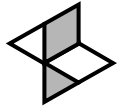


**Tagung 10. November 2005 Solothurn**



**VLP-ASPAN**

**Studien zur Problematik  
einer umweltrechtlich  
dominierten Verkehrspolitik**

**Dr. rer. pol. Hans Rentsch,  
Projektleiter Avenir Suisse, Zürich**



# **Tagung VLP-ASPAN «Verkehrsintensive Einrichtungen»**

**10. November 2005 in Solothurn**

## **Problematik einer umweltrechtlich dominierten Verkehrspolitik - Ergebnisse von drei neuen Studien**

**Zusammenfassung des Referats von Hans Rentsch, Projektleiter Avenir Suisse**

### **Problemstellung**

Die heutige Verkehrspolitik in städtischen Agglomerationen ist stark von umweltrechtlich begründeten Lenkungsmaßnahmen dominiert. Im Zentrum stehen Parkplatzbeschränkungen und neuerdings Fahrtenmodelle. Diese Massnahmen zielen darauf ab, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten des öffentlichen Verkehrs öV und des Langsamverkehrs einzuschränken. Es geht hier im Speziellen um Massnahmen der Verkehrsbeeinflussung mit umweltschützerischem Anspruch bei publikumsintensiven Einrichtungen (PE). Man bewegt sich bei diesem Thema in den volkswirtschaftlich besonders sensiblen urbanen Gebieten, die vom strukturellen Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft massiv betroffen sind.

Inzwischen sind genügend Daten aus Verkehrszählungen und Kundenbefragungen vorhanden, um die Wirksamkeit solcher Lenkungsmaßnahmen besser beurteilen zu können und praktische Schlüsse für die Verkehrspolitik bei publikumsintensiven Einrichtungen wie Einkaufszentren zu ziehen. Um die Wirksamkeit von Parkplatzbeschränkungen, -bewirtschaftung und Fahrtenmodellen zu überprüfen, haben Avenir Suisse und der MGB Studien in Auftrag gegeben. Deren Hauptergebnisse werden präsentiert.

Ich vertrete hier eine politisch-ökonomische Sichtweise. Der Gegenstand der Betrachtung heisst «Die Dynamik staatlicher Regulierung in einer umweltrechtlich dominierten Verkehrspolitik». Kritische Aussagen richten sich nicht gegen bestimmte Akteure, sondern gegen den durchformalisierten Komplex der vom Umweltrecht beherrschten Verkehrspolitik. Dieser regt die beteiligten Akteure zu einem aus ihrer Sicht rationalen Verhalten an, das zu nicht rationalen Systemwirkungen führt. «Nicht-Rationalität» kann heissen, dass

- die Wirkungen von verkehrspolitischen Massnahmen die gesteckten Ziele nicht erreichen;
- die Wirkungen nicht zuverlässig messbar oder prognostizierbar, also unsicher sind;
- die Massnahmen mit unverhältnismässigen Kosten verbunden sind.

## **Bericht «Fakten statt Wunschdenken in der Verkehrspolitik»**

*Auftraggeber: Avenir Suisse und Migros Genossenschafts-Bund*

*Autor: Dipl. Ing. ETHZ Robert Enz, Enz & Partner*

Die Studie ist noch in der Endbearbeitung, d.h. noch nicht publiziert. Folgende Schlüsse können aus den Ergebnissen von Kundenbefragungen und ergänzenden Studien gezogen werden:

