boujean in Biel befragt.

Die Studie kommt zu folgenden Resultaten:

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

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

als 2% der MIV-Kunden sagen, sie würden im Falle einer Erhöhung der Gebühren vom Auto auf den ÖV umsteigen.

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

Um die Resultate der JEKO-Studie zu validieren wurde im Sommer 2008 eine ähnliche Befragung in den beiden Einkaufszentren Pizolpark und Pizolcenter in Mels durchgeführt<sup>2</sup>. Die wichtigsten Ergebnisse:

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

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

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

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

*Die meisten Besucher kommen mit dem Auto in die EKZ:*

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

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

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

**Fazit:**

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

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

## **5.2 Verkehrsanteile von VE**

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

<sup>2</sup> Transfer Plus Market Research AG: Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels, November 2008 (siehe Beilage)

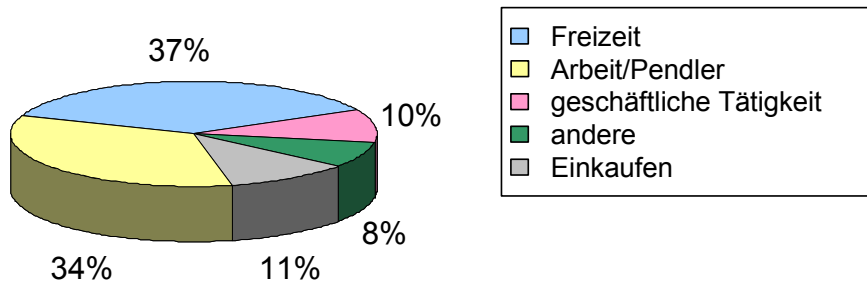


Abb. 1: Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz

Der Verkehrszweck «Einkaufen» ist nur für den bescheidenen Teil von 11% aller Fahrten verantwortlich. Der Anteil der Einkaufs-Fahrten zu den Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) mit Verkaufsflächen von mehr als 5'000m<sup>2</sup> (ehemalige Definition Umweltschutzgesetz für UVP-Pflicht) beträgt sogar **lediglich ca. 3%** (Quelle: Institut für Umwelttechnik und Ökologie, «Einkaufen und Mobilität», vgl. Beilage).

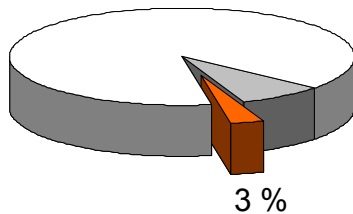


Abb. 2: Der Personenwagenverkehr zu den UVP-pflichtigen Einkaufszentren und Fachmärkten beträgt lediglich 3% der gesamten Personenwagen-Fahrleistung in der Schweiz

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

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

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

### 5.3 Einkaufen = Warentransport

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

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

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

#### **5.4 Reduktion der Emissionen an der Quelle**

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

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

#### **5.5 Abstimmen von Raumplanung und Umweltschutz**

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

#### **5.6 Investoren brauchen Planungs- und Investitionssicherheit**

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

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

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

## **6 Stellungnahme zu einzelnen Punkten der BPG-Revision**

### **6.1 Baureife (Artikel 73, Abs. 4)**

Obwohl die meisten Einkaufszentren sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossen sind, benutzen nur wenige Kunden den ÖV für den Einkauf am Wochenende. Die Gründe dafür sind einleuchtend: Einkaufen = Warentransport! Bei Einkäufen am Wochenende tragen über 80% der Befragten 2 oder mehr Einkaufstaschen aus dem Laden. 40% schleppen 3 oder mehr Einkaufstaschen. Für den Transport von Waren ist das Auto das am besten geeignete Verkehrsmittel.

Die Wahl des Verkehrsmittels trifft der Kunde immer am Ausgangsort bei sich zu Hause. Massnahmen am Zielort bewirken daher nicht die erhoffte Verlagerung vom Auto auf den ÖV.

Um den Anteil der ÖV-Kunden substanziell zu verbessern, müssten daher vor allem die Kunden an ihrem Wohnort besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Auf Grund der dispersen Siedlungsstruktur (Zersiedelung) wären dazu viel zu hohe Investitionen nötig, die kaum zu finanzieren sind. Auch hier gibt es erste Untersuchungen, die zeigen, dass in dezentral besiedelten Gebieten wegen der schlechten Ausnützung der (motorisierten) Busse (Postautos) die Umweltbelastung grösser sein kann als durch den individuellen Verkehr. Wichtig ist deshalb der rasche Übergang zu emissionsarmen Fahrzeugen.

