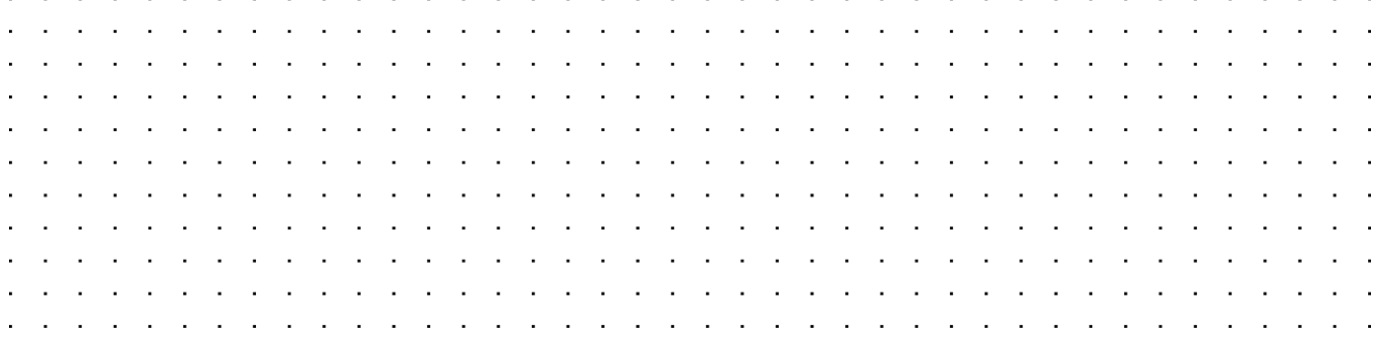


Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

Bericht zuhanden der Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE)
Beilage 1: Erhebung zum Vollzug, Dezember 2010



Der vorliegende Bericht wurde im Auftrag der Bundesämter von den Experten von Ernst Basler und Partner sowie von Interface Politikstudien Forschung Beratung erstellt. Die darin enthaltenen Schlussfolgerungen und Empfehlungen entsprechen der Auffassung der beauftragten Experten. Die Empfehlungen der Bundesämter zum künftigen Einsatz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen finden sich im entsprechenden Rundschreiben an die Kantone vom 9. April 2013.

Projektteam

Mark Sieber, EBP, Projektleitung
Prof. Dr. Ueli Haefeli, Interface, Stv. Projektleitung
Marianne Brunner, EBP
Frank Bruns, EBP
Thomas Leutenegger, EBP
Daniel Matti, Interface

Dr. Peter Cerwenka, em. Prof. TU Wien (wissenschaftliche Begleitung)

Ernst Basler + Partner
BeratungMühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

INTERFACE Politikstudien Forschung
Seidenhofstrasse 12
6003 Luzern
Telefon +41 41 226 04 26
interface@interface-politikstudien.ch
www.interface-politikstudien.ch

Arbeitsgruppe BAFU/ARE

Florian Wild, Abteilungschef Recht, BAFU (Vorsitz)
Martin Schiess, Abteilungschef Luftreinhaltung und NIS, BAFU
Jürg Bally, Chef Rechtsdienst 2, BAFU
Amira Ellenberger, Sektion Ökonomie, BAFU
Barbara Nägeli, Rechtsdienst 2, BAFU
Claudia Guggisberg, Leiterin Sektion Richtplanung, ARE
Jana Leuschner, Sektion Richtplanung, ARE
Pierre-Yves Delcourt, Sektion Agglomerationspolitik, ARE

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage, Auftrag und Ziele der Erhebung	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Ziel der Erhebung.....	1
2	Erhebung.....	3
2.1	Einrichtung und Ablauf der Erhebung.....	3
2.2	Fragebogen	3
3	Auswertung der Erhebung	5
3.1	Einstieg	5
3.2	Rechtsgrundlagen	8
3.3	Instrumente	9
3.4	Anwendung	16
3.5	Controlling und Wirksamkeit.....	18
3.6	Abschluss	23
4	Vertiefende Interviews.....	25
4.1	Durchgeführte Interviews	25
4.2	Verständnisfragen.....	25
4.3	Allgemeine Bemerkungen	25
4.4	Vertiefende Fragen: wichtige Erkenntnisse.....	26
5	Fazit.....	28

Anhänge

- A1 Adressaten der Erhebung
- A2 Fragebogen der Erhebung (deutsch und französisch)
- A3 Übersichtstabelle über Massnahmen und Rechtsgrundlagen
- A4 Protokolle der vertiefenden Interviews

1 Ausgangslage, Auftrag und Ziele der Erhebung

1.1 Ausgangslage

In der Sommersession 2009 hat das Eidgenössische Parlament die Motion Forderung nach Wirkungseffizienz (08.3003) überwiesen. Darin wurde der Bundesrat beauftragt, „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.“

Zudem sehen das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) im Rahmen der übergeordneten Bestrebungen des Bundes zur besseren Koordination zwischen Umweltschutz und Raumplanung vor, Verbesserungen der Koordination auf Stufe Verordnungen und Vollzugshilfen zu erwirken.

Zur Umsetzung der Motion erfolgt in einem ersten Schritt eine Untersuchung im Bereich der verkehrsintensiven Einrichtungen. BAFU und ARE haben die Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Ernst Basler + Partner (Federführung) und Interface Politikstudien Forschung Beratung mit deren Durchführung beauftragt.

In einem ersten Arbeitsschritt wurden Definitionen geklärt und thematische Abgrenzungen vorgenommen. In einem zweiten Arbeitsschritt wurden eine Erhebung zum Vollzug bei den Kantonen und einigen Städten sowie vertiefende Interviews mit Vertretern von Kantonen bzw. Interessenverbänden durchgeführt.

1.2 Ziel der Erhebung

Ziel der Erhebung über den Vollzug des Umweltrechts im Bereich der verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) ist es, einen Überblick zu gewinnen

- über die Definitionen und Regelungen der Kantone bzw. Städte im Bereich der verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen,
- über die verkehrslenkenden Massnahmen, welche durch die Kantone bzw. Städte angewendet und verordnet werden und welche Erfahrungen dazu bestehen,
- über das Ausmass, in dem ein Controlling der umgesetzten Massnahmen und eine Überprüfung der Wirksamkeit stattfinden und
- über die Beispiele, die aus der Praxis der Kantone bzw. Städte besonders interessant sind.

Die Erhebung liefert wichtige Informationen für die weiteren Arbeiten im Rahmen dieses Auftrags. Insbesondere sind dies verbesserte Kenntnisse

- über die Praxis der Kantone und Städte,
- über die Sicht- und Argumentationsweise der Interessenverbände espace.mobilité und Umweltallianz und
- über Beispiele von VE, zu denen die Datenlage so ist, dass sie als Fallbeispiele für die spätere Wirkungsanalyse im Arbeitsschritt 5 gemäss Arbeitsprogramm in Frage kommen.

Der vorliegende Bericht gibt die Ergebnisse der Erhebung wieder. Diese werden interpretiert, aber nicht gewertet und kommentiert. Die Ergebnisse dienen der im Zentrum des Auftrags stehenden Wirkungsanalyse als Grundlage.

2 Erhebung

2.1 Einrichtung und Ablauf der Erhebung

Die Erhebung wurde bei allen Kantonen durchgeführt. Zusätzlich wurden Städte einbezogen, die beim Vollzug des Umweltrechts mitwirken und aufgrund ihrer Grösse über wertvolle Praxiserfahrung verfügen. Es handelte sich dabei um die Städte Bern, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Adressaten bei den Kantonen und Städten waren jeweils die Vorsteher der kantonalen bzw. städtischen Umwelt- und Raumplanungsämter. Die Liste der Adressaten findet sich im Anhang A1.

Der Fragebogen wurde webbasiert vorbereitet. Er wurde so eingerichtet, dass er sich technisch einfach online ausfüllen liess. Dazu wurden hauptsächlich Multiple-Choice-Fragen gestellt, jeweils mit Textblöcken für Erläuterungen. Es konnten keine Fragen ausgelassen werden und der Fragebogen konnte erst vollständig ausgefüllt definitiv gespeichert werden.

Das BAFU versandte den Fragebogen in deutscher und französischer Sprache am 31. März 2010. Im Brief wurde den Kantonen bzw. Städten der Weblink bekannt gegeben, unter welchem sie den Fragebogen aufrufen konnten. Für die Beantwortung wurde eine Frist bis zum 30. April 2010 gesetzt. Verschiedene Kantone und Städte beantragten eine oder mehrere Wochen Verlängerung, die ihnen gewährt wurde. Auch in der letzten Woche des Monats Mai gingen noch 7 Fragebogen ein, der letzte davon am 31. Mai 2010. Einige Kantone zogen es vor, nicht den online-Fragebogen auszufüllen, sondern die Fragen in einem Brief zu beantworten.

2.2 Fragebogen

Der Fragebogen wurde durch Ernst Basler + Partner und Interface in Abstimmung mit den Auftraggebern BAFU und ARE entwickelt. Er besteht aus den folgenden Themenblöcken:

Themenblock	Fragen	Inhalte der Fragen
Einstieg:	1 - 4	Definition VE, grundsätzliches Konzept zum Umgang mit VE, Zahl der behandelten Vorhaben
Rechtsgrundlagen:	5 – 6	Kommunale / kantonale Rechtsgrundlagen sowie Bundesrecht, auf welche Massnahmen abgestützt werden
Instrumente:	7 – 15	Umgang mit VE im kant. Richtplan (RP), Massnahmenplan Luftreinhaltung, weitere Richtlinien etc.; Art der Massnahmen, Verhältnis von neuen zu bestehenden VE sowie von UVP-pflichtigen zu nicht UVP-pflichtigen Anlagen

Anwendung:	16 - 17	Häufigkeit der Anwendung der Massnahmen und sich abzeichnende Änderungen bei der Anwendung der Massnahmen
Controlling und Wirksamkeit:	18 – 21	Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen, Wirkungskontrolle, Beispiele dafür
Abschluss:	22 - 23	Beilagen und Kontaktdaten

Die Übersetzung in die französische Sprache erfolgte durch das BAFU. Die Fragebogen in deutscher und französischer Sprache finden sich im Anhang A2.

3 Auswertung der Erhebung

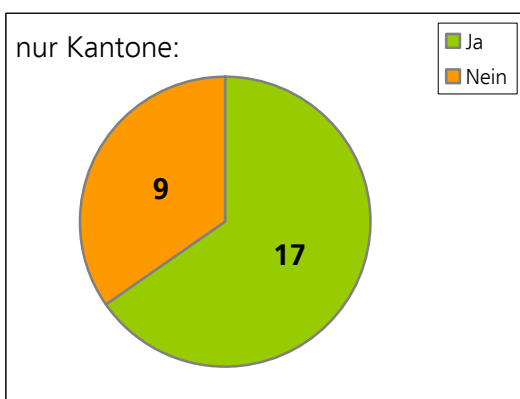
Insgesamt gehen 31 Antworten in die Auswertung der Erhebung ein. Zwei Fragebogen sind nicht vollständig ausgefüllt, weshalb zu einem Teil der Fragen nur 30 oder 29 Antworten vorliegen. Die Stadt Bern hat mit dem Kanton Bern eine gemeinsame Antwort ausgearbeitet. Ebenso hat sich die Stadt Schaffhausen an der Rückmeldung des Kantons Schaffhausen beteiligt.

Aus Gründen der Verständlichkeit wird durchwegs der Begriff der Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) gebraucht, auch wenn die Kantone teilweise andere Begriffe verwenden.

3.1 Einstieg

Frage 1:

Gibt es in Ihrem Kanton / in Ihrer Stadt eine Definition für VE (z.B. über die Nutzfläche verkehrsintensiver Nutzungen, die Anzahl Parkplätze, die Auswirkungen auf Raum und Umwelt etc.)?



17 von 26 Kantonen verfügen über eine Definition für VE. Bislang nicht definiert sind VE in den Kantonen AI, AR, BL, GL, NW, OW, SH, VS und ZG. In der Mehrheit handelt es sich dabei um relativ kleine Kantone.

Die Städte verfügen nicht über abweichende Definitionen.

Die Vielfalt der Definitionen ist sehr gross, sowohl bezüglich des Kriteriums, das herangezogen wird, als auch bezüglich der Schwellenwerte. Verschiedene Kantone definieren VE auch über mehrere Kriterien. Die folgende Zusammenstellung zeigt die Vielfalt, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

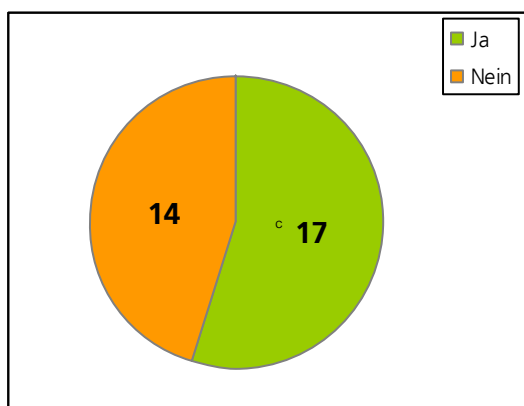
- Fläche: Im Kanton SZ gelten Einkaufs- oder kombinierte Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ab einer Verkaufsfläche von 5'000 m² als VE, im Kanton VD bereits ab 800 m² Verkaufsfläche. Ein sehr differenziertes System kennt der Kanton SG, wo je nach Zentralität und Angebot (Grundversorgungs- und Zentrenrelevanz) andere Schwellenwerte gelten.
- Parkplätze: Während im Kanton SZ eine Einrichtung ab 300 Parkplätze als VE gilt, muss im Kanton GR ab 150 PP eine Emissionserklärung abgegeben werden.
- Fahrtenzahl: Einige Kantone definieren VE über die Zahl der induzierten Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten). Der Schwellenwert liegt dabei bei 1'000 Fahrten pro Tag (TI), 1'500 Fahrten pro Tag an mindestens 100 Tagen pro Jahr (SZ, UR, SO), 2'000 Fahrten pro Tag (FR,

BE, BS) oder 3'000 Fahrten pro Tag an mindestens 100 Tagen pro Jahr (ZH). Je nach Kanton wird der Tag als Betriebstag der VE oder als durchschnittlicher Tag (DTV) definiert.

- Güterverkehrsintensive Anlagen: Der Kanton SO setzt einen Schwellenwert für Güterverkehrsintensive Anlagen bei 400 Fahrten von Lastwagen oder Lieferwagen pro Tag.

Frage 2:

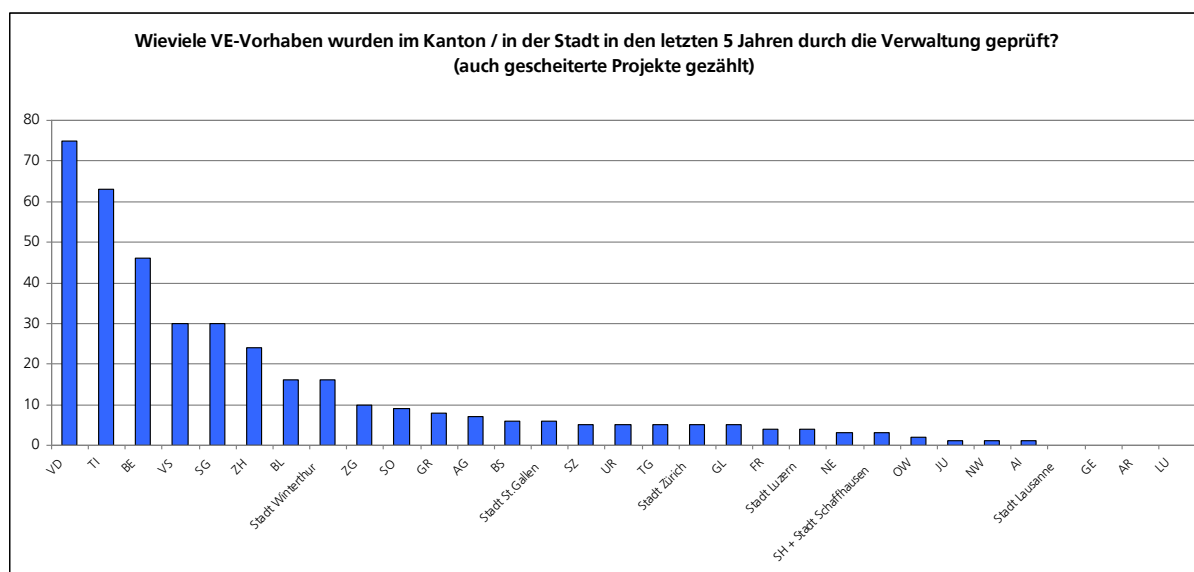
Gibt es in Ihrem Kanton / in Ihrer Stadt ein spezielles Konzept für den Umgang mit VE?



17 von 31 Kantonen bzw. Städten kennen ein Konzept für den Umgang mit VE. Über kein solches verfügen neben den meisten Städten, für die das Konzept ihres Kantons massgebend ist, die Kantone AI, BL, GE, GL, NW, OW, SH, UR, VD und ZG. Drei Kantone haben zwar ein Konzept für den Umgang mit VE, jedoch keine entsprechende Definition (GE, UR, VD). Zwei Kantone haben eine Definition, aber kein entsprechendes Konzept (AR, VS).

Elf Kantone geben den Kantonalen Richtplan als Ort an, wo das Konzept für den Umgang mit VE festgelegt ist. In drei Kantonen ist zudem der Massnahmenplan Luftreinhaltung und in zweien das Planungs- und Baugesetz bzw. Bauverordnung das Instrument, auf das verwiesen wird. Andere Kantone geben die Regionalpläne (SG, AR) oder Weisungen und Vollzugshilfen an.

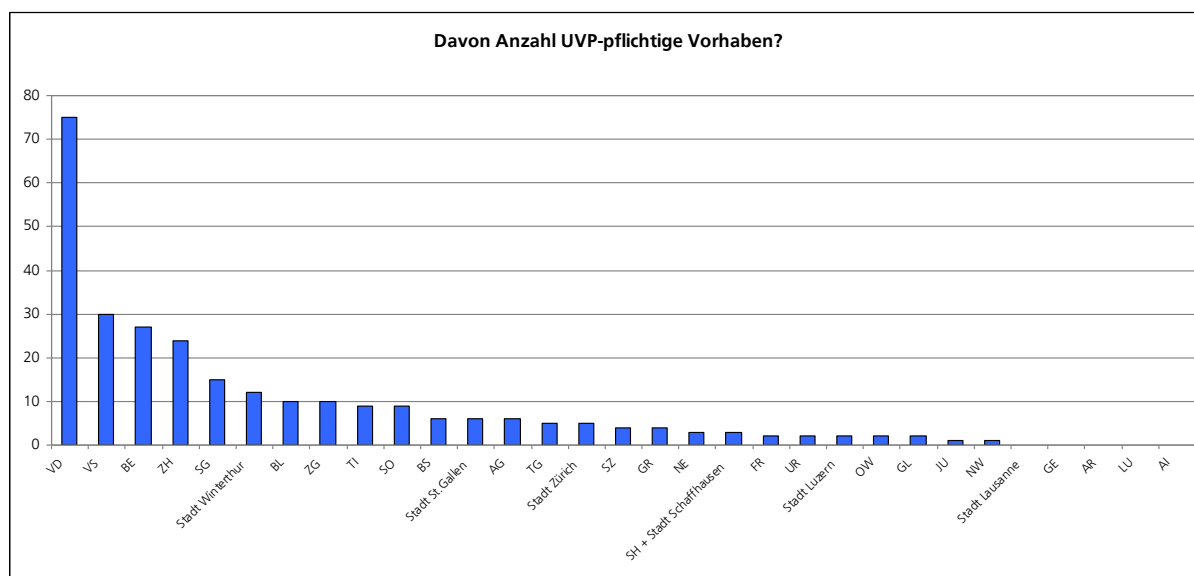
Frage 3:



Die Mehrzahl der Kantone hat in den letzten 5 Jahren nicht mehr als 10 VE-Vorhaben geprüft. Nur in der Stadt Winterthur und den Kantonen BE, BL, SG, TI, VD, VS, ZH waren durchschnittlich mehr als zwei Gesuche pro Jahr zu behandeln. Mit den Kantonen BL und VD befinden sich da-

runter zwei Kantone, die gemäss Frage 2 bislang noch nicht über ein Konzept zum Umgang mit VE verfügen. Am meisten Gesuche für VE gingen im Kanton Waadt ein, nämlich durchschnittlich 15 Gesuche pro Jahr. Der Grund für diesen im Vergleich mit anderen grossen Kantonen sehr hohen Wert findet sich in der Antwort des Kantons Waadt auf die Frage 1: Eine Einkaufsnutzung zählt bereits ab einer Verkaufsfläche von 800 m² als VE.

Davon Anzahl UVP-pflichtige Vorhaben?



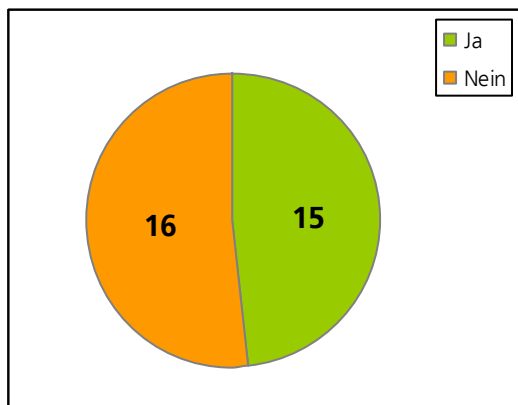
Bei schweizweit insgesamt 390 Gesuchen handelte es sich bei 275 davon um UVP-pflichtige Vorhaben. Damit wurden 70% der als VE definierten Vorhaben als UVP-pflichtig angegeben, 30% lagen demnach unterhalb der Schwellenwerte für die UVP-Pflicht. Dabei ist zu beachten, dass im Zuge der UVP-Revision seit 1.12.2008 höhere Schwellenwerte bezüglich Parkplätzen (500 statt 300) und Verkaufsfläche (7'500 statt 5'000 m²) gelten.

Bei fast allen Kantonen, die nicht über eine eigene Definition von VE verfügen (vgl. Frage 1), entspricht die Zahl der behandelten VE-Vorhaben jener der UVP-pflichtigen Vorhaben (Kantone AR, NW, OW, SH, VS und ZG). Dies bedeutet, dass mangels eigener Definition die Schwellenwerte gemäss UVPV als Abgrenzung des Begriffs VE verwendet werden.