- Das Auto ist für eine überwiegende Mehrheit der Kunden unentbehrlich, sei es in Einkaufszentren an der Peripherie der Ortschaften oder in Stadtzentren. Die Verkehrsanteile des öffentlichen Verkehrs (öV), die gemäss Schweizer Norm SN 640290 angestrebt werden, orientieren sich an Verhältnissen in Zentren grosser Städte. Die Hoffnung auf öV-Anteile gemäss SN 640290 wird sich in den wenigsten Fällen erfüllen. Der Parkplatzbedarf in Einkaufsgebieten der Städte muss auf Motorisierungsgrade der Kunden ausgelegt werden, die sich an der Wirklichkeit und nicht an Wunschdenken orientieren.
- Die Neigung der Autokunden zum Umsteigen auf den öV ist gering. Ein zusätzliches Angebot des öV vermag den Motorisierungsgrad der Kunden nicht wesentlich zu beeinflussen. Selbst das beste öV-Angebot vermag die überwiegende Zahl der Konsumenten nicht vom Einkaufen mit dem Auto abzuhalten. Eigentlich ist es müssig, immer wieder zu untersuchen, warum das Auto zum Einkaufen so beliebt und für die Mehrheit der Einkäufer unentbehrlich ist. Bei Befragungen werden immer wieder die längst bekannten Vorteile des Autos gegenüber dem öV genannt. Der wichtigste Vorteil: das Auto ist immer und überall verfügbar. Sodann geht es vor allem darum, Waren zu transportieren. Der öV ist dafür in der Regel ungeeignet.
- In einer kleinräumigen objektbezogenen Betrachtung erzeugen zusätzliche Zentren unmittelbar vor Ort Mehrverkehr. In einer grossräumigen Betrachtung verursachen zusätzliche Einkaufszentren jedoch tendenziell weniger Verkehr; die Summe der Fahrdistanzen von und zu Einkaufszentren wird kleiner und damit die Umwelt von Auswirkungen des Einkaufsverkehrs entlastet. Die objektbezogene UVP ignoriert diese Zusammenhänge.
- Langfristige Vergleiche zeigen, dass die Einzugsgebiete von Einkaufszentren kleiner werden. Die durchschnittlichen Fahrwege werden immer kürzer. Im Brunau Park Zürich betragen sie noch rund 5 km, in Adliswil nur noch rund 2 km. Der Einkaufsverkehr eines Gebietes, Orts- oder Stadtzentrums lässt sich nicht beliebig vermehren. Mit jedem neuen Einkaufszentrum wird die Konkurrenz für bestehende Einkaufszentren grösser. Jedes zusätzliche Einkaufszentrum verdichtet und vervollständigt das Versorgungsnetz. Dies hat tendenziell kürzere Einkaufsfahrten mit gesamthaft weniger Emissionen zu Folge. Dasselbe bewirken auch modernisierte und vergrösserte Ladenzentren in Ortschaften, Quartieren und Zentren der Städte.
- Ein (zu) knappes Parkplatzangebot bewirkt per Saldo nur eine zeitliche oder örtliche Verlagerung des Einkaufsverkehrs. Ein (zu) knappes Parkplatzangebot für den Einkaufsverkehr

führt primär zu einem zeitlichen Ausweichen auf andere Tageszeiten und Wochentage. Per Saldo bleibt weder Mehr- noch Minderverkehr. Der Einkaufsverkehr verteilt sich lediglich gleichmässiger auf die Tageszeiten und/oder Wochentage und belastet das Strassennetz gleichmässiger. Allerdings kann sich dadurch während den allabendlichen Stosszeiten Zusatzverkehr ergeben, der Kapazitätsengpässe verschärft.

- Der Nachweis, ob örtliches Ausweichen mehr oder weniger Einkaufsverkehr bewirkt, ist schwierig zu erbringen. Völlig unwahrscheinlich ist örtliches Ausweichen kombiniert mit Umsteigen auf den öV. Könnte der Einkaufsverkehr - dank genügend Parkplätzen - vorwiegend an Samstagen stattfinden, so würden von samstäglichem Kapazitätsproblemen - zumindest vor Ort - mehrheitlich nur Einkäufer betroffen. Erfahrungsgemäss sind an Samstagen deutlich mehr Kapazitätsreserven im betreffenden Strassennetz vorhanden als an den übrigen Werktagen, und die Konflikte zwischen Einkaufs- und Pendler-/Geschäftsverkehr könnten vermieden werden.
- Plausibel erscheint auch die Hypothese, dass ein verknapptes Parkplatzangebot die Umweltbelastung insgesamt erhöht. Parkplatznot führt erfahrungsgemäss zu Suchverkehr mit Zeitverlust. Unmittelbar vor Ort kann es deswegen umso eher Mehrverkehr geben, je grösser und attraktiver ein bestehendes oder geplantes Objekt ist.
- Eine Parkplatzbewirtschaftung, wie sie in den Dorfzentren und Städten praktiziert wird, um das Dauerparkieren einzuschränken und das Kurzparkieren zu beschleunigen, führt zu mehr Parkplatzumschlag, d.h. mehr Verkehr.
- Umweltbehörden und Umweltverbände fordern hohe flächendeckende Parkgebühren, um eine Abnahme des MIV von und zu Einkaufszentren zu erzielen. Die Auswirkungen von selbst relativ hohen Parkplatzgebühren auf das Verkehrsverhalten der Kunden von Einkaufszentren werden jedoch weit überschätzt. Gesamthaft weniger Verkehr mit weniger Treibstoffverbrauch wäre dann zu erwarten, wenn wegen bewirtschafteten Parkplätzen bei allen Einkaufszentren mehr Leute innerorts und nicht mehr ausserorts einkaufen gingen. Die Zahl dieser «Umsteiger» wird bei flächendeckend hohen Parkgebühren bei Einkaufszentren in der Schweiz auf höchstens 10% aller automobilen Einkäufer geschätzt. Gemessen am gesamten MIV der Schweiz ist die zu erwartende Verkehrsreduktion marginal und somit auch der Nutzen für die Umwelt. Dieser steht in keinem Verhältnis zum Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit.
- Fahrtenmodelle beschränken die Fahrten, die durch ein bestimmtes Objekt ausgelöst werden. Wird die Anzahl erlaubter Fahrten überschritten, ist eine «Strafgebühr» zu entrichten und es sind Massnahmen zu ergreifen, um die vorgeschriebene Fahrtenzahl einzuhalten. Das Fahrtenmodell ist eine umweltpolitische Erfindung, die im Prinzip den betroffenen Wirtschaftsakteuren vorgibt, was sie via Autokundschaft an Umsatz erwirtschaften dürfen. Solche Modelle gleichen einem «Notstandsszenario», in das Bauträger und Investoren vorerst eingewilligt haben müssen, um überhaupt noch bauen zu können. Dafür fehlte bisher eine

gesetzliche Grundlage, was der Kanton Zürich in seinem neuen Bau- und Planungsgesetz allerdings korrigieren will.

