



Stadtkanzlei Olten  
Markus Dietler, Stadtschreiber  
Leiter Direktion Präsidium  
Dornacherstrasse 1  
4603 Olten

24. Mai 2018

Sehr geehrter Herr Dietler  
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Gelegenheit zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement der Stadt Olten Stellung zu nehmen und unterbreiten Ihnen die Antworten zu den offenen Fragen.

### **Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement**

Coop betreibt in Olten die nachfolgenden Standorte:

- |                                 |                                  |
|---------------------------------|----------------------------------|
| Baslerstrasse 10, 4601 Olten    | - Coop Supermarkt                |
|                                 | - Coop City                      |
|                                 | - Coop Restaurant                |
|                                 | - Import Parfumerie              |
|                                 | - Christ Uhren & Schmuck         |
| Baslerstrasse 37, 4601 Olten    | - Interdiscount                  |
| Im Bahnhof, 4600 Olten          | - Coop Supermarkt                |
| Von Roll-Strasse 24, 4600 Olten | - Coop Supermarkt, Olten Sälihof |
| Sälipark, 4600 Olten            | - Interdiscount                  |
| Wilerweg 101, 4600 Olten        | - Coop Supermarkt                |

Für die Grundversorgung der Bevölkerung spielen die Unternehmen von Coop in der Stadt Olten eine massgebende Rolle und bieten gleichzeitig eine Vielfalt an Arbeitsplätze und Lehrstellen an. Die Bestimmungen zur erlaubten Anzahl und zur Parkplatzbewirtschaftung bei Einkaufsläden betreffen unsere Kunden ganz direkt und haben einen massiven Einfluss auf das Geschäft.

Deshalb betonen wir nochmals die Wichtigkeit der Sachlage und bitten Sie, den vorliegenden Stellungnahmen und Antworten entsprechendes Gewicht zu geben.

**Coop Genossenschaft**  
Immobilienprojekte National  
Bern

Kasparstrasse 7  
Postfach  
3027 Bern Bethlehem  
Schweiz

Tel. +41 31 998 64 46  
Mobile +41 79 605 81 14  
Fax +41 31 998 64 96  
CHE-116.311.185 MWST

Jan.Zambaz@coop.ch  
www.coop.ch  
20180524 Stellungnahme\_Mobilitätspla  
Parkierungsreglement\_Olten.docx

## Fragen zum Mobilitätsplan Olten

Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?

Antwort:

*Olten ist als Verkehrsdrehscheibe bekannt und aufgrund seiner zentralen Lage und der hervorragenden Zugverbindungen optimal an den ÖV angebunden. Zudem hat Olten als Regionalzentrum ein gut ausgebautes Stadtbusnetz. Beim MIV besteht jedoch Verbesserungspotenzial.*

Unterstützen Sie die Zielsetzungen des Mobilitätsplans Olten? In welchen Bereichen und in welchen Bereichen nicht?

Antwort:

Diese Ziele werden von Coop **als sinnvoll erachtet**:

- Der Verkehr in der Stadt Olten ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren. Damit soll die angestrebte Stadtentwicklung ermöglicht und unterstützt werden.
- Der für die Wirtschaft notwendige Verkehr muss gewährleistet werden. Dies beinhaltet aus Sicht des Detailhandels auch zwingend den für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Güter- und Einkaufsverkehr. Olten ist sich der Bedeutung als Regionalzentrum bewusst und berücksichtigt die Interessen der Region angemessen.
- Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften (optimaler Einsatz der Verkehrsmittel).
- Die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region und dem Kanton Aargau bewältigt.
- Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.