Das Bundesgericht folgte in seiner Entscheid in Sachen Erweiterung EKZ Länderpark Stans (BGE 1A.318/2005, 27.02.07) der obigen Argumentation und wies die Beschwerde des VCS vollumfänglich ab. Bezüglich der guten Erschliessung für den Langsamverkehr drängt sich ein Blick auf die Topographie des Bergkantons Uri auf. Es gibt sicher Regionen in der Schweiz, in denen der Langsamverkehr wegen der flachen Topographie und der Dichte der Infrastrukturen eine grössere Bedeutung erlangen kann (z.B. im Kanton BS). Doch selbst hier ist die Bedeutung des LV für Grosseinkäufe logischerweise beschränkt.

Obwohl die Bestimmungen in Art. 73 Abs. 4 allgemein gehalten sind und keine konkreten Anforderungen für die Erschliessungsqualität definiert werden, hat dieser Artikel auf Grund der bereits existierenden Wegleitung für VE einschneidende Konsequenzen für die Betreiber.

#### **Fazit:**

Eine einseitige Verbesserung der ÖV-Qualität am Zielort (bei den EKZ) bringt nicht die erhoffte Wirkung. Entscheidend ist die Erschliessung am Ausgangsort, beim Kunden zu Hause. Das Bundesgericht bestätigt in seiner neusten Rechtsprechung diesen Sachverhalt.

### **6.2 Parkplatzbewirtschaftung (Artikel 80, Abs. 4)**

In Kapitel 5.1 haben wir zur fehlenden Wirkung von obligatorischen Parkgebühren und den daraus resultierenden negativen Effekten ausführlich Stellung genommen. Zur Verhinderung von unerwünschtem Langzeitparkieren (z.B. in Innenstädten zur Gewährleistung von raschen Umschlagzeiten oder in Einkaufszentren auf freiwilliger Basis der Betreiber) sind Parkgebühren sinnvoll. Zur Vermeidung von Einkaufsfahrten und zur Verbesserung des Modalsplits beim Einkaufsverkehr taugen sie hingegen gerade in ländlich geprägten Regionen mit kleinräumiger, dezentraler Besiedlung nicht. Obligatorische Parkplatzbewirtschaftung ab erster Minute bei Einkaufsläden ist ein Ärgernis für die Bevölkerung, welche nicht zuletzt wegen der nicht existenten Wirkung auch nicht verstanden wird.



Die vorgesehene Finanzierung eines Hauslieferdienstes mit den Geldern der Bewirtschaftung ist nicht gerechtfertigt. Ökobilanzen zeigen, dass bei dezentraler Besiedlung solche Hauslieferdienste sich weder ökologisch noch ökonomisch rechnen.

Die Verwendung von Parkplatzgebühren für die Finanzierung von emissionsenkenden Investitionen ist unnötig, da dafür bereits Gelder aus der Stiftung Klimarappen zur Verfügung stehen und die Grossverteiler im Detailhandel bereits seit Jahren freiwillig und wirkungsvoll grosse Summen in Anstrengungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion investieren.

**Fazit:**

Auf Grund der nachweislich fehlenden Wirkung ist auf die geplante flächendeckende Einführung von obligatorischen Parkgebühren – egal in welcher Höhe – zu verzichten.

### 6.3 Einbezug von bestehenden Anlagen (Artikel 120, Abs. 5)

Für einen Einbezug der bestehenden Anlagen fehlten bis heute noch die gesetzlichen Grundlagen auf kantonaler Ebene. Gemäss Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrats des Kantons Uri vom 20. November 2007 sollten diese Grundlagen mit der nun vorliegenden Baugesetz-Revision geschaffen werden.

Nach Inkrafttreten der kantonalen gesetzlichen Grundlagen ordnen die zuständigen kommunalen Behörden innert 2 Jahren die Parkplatzbewirtschaftung bei VE an (Artikel 120, Abs. 5).

Gemäss Wegleitung für VE bedeutet dies konkret:

- Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr muss – mit massgeblicher Kostenbeteiligung der Betreiber – auf Güteklasse B oder C der (nicht mehr gültigen!) VSS-Norm SN 640 290 aufgerüstet werden.
- Die Parkplätze müssen bewirtschaftet werden. Die daraus resultierenden Erträge müssen zweckgebunden eingesetzt werden.
- Ein Parkleitsystem ist durch den Betreiber einzurichten.
- Anlagen mit mehr als 3 Parkplätzen pro 100 m<sup>2</sup> BGF haben zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, die die gleiche Auswirkung auf die Luft haben wie eine Parkplatzreduktion. Faktisch sind damit praktisch alle bestehenden Anlagen betroffen.
- Die stipulierte Garantie für bestehende Parkplätze (Artikel 9, Abs. 1 Wegleitung) wird faktisch durch die Bestimmungen in Artikel 9 Abs. 3 der Wegleitung wieder rückgängig gemacht.