Der Kanton Waadt verlangt für alle VE-Vorhaben einen Bericht über die Umweltauswirkungen, auch wenn Verkaufsfläche und Parkplatzzahl unterhalb der Schwellenwerte der UVPV liegen. Deshalb bezeichnet er in seiner Antwort auf die Frage alle VE-Vorhaben als UVP-pflichtig.

Frage 4:

Gab es VE-Vorhaben, die wegen verkehrslenkender Massnahmen oder anderen Auflagen nicht verwirklicht werden konnten bzw. die angepasst werden mussten?



15 Kantone und Städte geben an, dass VE-Vorhaben wegen verkehrslenkender Massnahmen oder anderen Auflagen nicht verwirklicht werden konnten oder angepasst werden mussten. Unter den 16 Kantonen und Städten, in denen dies nicht der Fall war, befinden sich viele kleinere Kantone.

Es kann davon ausgegangen werden, dass das Umweltrecht und die Vollzugsregelungen in den Kantonen auch eine präventive Wirkung haben, die dazu führt, dass Vorhaben, die den Anforderungen nicht entsprechen würden, teilweise schon gar nicht eingereicht werden.

Welche Auflagen führten dazu?

Die Kantone bzw. Städte führen am häufigsten die Beschränkung bzw. Reduktion der Anzahl Parkplätze (8) als Massnahme an, die dazu geführt hat, dass ein VE-Vorhaben nicht realisiert wurde oder erheblich angepasst werden musste. Fast gleich häufig war es die ÖV-Erschliessung (7), die nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen entsprach. Weniger häufig waren es die Fahrtenkontingente bzw. ein Fahrtenmodell (5) oder die Verpflichtung zur Parkplatzbewirtschaftung (4), die zur Projektänderung oder –aufgabe führten.

3.2 Rechtsgrundlagen

Frage 5:

Auf welche kantonalen oder kommunalen Rechtsgrundlagen stützen sich verkehrslenkende Massnahmen bei VE in Ihrem Kanton bzw. in Ihrer Stadt (Gesetze, Verordnungen, Nutzungspläne etc.)?

Fast alle Kantone und Städte geben kantonale oder kommunale Rechtsgrundlagen an. Lediglich in vier Kantonen bestehen offenbar keine solchen Grundlagen: AR, GL, JU und VS. In der Mehrzahl der Kantone ist es das Bau- und Planungsrecht, das als Rechtsgrundlage genannt wird. Nur wenige Kantone nennen ein kantonales Umweltschutzgesetz bzw. ein Einführungsgesetz zum Umweltrecht des Bundes (z.B. SZ, UR, GR).

Die Antworten je Kanton bzw. Stadt sind im Anhang A3 ersichtlich.

Frage 6:

Auf welche Rechtsgrundlagen des Bundes stützen sich verkehrslenkende Massnahmen bei VE in Ihrem Kanton bzw. in Ihrer Stadt?

Weitaus am häufigsten wird das Umweltrecht genannt. 13 Kantone bzw. Städte nennen allgemein das USG, 5 weitere speziell Art. 11 (Grundsatz Emissionen) und Art. 12 USG (Emissionsbegrenzung). 17 Kantone bzw. Städte verweisen auf die Luftreinhalteverordnung (LRV), deren 8 auf die Lärmschutzverordnung (LSV) und 6 auf die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV).

Insgesamt weniger häufig wird das Raumplanungsrecht als Rechtsgrundlage genannt, auf welche sich die Kantone und Städte bei der Anordnung verkehrlenkender Massnahmen bei VE abstützen. 6 Kantone und Städte nennen das Raumplanungsgesetz (RPG) allgemein, einzelne weitere nennen speziell die Art. 1 (Ziele), Art. 3 (Planungsgrundsätze), Art. 6 (Grundlagen) und Art. 19 RPG (Erschliessung). Dreimal wird auch auf die Raumplanungsverordnung verwiesen.

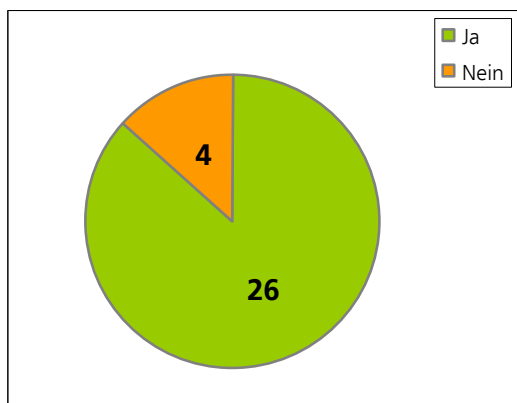
Vereinzelt werden auch genannt: Bundesverfassung, Bundesgerichtsentscheide oder VSS-Normen.

Die Antworten je Kanton bzw. Stadt sind im Anhang A3 ersichtlich.

3.3 Instrumente

Frage 7:

Enthält der kantonale Richtplan Vorgaben für VE?



26 von 30 antwortenden Kantonen bzw. Städten verfügen im kantonalen Richtplan über Vorgaben zu VE. Bei den vier Kantonen bzw. Städten, in denen dies nicht der Fall ist, handelt es sich um AI, GR, SH und UR¹⁾. Nicht bei allen Kantonen, deren Richtplan Vorgaben für VE enthält, findet sich dort auch die Definition für VE: Die Kantone AG und SZ verweisen auf eine Vollzugshilfe bzw. auf eine Weisung zu VE.

1) Mit Blick auf die Studie der Universität St. Gallen (Eichbaum, 2008) zu Raumplanungs- und umweltrechtlichen Problemfeldern beim Bau von Einkaufszentren und Fachmärkten zeigen sich folgende Differenzen:

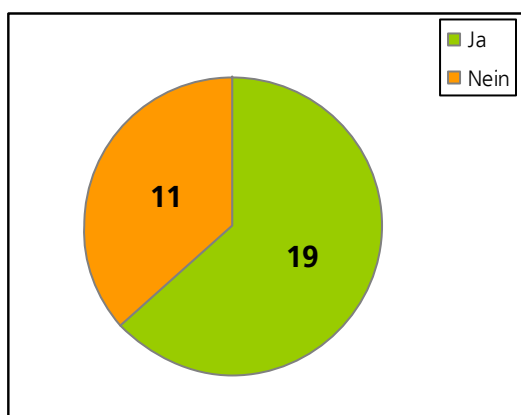
- Kt. GR: Der Richtplan legt Grundsätze für die Standortwahl fest.
- Kt. NE: Der Richtplan liegt aktuell öffentlich auf. Er legt Standorte für VE fest.
- Kt. SZ: Der Richtplan enthält im Teil B. einen allgemeinen Grundsatz zu verkehrsintensiven Nutzungen
- Kt. TI: Der Richtplan wurde 2009 revidiert. Er legt Standorte für VE fest.

Welche?

Die meisten Kantone bzw. Städte machen keine inhaltlichen Angaben zum Gegenstand der Richtplanfestlegung. Allein aus der Auswahl einiger weniger Kantone ist die Vielfalt verschiedener Festlegungen ersichtlich: Während der Kanton BL für VE ab 4'000 Fahrten pro Tag einen Richtplaneintrag voraussetzt, enthält der Richtplan des Kantons NW eine Aussage, dass für VE verkehrsplanerische Auflagen bezüglich ÖV-Erschliessung vorzusehen seien. In einigen Kantonen beschränkt sich der Inhalt auf die Definition des Begriffs VE.

Frage 8:

Enthält der Massnahmenplan Luftreinhaltung Massnahmen für VE?



19 von 30 Kantonen bzw. Städten antworten, dass der Massnahmenplan Luftreinhaltung Massnahmen zum Umgang mit VE enthalte. Nicht der Fall ist dies in den Kantonen AI, AR, GL, JU, LU²⁾, NW, OW, SO, VS und ZG. Im Kanton AG wurden die Massnahmen zu VE aus dem Massnahmenplan entlassen, da das Thema inzwischen Eingang in die Revision des Baugesetzes (BauG) gefunden hat.

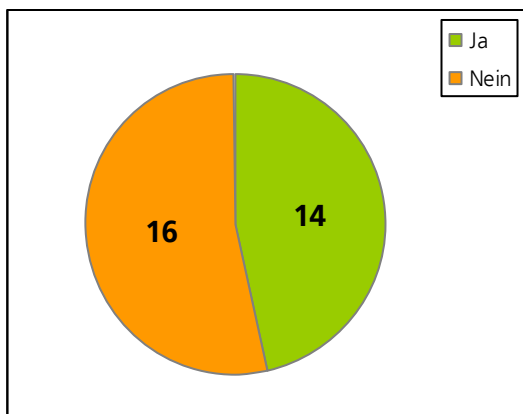
Welche?

Nur wenige Kantone bzw. Städte machen in ihren Antworten inhaltliche Angaben zu den Massnahmen im Massnahmenplan. Ersichtlich ist auch hier, dass die Palette der Massnahmen sehr gross ist. Die beiden Basel postulieren die Koordination von Raumplanung und Luftreinhaltung und wollen eine Parkplatzbewirtschaftung einführen. Der Kanton BE hat unter anderem eine Massnahme zu Umsetzung und Controlling des Fahrleistungsmodells in seinem Massnahmenplan enthalten. Der Kanton Zürich weist im Massnahmenplan die Baudirektion an, bei der Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes der Luftreinhaltung angemessene Rechnung zu tragen.

2) Der Massnahmenplan des Kantons LU enthält zwar eine Massnahme zu Vorgaben für Abstellflächen und verkehrssteuernde Massnahmen in Entwicklungsschwerpunkten (Massnahme K3), delegiert aber Regelungen bezüglich VE an die kommunalen Parkplatzreglemente, die allenfalls notwendigen Nutzungsplanungen und das Projektbewilligungsverfahren (S1-43, Richtplan 2007).

Frage 9:

Bestehen weitere kantonale bzw. kommunale Instrumente, die Vorgaben zu VE enthalten (z.B. Richtlinien, Empfehlungen etc.)?

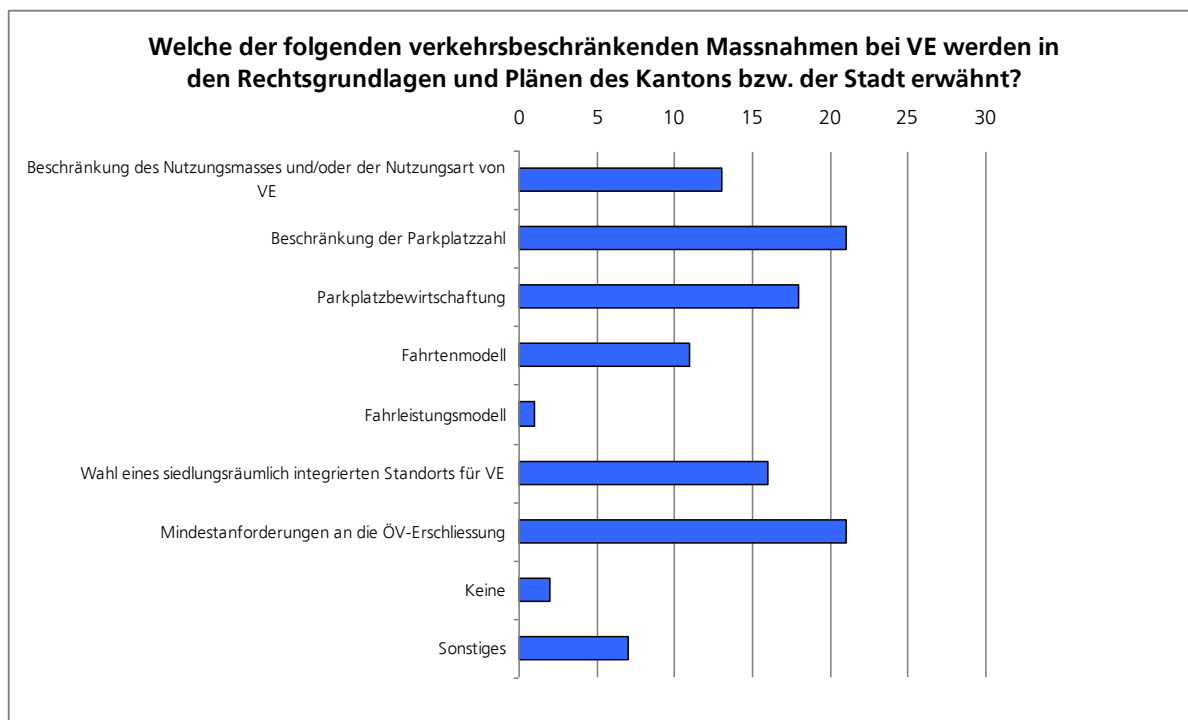


14 von 30 Kantonen bzw. Städten geben an, dass sie über weitere Instrumente zum Umgang mit VE verfügen. Es handelt sich fast ausschliesslich um Kantone und Städte, die auch im Richtplan Festlegungen zu VE treffen. Der Kanton AI ist der einzige Kanton, der gemäss eigenen Angaben über keine weiteren Instrumente verfügt und zugleich auch im Richtplan und im Massnahmenplan Luftreinhaltung keine Festlegungen oder Massnahmen trifft.

Welche?

Die Städte geben ihre kommunalen Grundlagen zum Umgang mit VE an (Luzern, Schaffhausen, Zürich). Einzelne Kantone verfügen über eine Weisung (UR) oder eine Vollzugshilfe (AG) oder geben Parkplatzreglemente etc. an.

Frage 10:



In mehr als der Hälfte der antwortenden Kantone und Städte enthalten die Rechtsgrundlagen und Pläne eine oder mehrere der folgenden Massnahmen: die Beschränkung der Parkplatzzahl (21), die Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung (21), die Parkplatzbewirtschaftung (18) und die Wahl des Standortes (16). Weniger Verbreitung haben bisher die Beschränkung des

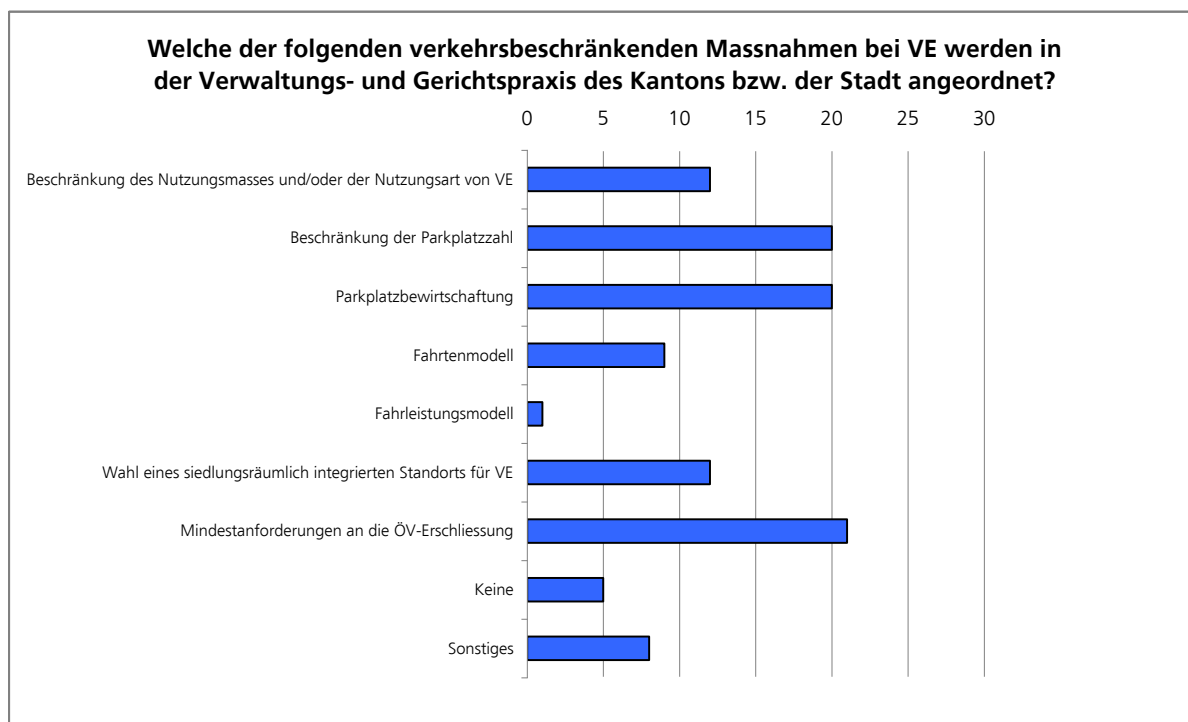
Nutzungsmasses oder der Nutzungsart sowie das Fahrtenmodell gefunden. Ein einziger Kanton (BE) kennt das Instrument des Fahrleistungsmodells. Die Kantone AR und OW geben an, in ihren Rechtsgrundlagen und Plänen keine Massnahmen erwähnt zu haben.

Es fällt auf, dass bei weitem nicht alle Kantone und Städte die Standortwahl bereits geregelt haben, obschon es weit verbreitete Auffassung ist, dass mit der Wahl eines geeigneten Standortes die weiteren Massnahmen, welche auf den Verkehr Einfluss nehmen, an Bedeutung verlieren.

Unter den in der Liste nicht aufgeführten Massnahmen (Sonstiges) sind folgende besonders zu erwähnen: Der Kanton UR macht Aussagen zur Anforderung an den Langsamverkehr, der Kanton GR verlangt eine Kompensation der zusätzlichen Luftschadstoffemissionen, der Kanton Waadt sieht ein Mobilitätskonzept als Massnahme vor und der Kanton Zürich hat für eine spezifische Anlage, nämlich den Flughafen Zürich, ein Modal-Split-Ziel formuliert.

Die Antworten je Kanton bzw. Stadt sind im Anhang A3 ersichtlich.

Frage 11:



Unter den Massnahmen die in mehr als der Hälfte der Kantone und Städte angeordnet werden, finden sich drei der vier Massnahmen, die in den jeweiligen Rechtsgrundlagen und Plänen vorgesehen sind. Die Standortwahl wird weniger häufig genannt, da es für diese Massnahme in der Regel schon zu spät ist, wenn ein konkretes VE-Vorhaben vorliegt.

Zusätzlich zu den oben erwähnten Kantonen, die in ihren Rechtsgrundlagen und Plänen keine Massnahmen vorsehen (AR, OW), ordnen auch die Kantone NW, TG und VS keine Massnahmen

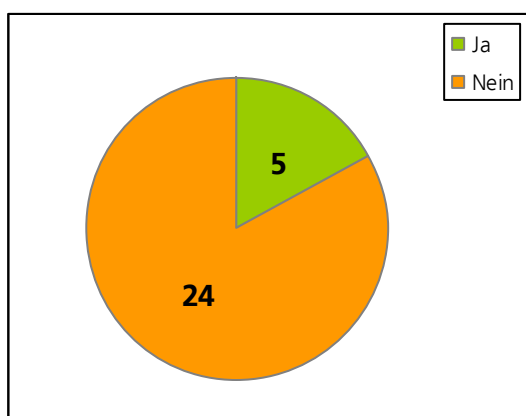
an. Dabei handelt es sich um Kantone, die gemäss Angaben zur Frage 3 nur wenige VE-Vorhaben zu behandeln haben.

Zusätzlich zu den bei Frage 10 erwähnten Massnahmen, die ausserhalb der vorgegebenen Kategorien genannt werden, gibt der Kanton AG unter "Sonstiges" an, auch die Verpflichtung zu einem Mobilitätskonzept anzuordnen.

Die Antworten je Kanton bzw. Stadt sind im Anhang A3 ersichtlich.

Frage 12:

Unterscheiden sich die Regelungen für die Erweiterung/Umnutzung bestehender VE von jenen für neue Anlagen?



Fünf Kantone (AG, BE, SG, UR, VD) geben an, dass sie in ihren Regelungen zwischen der Erweiterung/Umnutzung bestehender VE und neuen Anlagen unterscheiden.³⁾

Inwiefern?

Einige der fünf Kantone verweisen auf die Besitzstandsgarantie. Sie lassen aber offen, wie sie mit wesentlichen Erweiterungen und Umnutzungen umgehen.

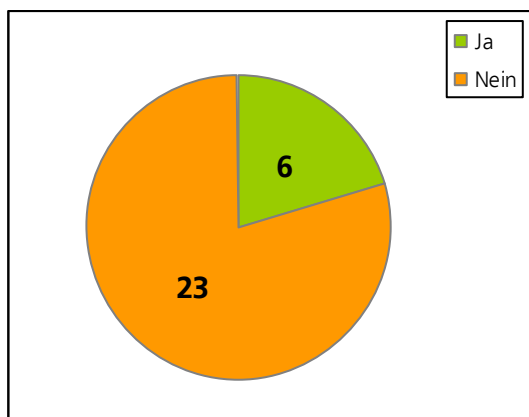
Der Kanton BE gibt an, dass bestehende VE dem Fahrleistungsmodell insofern nicht unterstehen, als der Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000 / 2015 keine entsprechende Sanierung vorsieht. Sobald indessen wesentliche Änderungen vorgenommen werden, löst dies eine Sanierungspflicht, also die Einbindung ins Fahrleistungsmodell aus. Eine wesentliche Änderung, insbesondere aber eine Erweiterung einer bestehenden VE setzt somit den Nachweis voraus, dass die Standortanforderungen gemäss dem kantonalen Richtplan erfüllt werden und dass ein Fahrleistungskredit aus dem Fahrleistungsmodell im Mass der erwarteten Neufahrten zur Verfügung steht. Andererseits gilt eine wesentlich geänderte VE mit der Unterstellung unter das Fahrleistungsmodell als saniert und es sind keine weitergehenden verschärften Emissionsbegrenzungen vorzusehen.

3) Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Umweltrecht des Bundes diese Unterscheidung nur teilweise macht. Gemäss Luftreinhalteverordnung (Art. 2 Abs. 4 LRV) gelten auch Anlagen, die umgebaut, erweitert oder instand gestellt werden, als neue Anlagen, wenn:

- dadurch höhere oder andere Emissionen zu erwarten sind oder
- mehr als die Hälfte der Kosten aufgewendet wird, die eine neue Anlage verursachen würde.

Frage 13:

Unterscheidet sich der Vollzug bei Erweiterungen/Umnutzungen bestehender VE von jenem für neue Anlagen?



Sechs Kantone geben an, dass sie im Vollzug zwischen der Erweiterung/Umnutzung bestehender VE und neuen Anlagen unterscheiden. Während die Kantone BE und UR keine Unterscheidung im Vollzug kennen, obschon die Regelungen eine Unterscheidung vorsehen, unterscheiden die Kantone AI und FR sowie die Stadt Zürich im Vollzug zwischen Neubauten und Erweiterungen/Umnutzungen, obschon ihre anzuwendenden kantonalen oder kommunalen Regelungen eine solche Unterscheidung nicht vorsehen.