- Das Fahrtenmodell ist ein Experiment, dessen Auswirkungen in mehrfacher Hinsicht völlig ungewiss sind. Auf Einzelobjekte angewandt, ist die Umwelt schützende Wirkung, ganzheitlich betrachtet, ähnlich gering einzuschätzen wie jene der Parkplatzbewirtschaftung oder sogar kontraproduktiv. Fahrtenmodelle für Einkaufszentren sind umwelt- und verkehrspolitische Eingriffe ins Verkehrsgeschehen, die ähnlich der Parkplatzbewirtschaftung primär Ausweichverkehr mit sich bringen. Damit nützen sie der Umwelt praktisch nichts, verletzen aber die Spielregeln einer erfolgsorientierten Wirtschaft.
- Das Fahrtenmodell gemäss UVB-Hauptuntersuchung zum Stadion Zürich hat eine stufenweise Verbesserung des öV und des Langsamverkehrs vorgesehen. Damit lasse sich die Projektvorgabe von 4.6 Mio. MIV-Fahrten anfänglich auf 3.4 Mio. Fahrten je Jahr (1. Stufe) und schliesslich (4. Stufe) auf 2.5 Mio. MIV-Fahrten je Jahr beschränken. Dabei orientiert sich dieses Fahrtenmodell mit seinen Modal-Split-Annahmen an den gleichen unrealistischen innerstädtischen Verhältnissen wie die Güteklassen des öV gemäss SN 640290. Solche Annahmen mögen bestenfalls für das Stadtzentrum von Zürich, allenfalls noch Winterthur zutreffen, gehen aber für Einkaufszentren völlig an der Realität der Kundenwünsche vorbei.
- In der Folge wurde das vorgeschlagene Fahrtenmodell gerichtlich beurteilt und die erlaubte Fahrtenzahl auf anfänglich 2.7 Mio. MIV-Fahrten (1. Stufe) und schliesslich 2.2 Mio. Fahrten (4. Stufe) herabgesetzt. Daraus werden vom Gericht (bewusst oder unbewusst) noch unrealistischere Annahmen bezüglich der Wahl des Verkehrsmittels für Einkäufe im EKZ des Stadions vertreten.

### **Primärforschungsbericht «Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr»**

*Auftraggeber: Migros Genossenschafts-Bund*

*Autor: Hans-Ruedi Hertig, KONSO Institut für Konsumenten- und Sozialanalysen AG, Basel*

Ziel der Erhebung war es, das Mobilitätsverhalten der Kunden grösserer EKZ zu ermitteln und insbesondere herauszufinden, wie Kunden an Wochenenden auf Parkplatzbeschränkungen reagieren. Die Ergebnisse decken sich weitgehend mit den Erkenntnissen aus der Studie von Robert Enz, obwohl methodisch nicht identisch vorgegangen wurde.

- Einkaufen ist Warentransport. Über 90% der Befragten benützen für den Wochenendeinkauf das Auto, auch wenn viele EKZ mit dem öV gut erschlossen sind. Die immer wieder genannten Nachteile von öV und LV werden bestätigt.

- Auf quantitative Parkplatzbeschränkungen würden 84% ihr Verhalten nicht ändern und weiter mit dem Auto einkaufen gehen. Davon würden etwa drei Viertel zeitlich oder örtlich ausweichen. 16% würden aufs Auto verzichten, wovon rund ein Drittel auf den öV umsteigen würden.
- Die wichtigsten Gründe für verändertes Verhalten, d.h. vor allem für den Wechsel des Einkaufsortes, sind Staus und zu wenig Parkplätze.
- Der Verzicht auf das Auto ist im Berufspendlerverkehr eher zu erreichen als beim Einkaufen. Der Pendlerverkehr ist aber rund 8 mal grösser als der Einkaufsverkehr in die grösseren EKZ, also ist hier das Wirkungspotenzial von verkehrsbeeinflussenden Massnahmen viel höher.
- Fazit: Die Reduktion von Parkplätzen bringt keinen messbaren Nutzen für die Umwelt. Durch die Ausweichstrategien der Auto-Kunden könnten sogar längere Wege und grössere Schadstoffemissionen entstehen als vorher.

