



Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion
Herr Regierungsrat
Stefan Fryberg
Klausenstrasse 4
6460 Altdorf

Bern, 11. Januar 2008

Wegleitung zu verkehrsintensiven Einrichtungen; Anhörung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Sie geben uns die Gelegenheit, uns zur Wegleitung zu verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) zu äussern, was wir hiermit fristgerecht tun.

Wir sehen die grundsätzliche Notwendigkeit für eine Wegleitung zu verkehrsintensiven Einrichtungen in Ergänzung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung. Aber die von Ihnen vorgeschlagene Version lehnen wir als zu interventionistisch und nicht wirkungseffiziente Lösung ab. Insbesondere lehnen wir den objekt- oder anlagenbezogenen Fokus ab und erwarten eine räumlich umfassende Betrachtungsweise, welche den spezifischen Umständen eines Bergkantons angemessen Rechnung trägt.

1 Das Wichtigste auf einen Blick

- Die Wegleitung berücksichtigt die neusten Studien und die aktuelle Rechtsprechung nicht, sondern stützt sich im Gegenteil auf veraltete Gerichtsurteile und Studien. Sie 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 berechtigten Ziele der Luftreinhaltung, die mit der Wegleitung erreicht werden sollen, können nicht erreicht werden, weil weder das Verursacherprinzip berücksichtigt noch eine ganzheitliche Sichtweise vorgenommen wird. Die wichtigeren Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen wie Berufs- und Freizeitverkehr müssen lastengleich einbezogen werden.
- Der vorliegende Entwurf einer Wegleitung für den Kanton Uri stützt sich auf das - inzwischen auf Grund der neusten Bundesgerichtentscheide überholte - BGE Seedammcenter und die darauf vom Kanton Schwyz ausgearbeitete und von espace.mobilité heftig kritisierte Weisung. Eine Harmonisierung der Innerschweizer Wegleitungen/Weisungen ist sicher sinnvoll, sollte sich jedoch klar an zukunftsfähigen und wirkungseffizienten Lösungen orientieren.
- 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 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.

- Mit der in der Wegleitung vorgenommenen sehr restriktiven Definition von VE wird ein sehr grosser Teil der Verkaufsstellen tangiert. Dies zieht in der Praxis einen viel zu hohen Aufwand für die Betreiber nach sich.
- Es ist stossend und willkürlich, dass touristische Einrichtungen wie Bergbahnen und Skilifte nicht in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden. Dies entspricht auch nicht der Praxis in anderen Kantonen. Ebenso stossend ist es, dass für Freizeitanlagen Ausnahmen vorgesehen sind, wenn die Einhaltung der Anforderungen auf den zu erwartenden Nutzen für die Umwelt unverhältnismässig wäre. Dies müsste analog auch für Einrichtungen des Detailhandels gelten.
- Zudem müsste der Durchgangsverkehr - der im Kanton Uri wahrscheinlich die Hauptquelle für die Luftbelastung darstellt - angemessen in den Massnahmenplan einbezogen werden. Dass der Kanton Uri da nur geringe Handlungsmöglichkeiten hat, ist keine Rechtfertigung für wirtschaftlich einschneidende, aber bezüglich des Reduktionspotenzials der Luftbelastung letztendlich unbedeutende Auflagen beim Detailhandel.

Wir fordern den Regierungsrat des Kantons Uri auf, die Wegleitung zu verkehrsintensiven Einrichtungen in dieser Form zurückzuziehen. 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.

3 Aktuelle Tendenzen in anderen Kantonen und auf Bundesebene

Sie führen im Protokoll des Regierungsrats des Kantons Uri vom 20. November 2007 im Zusammenhang mit der Definition von VE die Beispiele Aargau und Zürich an. Gerade diese zwei Beispiele stehen stellvertretend für den Umdenkprozess, der in jüngster Zeit beim Thema «Umgang mit VE» statt gefunden hat.

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 befindet sich zurzeit (Januar 2008) in der parlamentarischen Beratung. 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 Benutzer 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 7) 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 3).

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 wird im Anschluss an das revidierte Umweltschutzgesetz (seit 1. Juli 2007 in Kraft) die Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) ebenfalls angepasst werden. Es ist vorgesehen, die Schwellenwerte für die UVP-Pflicht von VE nach oben anzupassen.

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 des Massnahmenplans 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. Die zur Diskussion stehende Wegleitung 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 NOx-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 6.5). 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 Leiterteil gelten.

5 Zum Problembereich 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 Studie¹ der JEKO AG untersuchte, ob die Einführung von Parkgebühren bei Einkaufszentren die Kunden veranlasst, vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Dabei wurden insgesamt 1025 Kunden in den beiden Einkaufszentren Centre Brügg und Boujean in Biel befragt.