Inwiefern?

Im Kanton FR besteht die Differenz im Verfahren. Erweiterungen/Umnutzungen werden nicht als Planung betrachtet, neue Anlagen hingegen schon (plan spécial).

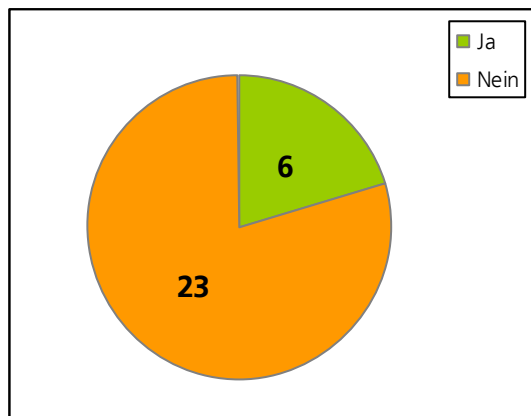
Im Kanton ZH war die UVP-Praxis bis vor kurzem, bei erweiterten VE eine Bestandesgarantie für bestehende Parkplätze zu gewähren. Im Zuge eines Rechtsfalls⁴⁾ wurde die Bestandesgarantie bei erweiterten VE jedoch verneint und eine Überprüfung der Parkplatzzahl anhand heutiger Grundlagen angeordnet. Aufgrund dessen muss die Parkplatzzahl reduziert werden. Künftig wird im Sinne von Art. 2 Abs. 4 LRV eine erweiterte Anlage wie eine neue Anlage behandelt. Somit sind dieselben Massnahmen angezeigt.

Die Stadt Zürich betreibt die Praxis, dass bei Umbauten, Umnutzungen und Erweiterungen, die keine wesentliche Änderung der Parkieranlage umfassen, der Parkplatzbestand in der Regel beibehalten werden kann, wenn keine wesentliche Veränderung der verkehrsinduzierten Umweltbelastung erfolgt.

4) Beschluss der Baurekurskommission und Gutheissung durch das Verwaltungsgericht ZH

Frage 14:

Wird bezüglich Regelungen ein Unterschied zwischen UVP-pflichtigen und anderen Projekten für VE gemacht?



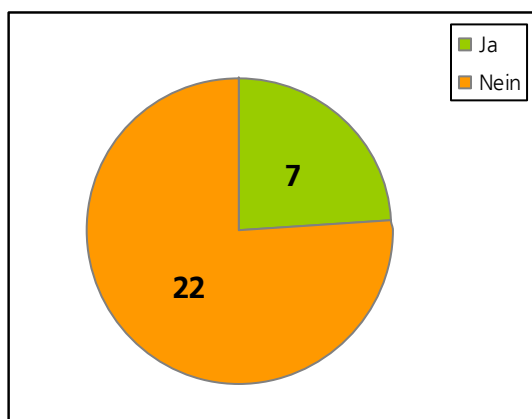
Sechs von 29 antwortenden Kantonen und Städten geben an, bezüglich Regelungen einen Unterschied zwischen UVP-pflichtigen und anderen VE-Projekten zu machen. Es handelt sich um die Kantone SH, SO, ZG, ZH und die beiden Städte Zürich und Winterthur.

Inwiefern?

Im Kanton SO hält beispielsweise das Planungs- und Baugesetz (PBG) fest, dass "insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen (...) die zuständige Behörde als verschärfte Massnahme zur Emissionsbegrenzung die Zahl der Abstellplätze beschränken und deren Bewirtschaftung verlangen" kann. Im Kanton Zürich beurteilt bei UVP-pflichtigen VE die kantonale Fachstelle den Bericht und beantragt Massnahmen zur Berücksichtigung in der kommunalen Baubewilligung. Es wird fast immer die kantonale Parkplatz-Wegleitung angewendet sowie eine Parkplatzbewirtschaftung verlangt und letztlich gestützt auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts in der Baubewilligung auch verfügt. Bei der Vorprüfung von Gestaltungsplänen für VE ohne UVP werden vom Kanton eine Parkplatzbeschränkung und -bewirtschaftung nur empfohlen.

Frage 15:

Wird bezüglich Vollzug ein Unterschied zwischen UVP-pflichtigen und anderen Projekten für VE gemacht?



Sieben von 29 antwortenden Kantonen bzw. Städten machen im Vollzug einen Unterschied zwischen UVP-pflichtigen und anderen VE-Projekten. Es handelt sich um die Kantone AG, SH, UR, VD, ZH und die beiden Städte Zürich und Winterthur.

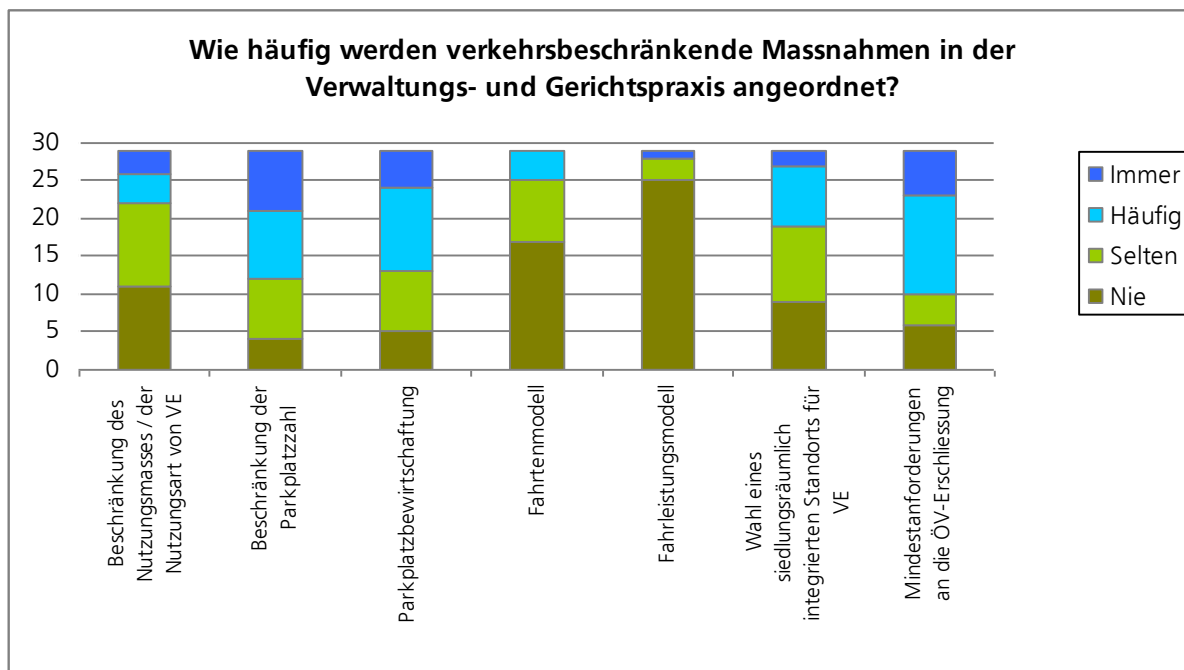
Inwiefern?

Der Kanton UR hält sich bei VE unterhalb der UVP-Schwellenwerte an die Wegweisung zum Umgang mit VE, bei UVP-pflichtigen Vorhaben kann auch über die in der Wegweisung vorgesehenen Massnahmen hinausgegangen werden. Im

Kanton Zürich besteht im Vollzug ein Unterschied, da die kantonale Parkplatz-Wegleitung nur vom Kanton angewendet wird und die Gemeinden für Vorhaben unterhalb der UVP-Schwellenwerte ihre eigenen Parkierungsbestimmungen anwenden.

3.4 Anwendung

Frage 16:



Die am häufigsten angewendeten Massnahmen sind die Beschränkung der Parkplatzzahl, die Parkplatzbewirtschaftung und die Anwendung von Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung. Die übrigen Massnahmen werden von der Mehrheit der Kantone und Städte selten oder nie angewendet. Bei der Beschränkung des Nutzungsmasses bzw. der Nutzungsart von VE erfolgt die Beschränkung bereits in der Nutzungsplanung. Am wenigsten wird das Fahrleistungsmodell angewendet, das nur im Kanton BE etabliert ist.

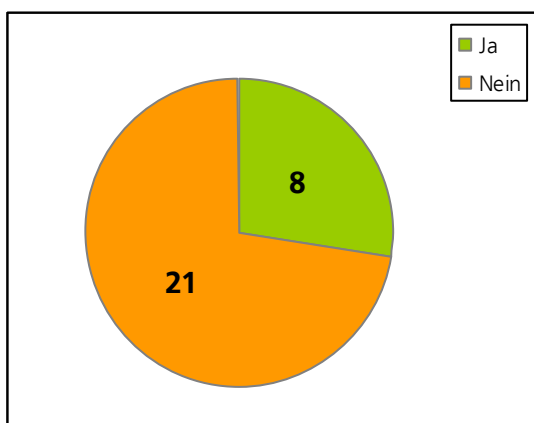
Werden weitere verkehrslenkende Massnahmen in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis angeordnet?

Die meisten Kantone und Städte nennen keine weiteren Massnahmen. Die folgenden weiteren Massnahmen werden genannt:

- Kompensation der zusätzlich induzierten Emissionen (GR, immer)
- Nachweis über die Belastbarkeit der Verkehrsnetze (Winterthur, häufig)
- Nutzungszuordnung der Parkplätze, Abgrenzung von Beschäftigten- und Bewohnerparkplätzen (Zürich, häufig)
- Mitfinanzierung der Verbesserung der ÖV- und LV-Erschliessung (BS, häufig, und ZH, selten)
- Mitfinanzierung der Erschliessungsinfrastruktur (BS, selten)

Frage 17:

Zeichnet sich von Seiten Kanton bzw. Stadt in der Praxis eine Veränderung bei der Auswahl und Anordnung der verkehrslenkenden Massnahmen ab?



Die Antworten zeigen, dass im Bereich der Regelungen für VE einiges in Bewegung ist. Acht Kantone und Städte geben an, dass zurzeit Änderungen in der Praxis im Gang sind oder bevorstehen.

Welche Massnahmen wird/werden aktuell seit kurzem eingesetzt?

Im Kanton BL werden im Richtplan über die bereits festgesetzten Standorte für VE (> 4'000 Fahrten / Tag) keine weiteren mehr zugelassen. Der Kanton AG hat am 1.1.2010 ein neues Baugesetz in Kraft gesetzt. Im Kanton ZH gilt seit kurzem die Praxisänderung, dass Erweiterungen nicht mehr von der Bestandesgarantie profitieren dürfen, sondern als neue Anlage zu behandeln sind (siehe Frage 13).

Welche neue Massnahme/n ist/sind in Vorbereitung?

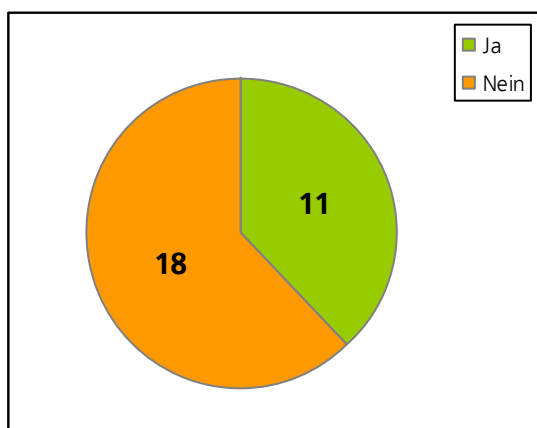
Der Kanton TG wird im Jahr 2011 sein Planungs- und Baugesetz revidieren und sieht darin die Verankerung des Fahrtenmodells vor. Ebenso liegt im Kanton ZH ein Vernehmlassungsentwurf für eine Teilrevision des PBG vor, welche sowohl das Fahrtenmodell als auch die Positivplanung für VE gesetzlich regeln würde. Die Stadt Zürich hat anfangs Juni 2010 eine revidierte Parkplatzverordnung beschlossen, die Bestimmungen zum Fahrtenmodell jedoch aus der Vorlage gestrichen. Der Kanton SH beabsichtigt, in sein Agglomerationsprogramm und den kantonalen Richt-

plan das Ziel aufzunehmen, dass 50% des zusätzlichen Verkehrsaufkommens vom ÖV übernommen werden muss.

3.5 Controlling und Wirksamkeit

Frage 18:

Wird die Umsetzung der angeordneten verkehrslenkenden Massnahmen von den Behörden regelmässig vor Ort überprüft?



Elf Kantone und Städte beantworten die Frage positiv. Es handelt sich vor allem um die grösseren Mittellandkantone der Deutschschweiz mit Ausnahme von LU und ZH.

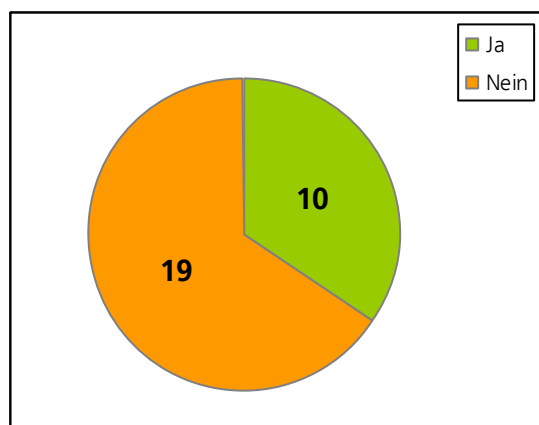
Wie und von wem wird die Überprüfung durchgeführt?

Einige Kantone und Städte, welche die Frage mit Ja beantwortet haben, verweisen bezüglich der Überprüfung auf die Baubewilligungsbehörde bzw. die Gemeinden. Es konnte nicht festgestellt werden, ob die antwortenden Kantone die Überprüfung vor Ort durch die Gemeinden bestätigen können.

Der Kanton BE führt ein Controlling über das Fahrleistungsmodell durch. BL antwortet, dass die lufthygienische Untersuchung von Standorten für VE gemäss Richtplan und Verkehrszählungen bei VE zurzeit anlaufen. Die Stadt St. Gallen gibt an, dass die Tiefbauämter von Stadt und Kanton gemeinsam Zählungen an entsprechenden Standorten durchführen. BS verweist auf das Fahrtencontrolling bei Anlagen mit Fahrtenmodell.

Frage 19:

Wurde im Zusammenhang mit den auferlegten Massnahmen auch schon eine Wirkungskontrolle durchgeführt?



Zehn Kantone und Städte geben an, dass im Zusammenhang mit auferlegten Massnahmen bei VE eine Wirkungskontrolle durchgeführt wurde. Es handelt sich um die Kantone AI, BE, BS, GR, FR, SO, ZG, ZH und die Städte Zürich und Winterthur

Gibt es dazu Studien/Berichte, die Sie uns zur Verfügung stellen können?

Acht der zehn Kantone und Städte machen Angaben zu durchgeführten Wirkungskontrollen. Allerdings verweisen die meisten darauf, dass die Berichte zu den durchgeführten Studien nicht öffentlich seien.

Der Kanton BE lässt jährliche Controllingberichte zum Fahrleistungsmodell erstellen, über welche die Einhaltung des Emissionsdachs kontrolliert wird. Die Kantone BS und ZH machen Hinweise auf Praktikumsarbeiten zu VE. SO verweist auf Studien zum Briefpostzentrum Härkingen und zum Gäu-Park Egerkingen. Der Kanton ZG hat im EKZ Zugerland die Einhaltung des vorgeschriebenen ÖV-Anteils nachgewiesen und der Kanton AI sowie Winterthur haben Zählungen durchgeführt. Zürich verweist auf Unterlagen zu den Fahrtenmodellen der ETH Höggerberg und des Einkaufs- und Freizeitzentrums Sihlcity.

Frage 20:

Bitte nennen Sie namhafte Beispiele für VE-Vorhaben in Ihrem Kanton bzw. in Ihrer Stadt und die in diesem Zusammenhang angeordneten verkehrslenkenden Massnahmen. Bitte auch gescheiterte Projekte nennen.

Vorhaben	Massnahmen
1. QP Grüssen 4, Gemeinde Pratteln	Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzleitsystem (Federführung Gemeinde)
2. WestSide, Bern; Einkaufscenter, Freizeitpark	Fahrleistungsmodell
3. Baumarkt Hornbach Galgenen	PP-Bewirtschaftung, PP-Beschränkung, Optimierung öV-Erschliessung
4. Einkaufszentrum Stücki, Basel	Fahrtenmodell, PP-Beschränkung, PP-Bewirtschaftung, Verbesserung LV-Erschliessung
5. Tellpark Schattdorf (Einkaufszentrum)	gemäss Weisung VE des Kantons Uri
6. Einkaufszentrum Länderpark, Stans	
7. Sportarena Allmend, Luzern	Verzicht auf verkehrsentensive Mantelnutzungen, Fahrtenmodell

8. Stadion St.Gallen	Fahrtenmodell / PP-Bewirtschaftung / Beschränkung der PP-Zahl / Beschränkung des Nutzungsmasses
9. Migros Langendorf	Festlegung der maximalen PP-Zahl / jährliches Fahrtenkontingent / Grundsätze im Hinblick auf Controlling / Weitere Auflagen mit indirekten Auswirkungen auf Verkehr (wie z.B.: maximale Flächen für einzelne Nutzungen)
10. Masterplan Landis & Gyr, Zug	Beschränkung Anzahl Parkplätze, Parkplatzbewirtschaftung
11. OBI, Oftringen	PP-Reduktion und -Bewirtschaftung
12. FCS-Park (Fussballstadion mit Mantelnutzung), Schaffhausen	Beschränkung Nutzungsmass, PP, Beteiligung am Ausbau der Strasse
13. Baufachmarkt (ZH)	PP-Reduktion gemäss Wegleitung, Nutzungstrennung Kunden/Beschäft.-PP, Gebührenpflicht (für Kunden 1.-/h ab 1. Minute, degressiv), Betrieb Shuttlebus/später finanz. Beteiligung an Buslinie.
14. Sihlcity, Zürich	BE 67/03 - Betrieb und Bewirtschaftung Parkhaus Sihlcity mittels Fahrtenmodell und Fahrtenbegrenzung - Gestufte Reduktion des Fahrtenplafonds von 10\000 Fahrten/d im 1. Jahr auf 8\800 Fahrten im 5. Betriebsjahr - Begrenzung Fahrtenzahl während der Nachtzeiten (22.00-6.00 Uhr) - Kontrolle der Fahrtenzahl und Berichterstattung z.H. Baubehörden - Massnahmen bei Überschreitung des Fahrtenplafonds - Bewirtschaftung Kunden-PP, mindestens Fr. 1.50 ab 1. Minute - Bewirtschaftung Beschäftigten-PP, mindestens Fr. 6.- pro Tag - Begrenzung PP-Zahl auf 805 PP (entsprechend Baueingabe, nahe Pflichtbedarf, BE 48/02), unter Vorbehalt baurechtlicher Änderungen, die zu höheren oder tieferen PP-Zahlen führen: Pflichtbedarf).
15. Coop Appenzell	Parkplatzbewirtschaftung
16. Media Markt Stadtmitte, Winterthur	Netzkapazität
17. Factory Outlet Village (FOV) in Landquart	Parkleitsystem
18. Wankdorf Center Bern; Fussballstadion mit Einkaufscenter	Fahrleistungsmodell
19. MSL Lachen	PP-Bewirtschaftung, PP-Beschränkung, Optimierung öV-Erschliessung
20. Tourismusresort Andermatt	gemäss Weisung VE des Kantons Uri und UVB
21. OBI / M-Parc, St. Gallen	Fahrtenmodell / PP-Bewirtschaftung / Beschränkung der PP-Zahl / Beschränkung des Nutzungsmasses
22. Briefpostzentrum Härkingen	Beschränkung MIV / Beschränkung Lastwagenverkehr / Beschränkung Nachtfahrten / Vorgabe von bestimmten Transportrouten (zum Schutz von Dorfzentren) / Mobilitätsmanagement für Personal / Vorgaben für Controlling der Auflagen
23. Kistenfabrik Zug	Beschränkung Anzahl Parkplätze bzw. der Anzahl Fahrten
24. IKEA, Spreitenbach	PP-Reduktion, -Bewirtschaftung, Optimierung/Verbesserung öV

25. Bleiche, Schaffhausen	Quartierplan
26. Erweiterung Säntispark, Abtwil	Parkplatzbeschränkung, Fahrtenmodell, Parkplatz-Bewirtschaftung, ÖV-Mitfinanzierung
27. Baufachmarkt (ZH)	Anpassung öV-Erschliessung, PP-Bewirtschaftung (Nutzungstrennung Kunden/Beschäft.-PP; für Kunden 2.-/h ab 1. Minute, degressiv.). PP-Angebot war im Projekt bereits an kantonale Wegleitung angepasst.
28. Stadion Hardturm Zürich	BE 604/2005 auf der Basis GP Stadion Hardturm und BG-Entscheiden: - Ausrichtung der Erschliessung Langsamverkehr auf geplante ÖV-Haltestellen: Art. 12. Abs. 4 GPV - Haupterschliessung über zu erstellenden Anschlussknoten, inkl. Aufhebung bestehender Strasse (Sportweg) erst nach Realisation Umgestaltung Duttweilerstrasse (Ersatzerschliessung) - Nachweis Sicherstellung Erschliessungsgüte B (gemäss kantonaler Wegleitung): Verpflichtung Verdichtung Buslinie 54 (bis 1h nach Schliessung Einkaufszentrum) wenn neue Tramlinie noch nicht in Betrieb stehen sollte. - maximale Verkaufsfläche (25'000 m ²) auf der Basis Art. 8 GPV (zulässige Ausnützung) - Begrenzung auf max. 1'250 PP (innerhalb dieser Limite Zuordnung auf Basis kommunale PP-Verordnung) - Festlegung Fahrtenplafond (Festsetzung auf Stufe GP-V) für versch. Betriebszustände: Reduktion Fahrtenzahl nach Massstab Verbesserung ÖV-Erschliessung und Überbauung angrenzende Areale. - Bei Überschreitung Fahrtenlimite hat GrundeigentümerIn Massnahmen zur Erreichung Fahrtenlimite zu treffen. Wenn dreimal hintereinander überschritten: Anordnung Massnahmen durch Baubehörde (z.B. zeitl. /örtliche Begrenzung PP-Angebot). - Controlling der Fahrtenzahl - Erstellung Velo-PP entsprechend Richtlinien der Bausektion vom 27.2.1996. - Verkehrsmanagementsystem - Parkleitsystem für Veranstaltungsbetrieb
29. Überbauung Arch, Winterthur	P-Reduktion
30. Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh; ESP Aeme-Center	Fahrleistungsmodell
31. Coop-Seewen	bedingte PP-Bewirtschaftung, PP-Beschränkung, Optimierung öV-Erschliessung
32. M-Parc Dreispitz, Basel	PP-Bewirtschaftung
33. Gebiet HB Nord, St. Gallen	Fahrtenmodell / PP-Bewirtschaftung / Beschränkung der PP-Zahl / Beschränkung des Nutzungsmasses
34. EKZ Zugerland	Parkplatzbewirtschaftung, öV-Mindestanteil
35. Möbel Pfister, Suhr	PP-Bewirtschaftung gescheitert
36. NASPO Schweizersbild, Schaffhausen	öV-Erschliessung (nicht realisiert)
37. Einkaufszentrum "Riet", Mels	Parkplatzbeschränkung, Fahrtenmodell, Parkplatz-Bewirtschaftung, ÖV-Mitfinanzierung
38. Erweiterung eines durch Einkaufszentrum und öffentliche Nutzungen genutztes Parkhauses (ZH)	PP-Reduktion für Einkaufszentrum in Anpassung an heute geltende Vorgaben (kantonale Wegleitung) (BRK- und VG-Entscheid); Abtrennung von PP für bestimmte Nutzungen, PP-Gebühren (1.-/h).