### **Studienbericht «Einkaufen und Mobilität»**

*Auftraggeber: Migros Genossenschafts-Bund*

*Autoren: Institut für Umwelttechnik und Ökologie, Luzern*

*Advokatur Dr. Walder & Partner*

Im Fokus der Umweltbehörden und der Umweltverbände stehen publikumsintensive Einrichtungen. Dazu gehört speziell der Einkaufsverkehr an grossflächigen Verkaufspunkten mit über 5'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Diese Fokussierung ist primär Ausfluss eines politisch bestimmten harten UVP-Schwellenwerts, der die betreffenden Objekte dem Verbandsbeschwerderecht unterstellt. Sachlich lässt sie sich aber nicht rechtfertigen.

- Der MIV bei PE hat nur einen Anteil von ca. 3,3 % an der Gesamtverkehrsleistung des Personenwagenverkehrs, der Berufs- und Ausbildungsverkehr dagegen einen Anteil von 24% und der Freizeitverkehr sogar 44 %. Der Einkaufsverkehr ist zudem in den letzten Jahren absolut gesehen weitgehend konstant geblieben.
- Bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit von Massnahmen muss zweierlei berücksichtigt werden: Einerseits das Verhältnis der Kosten bzw. der privaten Nutzungseinschränkung zum erwarteten öffentlichen Nutzen und andererseits die Effizienz von einzelnen Massnahmen im Verhältnis zu anderen möglichen Massnahmen mit der gleichen Zielsetzung.
- Zur Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen sowie zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen (Kyoto-Ziele) tragen objektbezogene Massnahmen aus einer ganzheitlichen Sicht nur in marginalem Ausmass bei. Wirksam sind dagegen flächendeckend ansetzende technische Massnahmen. So wirken sich etwa die Vorschriften zur Abgasverminderung beim Strassenverkehr bereits bis

2010 derart stark aus, dass selbst mit der Eliminierung des gesamten PW-Einkaufsverkehrs ab ca. 2010 keine Veränderung der grossräumigen Immissionsbelastungen resultieren würde.

- Im Hinblick auf die Reduktion der Verkehrsbelastung des Strassensystems können verkehrsbeschränkende Massnahmen das Verkehrsaufkommen an einem einzelnen Standort senken. Eine Reduktionswirkung auf den Gesamtverkehr resultiert hingegen wegen Ausweichverhaltens nicht. Vielfach sind sogar höhere Verkehrsbelastungen durch Stau- und Suchverkehr und längere Wege zu erwarten.
- Die Verfassungsgrundsätze des öffentlichen Interesses, der Verhältnismässigkeit und der Rechtsgleichheit bzw. der Lastengleichheit gelten uneingeschränkt auch für behördliche Massnahmen im umweltrechtlichen Vollzug. Heute dominiert in der Verkehrspolitik das stark formalisierte Umweltrecht hierarchisch die Raumplanung, was raumplanerisch schlechte Lösungen begünstigt. Die UVP-konforme Beurteilung der Zulässigkeit eines Projekts erfolgt zudem weitestgehend objektbezogen und berücksichtigt die teilweise negativen Auswirkung von punktuellen Beschränkungen, etwa das Ausweichverhalten der Kunden und Verkehrsverlagerungen zu anderen Standorten, nur ungenügend. Diese enge Sichtweise verleitet dazu, die Wirksamkeit von verkehrslenkenden Massnahmen zu überschätzen. Somit stellt sich die Frage, ob mit der umweltrechtlich motivierten Verkehrsbeeinflussung nicht mit Kanonen auf Spatzen geschossen wird. Um die Verhältnismässigkeit der staatlichen Eingriffe beurteilen zu können, sind Wirkungsanalysen aufgrund gesicherter Daten unumgänglich.

### **Schlussfolgerungen**

Wenn aus den verfügbaren Verkehrsdaten keine vernünftigen Schlüsse gezogen werden, besteht die Gefahr, dass mit öffentlichen Interessen begründete Eingriffe ins Verkehrsgeschehen private Handlungsrechte einschränken, ohne dass die effektiven Auswirkungen verkehrspolitischer Massnahmen berücksichtigt werden müssen. Der gesetzlich vorgeschriebene Effizienznachweis für staatlich verordnete Massnahmen rückt mit der schleichenden juristisch-bürokratischen Formalisierung im Vollzug des Umweltrechts immer mehr in den Hintergrund. Die heutige umweltrechtlich beherrschte Verkehrspolitik droht damit zunehmend das rechtsstaatliche Gebot der Verhältnismässigkeit zu verletzen. Auch von Seiten des Umweltschutzes gibt es keinen höheren ethischen Anspruch auf eine Relativierung rechtsstaatlicher Grundwerte.



