

Stadtkanzlei Olten  
Markus Dietler, Stadtschreiber/  
Leiter Direktion Präsidium  
Dornacherstr. 1  
4603 Olten

Bern, 24. Mai 2018

## **Vernehmlassung Mobilitätsplan und Parkierungsreglement: Stellungnahme espace.mobilité**

Sehr geehrter Herr Dietler  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement der Stadt Olten Stellung nehmen zu können.

### **1 Legitimation und Betroffenheit**

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros und Möbel Pfister ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels. Themenfelder von espace.mobilité sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen.

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

Die Mitglieder von espace.mobilité engagieren sich in starkem Mass für eine nachhaltige Entwicklung. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Nachhaltigkeitsberichte der Unternehmen.

espace.mobilité hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 als verlässlicher und stets den Fakten verpflichteter Ansprechpartner bei Behörden aller Stufen etabliert. Durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Themenkreis Raumplanung, Mobilität und Detailhandel konnte sich espace.mobilité ein breites Expertenwissen aneignen. Die Argumentation von espace.mobilité geschieht zwar aus der Optik der Wirtschaft, aber niemals nur im Eigeninteresse, sondern stets unter Berücksichtigung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.

#### **Geschäftsstelle / direction**

Kapellenstrasse 14  
Postfach 5236  
CH-3001 Bern/Berne

Tel. +41 31 390 99 51  
info@espacemobilite.ch  
www.espacemobilite.ch

#### **Mitglieder / membres**



Beispiele für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Behörden und espace.mobilité sind die Baugesetzrevision im Kanton Aargau, die BAFU/ARE-Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen oder das Rundschreiben der Bundesämter für Umwelt und für Raumentwicklung an die Kantone zum Projekt «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen».

Die Unternehmen von espace.mobilité leisten in der Stadt Olten einen massgebenden Beitrag zur Grundversorgung der Bevölkerung und schaffen gleichzeitig zahlreiche Arbeitsplätze und Lehrstellen. Die Bestimmungen zur erlaubten Anzahl Parkplätze und zur Parkplatzbewirtschaftung bei Einkaufsläden betreffen unsere Mitglieder ganz direkt und haben einen massiven Impact auf das Geschäft.

Wir bitten Sie deshalb, der vorliegenden Stellungnahme entsprechendes Gewicht zu geben.

## 2 Stellungnahme

Die Stellungnahme von espace.mobilité entnehmen Sie bitte dem beigefügten Fragebogen.

Gerne signalisieren wir unsere Bereitschaft für konstruktive Gespräche und zur faktenbasierten Belegung aller unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

**espace.mobilité**



Markus Neukom, Präsident



Thomas Schaumberg, Geschäftsführer

### **Beilagen zum Fragebogen:**

- Beilage 1: BAFU/ARE-Rundschreiben vom 9.4.2013
- Beilage 2: Studie FehrAdvice & Partners: Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse (2012)
- Beilage 3: Studie JEKO: Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren (2007)
- Beilage 4: Studie TransferPlus zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels (2008)

## Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement

### Stellungnahme von espace.mobilité

#### 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 espace.mobilité **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 espace.mobilité **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 Grundätze der Angebotsorientierung sowie der 3V-Strategie vor.  
**Anmerkung: espace.mobilité 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 espace.mobilité 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

Espace.mobilité 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

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

Espace.mobilité 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

Espace.mobilité 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 auf Grund 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 espace.mobilité 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 Parkierungsanlagen enthalten? Weshalb bzw. weshalb nicht?*

Antwort

Espace.mobilité 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 Parkierungsanlagen 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 stadträtllichem 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 Parkierungsanlagen, welche vor Inkrafttreten dieses Reglements bereits bestanden, tritt Art. 12 (Bewirtschaftungspflicht) 24 Monate nach Inkrafttreten des Reglements in Kraft, es gibt also keinen Bestandesschutz.

Espace.mobilité 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:

Espace.mobilité 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 (Beilage 1)** hält punkto Wirkungsbeurteilung verkehrlenkender 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“ (vgl. Beilage 2).

- **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<sup>4</sup>.“

In der Fussnote 4 wird nochmals explizit verwiesen auf die Studie von FehrAdvice & Partners (2012): 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 (vgl. Punkt C).

## **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 Eigentumsгарantie (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 Eigentumsгарantie und Wirtschaftsfreiheit wiegt umso schwerer, als sich der stationäre Schweizer Detailhandel in einer äusserst schwierigen, so noch nie dagewesenen 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.

### C. Weitere Studien

- **Studie JEKO (Beilage 3):**
  - Die Lenkungswirkung von Parkgebühren bei EKZ (also am Zielort der Fahrt) ist praktisch gleich Null – unabhängig von der Gebührenhöhe.
  - Parkgebühren ändern nichts an den eigentlichen Beweggründen für die Wahl des Autos als für viele das zweckmässigste Verkehrsmittel zum Einkaufen (Einkaufsmenge, Distanz, schlechte ÖV-Qualität am Wohnort, en-passant-Fahrt, Kinder dabei).
  - Zweckmässiges Verhalten lässt sich der Mensch nicht verbieten.
  - Die Studie JEKO ist die erste Studie in der Schweiz, die das tatsächliche Verhalten der Kunden nach der Einführung von Parkgebühren misst (ex post Befragung).
- **Studie TransferPlus (Beilage 4):**
  - Parkgebühren sind ein untaugliches Mittel, um die EKZ-Besucher zum Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) oder Langsamverkehr (LV) zu bringen.
  - Kein EKZ-Besucher wechselte nach Einführung der Parkgebühr das Hauptverkehrsmittel vom Auto zum ÖV. Nur 0,2% (1 Befragter von 572) sagen ohne Antwortvorgaben, dass sie am Befragungstag wegen den Parkgebühren mit dem ÖV kamen.
  - Die Studie TransferPlus bestätigt die Ergebnisse der Studie JEKO

### **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 zu sehen, da damit der Suchverkehr und mit ihm Mehremissionen verringert werden.**