39. Gestaltungsplan Manegg, Zürich	Gestaltungsplan-Vorschriften (GRB vom 10.3.2010): - Art. 10, Abs. 3 GPV: Überschreitet Kommerznutzung 10% der Ausnützung in Teilgebiet, ist für dieses Gebiet ein Fahrtenmodell einzurichten. - Art. 21. Abs. 2 GPV: Gebiet ist für Langsamverkehr durchlässig einzurichten - Art. 21 Parkierung: - spezifische Ansätze für Kommerz-/DL-Nutzungen in Abweichung von PPV sowie Reduktion Maximum PP-Bedarf auf 105 % der Normalbedarfs - Bewirtschaftung Besucher-/Kunden-PP (ab der 1. Minute)
40. Zentrum Rosenberg, Winterthur	Angebotserhöhung ÖV / Verbesserung Erschliessungsqualität
41. Bertigny-ouest (Gottéron-village), Villars-sur-Glâne (FR)	Limitation des trajets, gestion du stationnement
42. Riddes, centre commercial (VS)	limitation de la surface de vente proposée, mais pas réalisée
43. Centre commercial et stade de foot de la Maladière, Neuchâtel	Limitation nbre places de stationnement; création ligne bus
44. Extension parking Bellefontaine, Lausanne	ne correspondait pas à une nouvelle demande
45. Migros, La Tour-de-Trême (FR)	Limitations des places de parc, amélioration conditions mobilité douce
46. Projet centre commercial Signy (VD)	équipement en transport public insuffisant

Tabelle 1: Liste der angegebenen Beispiele und der auferlegten Massnahmen

Frage 21:

Haben Sie weitere wichtige Hinweise, die für das Verständnis Ihrer Antworten nützlich sind?

Hier werden die unterschiedlichsten Hinweise gegeben. Teilweise werden weitere Beispiele genannt oder Antworten zu anderen Fragen werden weiter erläutert. Diese Informationen werden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt, können hier aber nicht wiedergegeben werden.

Ein Hinweis kommt vom Kanton BS: Er regt an, dass im Projekttitel nicht von verkehrslenkenden, sondern von verkehrslenkenden Massnahmen die Rede ist. Ziel sei es, motorisierten Individualverkehr zu verlagern und nicht den Gesamtverkehr zu beschränken und zu reduzieren.

3.6 Abschluss

Frage 22:

Bitte vermerken Sie hier, welche der folgenden Unterlagen Sie uns zustellen werden.

Die folgenden Unterlagen wurden durch die Kantone und Städte zur Verfügung gestellt:

1. **BE:** Auswertung Fahrtencontrolling Fahrleistungsmodell Kanton Bern, Kanton Bern
2. **FR:** Plan Cantonal des Transports, Etat de Fribourg, Mars 2006
3. **FR:** Plan Directeur Cantonal Modifications Consultation Public, Canton de Fribourg, Mars 2006
4. **FR:** Protection de l'air Revision du Plan de mesures, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, 8 octobre 2007
5. **FR:** Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATEC), Conseil d'Etat du canton de Fribourg, 1er décembre 2009
6. **FR:** Mise en place d'une stratégie d'implantation des installations a forte frequentation pour l'agglomération franco-valdo-genevoise, Observatoire Universitaire de la Mobilité, Urbaplan, ACEIF, RR&A, Novembre 2009
7. **GR:** Vollzugsbericht 2009, Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Graubünden, Amt für Natur und Umwelt Kanton Graubünden
8. **NE:** Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel, Etat au 1er janvier 2006
9. **NE:** Règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr.), Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Neuchâtel, Etat au 1er janvier 2010
10. **NE:** Gérer le stationnement, plan directeur cantonal fiche de coordination, République et Canton de Neuchâtel, Avril 2010
11. **NE:** Localiser judicieusement les activités économiques et valoriser les pôles de développement, plan directeur cantonal fiche de coordination, République et Canton de Neuchâtel, Avril 2010
12. **NE:** Optimiser la localisation des centres d'achat et autres grands générateurs de trafic, plan directeur cantonal fiche de coordination, République et Canton de Neuchâtel, Avril 2010
13. **NE:** Développer le tourisme, plan directeur cantonal fiche de coordination, République et Canton de Neuchâtel, Avril 2010
14. **NE:** Planifier les installations de loisirs dans la nature, plan directeur cantonal fiche de coordination, République et Canton de Neuchâtel, Avril 2010
15. **NE:** Protéger l'air, plan directeur cantonal fiche de coordination, République et Canton de Neuchâtel, Avril 2010

-
16. **SG**: Regionalplan G-Standorte, Vereinigung der Gemeinden der Region St. Gallen, 13. November 2006
 17. **SH**: Richtplanung, Anpassung Agglomerationsprogramm, Kanton Schaffhausen, Planungs- und Naturschutzamt, Öffentliche Auflage vom 15. September bis 17. November 2008, März 2010
 18. **SH**: Agglomerationsprogramm Schaffhausen, Kanton Schaffhausen
URL: http://www.sh.ch/News.316.0.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=45&cHash=c4aabf35c5
 19. **SH**: Massnahmenplan Luftthygiene 2006/2007, Luftreinhalte-Massnahmen und Luftreinhaltepolitik des Kantons Schaffhausen bis 2015, Kanton Schaffhausen, Departement des Innern, März 2007
 20. **UR**: Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen, Regierungsrat des Kantons Uri, 12. Februar 2008
 21. **VS**: Centres d'achat, Plan directeur cantonal - Fiche de coordination (B. 3/5), le Valais, 21.11.2005
 22. **ZH**: Richtplan Kanton Zürich, Verkehr
 23. **ZH**: Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfes in kommunalen Erlassen
 24. **ZH**: Besondere Bauverordnung II
 25. **ZH**: Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008, Massnahme V4
 26. **ZH**: RRB Nr. 1979/2009 Massnahmenplan Luftreinhaltung
 27. **ZH**: 436. Planungs- und Baugesetz (Konzept Teilrevisionen und Harmonisierung der Baubegriffe), Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich, Sitzung vom 28. März 2007
 28. **ZH**: Entwurf PP-Verordnung, Stand 24. April 2009
 29. **ZH**: Vorentwurf Änderung Planungs- und Baugesetz (Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen), Vernehmlassungsentwurf vom 3. Juli 2009
 30. **ZH**: PBG §237
 31. **ZH**: BRK-/VG-/BG-Entscheide (Excel-Tabelle)

4 Vertiefende Interviews

4.1 Durchgeführte Interviews

Vertiefende Interviews finden einerseits mit ausgewählten Kantonen und Städten statt, andererseits mit den Vertretern der Interessensverbände espace.mobilité und Umweltallianz.

Bei den Kantonen und Städten stehen jene im Vordergrund, die grosse Erfahrung bei der Beurteilung von VE-Projekten haben, und in der Erhebung interessante Angaben zu Beispielen und zu durchgeführten Wirkungskontrollen gemacht haben. Eine Gruppe von Kantonsvertretern aus dem Cercl'air hat von sich aus das Gespräch gewünscht.

Folgende Gespräche mit Kantonsvertreter/-innen haben stattgefunden:

- Cercl'air: Lufthygiene-Vertreter der Kantone BE, BS/BL und ZH
Andreas Lehmann (beco BE), Cosimo Todaro (Lufthygieneamt beider Basel), Brigitte Giger und Jürg Rügger (AWEL ZH); 28.05.2010
- Kanton VD, Service de l'environnement et de l'énergie, Sylvain Rodriguez; 18.06.2010 (Telefoninterview)
- Kanton SO, Amt für Umweltschutz, Martin Heeb; 29.06.2010
- Kanton SG, Amt für Umwelt und Energie, Maurus Candrian; 06.07.2010 (Telefoninterview)

Folgende Gespräche mit Vertretern von Interessensverbänden haben stattgefunden:

- espace.mobilité: Markus Neukom und Martin Kuonen, 31.05.2010
- Umweltallianz: VCS, Peter Saxenhofer; 21.06.2010

Die Gespräche wurden protokolliert. Die Interviewpartner erhielten Gelegenheit, die Protokolle gegenzulesen und zu ergänzen. Die Protokolle sind im Anhang A3 des vorliegenden Berichts dokumentiert.

4.2 Verständnisfragen

Die Bearbeiter nutzten die Gelegenheit der Interviews, bei den betreffenden Kantonen auch Verständnisfragen zu den in der Erhebung gemachten Angaben zu stellen. In verschiedenen Fällen halfen diese Klärungen, die Ergebnisse der Erhebung besser interpretieren zu können. Die Erkenntnisse daraus sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen (vgl. Kapitel 3).

4.3 Allgemeine Bemerkungen

Die Interviewpartner nutzten ihrerseits die Gelegenheit, den Bearbeitern ihren Standpunkt zum Thema der Studie zu erläutern und entsprechende Unterlagen abzugeben. Diese Bemerkungen

sind aus den Protokollen im Anhang A3 ersichtlich. Sie gaben den Bearbeitern vertiefte Einblicke in die unterschiedlichen Sichtweisen.

4.4 Vertiefende Fragen: wichtige Erkenntnisse

Hauptgegenstand der Interviews war die Beantwortung einer Reihe von vertiefenden Fragen. Die detaillierteren Antworten sind aus den Protokollen im Anhang A4 ersichtlich. In der Folge sind die wichtigsten Erkenntnisse aus den Interviews zusammengefasst.

4.4.1 Kantone

Ursprünglich handelte es sich bei **VE-Vorhaben** primär um Einkaufszentren. Vor allem in den Metropolitanräumen kamen aber in den letzten Jahren vermehrt Mischnutzungen mit Freizeitanlagen hinzu. Fachmärkte erhalten eine grössere Bedeutung.

Nach Angaben der interviewten Kantonsvertreterinnen und Kantonsvertreter gibt es kaum Vorhaben, die von Beginn weg **alle Voraussetzungen** aus Sicht Verkehr und Umwelt erfüllen. Allerdings ist der Anteil jener Vorhaben steigend, die nur geringfügige zusätzliche Auflagen erfordern, und der Anteil der Vorhaben mit gravierenden Mängeln sinkt. Ein häufiger Konfliktpunkt, der auch in Rechtsmittelverfahren ausgefochten wird, ist die Einführung einer Parkierungsgebühr und deren Höhe.

Die Kantone kennen Beispiele, bei denen die **Standortwahl** zwischen benachbarten Kantonen mit unterschiedlichen Regelungen ein Thema war. Solange die potenziellen Standorte nahe beieinander liegen und damit vergleichbare Voraussetzungen mit sich bringen, ist dies für die Kantonsvertreter wenig relevant.

Auch wenn der Investor an die Verbesserung der ÖV-**Erschliessung** bezahlen muss, kann er einen schlechten Standort nicht in einen guten verwandeln. Die strassenseitige Erschliessung bzw. die Leistungsfähigkeit des Netzes ist bei sehr vielen Vorhaben kritisch.

Die Kantone führen in der Regel Umsetzungskontrollen, nicht jedoch **Wirkungskontrollen** durch. Dafür werden verschiedene Gründe angegeben, unter anderem die grossen methodischen Herausforderungen, die sich bei Wirkungskontrollen stellen, die fehlenden Ressourcen und das Fehlen von "Null-Messungen" vor Einführung einer Massnahme. Die Kantone machen dennoch verschiedene Hinweise auf Projekte, bei denen Messungen in der einen oder anderen Weise durchgeführt wurden.

4.4.2 Interessensverbände

Der VCS als Vertreter der Umweltallianz und espace.mobilité sind sich einig, dass **einheitliche Definitionen** von VE hilfreich wären. Fehlen in einem Kanton Definitionen oder Regelungen zu VE, so führt dies zu mehr Problemen bei der Planung und Beurteilung eines Vorhabens, da die Planungssicherheit fehlt.

Unterschiedlich strenge Regelungen unter den Kantonen können gemäss VCS dazu führen, dass von Investorensseite Standorte gegeneinander ausgespielt werden. Dies war konkret beim Beispiel von IKEA Spreitenbach (AG) / Dietikon (ZH) der Fall. Dabei handelte es sich gemäss espace.mobilité jedoch um das einzige bekannte Beispiel, das so nur möglich war, da die Standorte sehr nahe beieinander liegen. Viel wichtiger für die Standortwahl sei die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.

Ein unbekannter Anteil der Vorhaben erfüllt die **Voraussetzungen für eine Baubewilligung** von Beginn weg oder wird unter bestimmten Auflagen bewilligt. Probleme entstehen in der Sichtweise von espace.mobilité oft erst mit Einsprachen des VCS. Über die Entwicklung der Anzahl Einsprachen bestehen unterschiedliche Einschätzungen bei den beiden Verbänden.

Espace.mobilité gibt zu Bedenken, dass Investoren und Ankermieter bei VE oft nicht dieselben **Interessen** verfolgen. Investoren neigten eher dazu, Auflagen zu akzeptieren, um rasch bauen zu können, während diese Auflagen für die Ankermieter einschneidende Konsequenzen für die Rentabilität haben könnten.

Für beide Verbände ist die Standortwahl der entscheidende Schritt, weshalb espace.mobilité eine Positivplanung für VE unterstützt. Für den VCS ist klar, dass auch die beste **ÖV-Erschliessung** die Nachteile eines ungeeigneten Standortes nicht kompensieren kann. Zudem nütze eine verbesserte ÖV-Erschliessung wenig, wenn daneben Parkplätze gratis oder zu einem sehr tiefen Tarif angeboten werden. Espace.mobilité spricht sich dafür aus, dass die Anforderungen an die ÖV-Erschliessung aus einer umfassenden und je nach Standort differenzierten Betrachtung an Quelle und Ziel folgen sollten.

Es ist davon auszugehen, dass künftig die **Erneuerung** bestehender VE deutlich im Vordergrund stehen dürfte gegenüber dem Bau neuer VE. Der VCS ist skeptisch gegenüber Erleichterungen, die bei Erneuerungen gewährt würden, damit die VE nicht wie eine Neuanlage behandelt werden müsste. Bestehende Anlagen müssten bezüglich des induzierten Verkehrs saniert werden. Demgegenüber setzt sich espace.mobilité für eine Bestandesgarantie ein und befürwortet eine diesbezügliche Änderung des USG bzw. RPG und anschliessend auch der LRV.

Bezüglich der **Wirkung** von Massnahmen wie Parkplatzbeschränkungen, Parkplatzbewirtschaftung oder Fahrtenmodell ist der VCS der Meinung, dass die Massnahmen möglichst flächendeckend angewendet werden müssten, damit sich die angezielte Wirkung voll entfalten kann und keine unerwünschten Ausweicheffekte mit längeren Fahrten entstehen. In der Wahrnehmung des VCS werden zurzeit nicht einmal alle verfügbaren Massnahmen immer umgesetzt. Er sieht die Beweislast bei den Betreibern von VE. Espace.mobilité beurteilt die **Wirksamkeitskontrolle** als absolut essentiell. Es dürften nur Massnahmen angeordnet werden, deren Wirksamkeit belegt sei.

5 Fazit

Nicht in allen Kantonen existiert eine Definition von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE). Zudem sind die bestehenden Definitionen sehr unterschiedlich. – *In vielerlei Hinsicht fänden interviewte Vertreter von Kantonen und Interessenverbänden einen einheitlicheren Umgang mit der Definition von VE wünschenswert.*

Die Zahl der durch die Kantone beurteilten VE-Vorhaben wird für die letzten 5 Jahre mit 390 angegeben. Die Hälfte davon betrafen die Kantone VD, TI und BE. Bei der grossen Mehrheit der Kantone gehen durchschnittlich nicht mehr als ein bis zwei Gesuche pro Jahr ein. – *Damit stellt sich die Frage der Harmonisierung noch viel deutlicher, da VE für die meisten Kantone seltene Ausnahmefälle sind. Der Umgang damit stellt hohe Anforderungen an die Kantone.*

Die verkehrslenkenden Massnahmen, die den VE-Vorhaben auferlegt werden, werden am häufigsten auf das Umweltrecht des Bundes abgestützt, insbesondere auf das Umweltschutzgesetz und die Luftreinhalteverordnung. Etwas weniger häufig wird das Raumplanungsrecht genannt. – *Dennoch sind sich praktisch alle Akteure darin einig, dass die Wahl eines geeigneten Standortes die wichtigste Voraussetzung für ein bewilligungsfähiges Vorhaben ist. Dem Richtplan kommt als Koordinationsinstrument entsprechend grosse Bedeutung zu.*

Am verbreitetsten stellen die Kantone Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung von VE, beschränken die Parkplatzzahl und verlangen eine Bewirtschaftung der Parkplätze. Die raumplanerischen Massnahmen der Beeinflussung der Standortwahl und der Beschränkung des Nutzungsmasses bzw. der Nutzungsart finden demgegenüber weniger Verbreitung. – *Genau die verbreitetsten Massnahmen sind es, die auch häufig in Rechtsfällen bekämpft werden. Die Richt- und Nutzungsplanung könnte dazu beitragen, Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden, indem sie bereits den für VE angemessenen Rahmen setzt.*

In Zukunft werden Sanierungen und Erweiterungen bestehender VE gegenüber Neubauten eine noch höhere Bedeutung erhalten. Nach Art. 2 Abs. 4 LRV werden diese in der Regel als neue Anlagen beurteilt und müssen bezüglich ihrer Parkplatzzahl nach neuen Grundlagen beurteilt werden. – *Die Kantone und Städte versuchen, ihren Spielraum bei der Beurteilung solcher Vorhaben auszunutzen, um Sanierungen und Erweiterungen nicht zu behindern, werden dabei aber, wie im Fall des Kantons Zürich, durch die Gerichte korrigiert.*

Ein Wirkungscontrolling von verkehrslenkenden Massnahmen wird nach den Angaben der Kantone nur selten durchgeführt. Die Kantone geben dafür plausible Gründe an. – *Gleichzeitig kann damit aber nicht überprüft werden, ob die auferlegten Massnahmen wirksam sind.*

A1 Adressaten der Erhebung

Hauptadressaten

- Philippe Baltzer, Vorsteher Abteilung für Umwelt, Kanton Aargau
- Hans Bruderer, Leiter Amt für Umwelt, Kanton Appenzell Ausserrhoden
- Fredy Mark, Vorsteher Amt für Umweltschutz, Kanton Appenzell Innerrhoden
- Alberto Isenburg, Amtsleiter Amt für Umweltschutz und Energie, Kanton Basel-Landschaft
- Roberto Mona, Amtsleiter Lufthygieneamt beider Basel,
- Jürg Hofer, Vorsteher Amt für Umwelt und Energie, Kanton Basel-Stadt
- Daniel Klooz, Vorsteher Amt für Umweltkoordination und Energie, Kanton Bern
- Gerrit Nejedly, Vorsteher beco, Immissionsschutz, Kanton Bern
- Marc Chardonnens, Vorsteher Service de l'environnement, Kanton Freiburg
- Daniel Chambaz, Directeur général, Direction générale de l'environnement (DGE), Kanton Genf
- Dr. Jakob Marti, Vorsteher Abteilung Umweltschutz und Energie, Kanton Glarus
- Remo Fehr, Vorsteher Amt für Natur und Umwelt (ANU), Kanton Graubünden
- Jacques Gerber, Chef d'Office, Office de l'environnement, Kanton Jura
- Thomas Joller, Vorsteher Umwelt und Energie (uwe), Kanton Luzern
- Jean-Michel Liechti, Chef de service, Service de la protection de l'environnement, Kanton Neuenburg
- Dr. Gérald Richner, Vorsteher Amt für Umwelt, Kanton Nidwalden
- Stephan Scherer, Abteilungsleiter, Amt für Landwirtschaft und Umwelt, Kanton Obwalden
- Kurt Seiler, Vorsteher Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Kanton Schaffhausen
- Urs Eggenberger, Vorsteher Amt für Umweltschutz, Kanton Schwyz
- Martin Würsten, Chef Amt für Umwelt, Kanton Solothurn
- Helene Felber, Amtsleiterin, Amt für Umwelt und Energie, Kanton St. Gallen
- Giovanni Bernasconi, Vorsteher Sezione della protezione dell'acqua, dell'aria e del suolo, Kanton Tessin
- Jürg Hertz, Vorsteher Amt für Umwelt, Kanton Thurgau
- Benno Bühlmann, Vorsteher Amt für Umweltschutz, Kanton Uri
- Nadia Christinet Bonnet, Vorsteherin Délégation à l'environnement (DEE), Kanton Waadt
- Henri Rollier, Vorsteher Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), Kanton Waadt
- Cédric Arnold, Chef de service, Service de la protection de l'environnement, Kanton Wallis

-
- Rainer Kistler, Vorsteher Amt für Umweltschutz, Kanton Zug
 - Dr. Jürg Suter, Amtschef, AWEL Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Kanton Zürich
 - Pirmin Knecht, Vorsteher Koordinationsstelle für Umweltschutz, Generalsekretariat Baudirektion, Kanton Zürich
 - Adrian Stiefel, Abteilungsleiter, Amt für Umweltschutz, Stadt Bern
 - André Baillot, Adjoint, Service de l'urbanisme, Stadt Lausanne
 - Gregor Schmid, Leiter Umweltschutz, Stadt Luzern
 - Harry Künzle, Amtsleitung, Amt für Umwelt und Energie, Stadt St. Gallen
 - Dr. Anna Roschewitz, Bereichsleiterin Umwelt- und Gesundheitsschutz, Stadt Winterthur
 - Bruno Hohl, Direktor Umwelt- und Gesundheitsschutz, Stadt Zürich