Dieses Ziel wird von Coop **mit Einschränkung** akzeptiert:

- Die Verkehrsorganisation in der Stadt Olten orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen und ist zukunftsweisend.  
**Anmerkung: Wird als sinnvoll erachtet.**
- Die übergeordneten Planungen wie Richtplan geben die Grundsätze der Angebotsorientierung sowie der 3V-Strategie vor.  
**Anmerkung: Coop lehnt den Einbezug der 3V-Strategie ab.**  
Die genannten „Push“-Massnahmen stellen Restriktionen dar, wie z. B. Beschränkung/Bewirtschaftung der Parkierung etc. Verkehrsbeschränkungen und Restriktionsmassnahmen sind insbesondere bei Einkaufszentren und Fachmärkten unverhältnismässig und meist wirkungslos. Im schlechtesten Fall führen sie zu einer deutlichen Mehrbelastung der Infrastruktur und der Umwelt durch Ausweich- und Suchverkehr. Das Ziel, die Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV/LV zu bewegen, wird mit der 3V-Strategie nicht erreicht, weil diese verhaltensökonomische Prinzipien und Erkenntnisse, das heisst das tatsächliche Verhalten der Menschen, völlig ausser Acht lässt.

Dieses Ziel wird von Coop **abgelehnt**:

- Der motorisierte Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren.  
**Anmerkung: Der punktuelle und zielgerichtete Ausbau des Strassennetzes darf nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.**

*Welche Teilbereiche der Mobilität gilt es Ihrer Ansicht nach in Olten besonders zu fördern und weshalb?*

Antwort:

Coop spricht sich dafür aus, alle Teilbereiche der Mobilität gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu behandeln. Die Bürgerinnen und Bürger sollen selbst entscheiden, welches Verkehrsmittel für sie am zweckmässigsten ist.

*Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?*

Antwort:

Coop unterstützt alle Massnahmen, die verkehrsträgerübergreifend zu einer Erhöhung der Verkehrskapazitäten führen.

Coop lehnt jedoch Verkehrsbeschränkungen und Restriktionsmassnahmen ab, welche bei Einkaufszentren und Fachmärkten unverhältnismässig und meist wirkungslos sind. Im schlechtesten Fall führen sie zu einer deutlichen Mehrbelastung der Infrastruktur und der Umwelt durch Ausweich- und Suchverkehr. Das Ziel, die Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV/LV zu bewegen, wird mit Restriktionsmassnahmen nicht erreicht, weil diese verhaltensökonomische Prinzipien und Erkenntnisse, das heisst das tatsächliche Verhalten der Menschen, völlig ausser Acht lässt.

*Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Mobilitätsplan Olten:*

Im Mobilitätsplan sind die Bedürfnisse des Detailhandels und seiner Kundinnen und Kunden zwingend zu berücksichtigen. Restriktionsmassnahmen wie Parkgebührenpflicht und Parkplatzbeschränkungen sind zu unterlassen, da sonst die Kundinnen und Kunden auf andere Standorte ausserhalb Oltens ausweichen werden, was zu Ausweichverkehr und damit Mehrverkehr und Mehremissionen führen wird.

### **Fragen zum Parkierungsreglement**

Generelles:

*Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat empfohlene Variante 2 generell und weshalb?*

Antwort:

Coop setzt sich dafür ein, dass der Detailhandel die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendige Anzahl Parkplätze bekommt. Die für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb unserer Verkaufsstellen erforderliche Anzahl Parkplätze bestimmen wir aufgrund langjähriger Erfahrungswerte. Es gilt der Grundsatz: So wenig wie möglich, aber so viel wie nötig. Es werden keine Parkplätze auf Vorrat gebaut.

Umgekehrt darf die Parkplatzzahl aus folgenden Gründen auch nicht zu gering sein:

- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Verärgerung bei allen Kunden, die zum Einkaufen auf das Auto als sinnvolles Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind

- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Such- und Ausweichverkehr und damit kontraproduktive Effekte wie Stau und Mehremissionen (Lärm und Luft)
- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Umsatzverlust bzw. Nichterreichen der erforderlichen Umsätze für einen kostendeckenden Betrieb der Filiale. Nicht rentable Filialen werden über kurz oder lang geschlossen.
- Alle drei Effekte sind hochgradig kontraproduktiv, sowohl für die Kunden (Gesellschaft), die Umwelt wie auch für die Wirtschaft.
- Das Anordnen von zu knappen Parkplatzzahlen widerspricht damit klar dem Prinzip der Nachhaltigkeit.