**VLP-Tagung  
«Publikumsintensive Einrichtungen»**

**Problematik einer  
umweltrechtlich dominierten  
Verkehrspolitik**

*Hans Rentsch*

*Solothurn, 10. November 2005*

AVENIR SUISSE

2

**Inhalt**

- Problemstellung aus polit-ökonomischer Perspektive
- Grenzen der Verkehrsbeeinflussung: Trenddaten aus Kundenbefragungen (Enz & Partner, Zürich)
- Erkenntnisse aus Auftragsstudien des MGB
- Verkehrspolitik in der umweltrechtlich motivierten Regulierungsspirale
- Fazit: Fakten statt Wunschenken

AVENIR SUISSE

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

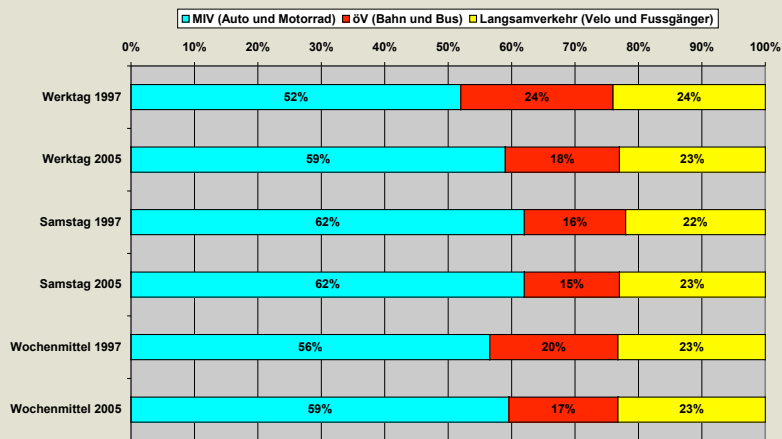
Solothurn/10.11.05

# EKZ Brunau Park Zürich: Öffentlicher Verkehr verliert an Boden

3

Quelle: Enz & Partner

EKZ Brunau Park Zürich: Tri-Modalsplit 1997 und 2005



"AVENIR" SUISSE™

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

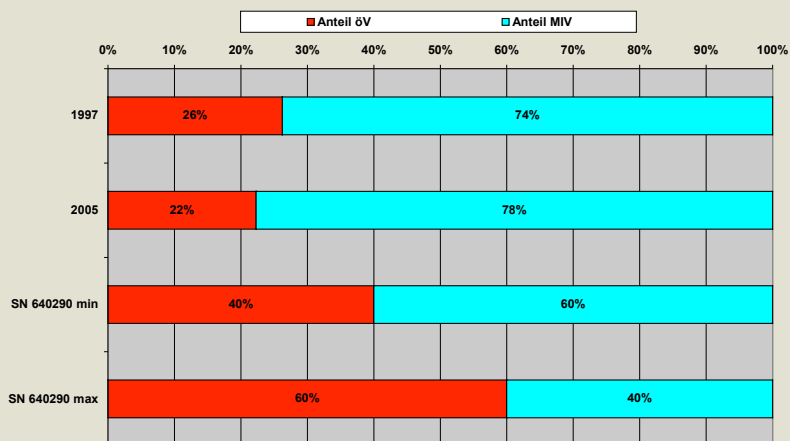
Solothurn/10.11.05

# EKZ Brunau Park Zürich: Norm 640290 – enorm realitätsfern

4

Quelle: Enz & Partner

EKZ Brunau Park Zürich: Bi-Modalsplit (Wochenmittel) - Norm und Realität



"AVENIR" SUISSE™

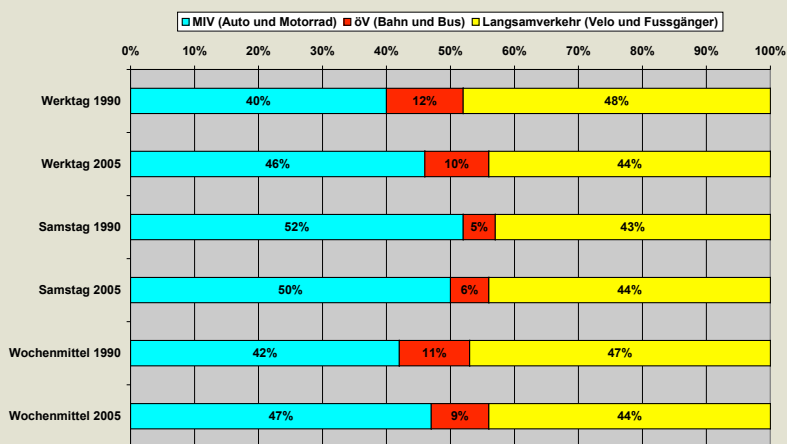
VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