Kopie an

- Paul Pfister, Abteilungsleiter Raumentwicklung, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau
- Gallus Hess, Kantonsplaner, Planungsamt, Kanton Appenzell Ausserrhoden
- Ralph Etter, Kantonsplaner, Amt für Raumentwicklung, Kanton Appenzell Innerrhoden
- Martin Kolb, Kantonsplaner, Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft
- Martin Sandtner, Leiter Planung, Hochbau- und Planungsamt, Kanton Basel-Stadt
- Peter Rytz, Kantonsplaner, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kanton Bern
- Giancarla Papi, Cheffe (ad interim), Service des constructions et de l'aménagement, Kanton Freiburg
- Bojana Vasiljevic Menoud, Présidente de la CORAT, Domaine de l'aménagement du territoire, Kanton Genf
- Peter Stocker, Kantonsplaner, Bau- und Umweltdepartement, Kanton Glarus
- Cla Semadeni, Kantonsplaner, Amt für Raumentwicklung, Kanton Graubünden
- Dominique Nusbaumer, Service de l'aménagement du territoire, Kanton Jura
- Mike Siegrist, Abteilungsleiter Raumplanung, Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation, Kanton Luzern
- Dominique Bourquin, Aménagiste cantonal, Service de l'aménagement du territoire, Kanton Neuenburg
- Markus Gammeter, Kantonsplaner, Amt für Raumentwicklung, Kanton Nidwalden
- Thomas Kappeler, Amtsleiter und Kantonsplaner, Amt für Raumentwicklung und Verkehr, Kanton Obwalden
- Susanne Gatti, Kantonsplanerin, Planungs- und Naturschutzamt, Kanton Schaffhausen

- Dr. Robert von Rotz, Kantonsplaner, Amt für Raumentwicklung, Kanton Schwyz
- Bernard Staub, Kantonsplaner, Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn
- Ueli Strauss, Kantonsplaner, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Kanton St. Gallen
- Dr. Moreno Celio, Capo sezione, Ufficio del Piano direttore, Kanton Tessin
- Ueli Hofer, Amtschef, Amt für Raumplanung, Kanton Thurgau
- Thomas Huwyler, Leiter Abteilung Raumplanung, Amt für Raumentwicklung, Kanton Uri
- Philippe Gmür, Chef du Service, Service du développement territorial, Kanton Waadt
- Damian Jerjen, Aménagiste cantonal, Service du développement territorial, Kanton Wallis
- René Hutter, Kantonsplaner, Amt für Raumplanung, Kanton Zug
- Wilhelm Natrup, Kantonsplaner, Amt für Raumordnung und Vermessung, Kanton Zürich
- Christian Wiesmann, Stadtplaner, Stadtplanung, Stadt Bern
- Jean-Pierre Deville, Stadtarchitekt/Stadtplaner, Stadtplanung, Stadt Luzern
- Helen Bisang, Dienststellenleiterin, Stadtplanungsamt, Stadt St. Gallen
- Michael Hauser, Amtsleiter, Stadtbaumeister, Amt für Städtebau, Stadt Winterthur
- Patrick Gmür, Direktor Amt für Städtebau, Stadt Zürich

A2 Fragebogen der Erhebung (deutsch und französisch)

Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

Erhebung des Vollzugs bei Kantonen und Städten

Kanton / Stadt:

Angaben zur Ansprechperson auf Seiten Kanton / Stadt

Name:

Verwaltungsstelle:

Funktion:

Einleitung (verwendete Begriffe)

Mit dem Begriff Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) werden Bauten und Anlagen bezeichnet, die insbesondere infolge des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben.

Der Begriff "verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE" ist weit auszulegen. Darunter sind alle Massnahmen zu verstehen, welche die Begrenzung des von VE induzierten Verkehrsaufkommens zum Ziel haben, wie beispielsweise

- Beschränkung des Nutzungsmasses und/oder der Nutzungsart von VE
- Beschränkung der Parkplatzzahl
- Parkplatzbewirtschaftung
- Fahrtenmodell
- Fahrleistungsmodell
- Wahl eines siedlungsräumlich integrierten Standorts für VE
- Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung

Einstieg

- 1** Gibt es in Ihrem Kanton / in Ihrer Stadt eine Definition für VE (z.B. über die Nutzfläche verkehrsintensiver Nutzungen, die Anzahl Parkplätze, die Auswirkungen auf Raum und Umwelt etc.)?

ja
 nein

...

Wenn ja, bitten wir Sie, uns die Definition und ihre Fundstelle anzugeben.

- 2** Gibt es in Ihrem Kanton / in Ihrer Stadt ein spezielles Konzept für den Umgang mit VE?

ja
 nein

...

Wenn ja, bitten wir Sie, uns wenn möglich die Fundstelle dieses Konzepts anzugeben bzw. uns elektronisch zuzustellen.

- 3 Wieviele VE-Vorhaben wurden in Ihrem Kanton / Ihrer Stadt in den letzten 5 Jahren durch die Verwaltung geprüft? (bitte auch gescheiterte Projekte zählen)
davon Anzahl UVP-pflichtige Vorhaben
...
...
- 4 Gab es VE-Vorhaben, die wegen verkehrsbeschränkender Massnahmen oder anderen Auflagen nicht verwirklicht werden konnten bzw. die angepasst werden mussten?
wenn ja: welche Auflagen führten dazu?
 ja
 nein
...
- Rechtsgrundlagen:**
- 5 Auf welche kantonalen oder kommunalen Rechtsgrundlagen stützen sich verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE in Ihrem Kanton bzw. in Ihrer Stadt (Gesetze, Verordnungen, Nutzungspläne etc.)? Wir bitten Sie, die Fundstelle dieser Rechtsgrundlagen hier oder uns gemäss Kontaktdaten am Schluss zu zustellen.
...
- 6 Auf welche Rechtsgrundlagen des Bundes stützen sich verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE in Ihrem Kanton bzw. in Ihrer Stadt?
...
- Instrumente:**
- 7 Enthält der kantonale Richtplan Vorgaben für VE?
wenn ja: welche?
 ja
 nein
...
- 8 Enthält der Massnahmenplan Luftreinhaltung Massnahmen für VE?
wenn ja: welche?
 ja
 nein
...
- 9 Bestehen weitere kantonale bzw. kommunale Instrumente, die Vorgaben zu VE enthalten (z.B. Richtlinien, Empfehlungen etc.)?
wenn ja: welche?
 ja
 nein
...

10 Welche der folgenden verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei VE werden in den Rechtsgrundlagen und Plänen des Kantons bzw. der Stadt erwähnt? (Mehrfachnennung möglich)

- Beschränkung des Nutzungsmasses und/oder der Nutzungsart von VE
- Beschränkung der Parkplatzzahl
- Parkplatzbewirtschaftung
- Fahrtenmodell
- Fahrleistungsmodell
- Wahl eines siedlungsräumlich integrierten Standorts für VE
- Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung
- Sonstige:
- Keine

...

Bitte geben Sie uns an, wo Informationen zur vorhergehenden Frage auf Ihrer Internetseite zu finden sind oder stellen Sie uns diese in elektronischer Form zu (vgl. Kontaktangaben am Schluss der Umfrage).

11 Welche der folgenden verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei VE werden in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis des Kantons bzw. der Stadt angeordnet? (Mehrfachnennungen möglich)

- Beschränkung des Nutzungsmasses und/oder der Nutzungsart von VE
- Beschränkung der Parkplatzzahl
- Parkplatzbewirtschaftung
- Fahrtenmodell
- Fahrleistungsmodell
- Wahl eines siedlungsräumlich integrierten Standorts für VE
- Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung
- Sonstige:
- Keine

Bitte geben Sie uns an, wo Informationen zur vorhergehenden Frage auf Ihrer Internetseite zu finden sind oder stellen Sie uns diese in elektronischer Form zu (vgl. Kontaktangaben am Schluss der Umfrage).

12 Unterscheiden sich die Regelungen für die Erweiterung/Umnutzung bestehender VE von jenen für neue Anlagen?

- ja
- nein
- ...

wenn ja: inwiefern

13 Unterscheidet sich der Vollzug bei Erweiterungen/Umnutzungen bestehender VE von jenem für neue Anlagen?

- ja
- nein
- ...

wenn ja: inwiefern

14 Wird bezüglich Regelungen ein Unterschied zwischen UVP-pflichtigen und anderen Projekten für VE gemacht?

- ja
- nein
- ...

wenn ja: inwiefern

15 Wird bezüglich Vollzug ein Unterschied zwischen UVP-pflichtigen und anderen Projekten für VE gemacht?

- ja
- nein
- ...

wenn ja: inwiefern

Anwendung:

16 Wie häufig werden verkehrsbeschränkende Massnahmen in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis angeordnet?

- Beschränkung des Nutzungsmasses / der Nutzungsart von VE
- Beschränkung der Parkplatzzahl
- Parkplatzbewirtschaftung
- Fahrtenmodell oder Fahrleistungsmodell
- Wahl eines siedlungsräumlich integrierten Standorts für VE
- Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung

- immer
- häufig
- selten
- nie
- immer
- häufig
- selten
- nie
- immer
- häufig
- selten
- nie
- immer
- häufig
- selten
- nie
- immer
- häufig
- selten
- nie

Werden weitere verkehrsbeschränkende Massnahmen in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis angeordnet?

- immer:
- häufig:
- selten:
- nie:

17 Zeichnet sich von Seiten Kanton bzw. Stadt in der Praxis eine Veränderung bei der Auswahl und Anordnung der verkehrsbeschränkenden Massnahmen ab?

- ja
 nein

wenn ja: Welche Massnahme/n wird/werden aktuell seit kurzem eingesetzt?

wenn ja: Welche neue Massnahme/n ist/sind in Vorbereitung?
...

Controlling und Wirksamkeit:

18 Wird die Umsetzung der angeordneten verkehrsbeschränkenden Massnahmen von den Behörden regelmässig vor Ort überprüft?

- ja
 nein

wenn ja: Wie und von wem wird die Überprüfung durchgeführt?

19 Wurde im Zusammenhang mit den auferlegten Massnahmen auch schon eine Wirkungskontrolle durchgeführt?

- ja
 nein

wenn ja: Gibt es dazu Studien/Berichte, die Sie uns zur Verfügung stellen können? Sie finden unsere Kontaktangaben am Schluss des Fragebogens.

...

20 Bitte nennen Sie namhafte Beispiele für-VE-Vorhaben in Ihrem Kanton bzw. in Ihrer Stadt und die in diesem Zusammenhang angeordneten verkehrsbeschränkenden Massnahmen. (bitte auch gescheiterte Projekte nennen)

- a) Vorhaben: ...
b) Vorhaben: ...
c) Vorhaben: ...

- Massnahme: ...
Massnahme: ...
Massnahme: ...

21 Haben Sie weitere wichtige Hinweise, die für das Verständnis Ihrer Antworten nützlich sind?

...

Abschluss

22 Bitte vermerken Sie hier, welche der folgenden Unterlagen Sie uns zustellen werden.

- Spezielles Konzept im Umgang mit VE
- Rechtsgrundlagen für verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE
- In Rechtsgrundlagen und Plänen erwähnte verkehrsbeschränkende Massnahmen
- In der Verwaltungs- und Gerichtspraxis angeordnete verkehrsbeschränkende Massnahmen
- Studien / Berichte zu durchgeführten Wirkungskontrollen bei Massnahmen
- Sonstiges:

Wir bitten Sie, die Unterlagen an folgende Adresse zu senden (am liebsten in elektronischer Form)

Ernst Basler + Partner AG
Mark Sieber
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Mark.Sieber@ebp.ch

und danken Ihnen im Voraus für Ihre Unterstützung.

23 Bitte geben Sie uns zum Schluss noch Ihre Kontaktdaten bekannt.

Telefonnummer:
E-Mail-Adresse:

Besten Dank für Ihre Teilnahme an dieser Erhebung!

Efficacité des mesures de limitation du trafic applicables aux installations générant un trafic important (IGT)

Relevé de l'état de la mise en œuvre dans les cantons et les villes

Canton / ville:

Personne de contact dans le canton / la ville

Nom:

Service administratif:

Fonction:

Définitions

Les installations générant un trafic important (IGT) sont des constructions et des installations ayant des effets importants sur le territoire et l'environnement, notamment en raison du trafic qu'elles induisent.

Les mesures de limitation du trafic pour les IGT sont à comprendre au sens large. Elles regroupent toutes les mesures visant à limiter le trafic induit par les IGT, telles que:

- la limitation du degré et/ou du type d'affectation de l'IGT
- la limitation du nombre de places de stationnement
- la gestion des places de stationnement
- la gestion du trafic
- un système de pondération des trajets
- le choix d'un emplacement bien intégré dans l'espace urbain
- des exigences minimales en matière de desserte par les transports publics

Introduction

- 1 Existe-t-il une définition des IGT dans votre canton ou ville (p. ex. sur la surface exploitable générant un important trafic, le nombre de place de stationnement, les effets sur le territoire et l'environnement, etc.)?

oui
 non
...

Si oui, merci de nous indiquer la définition et la source.

- 2 Existe-t-il une stratégie pour les IGT dans votre canton / ville?

oui
 non
...

Si oui, merci de nous indiquer si possible la source ou de nous en transmettre une copie électronique.

- 3** Combien l'administration de votre canton / ville a-t-elle examiné de projets d'IGT au cours des 5 dernières années? (indiquer aussi les projets n'ayant pas abouti)
 Parmi ces projets, combien étaient soumis à l'EIE? ...
 ...
- 4** Certains de ces projets n'ont-ils pas pu être réalisés ou ont dû être adaptés en raison de mesures de limitation du trafic ou d'autres conditions et charges?
 oui
 non
 Si oui, quelles étaient ces conditions et charges? ...
- Bases légales:**
5 Quelles sont les bases légales cantonales ou communales sur lesquelles reposent les mesures de limitation du trafic pour les IGT dans votre canton / ville (lois, ordonnances, plans d'affectation, etc.)? Merci de nous en indiquer la source ou de nous les faire parvenir. ...
- 6** Quelles sont les bases légales fédérales sur lesquelles reposent les mesures de limitation du trafic pour les IGT dans votre canton / ville? ...
- Instruments:**
7 Le plan directeur cantonal contient-il des consignes pour les IGT?
 oui
 non
 Si oui, lesquelles? ...
- 8** Le plan de mesures contient-il des mesures de protection de l'air pour les IGT?
 oui
 non
 Si oui, lesquelles? ...
- 9** Existe-t-il d'autres instruments cantonaux ou communaux contenant des consignes applicables aux IGT (p. ex. directives, recommandations, etc.)?
 oui
 non
 Si oui, lesquelles? ...

10 Quelles sont, parmi les mesures suivantes, celles qui figurent dans des bases légales ou des plans du canton / de la ville? (plusieurs réponses possibles)

- Limitation du degré d'utilisation et/ou du type d'affectation de l'IGT
- Limitation du nombre de places de stationnement
- Gestion des places de stationnement
- Gestion du trafic
- Système de pondération des trajets
- Choix d'un emplacement bien intégré dans l'espace urbain
- Exigences minimales en matière de desserte par les transports publics
- Autres (préciser)
- Aucune
- ...

Merci de nous indiquer où se trouvent les informations y relatives sur votre site Internet ou de nous les faire parvenir sous forme électronique (cf. les coordonnées à la fin du sondage).

11 Quelles sont, parmi les mesures suivantes, celles qui sont mises en œuvre dans la pratique administrative et judiciaire du canton / de la ville? (plusieurs réponses possibles)

- Limitation du degré d'utilisation et/ou du type d'affectation de l'IGT
- Limitation du nombre de places de stationnement
- Gestion des places de stationnement
- Gestion du trafic
- Système de pondération des trajets
- Choix d'un emplacement bien intégré dans l'espace urbain
- Exigences minimales en matière de desserte par les transports publics
- Autres (préciser)
- Aucune
- ...

Merci de nous indiquer où se trouvent les informations y relatives sur votre site Internet ou de nous les faire parvenir sous forme électronique (cf. les coordonnées à la fin du sondage).

12 La réglementation concernant l'élargissement ou le changement d'affectation d'IGT existantes est-elle différente de celle concernant les nouvelles installations?

- oui
- non
- ...

Si oui, dans quelle mesure?

13 L'exécution est-elle différente pour l'élargissement ou le changement d'affectation d'IGT existantes et la construction de nouvelles installations?

- oui
 non
 ...

Si oui, dans quelle mesure?

14 La réglementation fait-elle une distinction entre les projets d'IGT soumis à l'EIE et les autres?

- oui
 non
 ...

Si oui, dans quelle mesure?

15 L'exécution est-elle différente pour les projets d'IGT soumis à l'EIE et les autres?

- oui
 non
 ...

Si oui, dans quelle mesure?

Mise en œuvre

16 Quand les mesures de limitation du trafic sont-elles ordonnées dans la pratique administrative et judiciaire?

- Limitation du degré d'utilisation et/ou du type d'affectation de l'IGT
- Limitation du nombre de places de stationnement
- Gestion des places de stationnement
- Gestion du trafic et système de pondération des trajets
- Choix d'un emplacement bien intégré dans l'espace urbain
- Exigences minimales en matière de desserte par les transports publics

- toujours souvent rarement jamais
 toujours souvent rarement jamais
 toujours souvent rarement jamais
 toujours souvent rarement jamais
 toujours souvent rarement jamais
 toujours souvent rarement jamais

Y a-t-il d'autres mesures de limitation du trafic imposées dans la pratique administrative et judiciaire?

- toujours:
- souvent:
- rarement:
- jamais:

17 La pratique du canton / de la ville a-t-elle lorsqu'ils choisissent ou ordonnent les mesures de limitation du trafic?

- oui
 non
 ...

Si oui, quelles sont les mesures mises en œuvre depuis peu?

Si oui, quelles sont les mesures en cours de préparation?

Suivi et efficacité:

18 Les autorités vérifient-elles régulièrement sur place les mesures de limitation du trafic qui ont été ordonnées?

- oui
- non
- ...

Si oui, par qui ces contrôles sont-ils effectués et comment?

19 Les mesures ordonnées ont-elles déjà fait l'objet d'un contrôle de l'efficacité?

- oui
- non
- ...

Si oui, existe-t-il des études ou des rapports que vous pourriez nous fournir? Vous trouvez nos coordonnées à la fin du sondage.

20 Merci de nous donner des exemples notables de projets d'IGT et de mesures de limitation du trafic dans votre canton / ville (projets non aboutis inclus).

- a) Projet: ... Mesure: ...
- b) Projet: ... Mesure: ...
- c) Projet: ... Mesure: ...

21 Autres informations importantes pour faciliter la compréhension de vos réponses:

...

Clôture

22 Veuillez mentionner lesquels des documents suivants vous allez nous envoyer.

- Stratégie pour les IGT
- Bases légales sur lesquelles reposent les mesures de limitation du trafic pour les IGT
- Mesures de limitation du trafic qui figurent dans des bases légales ou des plans du canton / de la ville
- Mesures de limitation du trafic imposées dans la pratique administrative et judiciaire du canton / de la ville
- Etudes ou des rapports sur l'objet d'un contrôle de l'efficacité des mesures
- Autres:

Nous vous prions d'envoyer les documents à l'adresse suivante (de préférence sous forme électronique):

Ernst Basler + Partner AG
Mark Sieber
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Mark.Sieber@ebp.ch

et vous remercions pour votre soutien.

Enfin, veuillez nous faire parvenir vos coordonnées.