**Die vorgesehenen Parkplatzzahlen sind bei Anwendung der Reduktionsfaktoren der Variante 2 vertretbar. Die Anwendung der Variante 2 ist für Coop zwingend notwendig, da die Parkplatzzahlen bei Anwendung von Variante 1 einen wirtschaftlichen Betrieb der Verkaufsstandorte stark erschweren bzw. verunmöglichen würden.**

*Soll das Reglement eine Regelung zu den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen enthalten? Weshalb bzw. weshalb nicht?*

Antwort:

Coop ist dezidiert dagegen, dass der Staat öffentlich zugängliche Parkplätze auf privaten Grundstücken reglementiert. Es gilt der Vorrang der verfassungsmässig geschützten Eigentumsgarantie. Die privaten Eigentümer sollen selbst bestimmen können, ob sie z.B. Parkgebühren erheben wollen oder nicht. Dies kann z.B. sinnvoll sein, um das Fremd- oder Langzeitparkieren auf Kundenparkplätzen zu vermeiden.

Anders sieht die Situation auf öffentlichem Grund aus. Hier gehören Grund und Boden der Allgemeinheit, d.h. die Benützung von öffentlichen Parkplätzen ist als gesteigerter Gemeingebrauch zu werten.

**Fazit: Das Parkierungsreglement soll nur für den öffentlichen Raum und nicht für öffentlich zugängliche Parkieranlagen auf privatem Grund, z.B. Einkaufszentren, gelten.**

*Braucht es detaillierte Regelungen für Zweiräder? Wenn ja, sollen diese ins Reglement aufgenommen oder dafür ein separates Reglement erarbeitet werden? Weshalb?*

Antwort:

Detaillierte Regelungen für Zweiräder sind nicht notwendig. Die Bürgerinnen und Bürger entscheiden selbst, ob sie vermehrt Zweiräder benutzen. Im öffentlichen Raum muss die Stadt Olten jedoch für ausreichend Veloabstellplätze sorgen, insbesondere am Bahnhof. Die heutigen Zustände sind unzumutbar.

*Braucht es Sonderregelungen für gewisse Fahrzeugkategorien (z.B. Dienstfahrzeuge) und/oder Betriebskategorien (z.B. Schichtarbeit)? Wenn ja, welche (Umfang)?*

Antwort:

Besser als (bürokratische) Sonderregelungen sind generell ausreichende Parkplatzzahlen.

Zu den einzelnen Artikeln:

*Die neu eingeführte Unterscheidung zwischen den Nutzungen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv gemäss kantonaler Bauverordnung führt dazu, dass nach stadt-rätlichem Vorschlag bei Verkauf kundenintensiv teils sogar mehr Parkplätze als heute erstellt werden dürften. Braucht es diese Unterscheidung oder soll Olten diesbezüglich von den Normen abweichen? (Art. 6)*

Antwort:

Aus Sicht des Detailhandels ist die Unterscheidung zwischen den Nutzungen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv in Verbindung mit der Variante 2 in Art. 7 der einzige Weg, um auf eine der Nutzung angemessene und für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderliche Anzahl von Parkplätzen zu kommen.

**Diese Unterscheidung ist daher notwendig und muss beibehalten werden.**

*Würden Sie Bandbreiten beim reduzierten Bedarf begrüssen? Wenn ja, weshalb, in welchem Umfang und mit welchen Anwendungskriterien? Wenn nein, weshalb nicht? (Art. 7)*

Antwort:

Bandbreiten wären nur dann sinnvoll, wenn diese von den Reduktionsfaktoren der Variante 2 ausgehen. Im Gebietstyp I z.B. von 50% bis 70%. Eine Unterschreitung des bisherigen Wertes wird aus den oben dargelegten Gründen abgelehnt. Aus Gründen der Planungssicherheit wird die bestehende Regelung der Variante 2 bevorzugt.

*Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat vorgeschlagenen, insbesondere von der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr abhängigen Gebietstypen und weshalb? Schlagen Sie Änderungen der Einteilung (andere Kriterien, andere Gebiete, andere Zahl von Typen) vor? (Art. 7 und Anhang)*

Antwort:

Das Kriterium in von der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr abhängigen Gebietstypen erachten wir als **nicht sinnvoll**.