# Adliswil Zentrum: Motorisierter Individualverkehr legt zu

Quelle: Enz & Partner

Adliswil Zentrum: Tri-Modalsplit 1990 und 2005



"AVENIR" SUISSE<sup>TM</sup>

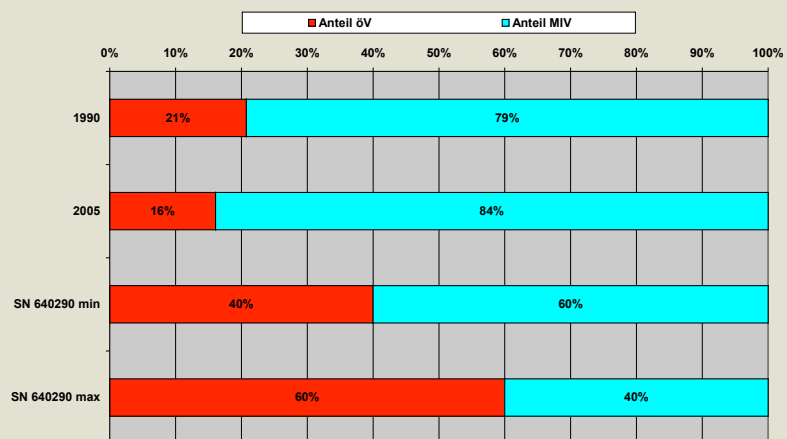
VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

# Adliswil Zentrum: Norm und Realität weit auseinander

Quelle: Enz & Partner

Adliswil Zentrum: Bi-Modalsplit (Wochenmittel) - Norm und Realität



"AVENIR" SUISSE<sup>TM</sup>

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

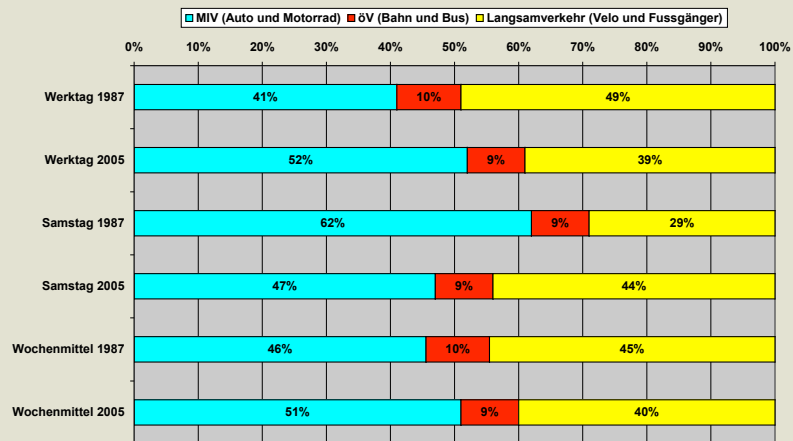
Solothurn/10.11.05

# Altstadt Wil: Am Samstag autofrei

7

Quelle: Enz & Partner

Altstadt Wil (SG): Tri-Modalsplit 1987 und 2005



"AVENIR" SUISSE™

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

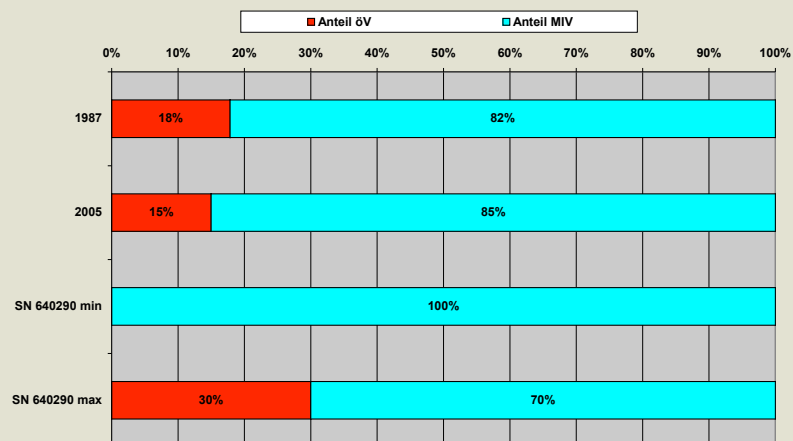
Solothurn/10.11.05

# Altstadt Wil: Gütekategorie D ergibt realistische Norm

8

Quelle: Enz & Partner

Altstadt Wil/SG: Bi-Modalsplit (Wochenmittel) - Norm und Realität



"AVENIR" SUISSE™

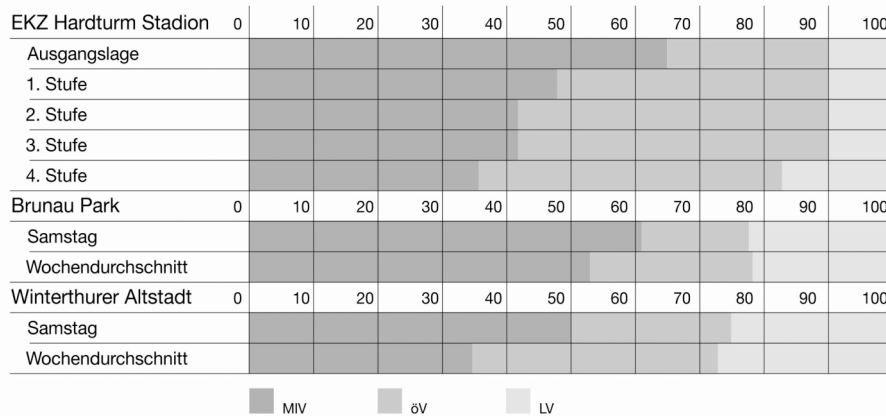
VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