Derartige Vorschriften für bestehende Anlagen stehen mit der von der Verfassung garantierten Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit<sup>3</sup> in direktem Konflikt. Ausserdem sprechen folgende Gründe gegen solche Auflagen:

- Eine nachträgliche Erschliessung von bestehenden Verkaufsstellen nach ÖV Güteklasse C oder gar B ist - vor allem wenn die restriktive Definition von 1500 Fahrten pro Tag aus der Wegleitung herangezogen würde - wirtschaftlich nicht tragbar und unverhältnismässig.
- Eine Parkplatzbewirtschaftung führt – je nach geografischer Abgrenzung – zu Ausweichverkehr zu in der Regel weiter entfernten Einkaufsstätten. Dies hat unter dem Strich längere Wegstrecken zur Folge und hat damit durch die Generierung von Mehrfahrten eine kontraproduktive Auswirkung auf die Umwelt (das heisst der Gesetzesartikel ist gar nicht geeignet zur Erreichung der Ziele).
- Bestehende Anlagen können – je nach Ausgangslage – in die Verlustzone absinken, weil die motorisierte Kundschaft zurückgeht. Dies hat einen Kaufkraftabfluss für die Region zur Folge. Ausserdem

<sup>3</sup> Art. 26 und 27 BV

werden auf diese Weise bestehende Arbeitsplätze gefährdet. Dies scheint uns insbesondere für einen ländlichen Kanton wie Uri von grosser Bedeutung.

- Investitionen in bestehende Anlagen, wie sie periodisch im Interesse der Kundschaft (und der Umwelt, Stichwort Gebäudesanierungen) vorgenommen werden müssen, werden praktisch verunmöglich, weil der Investor damit rechnen muss, dass in der für die Sanierung nötigen Baubewilligung die Anzahl der bestehenden Parkplätze reduziert wird. Damit wird die betriebswirtschaftliche Basis der Anlage gefährdet.

**Fazit:**

Die heutigen Rahmenbedingungen für bestehende Anlagen dürfen nicht verschlechtert werden. Die Eigentumsгарantie und die Wirtschaftsfreiheit müssen gewährleistet sein.

## 7 Zusammenfassung und Anträge

Wir stellen deshalb folgende Anträge:

**Anträge:**

- Artikel 80 Abs. 4 sowie Artikel 120 Abs. 5 sind aus dem Entwurf zum BPG zu streichen.
- Konsequenterweise muss auch die Wegleitung für VE zurück gekommen werden. Sie soll grundsätzlich überarbeitet werden.

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

Dank der Mitarbeit in verschiedenen Expertengremien und Begleitkommissionen auf eidgenössischer und kantonaler Ebene sowie in Forschungsprojekten verfügen wir über fundiertes Wissen im Themenbereich Umwelt, Raumplanung, Mobilitätsfragen und Einkaufsverkehr.


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

Freundliche Grüsse

**espace.mobilité**



Markus Neukom, Präsident



Martin Kuonen, Geschäftsführer

## **Beilagen:**

1. Fakten und Erkenntnisse zum Thema Einkaufsverkehr: Die 10 wichtigsten Argumente auf einem Blatt
2. Zusammenfassung von Studien zu Einkaufen und Mobilität
3. «Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels», Transfer Plus Market Research AG, November 2008
4. Studie «Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren», JEKO AG, Oktober 2007
5. Kurzfassung/Analyse «Parkgebührenpflicht bei Einkaufszentren: Nutzlos für die Umwelt, schädlich für den Detailhandel», espace.mobilité, Oktober 2007
6. Zeitungsartikel in der Aargauer Zeitung vom 12. Januar 2008
7. Analyse «Personenwagen-Verkehrsanteile in der Schweiz», Migros-Genossenschafts-Bund, November 2005
8. Studie «Einkaufen und Mobilität», IUTO (Institut für Umwelttechnik und Oekologie), März 2006
9. Primärforschung zum Thema «Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr», KONSO, September 2005
10. «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)
11. «Kurzinformation aus Investorensicht zu den neuen, überarbeiteten Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan BAFU/ARE», espace.mobilité, Juli 2006
12. Studie «Fakten statt Wunschdenken in der Verkehrspolitik», Robert Enz, Dezember 2005