Die im Parkierungsreglement vorgeschlagene Berechnungsmethodik für die Bestimmung der Parkplatzzahl beim Detailhandel basiert einzig auf der ÖV-Qualität und erst noch auf der ÖV-Qualität am Zielort der Fahrt.

Diese Berechnungsmethodik unterliegt grundlegenden Fehlüberlegungen:

- Die Qualität des ÖV ist nur eines von ganz verschiedenen Entscheidungskriterien für die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen. Andere Kriterien wie grosse Einkaufsmenge, Kinder dabei, ohnehin mit dem Auto unterwegs etc. sind gemäss Umfragen (vgl. Studie JEKO, 2007) ebenso wichtig oder sogar wichtiger und deshalb zumindest in gleichem Masse bzw. sogar höher zu gewichten.

- Wenn schon die ÖV-Qualität als Berechnungsgrundlage für die Parkplatzzahlen herangezogen wird, dann aber die ÖV-Qualität am Ausgangsort der Fahrt, d.h. in vielen Fällen die ÖV-Qualität zu Hause. Die ÖV-Qualität zu Hause spielt in doppelter Hinsicht die entscheidende Rolle. Erstens: Den Entscheid der Verkehrsmittelwahl fällt man am Anfang der Fahrt. Für fast alle Personen ist der Weg zum Auto deutlich näher als der Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle. Zweitens: Dieser längere Weg muss bei der Benutzung des ÖV zum Einkaufszweck immer auch auf dem Rückweg zurückgelegt werden. Dann aber beladen mit den Einkaufstaschen. Dieser Umstand gilt auch dann, wenn der Ausgangsort der Fahrt nicht das Zuhause ist.
- Aus diesen Gründen ist für die meisten Menschen das Auto das zweckmässigere Verkehrsmittel zum Warentransport und damit auch zum Einkaufen. Es macht keinen Sinn, Menschen zu zwingen, einen Entscheid zu fällen, der für sie weder zweckmässig noch sinnvoll ist (vgl. dazu die verhaltensökonomische Studie von FehrAdvice, 2012). Menschen wählen stets die für sie zweckmässigere Variante und weichen - im Fall des Einkaufens - mit dem Auto einfach auf andere Standorte aus, wo es ausreichend Parkplätze hat.

*Braucht es eine Besitzstandsgarantie für bestehende Parkfelder? (Art. 14)*

Antwort:

**Eine Bestandesgarantie ist bei bestehenden Anlagen zwingend notwendig.**

Die in Art. 14 geregelte Bestandesgarantie ist unzureichend. Diese gilt nur für bestehende Parkplätze. Bei bewilligungspflichtigen Nutzungsänderungen und –erweiterungen kommt hingegen das neue Reglement zur Anwendung. Für Parkieranlagen, welche vor Inkrafttreten dieses Reglements bereits bestanden, tritt Art. 12 (Bewirtschaftungspflicht) 24 Monate nach Inkrafttreten des Reglements in Kraft, es gibt also keinen Bestandesschutz.

Coop fordert eine **umfassende Bestandesgarantie**: Die ursprüngliche, rechtmässig bewilligte Anzahl Parkplätze muss in jedem Fall erhalten und garantiert bleiben. Wenn die Parkplatzzahlen bei Umbauten, Renovationen, Ersatzbauten und massvollen Erweiterungen nicht garantiert werden, hat dies – über kurz oder lang – folgende Konsequenzen: Dringend notwendige Modernisierungen werden nicht getätigt, weil sonst massive Parkplatzverluste drohen. Als Folge der ständig sinkenden Attraktivität der Läden nehmen auch die Umsätze laufend ab. Standorte, die in die Verlustzone abgleiten, müssen definitiv geschlossen werden. Ohne Bestandesgarantie laufen veraltete Verkaufsstandorte somit unweigerlich in die **Revitalisierungsfalle**. Dies bedeutet für die betroffenen Objekte den Tod auf Zeit.