## Fahrtenmodell EKZ Stadion Hardturm: unrealistischer Modalsplit

9

Quelle: Enz & Partner



"AVENIR" suisse

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

## KONSO-Primärforschung (MGB-Auftrag)

10

- Wie reagieren Kunden auf Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr?
- 7 untersuchte M-/MM-/MMM-Verkaufsstellen
- 1000 Telefon-Interviews mit Auto-Kunden von M-/MM-/MMM-Zentren
- Je 15 Interviews vor Ort in den EKZ Glattzentrum und Brunau Park

"AVENIR" suisse

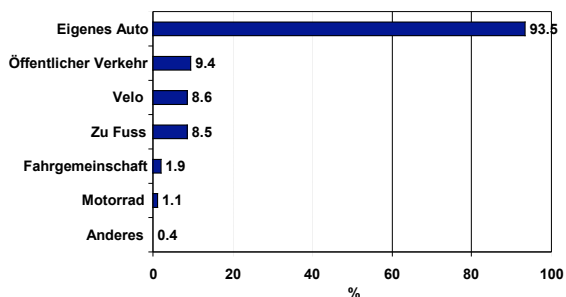
VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

## Bevorzugtes Warentransportmittel Auto

Quelle: KONSO

### Verwendetes Verkehrsmittel beim Einkaufen in einem Einkaufszentrum (spontan, max. 2 Mehrfachnennungen)



"AVENIR" suisse™

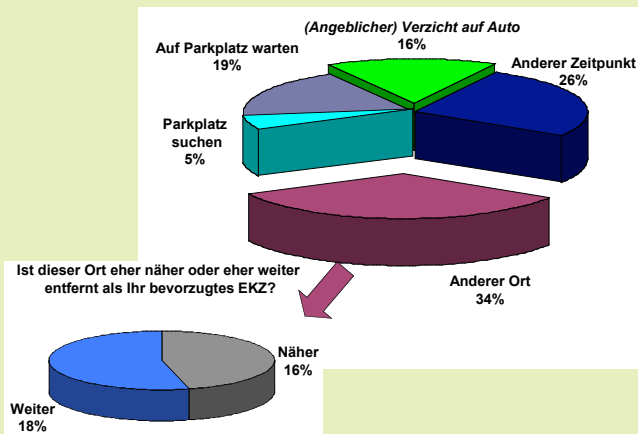
VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

## Parkplatzreduktion: Ausweichverhalten dominiert

Quelle: KONSO

### Spontanes Verhalten ohne Verzicht aufs Auto



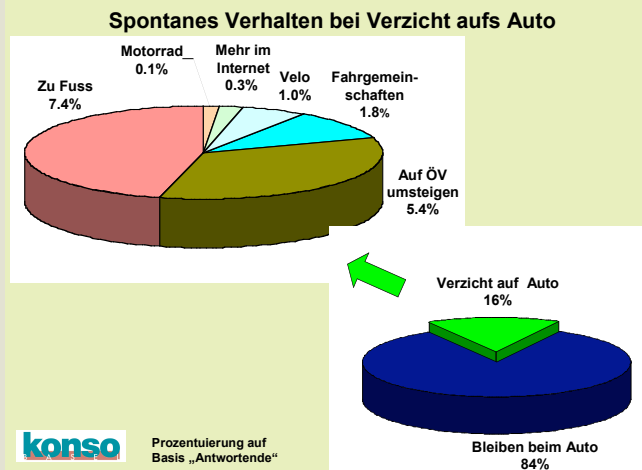
"AVENIR" suisse™

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

## Parkplatzreduktion: wenige öV-Umsteiger

Quelle: KONSO



"AVENIR" suisse

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

## Studienbericht «Einkaufen und Mobilität» (MGB-Auftrag)

- Bedeutung des Verkehrs und speziell des MIV bei PE (Einkaufszentren)
- Wirkung verkehrslenkender Massnahmen auf Verkehrsaufkommen, Luftschadstoffe, Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss
- Würdigung der rechtlichen Grundlagen für verkehrsbeschränkende und verkehrslenkende Massnahmen
- Sachliche Grundlage für bessere Lösungen zur Reduktion der Umweltbelastung im Verkehr