Merci de votre participation

Tél.:
E-mail:

A3 Übersichtstabelle über Massnahmen und Rechtsgrundlagen

BAFU / ARE: Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

Übersichtstabelle über Massnahmen und Rechtsgrundlagen

	Verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE in den Rechtsgrundlagen und Plänen								Verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis								Kantonale oder kommunale Rechtsgrundlagen (Gesetze, Verordnungen, Nutzungspläne etc.)	Rechtsgrundlagen des Bundes			
	Beschränkung des Nutzungsraumes und/oder der Nutzungsart von VE	Beschränkung der Parkplatzzahl	Parkplatzbewirtschaftung	Fahrtenmodell	Fahrleistungsmodell	Wahl eines siedlungsraumlich integrierten Standorts für VE	Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung	Keine	Sonstiges	Beschränkung des Nutzungsraumes und/oder der Nutzungsart von VE	Beschränkung der Parkplatzzahl	Parkplatzbewirtschaftung	Fahrtenmodell	Fahrleistungsmodell	Wahl eines siedlungsraumlich integrierten Standorts für VE	Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung			Keine	Sonstiges	
AG	X	X	X	X		X	X			X	X	X			X	X			X	§32 und § 54ff BauG (SAR 713.100), §24ff AbauV (SAR 713.111)	Bundesgerichtsentscheide von diversen VE im Zusammenhang mit dem "alten" Massnahmenplan Luft (2002) des Kanton Aargau; Art. 75 Abs. 1 BV; Art. 1,3,19 Abs. 1 RPG
AR								X										X		-	-
AI		X	X									X								EG Strassenverkehrsgesetz	Strassenverkehrsgesetzgebung
BL		X	X			X	X				X	X						X		§22 und §22a Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV)	USG/LRV
BS	X	X	X	X		X	X			X	X	X	X		X	X				Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999, §75a, 75b und 75c; Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personewagen (Ergänzungen zum Fahrtenmodell in Erarbeitung), Richtplan	USG (erweiterte Massnahmen), LRV (Massnahmenplanung Luft), RPG (insbes. Art. 1 + 3)
BE		X			X	X	X				X			X	X	X				Massnahmenplan zur Luftreinhaltung des Kantons Bern, Massnahme P1 + P2; Kantonale Bauverordnung (Art. 91a - f); Richtplan des Kantons Bern, Massnahmenblatt B_01	Umweltschutzgesetz, Luftreinhalteverordnung, Raumplanungsgesetz, Raumplanungsverordnung
FR		X	X			X	X			X	X	X			X	X				Pian cantonale des transports (PCTr), décision 2.6.3; Règlement d'exécution du 1er décembre 2009 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATEc), articles 24 et 27 (exigences pour la réglementation communale); dans l'ancien ReLATEc en vigueur jusqu'à fin 2009, l'article 25b était déterminant. Cf. partie VI du rapport intermédiaire (p. 42 à 51)	Indirectement LAT en tant que base pour le PDcant. Indirectement LPE et OPair en tant que base pour le plan de mesures. Cf. partie VI du rapport intermédiaire (p. 42 à 51)
GE								X			X							X		-	LRV
GL									X										X	Kantonales Umweltschutzgesetz	Art. 3.4 LRV
GR			X			X			X			X			X	X			X	-	-
JU	X	X		X		X	X			X	X		X		X	X				-	-
LU	X					X	X												X	Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern (§169-173)	USG und UVPV
NE	X	X	X	X			X			X	X	X	X					X		Art 69 LCAT (Recueil systématique neuchâtelois RSN 720 Art 27 RelConstr)	LAT / OAT / OPair / normes VSS
NW		X					X											X		kant. Baugesetz (NG611.1) Art.138 Abs 2 Abstellplätze Anforderungen Zahl, Art.198 Einkaufszentren Besondere Voraussetzungen, Art.84 ff Bebauungsplan; kant. Bauverordnung (NG 611.11) §54 Abs.7 Zahl der Abstellplätze	Art. 1 und 3 RPG - UVPV
OW								X										X		keine gesetzliche kantonale oder kommunale Rechtsgrundlage. Ein Grundsatz ist in der Richtplanung des Kantons 2006-2020 enthalten	Umweltschutzgesetzgebung, Raumplanungsgesetz
SH (Kt/Stadt)		X				X	X			X	X	X			X	X				Massnahmenplan Lufthygiene	USG und Verordnungen (LRV, LSV, UVPV), RPG
SZ		X	X				X		X		X	X						X		kantonale Vollzugsverordnung zum Umweltschutzgesetz (USG-VV); "Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen" des RR des Kantons Schwyz	LRV und USG (Massnahmenplanung)
SO	X	X	X	X		X	X			X	X	X	X		X	X				Planungs- und Baugesetz (PBG); § 28 Abs. 2 und 3, § 29 Abs. 2, § 147 Abs. 3 und 4; Fortschreibung Richtplan; teilweise auch auf die entsprechende Grundnutzung im Rahmen der Ortsplanung	Art. 11 Abs. 2 und 3 USG, Art. 12 Abs. 1 USG, Art. 5 und 9 LRV Art. 9 LSV
SG	X	X	X	X		X	X			X	X	X	X		X	X				Art. 69bis und 71 BauG, Sondernutzungspläne mit besonderen Vorschriften, kommunale Parkplatz-Reglemente	Art. 11 + 12 USG, Art. 31 ff. LRV, LSV, Art. 3 + 6 RPG
TI	X	X	X	X		X	X			X	X	X	X		X	X				Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio; Regolamento di applicazione della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio; Piano direttore cantonale, Scheda R8 sui Grandi generatori di traffico; Disegno di Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) del 9 dicembre 2009, in esame presso il Gran Consiglio ticinese: questo progetto di legge contiene un capitolo relativo ai Grandi generatori di traffico (vedi Titolo II, Capitolo terzo, Sezione 2 - I generatori di traffico art. 71-74)	Legge sulla protezione dell'ambiente (LPamb) Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico (OIA) Ordinanza sull'esame di impatto ambientale (OEIA) Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF)
TG			X	X		X	X												X	Massnahmenplan Lufthygiene	USG
UR		X	X				X		X		X	X						X	X	Kantonales Umweltgesetz (KUG; RB 40.7011), Artikel 63 Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000 Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen (12. Februar 2008)	Luftreinhalte-Verordnung Artikel 18 und 32
VS		X	X	X															X	-	Richtlinie, allenfalls Bundesgerichtsentscheide
VD	X	X	X			X	X		X	X	X	X			X	X			X	Application du plan des mesures OPAIR; Application de l'art. 40 RATC; Application art. 47a LATC: équipement en transport public; Politique de localisation des entreprises	Application art. 9 OPB, Respect des normes VSS, Application OEIE: coordination avec d'autres domaines (protection nature, USG, RPG)
ZG						X	X				X	X							X	Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 26. November 1998 (721.11) und V PBG, §11 Einkaufszentren	
ZH	X	X	X			X	X		X	X	X	X	X					X	X	1. Abstimmung Nutzung/ÖV-Erschliessung: -§ 237 PBG (Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr). -Kantonaler Richtplan Verkehr (Kap. 4.4): Mindestanforderungen an ÖV-Erschliessung eines VE-Standortes. -Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008, Massnahme V4 b (Sicherstellung der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung) 2. Parkplatzbeschränkung: -Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfes in kommunalen Erlassen in Verbindung mit Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008, Massnahme V4c -Verkehrsrichtplan, Kap. 4.4 (Parkierung von VE): bestehenden Strassenkapazitäten, ausgewiesener Nachfrage sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von VE zu legen. 3. Parkplatzgebühren: -Verkehrsrichtplan, Kap. 4.4 (Parkierung von VE) -Massnahmenplan Luftreinhaltung (Massnahme V4a). -Bestandteil des "Gesamtpaketes" Umlenkung auf / Förderung des ÖV" (im Sinne des Gesamtverkehrsstrategie): 1. VE an geeignetem, bereits gut mit ÖV erschlossenem Standort 2. Begrenzung des PP-Angebotes in Abstimmung auf die ÖV-Erschliessung 3. Lenkungswirksame PP-Bewirtschaftung.	PP-Beschränkungen und -Bewirtschaftung: Art. 11 Abs. 2 u. 3 USG, Art. 12 Abs. 1. USG, Art. 4 und 5 LRV, Art. 31 LRV
Lausanne																				Plan général d'affectation	Loi sur l'environnement et ses ordonnances
Luzern	X			X								X			X	X				Kantonales Planungs- und Baugesetz, § 46 und 169ff; Kommunales Bau und Zonenreglement, Art. 19a	Art. 11 Abs. 2 und 3 USG, Art. 12 Abs. 1 lit. b und c USG
St.Gallen	X	X	X	X			X			X	X	X	X					X		Kant. Baugesetz (sGS 731.1; Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht). Art. 69 bis und Art. 28 octies	?
Winterthur	X	X	X						X		X	X							X	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund; Regelung der Parkraumbewirtschaftung, Gebührenverordnung für die städtischen Parkhäuser	USG, LRV, LSV
Zürich		X							X		X	X	X						X	Kommunale Parkplatz-Verordnung 1996: Anzahl PP (in Verbindung mit USG Art. 11, 12)	Art. 11, 12 USG; Art. 4, 5, 31 LRV; Art. 9 LSV

BAFU / ARE: Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

Massnahmen	Kantone																								Städte								
	AG	AR	AI	BL	BS	BE	FR	GE	GL	GR	JU	LU	NE	NW	OW	SH (Kt/ Stadt)	SZ	SO	SG	TI	TG	UR	V5	VD	ZG	ZH	Lausanne	Luzern	St.Gallen	Winterthur	Zürich		
Verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE in den Rechtsgrundlagen und Plänen	Beschränkung des Nutzungsmasses und/oder der Nutzungsart von VE	X				X					X	X	X					X	X	X				X		X			X	X	X		
	Beschränkung der Parkplatzzahl	X		X	X	X	X				X		X	X		X	X	X	X	X		X	X	X		X			X	X	X		
	Parkplatzbewirtschaftung	X		X	X	X		X			X		X				X	X	X	X	X	X	X	X		X			X	X			
	Fahrtenmodell	X				X					X		X					X	X	X	X	X		X				X	X				
	Fahrleistungsmodell						X																										
	Wahl eines siedlungsräumlich integrierten Standorts für VE	X			X	X	X	X			X	X	X				X		X	X	X	X			X	X	X						
	Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung	X			X	X	X	X		X		X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X			
	Keine		X													X																	
	Sonstiges										X							X						X	X		X				X	X	
Verkehrsbeschränkende Massnahmen bei VE in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis	Beschränkung des Nutzungsmasses und/oder der Nutzungsart von VE	X				X		X			X		X			X		X	X	X				X		X			X				
	Beschränkung der Parkplatzzahl	X			X	X	X	X		X		X		X		X	X	X	X	X		X		X	X	X			X	X	X		
	Parkplatzbewirtschaftung	X		X	X	X		X			X		X			X	X	X	X	X		X		X	X	X		X	X	X			
	Fahrtenmodell					X					X		X					X	X	X							X		X				
	Fahrleistungsmodell						X																										
	Wahl eines siedlungsräumlich integrierten Standorts für VE	X				X	X	X			X	X					X		X	X	X				X			X					
	Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung	X			X	X	X	X		X	X	X		X		X	X	X	X	X		X		X	X	X		X	X	X		X	
	Keine		X												X	X						X		X									
	Sonstiges	X									X		X					X						X	X		X				X		

BAFU / ARE: Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

Rechtsgrundlagen des Bundes		Bundesverfassung (BV)	Umweltschutzgesetz (USG)	Raumplanungsgesetz (RPG)	Raumplanungsverordnung (RPV)	Luftreinhalteverordnung (LRV)	Lärmschutzverordnung (LSV)	Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)	Strassenverkehrsgesetzgebung	VSS-Normen	Richtlinien, Bundesgerichtsentscheide
Kantone	AG	X		X							X
	AR										
	AI								X		
	BL		X			X					
	BS		X	X		X					
	BE		X	X	X	X					
	FR		X	X		X					
	GE			X	X						
	GL					X					
	GR					X					
	JU										
	LU		X					X			
	NE			X	X	X				X	
	NW			X				X			
	OW		X	X							
	SH (Kt/Stadt)		X	X		X	X	X			
	SZ		X			X					
	SO		X			X	X				
	SG		X	X		X	X				
	TI		X			X	X	X			
	TG		X								
UR					X						
VS										X	
VD						X	X		X		
ZG		X	X								
ZH		X			X						
Städte	Lausanne		X			X	X	X			
	Luzern		X								
	St.Gallen										
	Winterthur		X			X	X				
	Zürich		X			X	X				

A4 Protokolle der vertiefenden Interviews

Gespräche mit Kantonsvertreter/-innen:

- Cercl'air: Lufthygiene-Vertreter der Kantone BE, BS/BL und ZH
Andreas Lehmann (beco BE), Cosimo Todaro (Lufthygieneamt beider Basel), Brigitte Giger und Jürg Rügger (AWEL ZH); 28.05.2010
- Kanton VD, Service de l'environnement et de l'énergie, Sylvain Rodriguez; 18.06.2010 (Telefoninterview)
- Kanton SO, Amt für Umweltschutz, Martin Heeb; 29.06.2010
- Kanton SG, Amt für Umwelt und Energie, Maurus Candrian; 06.07.2010 (Telefoninterview)

Gespräche mit Vertretern von Interessensverbänden:

- espace.mobilité: Markus Neukom und Martin Kuonen, 31.05.2010
- Umweltallianz: VCS, Peter Saxenhofer; 21.06.2010

BAFU/ARE

Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen

Aktennotiz der Sitzung vom 28.05.2010 (9.15 Uhr) im Kaspar-Escher-Haus

Thema	Vertiefendes Interview Kantone BS/BL/BE/ZH	
Teilnehmende	Cosimo Todaro Brigitte Giger Jürg Rügger Andreas Lehmann Mark Sieber Thomas Leutenegger	Lufthygieneamt beider Basel AWEL Kanton Zürich AWEL Kanton Zürich BECO Kanton Bern EBP, Projektleiter Auftragnehmer EBP (Aktennotiz)
Traktanden	1. Allgemeine Bemerkungen der Kantonsvertreter/-innen 2. Vertiefende Fragen	
Erhaltene Beilagen	– Resultate von Untersuchungen an zwei Baumärkten im Kanton Zürich – Faktenblatt Cercl'Air	

1 Allgemeine Bemerkungen der Kantonsvertreter/-innen

Rollenverteilung/-wahrnehmung Lufthygiene-Raumplanung

- Die Lufthygiene-Fachstellen sind verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Luftqualitätsziele.
- Diese Aufgabe erfordert jedoch v.a. bezüglich VE eine enge Zusammenarbeit mit der Raumplanung. Die Lufthygieniker fühlen sich dabei bezüglich Erarbeitung von Grundlagen von den Raumplanern gut unterstützt (z.B. Erarbeitung Fahrtenmodell Kanton Bern). Wenn es um die Umsetzung geht, ziehen sich die Raumplaner jedoch häufig zurück und überlassen diese Aufgabe der Lufthygiene.
- Die Umweltgesetzgebung hat eine stark präventive Wirkung: Viele Projekte an ungünstigen Standorten werden nach ersten Abklärungen nicht weiter verfolgt. Solche Projekte erscheinen auch in keiner Statistik.
- VE sind, anders als von espace.mobilité wahrgenommen, nicht die einzigen Nutzungen, auf welche bei der Bewilligung die Regelungen des USG angewendet werden.

Definition verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

Die Lufthygieniker finden es selbst unbefriedigend, dass es so viele z.T. widersprechende Definitionen von VE gibt. Bis vor kurzem war man nahe an einer einheitlichen Definition von 2000 Fahrten pro Tag. Die Definitionen werden aber schliesslich von der Politik gemacht, die sich nicht an die Empfehlungen der Fachleute hält.

Problematik Aldi/Lidl

- Im Kanton Basel-Landschaft besteht ab 1'000 m² Verkaufsfläche eine Quartierplanpflicht. Die Betreiber dimensionieren ihre Läden so, dass sie knapp unter diese Grenze fallen. Diese Praxis ist zwar gesetzeskonform, aber aus Sicht der Behörden unbefriedigend.
- Allfällige Kapazitätsprobleme bei der Erschliessung des Grundstücks werden in der Regel mit baulichen Massnahmen gelöst (grösstenteils auf Kosten der Steuerzahler)
- Die Investoren bevorzugen einseitig den MIV. Die Standorte sind oft schlecht mit dem ÖV erschlossen, und es werden praktisch keine Massnahmen für den Langsamverkehr getroffen.

Standortqualität

- Es besteht ein Konsens darüber, dass die Wahl eines optimal integrierten Standorts, der auch mit dem ÖV entsprechend gut erreichbar ist, die beste Massnahme für eine Minimierung der Umweltauswirkungen ist.
- Die ÖV-Erschliessung ist nur so gut, wie die Anbindung der Haltestellen mit attraktiven Fusswegverbindungen.
- Es besteht ebenfalls ein Konsens darüber, dass Erweiterungen an guten Standorten Neubauten auf der grünen Wiese vorzuziehen sind.
- Standorte in den Zentren sind an und für sich am optimalsten. Hier stellen sich aber häufig die grössten Probleme bei der Bewilligung, da die Luftbelastung hoch und das Strassennetz

überlastet ist. Zudem wollen sich die Betreiber nicht an den Kosten für die notwendigen Erschliessungsmassnahmen beteiligen.

- Man ist sich mit *espace mobilité* so weit einig, dass es die Aufgabe der Raumplanung ist, den Betreibern von VE geeignete Standorte zur Verfügung zu stellen. *Espace mobilité* möchte jedoch nicht, dass die Behörden weitere Anforderungen stellen. Die Behörden sind der Ansicht, dass Nutzungsänderungen weiterhin bewilligungspflichtig sind und die Einhaltung der bewilligten Fahrtenzahl überwacht werden muss.

Erschliessungsqualität

- Bei der Erschliessung von VE muss berücksichtigt werden, dass die Erschliessungswege für den ÖV/LV häufig länger sind als diejenigen des MIV, d.h. ein Projekt kann theoretisch eine genügende Erschliessung mit ÖV/LV haben. In der Praxis bleibt aber unter Umständen die Verkehrsmittelwahl einseitig auf den MIV orientiert.
- Eindrücklich zeigt sich dies beim Projekt Aqua Basilea in Pratteln. Das Bad weist auf dem Reissbrett eine genügende ÖV-Erschliessung der Güteklasse B auf. Dies ist nur möglich, da der Bahnhof Pratteln als ÖV-Knotenpunkt taxiert wurde. Von den dicht besiedelten Wohngebieten mit einem hohen Kinderanteil benötigt man jedoch bis zum Bad 45 Minuten und mehr. Vom Bahnhof Pratteln bis zum Aqua Basilea beträgt die Gehdistanz allein schon 800 Meter. Dies zeigt, dass die theoretisch ermittelte ÖV-Qualität sehr von der praktischen Qualität abweichen kann.

Logistik

Bezüglich Minimierung der Fahrleistungen durch die Logistik haben die Betreiber gute Arbeit geleistet, indem sie die Anlieferung unterschiedlichster Artikel sowie den Rücktransport von Leergut mit einem Fahrzeug ausführen, unabhängig davon, ob die Standorte innerhalb oder ausserhalb des Siedlungsgebietes liegen. Die Aufhebung von kleinen Läden und die Vergrösserung einiger weniger übriggebliebenen haben dabei eine wichtige Rolle gespielt. Dafür besteht jetzt das Problem, dass die Kunden zu diesen Zentren fahren müssen, was die Fahrleistung durch Kunden entsprechend erhöht.

Untersuchungen der Kantone bezüglich VE

Eine Praktikumsarbeit von Isabel Plana (BE), die Ernst Basler + Partner / Interface via BAFU zugestellt wurde, hat folgende Resultate ergeben:

- Die Definitionen von VE sind in der Schweiz sehr uneinheitlich.
- Der Anteil der VE an den gesamten Fahrleistungen hängt stark von den zu Grunde liegenden Annahmen ab.

Im Rahmen einer weiteren Praktikumsarbeit beim AWEL (ZH) wurden ein Baumarkt und eine grosse permanente Bauausstellung in der Agglomeration Zürich untersucht. Die Resultate zeigen, dass der MIV-Anteil in beiden Fällen sehr hoch ist. Weitere Resultate befinden sich in der Beilage. Ebenfalls in der Beilage befindet sich ein Faktenblatt des Cercl'Air.

Projekttitel

Der Titel des Auftrags soll angepasst werden (verkehrslenkende Massnahmen statt verkehrsbeschränkende Massnahmen).

2 Vertiefende Fragen

1. *Warum gibt es so viele unterschiedliche Definitionen für VE? Was waren die Gründe für die Kantone für ihre Definition?*

Einfluss der Politik (siehe Kapitel 1).

2. *Handelt es sich bei VE mit Problemen auch um Freizeitanlagen oder nur um Einkaufsnutzungen?*

In letzter Zeit sind immer mehr VE mit Mischnutzungen aufgekommen mit Einkaufs- und Freizeitnutzungen unter einem Dach wie z.B. das Westside in Bern. Aktuell bilden auch die Gesuche für Fachmärkte einen eigentlichen Schwerpunkt.

4. *Wie gross ist der Anteil der Vorhaben, welche die Voraussetzungen bereits von Beginn weg erfüllen?*

Ohne zusätzliche Auflagen konnten keine Vorhaben durchgewinkt werden. Der Anteil von Vorhaben mit relativ geringen Auflagen (z.B. fehlende Parkplatzbewirtschaftung) ist jedoch im Steigen begriffen. Es gibt nur noch wenige Vorhaben, welche gravierende Mängel (z.B. zu schlechte ÖV-Erschliessung) aufweisen. Dies ist nicht zuletzt auf die verschiedenen Gerichtsurteile zurückzuführen, welche in verschiedenen Punkten Klarheit bezüglich der Beurteilungspraxis gebracht haben.

5. *Gibt es Kantone, die für ihre rigide bzw. lockere Praxis bekannt sind? Gibt es Bauherren, die dorthin ausweichen?*

Das prominenteste Beispiel dafür war in letzter Zeit dasjenige von IKEA von Dietikon (ZH) nach Spreitenbach (AG). Auch in Basel gab es Verschiebungen von BS nach BL oder auf Nachbargemeinden. Aus Sicht der Lufthygieniker sind diese relativ kleinräumigen Verschiebungen nicht relevant. Relevant wären sie nur, wenn sie von einem gut zu einem schlecht erschlossenen Standort oder von einem bestehenden Standort auf die grüne Wiese erfolgen würden.

6. *Fehlende/mangelnde ÖV-Erschliessung ist ein häufiger Grund für Auseinandersetzungen: Wäre ein Plan mit den heutigen ÖV-Qualitätsklassen und per Verordnung vorgeschriebene Mindestanforderungen hilfreich?*

Ein Betreiber kann mit ÖV-Massnahmen die Bewilligungsfähigkeit verbessern (z.B. Schlieren). Er kann jedoch nicht einen schlecht mit ÖV erschlossenen Standort in einen guten verwandeln, weil die Lage im Siedlungsgebiet und die Zugänglichkeit zu den Haltestellen eine grosse Rolle spielen.

7. *Wie oft ist die mangelnde Leistungsfähigkeit des Strassennetzes einschränkend? Wie strikt wird sie beachtet?*

Ein aktuelles Beispiel dafür ist das Gesuch des Flughafens Zürich für mehr Parkplätze. Wenn dieses bewilligt würde, wären die Kapazitäten des umliegenden Strassennetzes weitgehend erschöpft, was den Entwicklungsspielraum der Flughafengemeinden einschränkt. Generell sind die Kapazitätsreserven gering und ihre Preisgabe muss mit Bedacht erfolgen. Im Weiteren stellt sich die Frage, wie mit dem Ermessensspielraum, den man bei der Bestimmung der Kapazität einer Strasse hat, umgegangen wird. Lufthygiene und Raumplanung haben einen unterschiedlichen Planungshorizont (Aktualisierung Massnahmenplan alle 5 Jahre, Aktualisierung Richtpläne alle 15-20 Jahre). Gespannt ist man auf die Auswirkungen von grossen Fachmärkten in Stadtzentren (Hamburg, Bahnhofüberbauung Utrecht). Dass kleinere Fachmärkte in den Zentren von Schweizer Städten auch erfolgreich sind, bleibt in der aktuellen Diskussion oft unerwähnt (Jumbo und Migros in Zürich)

10. *Weshalb führen nicht mehr Kantone / Städte Wirksamkeitskontrollen durch?*

Dafür gibt es verschiedene Gründe:

- Für den Vollzug sind in der Regel die Gemeinden zuständig.
- Im Zusammenhang mit dem Controlling stellen sich grosse methodische Probleme (v.a. in komplexen Situationen)
- Das Einverständnis der Betreiber fehlt.
- Die Kapazität der Fachstellen ist beschränkt, so dass sich das Controlling auf die Umsetzung der Auflagen beschränkt.
- Der Kanton Bern hat in dieser Beziehung gute Erfahrungen gemacht, weil das Controlling als Auflage verfügt wird. Bei drei Vierteln der betroffenen Gemeinden ist das Controlling etabliert. Mit den meisten Betreibern erfolgen auch ein Austausch der Grundlagen und eine Abstimmung des Vorgehens.
- Im M-Park Dreispitz wurden Verkehrserhebungen durchgeführt.