**Antrag:**

Für bestehende Anlagen muss die Bestandesgarantie für die Anzahl der bestehenden, rechtmässig bewilligten Parkplätze zwingend in das Parkierungsreglement aufgenommen werden. Diese Bestandesgarantie muss auch für Umbauten, Renovationen, Ersatzbauten und Erweiterungen gelten.

Wir fordern daher die Streichung des vorgeschlagenen Art. 14 in der vorliegenden Form, insbesondere von Absatz 2:

Coop schlägt folgenden neuen Wortlaut vor:

**Art. 14 neu (Bestandesgarantie für bestehende, rechtmässig bewilligte Parkplätze)**

**Aufgrund bisherigen Rechts bewilligte Parkplätze in privatem Eigentum sind in ihrer Anzahl und ihrem Bestand geschützt. Diese Bestandesgarantie gilt auch bei Umbauten, Renovationen, Ersatzbauten und Erweiterungen.**

Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Parkierungsreglement:

**1. Sehr negativ ist die Bewirtschaftungspflicht gem. Art. 12:**

Demnach müssten alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen bewirtschaftet werden. Bei öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen mit mehr als 50 öffentlichen Parkfeldern würde ab der ersten Minute eine Parkgebühr erhoben. Diese dürfe 1 Franken pro Stunde nicht unterschreiten, sofern die individuelle Parkierungsdauer weniger als 24 Stunden beträgt.

**Antrag: Art. 12 ist ersatzlos zu streichen, auf eine Bewirtschaftungspflicht ist zu verzichten.**

**Begründung**

**Folgende Argumente sprechen gegen eine behördlich verfügte Parkplatzgebührenpflicht beim Einkaufsverkehr**

**A. Grundsätzliches**

Die folgenden Argumente gelten explizit für Parkplätze bei Detailhandelsstandorten d.h. beim Einkaufsverkehr.

- Das **BAFU/ARE-Rundschreiben an die Kantone vom 09.04.2013** hält punkto Wirkungsbeurteilung verkehrslenkender Massnahmen bei Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) ausdrücklich Folgendes fest:
  - **Unter Pkt. 1:** „Besondere Relevanz für die Wirkungsbeurteilung hat die Unterscheidung zwischen VE mit Monopolcharakter (Grossereignisse, Flughäfen, Sportanlässe, Spitäler, grosse Dienstleistungsbetriebe etc.) und VE mit Ausweichmöglichkeiten (Verkaufsstellen des Detailhandels, Freizeitanlagen wie z. B. Freizeitbäder, Kinos etc.).“
  - **Unter Pkt. 2:** „Das vorliegende Rundschreiben wurde unter Berücksichtigung der nachstehenden Grundlagen erarbeitet:  
[...] FehrAdvice & Partners im Auftrag von espace.mobilité (2012): Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse“.
  - **Unter Pkt. 6:** „Eine wichtige Rolle für vertiefte Abklärungen und konkrete Festlegungen zu VE im Zusammenhang mit verkehrsplanerischen Überlegungen spielen heute [...] auch das individuelle Verkehrsverhalten“.  
In der Fussnote 4 wird nochmals explizit auf die Studie von FehrAdvice & Partners (2012) verwiesen: Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse.
- Die Erkenntnisse aus der Verhaltensökonomie sind zwingend zu berücksichtigen! (Studie FehrAdvice 2012).

- Es existieren weitere Studien, die zeigen, dass die Parkplatzgebührenpflicht beim Einkaufsverkehr nicht den von Verkehrsplanern und Behörden behauptete Effekt des Umsteigens vom Auto auf den ÖV bewirkt.