"AVENIR" suisse

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

# Unterschiedliche Wirksamkeit verkehrspolitischer Massnahmen

15

Quelle: Institut für Umwelttechnik und Ökologie GmbH

MASSNAHME	Luftschadstoffe	Treibstoffverbrauch CO <sub>2</sub> -Ausstoss	Erreich- barkeit	Verhältnis- mässigkeit
<b>QUELLENBEZOGENE, FISKALISCHE UND TECHNISCHE MASSNAHMEN</b>				
Verschärfung der Abgasnormen	hoch	mittel	n.a.	ja
Reduktion des Treibstoffverbrauchs gemäss Vereinbarung Bundesrat/Automobilimporteure	mittel	mittel	n.a.	ja
CO <sub>2</sub> -Lenkungsabgabe auf Treibstoffen	mittel	mittel	n.a.	ja
<b>RAUMPLANERISCHE EINSCHRÄNKUNGEN</b>				
Räumliche Zuordnung grossflächiger Verkaufsstellen in geeigneten Siedlungsräumen	gering bis negativ	gering	ja	mittel
Maximalbegrenzung der Verkaufsflächen	gering	gering	gering	gering
Verbot Kombination Fachmärkte und Food-Angebote	ohne Wirkung	negativ	negativ	negativ
Grossflächiges Fahrtenmodell allgemein	ohne Wirkung	negativ	gering	negativ
Fahrtenmodell mit Gebührenerhebung	ohne Wirkung	negativ	gering	negativ
<b>OBJEKTBEZOGENE VERKEHRSLENKENDE MASSNAHMEN</b>				
Verbesserung der ÖV-Angebote bei Verkaufsstellen	gering	gering	gering	eingeschränkt
Verbesserung der Erreichbarkeit für den LV	gering	gering	mittel	mittel
Reduktion der Parkplätze gemäss VSS- und anderen Richtlinien	negativ	negativ	negativ	negativ
Verpflichtung zur Bewirtschaftung privater Parkplätze mit Gebühren	negativ	negativ	negativ	negativ

"AVENIR" SUISSE™

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05

# Folgerungen aus den drei Studien

16

- Auto für eine überwiegende Mehrheit der EKZ-Kunden unentbehrlich
- Geringe Neigung der Autokunden zum Umsteigen auf den öV
- Zu knapps Parkplatzangebot bewirkt primär eine zeitliche oder örtliche Verlagerung des Einkaufsverkehrs
- Grossräumig betrachtet verursachen zusätzliche EKZ tendenziell weniger Verkehr, weil die Einzugsgebiete kleiner werden
- Einzelobjektbezogene verkehrslenkende Massnahmen sind ökologisch und bezüglich Verkehrsbelastung wenig wirksam und zweckmässig
- Normen und Fahrtenmodelle neigen zu unrealistischen Ausgangsannahmen und Zielvorstellungen

"AVENIR" SUISSE™

VLP-Tagung "Publikumsintensive Einrichtungen"

Solothurn/10.11.05



## Die Hauptakteure in der Regulierungsspirale

- Gesetzgeber (eidg., kantonale, kommunale Parlamente)
- Verwaltung (Umweltämter, Bauämter auf allen drei Staatsebenen)
- Investoren/Promotoren/Bauwirtschaft
- Umweltverbände (Beschwerdekartell von 30 Organisationen)
- Gerichte (Bundesgericht, Verwaltungsgerichte, Regierungsrat etc.)
- Berufs- und Fachverbände (Verkehringenieure, Umweltberater etc.)
- Medien

## Neue SN 640281: Vernehmlassungskritik des MGB

- Die Durchsetzung dieser Norm würde für die 30 grössten EKZ die Halbierung der heutigen Parkplätze bedeuten
- Es gibt keine reale Grundlage für eine solche Verschärfung
- Die Norm ist keine realistische nachfragegestützte Planungsempfehlung;
- Eine Planungsnorm, die eine maximal zulässiges Parkplatz-Angebot definiert, ist nicht akzeptabel
- Der frühere Empfehlungscharakter der VSS-Normen mutiert schleichend zu verordnungsähnlichen Reglementen.

**Fazit:****Mehr Fakten statt Wunschdenken**

- Die in Verordnungen und Reglementen festgeschriebenen MIV-beschränkenden Instrumente haben ihre Tauglichkeit nicht bewiesen.
- Verkehrspolitische Normen sind stark von Wunschdenken und Machbarkeit geprägt und widersprechen bekannten Fakten.
- Die umweltrechtlich beherrschte Verkehrspolitik bei PE droht das rechtsstaatliche Gebot der Verhältnismässigkeit zu verletzen.
- Eine mit grossem Expertenaufwand betriebene akribische Verkehrspolitik im kleinen Raum taugt nicht als Lösung der PE-Verkehrsprobleme sein.
- Raumplanerisch und ökologisch gute Lösungen würden nach einer gewissen Umkehr der Planungshierarchie verlangen.