BAFU/ARE

Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen

Aktennotiz des Telefoninterviews vom 18.06.2010

Thema	Vertiefendes Interview Kanton Waadt	
Teilnehmende	Sylvain Rodriguez Mark Sieber	Service de l'environnement et de l'énergie VD EBP, Projektleiter Auftragnehmer
Traktanden	1. Vertiefende Fragen zum Fragebogen des Kantons Waadt 2. Weitere vertiefende Fragen	

1 Vertiefende Fragen zum Fragebogen des Kantons Waadt

a. *Anzahl VE-Vorhaben: Wie ist die im Vergleich mit anderen Kantonen hohe Anzahl VE-Vorhaben im Kt. VD (15 pro Jahr) zu erklären? Sind all diese Vorhaben UVP-pflichtig?*

Aktuell gilt für "installations commerciales à forte fréquentation" (ICFF) eine Schwelle von 500 m² Verkaufsfläche. Daraus resultiert eine Anzahl von rund 15 Vorhaben pro Jahr, die von einer Interdepartementalen Kommission begutachtet werden. Für alle ICFF wird ein Umweltbericht verlangt. D.h. auch wenn die ICFF nach Bundesrecht nicht UVP-pflichtig sind, sind die Antragsteller aufgefordert, deren Umweltauswirkungen darstellen.

Im Rahmen der aktuellen Erarbeitung einer "stratégie cantonale" zum Umgang mit VE / IGT wird die Schwelle auf 800 m² Verkaufsfläche angehoben. Der Schwellenwert wird im Vergleich mit anderen Kantonen tief gehalten, um auch kleinere Läden (z.B. Aldi / Lidl) begutachten zu können.

b. *Unterschied zwischen IGT (installations générant un trafic important) und ICFF? Wird der Begriff IGT in VD auch benutzt?*

Die aktuell erarbeitete "stratégie cantonale" konzentriert sich in einem ersten Schritt auf die ICFF (Positivplanung, Kriterien etc.). In einer zurzeit laufenden zweiten Phase wird die Strategie auf die Agglomeration Lausanne-Morges angewendet. Aus Gründen des grossen Aufwandes werden erst in einer dritten Phase weitere Typen von VE bzw. IGT einbezogen.

Für weitere Anlagen, z.B. Freizeitanlagen, werden Massnahmen direkt auf das Umweltrecht abgestützt.

c. *LATC Art. 47a: raccordement aux transports publics*

Die Regelung im Gesetz ist noch sehr allgemein gehalten. Auch die Massnahme D13 im kantonalen Richtplan ist noch vage. Nach Abschluss der "stratégie cantonale" soll die Richtplan-Massnahme angepasst werden. Zusammen mit der Grundsatzregelung im Gesetz (LATC Art. 47a) werden die Bestimmungen genügend konkret sein.

d. *Centre commercial Signy: Gerichtsentscheid zu ungenügender ÖV-Erschliessung*

Das Gericht gelangte zur Auffassung, dass die ÖV-Erschliessung nicht ausreichend sei. Die Luftschadstoffbelastung war am betreffenden Ort nicht allein massgebend, sondern der Entscheid wurde auch mit dem Klimaschutz begründet, obschon es dazu keine explizite rechtliche Basis gibt.

2 Weitere vertiefende Fragen

Definition

3. *Wie oft müssen bei VE-Vorhaben weitergehende Massnahmen angeordnet werden?*

Künftig soll auf der Basis der "stratégie cantonale" der Vollzug einfacher werden, da die Eignungsgebiete festgelegt werden und keine weitergehenden Massnahmen als die übliche Begrenzung der Anzahl Parkplätze, Vorschriften zum Betrieb der Parkplätze etc. angeordnet werden müssen

Erschliessungsvoraussetzungen

7. *Wie oft ist die mangelnde Leistungsfähigkeit des Strassennetzes einschränkend? Wie strikt wird sie beachtet?*

Die Agglomeration Lausanne-Morges verfolgt dazu einen regionalen Ansatz. Die multimodale Erschliessung wird vorausgesetzt, d.h. auch der Langsamverkehr darf nicht behindert werden. In der Region von Morges gibt es aktuell Projekte für zwei ICFF an einer stark belasteten Strasse, deren Erschliessung auch aufgrund der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes in Frage gestellt ist. Die Auswirkungen werden zurzeit in einer überkommunalen Studie beurteilt.

Controlling

10. *Weshalb führen nicht mehr Kantone / Städte Wirksamkeitskontrollen durch?*

Es ist unklar, ob die Gemeinden ihre Kontrollfunktion ausreichend wahrnehmen. Die Betreiberseite wird als Partnerin im Prozess wahrgenommen. Von dieser Seite sind keine Hindernisse zu erwarten.

Im Ouest Lausannois wird das Thema regional koordiniert und mit einer Gesamtsicht angegangen. Es wird ein Inventar der öffentlich zugänglichen Parkplätze erstellt. Die Grösse und Komplexität der Aufgabe ist die grösste Herausforderung.

Eine gute Wirkungskontrolle findet über Verkehrszählungen MIV und ÖV und über die Luftschadstoffmessungen statt, die zeigen, ob die Summe aller angeordneten Massnahmen ausreicht.

BAFU/ARE

Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen

Aktennotiz der Sitzung vom 29.06.2010 (14.15 Uhr) im Amt für Umweltschutz SO

Thema	Vertiefendes Interview Kanton SO	
Teilnehmende	Martin Heeb Mark Sieber Thomas Leutenegger	AfU Solothurn EBP, Projektleiter Auftragnehmer EBP (Akttennotiz)
Traktanden	1. Vertiefende Fragen	
Erhaltene Beilagen	– AfU Kt. SO: Erfahrungen mit Erfolgskontrollen: Sicht der Behörde, UVP-Workshop 2009, Zusammenfassung Referat M. Heeb – WAM Partner: Sonderbauvorschriften Migros Langendorf, 2006 – Amt für Raumplanung Kt. SO: Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Olten – Gösigen – Gäu, Untersuchung der Standorteignung, April 2010	

1 Vertiefende Fragen

1. *Warum gibt es so viele unterschiedliche Definitionen für VE? Was waren die Gründe für die Kantone für ihre Definition?*

Ursprünglich hatte der Kanton Solothurn die Absicht, analog zum Kanton Bern ein Fahrleistungsmodell einzuführen. Einer der Auslöser für diese Überlegungen war dabei die Konzentration von Logistikzentren im Gäu, welche viele Lastwagenfahrten verursachen. Aufgrund der negativen Reaktionen im Rahmen der Vernehmlassung ist man jedoch davon abgekommen. Geblieben ist aber eine Definition der VE über die Fahrtenzahl. Dabei wurde grundsätzlich auf die Definitionen in den Nachbarkantonen Bezug genommen. Aufgrund des eher ländlich geprägten Charakters des Kantons wurde bei der Definition verkehrsintensiver Anlagen ein tieferer Wert festgelegt als beispielsweise im Kanton Bern.

2. *Handelt es sich bei VE mit Problemen auch um Freizeitanlagen oder nur um Einkaufsnutzungen?*

Primär handelte es sich um Einkaufszentren (EKZ). Vereinzelt wurden auch Projekte mit vielen Arbeitsplätzen (z.B. Bürogebäude) beurteilt.

4. *Wie gross ist der Anteil der Vorhaben, welche die Voraussetzungen bereits von Beginn weg erfüllen?*

Nach Ansicht des AfU wurden nur beim Coop-Projekt auf dem Kofmehl-Areal (Stadt Solothurn) die notwendigen Massnahmen bezüglich Verkehr bereits von Anfang an ins Projekt integriert, so dass seitens AfU keine weiteren Auflagen notwendig waren. Coop hat sich zu einem Fahrtenmodell verpflichtet. Seitens der Umweltorganisationen wurde auch keine Einsprache gegen das Projekt erhoben. Das Projekt ist aus anderen Gründen (vorläufig) gescheitert: Es gabe eine Einsprache von Nachbarn wegen Schattenwurfs, Verpflichtung zu einem Richtplaneintrag durch das Bundesgericht.

Im Falle des Kofmehl-Areals wurde seitens der Anwohner die Befürchtung geäussert, dass das Projekt zu wenige Parkplätze aufweise und deshalb vermehrt im Quartier parkiert werde.

5. *Gibt es Kantone, die für ihre rigide bzw. lockere Praxis bekannt sind? Gibt es Bauherren, die dorthin ausweichen?*

Es ist im Kanton Solothurn kein Projekt bekannt, bei dem ein Investor wegen einer allenfalls legeren Bewilligungspraxis an einen anderen Standort ausgewichen wäre.

Beim Projekt Gäu-Park wurde jedoch auf das benachbarte Oftringen, welches im Kanton Aargau liegt, insofern Bezug genommen, als eine Parkplatzbewirtschaftung nur dann eingeführt werden muss, falls sie auch in Oftringen vorgeschrieben wird.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch das neue Briefpostzentrum der Post, bei dem der Bauherr den Standort von der Dauer des Bewilligungsverfahrens abhängig gemacht hat. Die um den Standort konkurrierenden Kantone standen dabei natürlich unter Druck. Der Standort Härkingen wurde aber gemäss Einschätzung des AfU primär wegen der guten Erschliessung gewählt und nicht wegen weniger strengen Auflagen. Der Kanton Solothurn hat sich diesbezüglich auch mit dem Kanton Bern abgesprochen, so dass die beiden Kantone hier vergleichbare Auflagen verlangt haben. Um die Umsetzung der Auflagen sicherzustellen, wurde zudem eine entsprechende Begleitkommission eingesetzt. Eine solche Kommission ist für die Umsetzungskontrolle als vertrauensbildende Massnahme für die betroffene Bevölkerung und die Umweltschutzorganisationen sehr wichtig.

7. Wie oft ist die mangelnde Leistungsfähigkeit des Strassennetzes einschränkend? Wie strikt wird sie beachtet?

Beim Briefpostzentrum in Härkingen besteht die Gefahr eines Rückstaus bis auf die Autobahn. Die meisten Auflagen in der Baubewilligung betrafen deshalb den Verkehr und weniger die damit verbundenen Umweltauswirkungen.

8. Standortvoraussetzungen (Integration in Siedlungsstruktur und ÖV-Erschliessungsgüte) sind die Basis – Richtplan/Standortwahl

Der Kanton hat die möglichen Standorte von VE in zwei Masterplänen für den oberen Kantonsteil (Stand: bereinigt) und den unteren Kantonsteil (Stand: Entwurf) festgehalten. In diesen Masterplänen wurde auch festgehalten, dass diese Standorte möglichst ÖV-Kategorie B aufweisen sollten. Diese Masterpläne sind verbindlich für die kantonale Verwaltung. Das Bundesgericht hat nun aber im Entscheid zum Kofmehl-Areal festgehalten, dass aufgrund einer Bestimmung im kantonalen Planungs- und Baugesetz ein Richtplaneintrag für VE-Standorte notwendig ist.

9. Die Erweiterung/Umnutzung ist für die Kantone nur im Zusammenhang mit der Frage der Bestandesgarantie relevant: Wie gross darf die Änderung sein, damit die Bestandesgarantie nicht verloren geht? Würde eine Anforderung an die Änderung der Anlage in der LRV Sinn machen? (Erleichterung, damit Bestandesgarantie nicht verloren geht)

Erweiterungen und Umnutzungen von bestehenden Projekten werden bezüglich Anforderungen grundsätzlich gleich behandelt wie Neuanlagen. Im Falle des Migros-Centers in Langendorf (Erhöhung von ca. 10'500 auf 13'500 m² Verkaufsfläche) wurde von der kantonalen Umweltschutzfachstelle keine Reduktion der Parkplatzzahl verlangt; dies in erster Linie darum, weil mit

einer entsprechenden Auflage die Zahl der Fahrten, und nicht diejenige der Parkplätze beschränkt werden soll. Der VCS hat jedoch gegen die Bewilligung Einsprache erhoben, die vom Verwaltungsgericht abgelehnt wurde. Die erweiterte Anlage ist in der Zwischenzeit mit einem Fahrtenkontingent von 2.5 Mio. Fahrten jährlich in Betrieb.

10. Weshalb führen nicht mehr Kantone / Städte Wirksamkeitskontrollen durch?

Der Kanton macht bezüglich Verkehr fast ausschliesslich eine Umsetzungskontrolle der Massnahmen und keine Wirkungskontrolle. Auch das wird jedoch nur selten gemacht. Dies aus folgenden Gründen:

- Das AfU wurde kritisiert, weil bei Projekten meist relativ viele Auflagen gemacht worden sind, deren Umsetzung jedoch kaum kontrolliert wurde. Seit wenigen Jahren besteht das Vorgehen darin, eher wenige, aber griffige Auflagen zu machen, deren Umsetzung auch vermehrt kontrolliert werden soll.
- Die Projektorganisation des Kantons wird in der Regel aufgelöst, wenn das Projekt realisiert ist.
- Das Controlling müsste bereits im Rahmen des Bewilligungsverfahrens verfügt und organisiert werden. Beispielsweise müssten "Null-Messungen" durchgeführt werden, um später einen "Vorher- Nachher- Vergleich" durchführen zu können.
- Die Wirksamkeitskontrolle ist methodisch sehr anspruchsvoll. Das Verkehrsaufkommen eines EKZ hängt im Einzelfall von sehr vielen Parametern ab, so dass es nur in wenigen Fällen möglich ist, einen einzelnen zu isolieren.
- Der Aufwand für die Wirksamkeitskontrolle ist relativ gross. Man müsste sich auf relativ wenige grössere Projekte beschränken können, wo mit einer Wirksamkeitskontrolle ein entsprechend grosser Umweltnutzen überprüft werden könnte.

Projekt Gäu-Park: Durch den Kanton wurde verfügt, dass 5 Jahre nach Inbetriebnahme ein Anteil ÖV/Langsamverkehr von mindestens 10% erreicht werden muss. 3 Jahre nach Eröffnung des Gäu-Parks wurde durch die Betreiber ein erster Bericht verfasst, der die Massnahmen darstellte, die zur Erhöhung des ÖV- und Langsamverkehrs ergriffen wurden. Im Juni 2010 wurde im Auftrag der Migros eine Befragung in der Mall des Gäu-Parks durchgeführt, um den Anteil des ÖV/Langsamverkehrs zu ermitteln. Eine erste Untersuchung wurde vom AfU anfangs 2010 zurückgewiesen.

BAFU/ARE

Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen

Aktennotiz des Telefoninterviews vom 6. Juli 2010

Thema	Vertiefendes Interview Kanton SG	
Teilnehmende	Maurus Candrian Mark Sieber Thomas Leutenegger	Amt für Umwelt und Energie SG EBP, Projektleiter Auftragnehmer EBP (Akttennotiz)
Traktanden	1. Vertiefende Fragen	

1 Vertiefende Fragen

1. *Warum gibt es so viele unterschiedliche Definitionen für VE? Was waren die Gründe für die Kantone für ihre Definition?*

Die "historischen" Gründe für die heutige Definition im Richtplan des Kantons St. Gallen sind nicht bekannt. Die Definition wurde seinerzeit im Rahmen eines Auftrags durch Dritte entwickelt. Zurzeit ist eine Revision im Gang, da sich die heutige Definition als zu wenig flexibel erwiesen hat, z.B. bei Umnutzungen. Die Definition soll möglichst vereinfacht werden.

2. *Handelt es sich bei VE mit Problemen auch um Freizeitanlagen oder nur um Einkaufsnutzungen?*

Es handelte sich dabei hauptsächlich um Einkaufszentren. Nur ein Projekt wies eine gemischte Nutzung auf (Säntispark).

4. *Wie gross ist der Anteil der Vorhaben, welche die Voraussetzungen bereits von Beginn weg erfüllen?*

Die meisten Bewilligungsverfahren für VE münden in Rechtsfällen. Im kantonalen Richtplan ist zwar die Verpflichtung zu einer Parkplatzbewirtschaftung vorgeschrieben, deren Höhe wird aber offen gelassen. Dies führt dazu, dass von den Investoren z.T. deutlich zu tiefe Tarife verlangt werden (z.B. Europuls 0.50 CHF/h). Im Rahmen der Gerichtsverfahren resultiert meist eine Gebühr von CHF 2.00/h.

5. *Gibt es Kantone, die für ihre rigide bzw. lockere Praxis bekannt sind? Gibt es Bauherren, die dorthin ausweichen?*

Dem Kanton St. Gallen sind keine Fälle bekannt, bei denen Investoren wegen einer legeren Bewilligungspraxis in einen anderen Kanton oder in eine andere Gemeinde ausgewichen sind.

Der Kanton St. Gallen befindet sich jedoch in einer Grenzsituation gegenüber Vorarlberg. Dort befinden sich relativ viele Baufachmärkte. Auch das Projekt Glaruspark zwischen Mollis und Weesen hatte Proteste im Kanton St. Gallen zur Folge.

6. *Fehlende/mangelnde ÖV-Erschliessung ist ein häufiger Grund für Auseinandersetzungen: Wäre ein Plan mit den heutigen ÖV-Qualitätsklassen und per Verordnung vorgeschriebene Mindestanforderungen hilfreich?*

Zurzeit ist auf Stufe Richtplan eine Positivplanung im Gang, welche auch die ÖV-Erschliessung umfasst. Man kann davon ausgehen, dass neue VE an einem dieser Standorte genehmigt werden. VE ab einer bestimmten Grösse sind allgemein nur an im kantonalen Richtplan vorgesehenen Standorten möglich mit einer ÖV-Erschliessung gemäss Stufe B oder C nach VSS-Norm.

Es gab Fälle, wo ein Investor sich an den Kosten für eine verbesserte MIV-Erschliessung (z.B. in Form eines Kreisels) beteiligen musste. Eine Beteiligung an einer verbesserten ÖV-Erschliessung dürfte rechtlich auf eher wackeligen Beinen stehen.

7. *Wie oft ist die mangelnde Leistungsfähigkeit des Strassennetzes einschränkend? Wie strikt wird sie beachtet?*

In der Mehrzahl der Projekte war die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ein Thema.

8. *Standortvoraussetzungen (Integration in Siedlungsstruktur und ÖV-Erschliessungsgüte) sind die Basis – Richtplan/Standortwahl*

Der Kanton St. Gallen vertritt zu diesem Punkt die folgende Haltung:

- Bei einem bestehenden Standort sollte der Weiterausbau in gewissen Grenzen möglich sein, auch wenn der Standort nicht im Richtplan aufgeführt ist.
- Ein neuer Standort für VE muss jedoch ab einer bestimmten Grösse im Richtplan enthalten sein.

Aus Sicht des AfU bzw. aus Sicht Lufthygiene muss ein Projekt bezüglich der Parkplätze die VSS-Norm erfüllen. Das AfU will nicht mit den Investoren um 50 Parkplätze streiten, weil es der Meinung ist, dass der Durchbruch bezüglich Lufthygiene von der Technik kommen muss (und wird). Zudem sind die raumplanerischen Aspekte und die Kapazität des Strassennetzes die primären Argumente. Eine Beschränkung der Parkplatzzahl würde nur zu Suchverkehr und damit zu Mehremissionen führen. Die einzige Massnahme mit einer gewissen lenkenden Wirkung wäre eine Parkplatzbewirtschaftung in genügender Höhe; in Fällen, wo der Plafond für erlaubte Fahrtenzahlen erreicht ist, dürfte eine Erhöhung der Parkplatz-Gebühren die einzige praktikable Grösse zur Beeinflussung der Fahrtenzahlen sein.

10. *Weshalb führen nicht mehr Kantone / Städte Wirksamkeitskontrollen durch?*

Im Kanton St. Gallen wird nur eine Umsetzungskontrolle gemacht und keine Wirksamkeitskontrolle. Beim neuen Fussballstadion wurde ein Controlling für die Bauphase durchgeführt.

Grundsätzlich besitzt der Kanton St. Gallen ein relativ dichtes Netz von Verkehrszählstellen und ein weniger dichtes Netz von Luftmessstationen im Rahmen von "Ostluft". Für ein Controlling von Einzelprojekten eignen sich diese jedoch nicht. Die Zahlen von Fahrtenzählungen an Einfahrtsschranken sind zwar bekannt, werden jedoch nicht veröffentlicht.

11. Welche Voraussetzungen muss ein Beispiel erfüllen, welches im Rahmen des Auftrags in der Wirkungsanalyse untersucht wird?

Man müsste bei einem Einkaufszentrum, welches heute seine Parkplätze bewirtschaftet, die Bewirtschaftung während einiger Zeit aussetzen und dabei die Fahrten zählen bzw. vice versa. Alle anderen Untersuchungen und Abschätzungen wären hypothetisch.

Eine einheitliche Regelung bezüglich verkehrsbeschränkender Massnahmen in der Schweiz wäre sehr zu begrüssen. Eine entsprechende Richtlinie des Bundes wäre de facto verpflichtend für Kantone und Gemeinden. Denkbar, aber in der Praxis weniger verbindlich, wäre auch ein Gentlemen's Agreement zwischen den Beteiligten.

Eine einheitliche, flächendeckende Regelung sollte die folgenden Elemente beinhalten:

- Die Zahlen der Parkplätze müssten sich (nur) innerhalb der Grenzen gemäss VSS-Norm bewegen. Damit würden Streitereien um 50 Parkplätze mehr oder weniger wegfallen.
- VE ab 50 Parkplätzen würden der Parkplatzbewirtschaftungspflicht unterstellt. Dies würde auch gleich lange Spiesse der Grossverteiler, welche in der Regel der Parkplatzbewirtschaftung unterstellt sind, gegenüber z.B. Aldi und Lidl mit sich bringen.
- Die von der Raumplanung und vom Verkehrsnetz her zulässigen Fahrten sollten mit einem Fahrtenmodell geregelt werden, mit der Option zur Erhöhung der Parkplatzgebühren als Regelgrösse.