Die Studie kommt zu folgenden Resultaten:

- *Die Einführung von Parkgebühren schadet dem Detailhandel:*
In den beiden untersuchten Einkaufszentren ging der Umsatz nach der Einführung der Parkgebühr markant zurück. Der kostendeckende Betrieb der Zentren ist in Frage gestellt.
- *Der von Parkgebühren erhoffte Umsteigeeffekt ist praktisch gleich Null:*
Nur gerade 3 Personen gaben an, wegen der Parkgebühr auf den ÖV umgestiegen zu sein. 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 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).

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.

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.

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

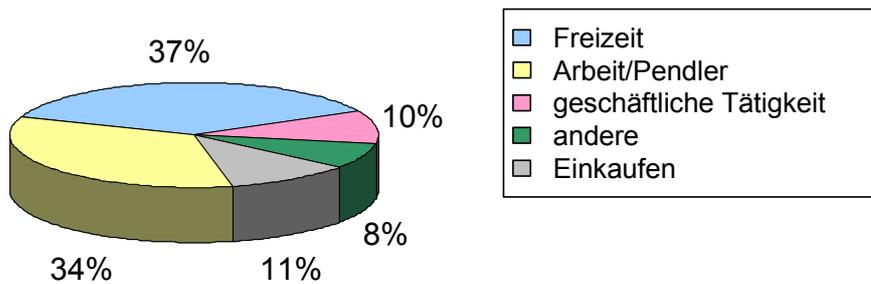


Abb. 1: Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz

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 5'000m² (Definition Umweltschutzgesetz für UVP-Pflicht) beträgt sogar **lediglich ca. 3%** (Quelle: Institut für Umwelttechnik und Ökologie, «Einkaufen und Mobilität», vgl. Beilage).

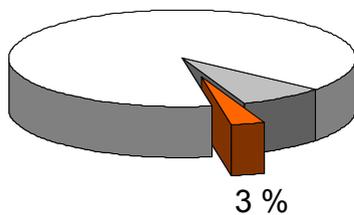


Abb. 2: Der Personenwagenverkehr zu den UVP-pflichtigen Einkaufszentren und Fachmärkten beträgt lediglich 3% der gesamten Personenwagen-Fahrleistung in der Schweiz

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

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

6.1 Definition von VE (Artikel 2)

In den Kantonen gibt es diverse, stark voneinander abweichende Definitionen für VE. Eine wissenschaftliche Definition von VE existiert nicht. Sinnvollerweise soll auf die UVP-Grenze abgestellt werden (> 5'000 m² Verkaufsfläche), weil dies der einzige für alle Kantone gültige Wert zur Definition der Umweltrelevanz von Verkaufseinrichtungen darstellt.

Wie unter Kapitel 2 bereits ausgeführt, geht die Tendenz in den Kantonen dahin, die zum Teil sehr tiefen Schwellenwerte für VE, wie sie auch in der zur Diskussion stehenden Wegleitung vorgesehen sind, entweder nach oben zu korrigieren oder ganz aufzuheben. Dies deshalb, weil erkannt wurde, dass die VE nachweisbar nicht die eigentlichen Verursacher der Umweltprobleme sind.

Fazit:

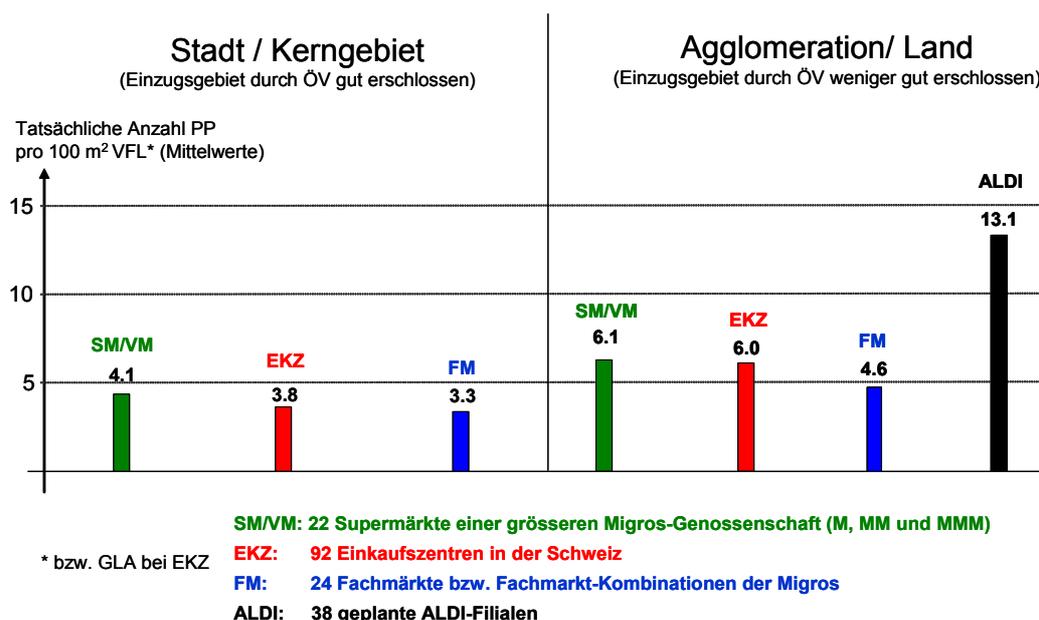
Mit 1500 Fahrten pro Tag definiert der Kanton Uri VE in einer sehr restriktiven Art und steht damit im krassen Widerspruch zur gegenläufigen Tendenz in anderen Kantonen und auf Bundesebene.