## **B. Argumente gegen Parkplatzbewirtschaftungspflicht auf privatem Grund und Boden im Einzelnen:**

- Es existiert keine einzige Studie, die unter ganzheitlich-räumlicher Betrachtungsweise wissenschaftlich nachweist, dass beim Einkaufsverkehr die Parkplatzbewirtschaftungspflicht (oder andere Restriktionsmassnahmen am Zielort der Fahrt) eine positive Wirkungseffizienz auf die Emissionsreduktion hat oder das von Behörden und Verkehrsplanern vermutete Umsteigen vom Auto auf den ÖV bewirkt.
- Die Parkplatzbewirtschaftungspflicht beim Einkaufsverkehr:
  - hat keine nachweisbare, positive Lenkungswirkung auf die Benutzung des ÖV (Modalsplit) und damit keinen nachweisbaren Umweltnutzen
  - ändert nichts an den eigentlichen Beweggründen zur Benutzung des Autos für Einkaufszwecke
  - setzt am Ende der Ursachen-Wirkungskette an (End-of-pipe-Massnahme) und ist reine Symptombekämpfung
  - führt zu Ausweich- und Suchverkehr sowie wildem Parkieren
  - führt zu unerwünschtem Mehrverkehr (Mehremissionen) und schadet damit der Umwelt
  - führt nicht zur Lösung sondern höchstens zur Verlagerung von Problemen – u.U. sogar in Nachbargemeinden
  - verursacht Wettbewerbsverzerrung gegenüber kleineren Formaten ohne Bewirtschaftungspflicht
  - verursacht Umsatzrückgang und Rentabilitätsprobleme (bei bestehenden Anlagen)
  - verursacht Rentabilitätsprobleme (bei Neuanlagen)
  - verletzt bei Umbau- oder Erweiterungsvorhaben bei bestehenden Detailhandelsstandorten zusätzlich die Bestandesgarantie rechtmässig bewilligter Bauten
  - verletzt damit die verfassungsmässig geschützten Grundrechte der Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV)
  - verletzt zudem den Verhältnismässigkeitsgrundsatz gem. Art. 36 BV, weil die Wirksamkeit der Parkplatzbewirtschaftungspflicht beim Einkaufsverkehr in keiner Weise erwiesen ist
- Der Angriff auf die Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit wiegt umso schwerer, als sich der stationäre Schweizer Detailhandel in einer äusserst schwierigen, so noch nie da gewesenen Lage befindet.
- Nebst dem massiven Umsatzverlust von jährlich rund 10 Mrd. CHF durch den Einkaufstourismus wachsen die Umsatzverluste durch den internationalen Online-Handel sogar beschleunigt.
- Vor diesem Hintergrund ist es äusserst bedenklich, wenn den stationären Geschäften, welche die Versorgung der umliegenden Bevölkerung sicherstellen und gleichzeitig zahlreiche Arbeitsplätze schaffen, durch Parkplatzrestriktionsmassnahmen, die sogar kontraproduktive Effekte auslösen, zusätzliche Steine in den Weg gelegt werden.
- Das Erheben von Parkgebühren soll den Besitzern von privaten Parkieranlagen freigestellt sein, zum Beispiel zum Vermeiden von missbräuchlichem Dauer- oder Langzeitparkieren.

- 2. Ebenfalls negativ ist, dass für Bauten und Anlagen, für die gemäss Richtwert nach Art. 6 mehr als 50 Parkfelder zu erstellen sind oder für die eine autoreduzierte Nutzung angestrebt wird, im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss.**

Antrag: Die Verpflichtung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes soll gestrichen werden. Im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahren können individuelle Regelungen getroffen werden, die die Interessen des Detailhandels angemessen berücksichtigen müssen.

- 3. Die geplante Erarbeitung eines Parkleitsystems ist positiv zusehen, da damit der Suchverkehr und mit ihm Mehremissionen verringert werden.**

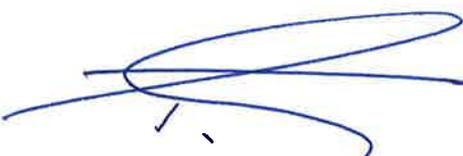
Bei weiteren Fragen stehen wir Ihnen zur Verfügung. Wir sind gerne bereit, an einem persönlichen und konstruktiven Gespräch unsere Argumente vorzubringen.

Freundliche Grüsse

Coop



Jan Zambaz  
Leiter Immobilienprojekte National  
Mitglied der Direktion



Fritz Ulmann  
Leiter Immobilienregion NWZZ  
Mitglied der Direktion