BAFU/ARE

Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen

Aktennotiz der Sitzung vom 31.05.2010 (13.15 Uhr) bei EBP (Mühlebachstrasse 11)

Thema	Vertiefendes Interview mit espace.mobilité	
Teilnehmende	Markus Neukom Martin Kuonen Mark Sieber Thomas Leutenegger	Präsident espace.mobilité Geschäftsführer espace.mobilité EBP, Projektleiter Auftragnehmer EBP (Akttennotiz)
Traktanden	1. Allgemeine Bemerkungen 2. Vertiefende Fragen	
Erhaltene Beilagen	<ul style="list-style-type: none"> – espace.mobilité: Überlegungen zum Interview es.mo durch M. Sieber am 31.05.2010 – VLP-ASPAN: Fachtagung "Erkenntnisse aus den Studien von espace.mobilité", 2. Dezember 2009 – espace.mobilité: Stau durch Verkehrsintensive Einrichtungen? Weit geringer als oft behauptet!, 2008 – Schriftwechsel zwischen BAFU-Direktor B. Oberle und espace.mobilité – espace.mobilité: Projekt-Input von espace.mobilité, 1. Sitzung der Begleitgruppe "Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei VE", 21.10.2009 – Schweizerische Juristen-Zeitung (sjz), 1. Juni 2010: Parkraumbeschränkungen bei verkehrsintensiven Einrichtungen (Prof. Beatrice Wagner Pfeifer) 	

1 Allgemeine Bemerkungen

Zentrale Anliegen von espace.mobilité

Die zentralen Anliegen sind die folgenden:

- Das Ziel der hier diskutierten umweltrechtlich angeordneten Massnahmen besteht in der wirkungseffizienten Emissionsreduktion.
- Bei der Beurteilung der Zielerreichung (d.h. der Wirkung) der zur Diskussion stehenden Massnahmen ist eine ganzheitlich-räumliche Sicht anzuwenden.
- Die Systemgrenze ist so zu wählen, dass sowohl die kontraproduktiven wie auch die entlastenden Nebeneffekte erfasst und berücksichtigt werden (z.B. Suchverkehr, Ausweichverkehr, Nettoverkehrseffekt etc.)
- Die Zielerreichung (d.h. die Wirkung) muss zwingend quantitativ messbar sein.
- Bei der Beurteilung der Wirkungseffizienz einzelner Massnahmen sollen immer auch Quervergleiche mit anderen, z.B. mit quellenbezogenen und technischen Massnahmen / Instrumenten erfolgen.
- Dabei soll die Effizienz insbesondere auch anhand von vergleichenden Kosten-Nutzen-Überlegungen (bzw. Zweck-Mittel-Relationen) beurteilt werden.
- Das Projekt hat insbesondere auch zu prüfen, ob die Massnahmen verhältnismässig sind und die Voraussetzungen des Art. 36 BV kumulativ erfüllen, weil die Massnahmen Grundrechte wie Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV) beschneiden.
- Die Fragestellung aus der Motion 08.3003 (Wirkungseffizienz von Umweltmassnahmen) bezieht sich auf ungelöste Probleme im Umweltrecht. Allfällige andere, durchaus potentiell positiv zu bewertende Nebenwirkungen (z.B. Verkehrsentlastung) dürfen nicht damit vermischt werden, sondern sind unter separatem Titel zu untersuchen.

Art. 33 Luftreinhalteverordnung (LRV)

- Aus Sicht von espace.mobilité ist die Umsetzung von Art. 33 Abs. 3 LRV im Zusammenhang mit der Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsinintensiven Einrichtungen zentral. Dieser besagt, dass die Kantone regelmässig die Wirksamkeit von Massnahmen überprüfen und bei Bedarf die Massnahmenpläne anpassen. Sie informieren darüber die Öffentlichkeit.
- espace.mobilité verlangt, dass die Kantone ihrer Pflicht aus Art. 33 Abs. 3 LRV auch tatsächlich nachkommen, und dies BEVOR sie konkrete Massnahmen bei VE verfügen, über deren Wirkungseffizienz keine konkreten Kenntnisse vorliegen.
- espace.mobilité verlangt weiter, dass die Kantone auch ihrer diesbezüglichen Informationspflicht gegenüber der Öffentlichkeit nachkommen (vgl. letzter Satz in Art. 33 Abs. 3 LRV). Diese Informationen bilden für die Öffentlichkeit und die Parlamente die notwendige und unverzichtbare Grundlage für die politische Diskussion und die transparente Entscheidungsfindung betreffend Umweltmassnahmen in kantonalen Massnahmenplänen sowie auch in Richtplänen und Planungs- und Baugesetzen.

Studie Stölzle

- espace.mobilité fragt, ob und wie das Gutachten von Prof. Stölzle, das von ihr veranlasst worden ist, beim vorliegenden Auftrag berücksichtigt wird.
- Das Gutachten Stölzle ist selber eine Meta-Studie, weil es zwei bestehende Studien auf ihre Wissenschaftlichkeit und Belastbarkeit hin untersucht und bewertet und im Rahmen des Gutachtens keine eigenen Daten erhoben wurden. Das Gutachten Stölzle kann deshalb nicht in die Meta-Studie im Rahmen dieses Auftrags mit einbezogen werden.
- espace.mobilité wünscht deshalb, dass die Resultate des Gutachtens Stölzle an denjenigen Resultaten gespiegelt werden, welche im Rahmen dieses Projekts durchgeführt werden.

2 Vertiefende Fragen

1. *Wäre eine einheitliche Definition von VE hilfreich?*

Eine einheitliche Definition, welche gleichzeitig auch dem Schwellenwert für die UVP-Pflicht entspricht, wäre sehr hilfreich. Aus Sicht von espace.mobilité wird der Begriff VE stigmatisiert. Begründung: Der Anteil des VE-Verkehrs gemessen an den Gesamtemissionen aller Emittenten beträgt marginale 0.1 - 0.6%.

2. *In welchen Kantonen ergeben sich mehr Fragen im Zusammenhang mit VE? Wo Definitionen (und Regelungen) vorhanden sind oder wo diese fehlen?*

In Kantonen ohne Regelung gibt es mehr Probleme, da hier die Planungssicherheit fehlt. Espace.mobilité befürwortet eine Positivplanung der Standorte im Rahmen der kantonalen Richtplanung. Mit diesem Vorgehen wären nicht nur die Spielregeln für alle Beteiligten klar, sondern es wäre auch eine wettbewerbsneutrale Lösung gefunden. Bedingung für die Positivplanung (durch welche ja VE an ungeeigneten Standorten ausgeschlossen werden) ist allerdings, dass dann konsequenterweise (weil unnötig und überreguliert) keine weiteren Fesseln mehr angelegt werden (wie PP-Gebühren, PP-Reduktionen, Fahrtenlimiten).

3. *Wie wichtig ist eine "legere" Praxis eines Kantons für die Standortwahl in diesem Kanton?*

Als Kriterium für die Standortwahl eines Vorhabens steht die Wirtschaftlichkeit eindeutig im Vordergrund. Ein Standort, der zwar rechtlich bewilligungsfähig ist, bei dem aber die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist, kommt erfahrungsgemäss nicht in Frage. IKEA Spreitenbach/Dietikon ist das einzige bekannte Beispiel, bei dem die Bewilligungsfähigkeit bei der Standortwahl eine Rolle gespielt hat. Dies bleibt aber ein Einzelfall und war nur möglich, weil sich beide möglichen Standorte in kurzer Distanz im gleichen Wirtschaftsraum befanden.

4. *Wie gross ist der Anteil der Vorhaben, welche die Voraussetzungen bereits von Beginn weg erfüllen?*

Die meisten Projekte werden von den Gemeinden in der Regel und unter bestimmten Auflagen bewilligt. Probleme entstehen oft erst durch Einsprachen des VCS. In der Wahrnehmung von espace.mobilité haben die Einsprachen des VCS seit der Ablehnung der FDP-Initiative zum Verbandsbeschwerderecht wieder zugenommen.

5. *Wie häufig entwickeln die Vorschriften eine "präventive" Wirkung, indem ein entsprechender Standort gemieden wird?*

Aus Sicht von espace.mobilité wäre es vorzuziehen, wenn statt umweltrechtlicher Vorschriften von Massnahmen, deren positive Wirkungseffizienz nicht nachgewiesen werden kann und die oft im Widerspruch zu raumplanerischen Zielsetzungen (z.B. Verdichtung) liegen, eine raumplanerische Positivplanung betrieben würde. Es nützt nichts, wenn falsche Instrumente flächendeckend eingesetzt werden. Die falschen Instrumente wirken kontraproduktiv in allen Bereichen (Raumplanung, Umweltschutz, Wirtschaft, Kunden/Gesellschaft).

Bei dieser Thematik muss auch berücksichtigt werden, dass der Investor und der Ankermieter eines Einkaufszentrums bezüglich Tragbarkeit von Massnahmen unter Umständen nicht die gleiche Meinung haben. Der Investor akzeptiert unter Umständen einschneidende Massnahmen, weil er rasch bauen und deshalb langwierige Gerichtsverfahren möglichst meiden will. Der Ankermieter ist dagegen auf eine langfristige Rentabilität angewiesen und kann deshalb einschneidende Massnahmen nicht akzeptieren.

7. *Gibt es seitens Betreiber Unsicherheiten bezüglich ÖV-Qualität? Wäre ein Plan mit den heutigen ÖV-Qualitätsklassen und per Verordnung vorgeschriebene Mindestanforderungen hilfreich?*

Aus Sicht von espace.mobilité sollten bezüglich ÖV-Anschluss die folgenden Anforderungen an ein Einkaufszentrum gestellt werden:

- Der Verkehrsanschluss eines Einkaufszentrums soll seinem Zweck entsprechen. Die ÖV-Qualitätsanforderungen für Fachmarktzentren unterscheiden sich von jenen für ein Zentrum, wo vorwiegend Einkäufe für den täglichen Bedarf erfolgen.
- Bezüglich ÖV sollte das ganze Einzugsgebiet betrachtet werden – das heisst insbesondere auch die ÖV-Qualität am Ausgangsort.
- Für die öffentliche Hand sollte bezüglich des Anschlusses ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis resultieren, d.h. es sollten keine leeren Busse herumfahren (die ihrerseits wiederum Emissionen generieren).

8. *Wie gross wird der Anteil Erneuerung gegenüber Neuanlagen in Zukunft sein?*

Der Anteil der Erneuerungen an bestehenden Standorte dürfte deutlich höher sein als derjenige von Neubauten auf der grünen Wiese. Der Anteil kann jedoch nicht beziffert werden.

9. *Erweiterung/Umnutzung: Würde eine Anforderung an die Änderung der Anlage in der LRV nicht Sinn machen? (Erleichterung, damit Bestandesgarantie nicht verloren geht)*

Die Erhaltung der Bestandesgarantie ist von grösster Bedeutung. Zum einen muss, wer in Bauten investiert, sich darauf verlassen können, dass die seinerzeit bewilligten Rechte und Werte auch bei Umbauten und Ersatz- oder massvollen Erweiterungsbauten gewahrt bleiben. Der drohende Verlust der Bestandesgarantie führt zum Aufschieben von notwendigen Erneuerungen (wodurch auch energetische Sanierungen aufgeschoben werden; Beispiel EKZ Letzipark) oder zum Ausweichen an periphere Standorte (ohne Restriktionsmassnahmen). Beides ist in mehrfacher Hinsicht schlecht. Zum Einen für die Umwelt (Ressourcenverschleiss und Emissionen), zum Andern für die Raumplanung (Zersiedelung sowie Aufgeben oder schlechte Nutzung von Bestehendem) zum Dritten für die Investoren (Fehlinvestitionen) und viertens für die Kunden (veraltetes EKZ).

Wo im Gesetz die notwendigen Korrekturen erfolgen sollen, muss diskutiert werden. Das Anliegen ist zu gewichtig und betrifft zu viele verschiedene Politikbereiche, als dass es allein auf einer unteren Stufe (Verordnung) gelöst werden kann. espace.mobilité sieht die Korrektur deshalb auf Stufe USG und RPG. Dass danach (untergeordnet) in der LRV die Einführung eines Anlagentyps "geänderte Anlage" mit weniger strengen Anforderungen als für Neuanlagen, vorzusehen wäre, erscheint sinnvoll.

11. *Welche Haltung hat Ihr Verband zum Controlling der Wirkungen?*

Die Wirksamkeitskontrolle ist absolut essentiell. Es dürfen nur Massnahmen angeordnet werden, deren Wirksamkeit belegt ist.

12. *Welche Voraussetzungen muss ein Beispiel erfüllen, welches im Rahmen des Auftrags in der Wirkungsanalyse untersucht wird?*

Zur Beurteilung der Wirksamkeit der Parkierungsgebühren müsste eine bestehende Anlage herangezogen werden, bei der die Gebühren neu eingeführt werden und wo sonst nichts verändert wird (ceteris paribus). Dies gilt nota bene auch für die Umgebung, d.h. beispielsweise keine neuen Verkaufsflächen in der Nähe.

Die Wirksamkeit des Fahrtenmodells (als langfristig taugliches und sinnvolles Instrument) kann solange nicht beurteilt werden, als dass die Nagelprobe mit der Verhängung von Sanktionen (u.U. bis hin zur Reduktion der Parkplatzzahl) im Fall von zu hohen Fahrtenzahlen noch nicht eingetreten ist.

BAFU/ARE

Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen

Aktennotiz der Sitzung vom 21.06.2010 (13.30 Uhr) in der Geschäftsstelle des VCS, Bern

Thema **Vertiefendes Interview mit der Umweltallianz**

Teilnehmende	Peter Saxenhofer	Geschäftsleiter VCS
	Mark Sieber	EBP, Projektleiter Auftragnehmer
	Thomas Leutenegger	EBP (Akttennotiz)

Traktanden 1. Vertiefende Fragen

Erhaltene Beilagen – Präsentation P. Saxenhofer an der 1. Sitzung der Begleitgruppe "Effektivität und Effizienz von verkehrsbeschränkenden Massnahmen bei VE", 21.10.2009

1 Vertiefende Fragen

1. *Wäre eine einheitliche Definition von VE hilfreich?*

Eine einheitliche Definition wäre hilfreich. Es stellt sich dabei jedoch die Frage, ob man sich auf eine solche einigen kann. Folgende Probleme stellen sich dabei z.B.:

- Sind die Anforderungen an VE in stark belasteten zentralen Lagen die gleichen wie in schwächer belasteten ländlichen Regionen?
- Können Vorhaben, die in kurzer Zeit sehr viel Verkehr erzeugen (z.B. Open Airs) gleich beurteilt werden wie Projekte, die zwar pro Tag weniger, aber dafür gleichmässig viel Verkehr erzeugen?

Der VCS vertritt zu dieser Frage die folgende Haltung:

- Es sollen für Gebiete mit vergleichbarer Belastungssituation die gleichen Regelungen gelten.
- Das Umweltschutzgesetz soll überall gleich interpretiert werden. Mit diesem Grundsatz wird verhindert, dass die Kantone mit ungeeigneten Standorten für VE einen Konkurrenzkampf um Arbeitsplätze führen (wie z.B. im Fall Galmiz).

3. *Wie wichtig ist eine "legere" Praxis eines Kantons für die Standortwahl in diesem Kanton?*

Das Beispiel IKEA Spreitenbach / Dietikon zeigt, dass die Investoren Standorte mit einer möglichst "legeren" Praxis suchen und/oder verschiedene Standorte gegeneinander ausspielen (wer bietet die besseren Bedingungen). Die Gerichtspraxis ist diesbezüglich für den VCS auch nicht immer nachvollziehbar. So ist es z.B. für den VCS nicht ersichtlich, warum der Ausbau des Länderpark Stans (NW) vom Bundesgericht durchgewunken und der Ausbau des Seedamm-Centers in Pfäffikon (SZ) nicht bewilligt wurde, obwohl sich diese bezüglich Belastung in einer etwa vergleichbaren Lage befinden.

4. *Wie gross ist der Anteil der Vorhaben, welche die Voraussetzungen bereits von Beginn weg erfüllen?*

Der Anteil der durchgewinkten Projekte ist der Geschäftsstelle nicht bekannt, da die Sektionen für die erste Einschätzung von Bauprojekten verantwortlich sind. Diese melden der Geschäftsstelle nur diejenigen Projekte, bei denen eine Einsprache bzw. eine Beschwerde erwogen wird, weil Auflagen nicht erfüllt sind. Aus Sicht der Geschäftsstelle hat die Zahl der Einsprachen und Beschwerden gegen Projekte in den letzten Jahren stark abgenommen. Dies wohl aus verschiedenen Gründen:

- Die Zahl der Projekte hat abgenommen. Dies ist einerseits mit der aktuellen Wirtschaftslage zu begründen, und andererseits auch mit der Tatsache, dass der Detailhandelsmarkt mehr als gesättigt ist.
- Die Schwellenwerte der UVP-Pflicht wurden mit der letzten UVPV-Revision bezüglich Parkplätzen und Verkaufsflächen angehoben.
- Die Investoren haben möglicherweise aus der Vergangenheit gelernt und die notwendigen Massnahmen in letzter Zeit bereits in die Projekte integriert.

Die Abstimmung über das Verbandsbeschwerderecht hatte keinen Einfluss auf die Einsprache- und Beschwerdetätigkeit seitens des VCS.

7. *Gibt es seitens Betreiber Unsicherheiten bezüglich ÖV-Qualität? Wäre ein Plan mit den heutigen ÖV-Qualitätsklassen und per Verordnung vorgeschriebene Mindestanforderungen hilfreich?*

Aus Sicht des VCS steht bei der Beurteilung eines Standorts nicht die ÖV-Qualität allein im Vordergrund, sondern es ist wichtig, dass ein ganzes Bündel von Massnahmen getroffen wird:

- Guter, d.h. integrierter Standort
- Entsprechend gute ÖV-Erschliessung
- lenkungswirksame Parkierungsgebühr
- Hauslieferdienst etc.

Auch der beste ÖV-Anschluss kann alleine eine schlechte Standortwahl nicht kompensieren.

Bsp.: Im Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside in Bern fahren wegen tiefer Parkierungsgebühren von CHF 0.20.-/h die Kunden mit dem Auto ins Kino, anstatt wie früher mit dem Bus in die städtischen Kinos zu fahren (<http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/WestsideKinos-Das-Geheimnis-ihres-Erfolgs/story/29579852>). Gemäss den Betreibern selbst, sind die tiefen Parkgebühren ein echter Standortvorteil. Es mussten wegen der Verlagerung der Kino-Besucher bereits Kinos im Stadtzentrum schliessen. Ein verbessertes ÖV-Angebot an einem ungeeigneten Standort bei zu tiefen Parkgebühren nützt da wenig.

Wegen des bestehenden Überangebots im Detailhandel würde eine Aufhebung der Parkierungsgebühr nicht zu einer Umsatzsteigerung führen. Im Weiteren könnte die Parkierungsgebühr laufend der Nachfrage angepasst werden, d.h. bei einem vollen Parkplatz wird diese vom Betreiber selbst erhöht, womit die lenkende Wirkung ja bestätigt wird.

Die erfolgreichsten Einkaufszentren sind die zentrumsnahen, welche praktisch ohne Parkplätze auskommen. Ein diesbezüglich wichtiger Indikator ist der Umsatz pro Parkplatz. Die Konzentration auf MIV-orientierte Einkaufszentren in der Agglomeration führt dazu, dass die Fahrtwege (ob mit Auto oder mit ÖV) länger werden, weil die EKZ eben nicht mehr dort sind, wo die Menschen leben.

9. *Erweiterung/Umnutzung: Würde eine Anforderung an die Änderung der Anlage in der LRV nicht Sinn machen? (Erleichterung, damit Bestandesgarantie nicht verloren geht)*

Der optimale Standort ist die wichtigste Voraussetzung für eine VE. Als Beispiele dafür können Einkaufszentren in Bahnhofsnähe gelten, die völlig ohne Parkplätze auskommen und trotzdem sehr hohe Umsätze generieren. Bezüglich Erleichterungen ist der VCS sehr skeptisch, weil bestehende und neue/ausgebaute Standorte gleich behandelt werden müssen. Weil der Einkaufsverkehr in den letzten Jahren zugenommen hat, müssen aus Sicht des VCS bestehende Anlagen bei einem Ausbau saniert werden, d.h. sie verlieren bei einem Ausbau die Bestandesgarantie.

10. *Wie stellen Sie sich dazu, dass Massnahmen angewendet werden, die in den Rechtsgrundlagen nicht enthalten sind?*

Zum Thema Fahrtenmodell und Massnahmen können folgende Aussagen gemacht werden:

- Die Haltung der einzelnen VCS-Sektionen ist zu diesem Punkt nicht einheitlich.
- Der Ansatz (Beschränkung der Fahrten statt der Parkplätze) ist jedoch grundsätzlich richtig, wenn diese konsequent erfasst und entsprechende Sanktionierungssysteme angewendet werden.
- Die Erhebung einer Parkierungsgebühr kann möglicherweise und in Einzelfällen zu höheren Fahrlängen führen, wenn sie nicht flächendeckend erhoben wird. Das heisst eben, dass parkierungsbeschränkende Massnahmen möglichst flächendeckend angewendet werden müssen (darum auch keine Besitzstandgarantie für Altanlagen).
- Die juristische Aufhängung des Fahrtenmodells ist Sache der Juristen.

11. *Welche Haltung hat Ihr Verband zum Controlling der Wirkungen?*

Aus Sicht des VCS kann bei einer Einzelanlage kein Controlling der Wirkung durchgeführt werden. Solange die Massnahmen (v.a. Parkierungsgebühr) nicht flächendeckend umgesetzt werden, ist ein Controlling auch kaum sinnvoll. Bei einem konsequenten Vollzug der richtigen Massnahmen wäre ein Controlling nicht mehr nötig. In der Wahrnehmung des VCS werden zurzeit nicht einmal alle verfügbaren Massnahmen immer umgesetzt.

Espace.mobilité verlangt nun, dass die Behörden nachweisen, dass die verfügbaren Massnahmen dazu führen, dass die negativen Umweltauswirkungen gegenüber dem Zustand ohne Massnahmen abnehmen. Das ist paradox; aus Sicht des VCS müsste es umgekehrt sein: Die EKZ-Betreiber müssten beweisen, dass ihre EKZ keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt haben bzw. dass die negativen Umweltauswirkungen ohne diese Massnahmen nicht zunehmen (z.B. im Vergleich zum Zustand, bevor das EKZ realisiert wurde).

12. Welche Voraussetzungen muss ein Beispiel erfüllen, welches im Rahmen des Auftrags in der Wirkungsanalyse untersucht wird?

Eine Wirkungsanalyse an einem Einzelobjekt ist aus Sicht des VCS praktisch nicht möglich. Wenn schon, müsste eine Wirkungsanalyse bei zwei Zuständen vergleichend erfolgen: Einerseits das EKZ ohne parkierungsbeschränkende Massnahmen (freie Parkplatzzahl, keine Parkplatzbegühr, schlechte oder keine ÖV-Anbindung, kein Hauslieferdienst). Andererseits dasselbe EKZ mit beschränkter Parkplatzzahl, entsprechenden Gebühren (mind. 2 Fr./h ab der ersten Minute), guter ÖV-Anbindung, Hauslieferdienst.