Die Definition von VE soll sich an den Schwellenwerten in der Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) orientieren (> 5'000 m² Verkaufsfläche oder > 300 Parkplätze).

6.2 Angebot an Parkfeldern (Artikel 4)

Heute beträgt das mittlere Parkplatzangebot ausserhalb von städtischen Gebieten rund 6 Parkplätze pro 100 m² Verkaufsfläche (siehe unten stehende Grafik). Dieses Angebot ist nötig, damit die besucherstarken Zeiten wie Freitagabend und Samstag bewältigt werden können.

Die zur Vernehmlassung vorgelegte Wegleitung sieht demgegenüber für den Kanton Uri einen Wert von 2.8 Parkplätzen pro 100 m² Verkaufsfläche vor. Dieser Wert ist unrealistisch tief und genügt nicht, um die normalen Besucherfrequenzen abzudecken bzw. ein Einkaufscenter im ländlichen Umfeld rentabel zu betreiben.



Wegen der Reduktion des Parkplatzangebots werden die Kunden nicht auf das Auto verzichten und auf den ÖV umsteigen, sondern auf andere (ausserkantonale) Verkaufsstellen ausweichen, was sogar zu Mehrverkehr und damit zu Mehremissionen führen kann. Ausserdem stellen wir fest, dass es bei fehlendem Parkplatzangebot oft zu unerwünschtem wildem Parkieren und sinnlosem Suchverkehr kommt.

Fazit:

Die in der Wegleitung definierten Höchstwerte für das Angebot an Parkfeldern sind unrealistisch tief. Die Folge einer solchen Regelung werden Ausweichfahrten und wildes Parkieren sein. Gesamthaft betrachtet können sich daraus sogar negative Effekte für die Umwelt ergeben.

Gefordert sind realistische Werte, die sich an der heutigen Praxis orientieren und sich bewährt haben.

6.3 Parkraumbewirtschaftung (Artikel 5)

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 kaum sichtbaren 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.

Fazit:

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

6.4 Parkleitsystem (Artikel 6)

Ein Parkleitsystem macht in grösseren Städten und Gemeinden zur Verhinderung von Suchverkehr sicher Sinn. Ob dies auch im Kanton Uri sinnvoll, notwendig und zahlbar ist, müsste im Einzelfall gut abgeklärt werden. Eine generelle Pflicht lehnen wir als unverhältnismässig ab.

6.5 Verkehrserschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Langsamverkehr (Artikel 7 und 8)

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.

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.

6.6 Einbezug von bestehenden Anlagen (Artikel 9)

Für einen Einbezug der bestehenden Anlagen fehlen zurzeit noch die gesetzlichen Grundlagen auf kantonaler Ebene (Baugesetz). Gemäss Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrats des Kantons Uri vom 20. November 2007 sollen diese aber mit der bereits angestossenen Baugesetz-Revision geschaffen werden.

Nach Inkrafttreten der kantonalen gesetzlichen Grundlagen haben die zuständigen kommunalen Behörden innert einem Jahr die entsprechenden Verfügungen zu erlassen (Artikel 9, Abs. 2). Dies bedeutet 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 m² 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) wird faktisch durch die Bestimmungen in Artikel 9 Abs. 3 wieder rückgängig gemacht.

Derartige Vorschriften für bestehende Anlagen stehen mit der von der Verfassung garantierten Eigentumsгарantie und Wirtschaftsfreiheit² in 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 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.

² Art. 26 und 27 BV

- 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 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 vorgenommen werden müssen, werden praktisch verunmöglicht, weil damit die Bestandesgarantie für die Parkplätze wegfällt und die betriebswirtschaftliche Basis der Anlage gefährdet wird.

Fazit:

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

7 Zusammenfassung und Anträge

Die dargelegten Argumente zeigen ganz klar, dass die Wegleitung zu verkehrintensiven Einrichtungen

- auf falschen Annahmen beruht
- auf veralteten Gerichtsurteilen aufbaut
- die beabsichtigte Wirkung nicht entfalten kann
- unverhältnismässig ist und einseitig auf den Detailhandel zielt
- grundlegende Rechte wie Eigentumsгарantie und Wirtschaftsfreiheit missachtet.

Wir stellen deshalb folgende Anträge:

Anträge:

- Die Wegleitung zu verkehrintensiven Einrichtungen soll zurückgezogen und grundsätzlich überarbeitet werden.
- Die in dieser Stellungnahme gemachten Äusserungen sollen auch in die laufenden Arbeiten am revidierten Baugesetz des Kantons Uri einfliessen.

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

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

Freundliche Grüsse

espace.mobilité

Markus Neukom, Präsident

Martin Kuonen, Geschäftsführer

Beilagen:

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