

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 131 (2005)  
**Heft:** 17: Verbandsbeschwerderecht im Gegenwind

**Artikel:** Auf dem Prüfstand der Nachhaltigkeit und der Verhältnismässigkeit  
**Autor:** Neukom, Markus  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-108565>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## Auf dem Prüfstand der Nachhaltigkeit und der Verhältnismässigkeit

**In der politischen Auseinandersetzung rund ums Verbandsbeschwerderecht wurde in letzter Zeit vieles behauptet und heftig gestritten. Die zum Teil hitzigen Diskussionen liessen oft zweierlei vermissen: Augenmass und gesunden Menschenverstand. Ein Beitrag zur Versachlichung und Objektivierung mit einem konstruktiven Vorschlag für eine sinnvolle Anwendung des Verbandsbeschwerderechts.**

Der zentrale Punkt im Streit ums Verbandsbeschwerderecht sind die so genannten publikumsintensiven Einrichtungen (PE). Besonders betroffen sind Projekte für Einkaufszentren oder grössere Fachmärkte. Projekte mit mehr als 5000m<sup>2</sup> Verkaufsfläche bzw. mehr als 300 Parkplätzen unterstehen der UVP-Pflicht und können durch Verbandsbeschwerden in Frage gestellt werden. Die Umweltverbände verlangen in der Regel die Reduktion der Anzahl Parkplätze und Fahrten. Damit soll ein Beitrag an die Reduktion der Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geleistet werden.

### Frage nach der Verhältnismässigkeit

Wo Massnahmen nebst der beabsichtigten Wirkung auch unerwünschte Nebeneffekte erzeugen, muss die Frage nach der Verhältnismässigkeit und der Effektivität gestellt werden. Die Grafik (Bild 1) zeigt die Verhältnisse in aller Deutlichkeit auf:

Vom gesamten MIV in der Schweiz beträgt

- der ganze Einkaufsverkehr nur 11 %<sup>1</sup>
- der Einkaufsverkehr in den heute bestehenden PE<sup>2</sup> lediglich 2.2 % (entspricht  $\frac{1}{5}$  des gesamten Einkaufsverkehrs)
- der mittels Verbandsbeschwerden beeinflussbare zukünftige PE-Verkehr nur noch rund 0.2 % (entspricht  $\frac{1}{10}$  des PE-Verkehrs<sup>3</sup>).

Auch wenn die Faktoren  $\frac{1}{5}$  und  $\frac{1}{10}$  doppelt so hoch angesetzt würden, kommt man zum gleichen, frappanten Ergebnis: Mittels Verbandsbeschwerden kann nicht einmal 1 % des motorisierten Individualverkehrs beeinflusst werden! Der Streit um die Verkehrsanteile bei publikumsintensiven Einrichtungen ist also ein Streit um eine Quantité négligeable. Die Massnahmen beim PE-Verkehr sind somit völlig unverhältnismässig und ineffizient, und die Frage drängt sich auf: Warum soll der Hebel gerade dort so vehement angesetzt werden, wo die Wirkung minimal ist? Und was ist mit den andern 98 % des MIV-Kuchens?

### Nutzen-Schaden-Betrachtung

Selbst wenn bei den zukünftigen PE-Projekten durch Verbandsbeschwerden ein Viertel der Parkplätze bzw. der Fahrten verhindert werden könnte, wird damit der gesamte motorisierte Individualverkehr nur um den winzigen Bruchteil von 0.05 % ( $\frac{1}{4}$  von 0.2 %) verringert. Und sogar diese Zahl ist nochmals abzumindern, weil die vermeintlich verhinderten Fahrten zu Punkt A grösstenteils nicht verhindert, sondern bloss verlagert werden zu Punkt B oder C, die oft weiter entfernt sind als Punkt A. Bezüglich Wirkung der Verbandsbeschwerden bei publikumsintensiven Einrichtungen lässt sich damit folgender Nutzen-Schaden-Vergleich aufstellen:

#### Nutzen für die Umwelt:

Der Umweltnutzen ist – bei einer ganzheitlichen Betrachtung – marginal.

#### Schaden für Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft:

- Investitionsblockade von 2–3 Mrd. Fr.
- Mehrere 1000 nicht geschaffene Arbeitsplätze in allen Sektoren
- Verhinderter Beitrag zum Wirtschaftsaufschwung
- Folgekosten durch jahrelang verhinderte Investitionen (Planung, Brachen, Abschreibungen etc.) von mehreren 100 Mio. Fr.
- Rendite-Bremse für neue PE (volkswirtschaftliche Fehlentwicklung)

– Nutzlose Bearbeitungskosten bei Behörden, Gerichten und Betroffenen.

Besonders hart betroffen ist der Detailhandel. Die heutigen Lebensgewohnheiten (immer weniger Zeit, nur noch 1- bis 2-mal einkaufen pro Woche, dafür grössere Mengen pro Einkauf) führen dazu, dass die Mehrheit der Kunden nicht mehr aufs Auto verzichten will bzw. kann. Die Reduktion von Parkplätzen und Fahrtenzahlen haben somit einen direkten, negativen Einfluss auf Umsatz und Rentabilität einer Verkaufsstelle, denn die Kunden lassen sich – wie Studien<sup>4</sup> zeigen – kaum bevormunden. Sie steigen weder auf den ÖV noch aufs Velo um noch bleiben sie zu Hause, sondern fahren einfach woandershin zum Einkaufen, wo sie genügend Parkplätze vorfinden. Die Fahrdistanzen werden durch diesen Verlagerungseffekt tendenziell zunehmen.

Diese Ausführungen zeigen, dass die durch Verbandsbeschwerden geforderten Massnahmen bei einer ganzheitlichen Betrachtungsweise in vielen Fällen einen marginalen Umweltnutzen haben und teilweise sogar kontraproduktiv wirken. Der erzeugte Schaden für die Wirtschaft und die Gesellschaft ist jedoch enorm.

### Neuer, ganzheitlicher Ansatz

Die Missstände bei der Anwendung des Verbandsbeschwerderechts liessen sich wirksam beheben, wenn auch hier die in der Bundesverfassung<sup>5</sup> vorgegebenen Grundprinzipien der Nachhaltigkeit eingehalten würden. Diese Forderung liesse sich mit einem einzigen *neuen Satz im Umweltschutzgesetz (USG)* umsetzen:

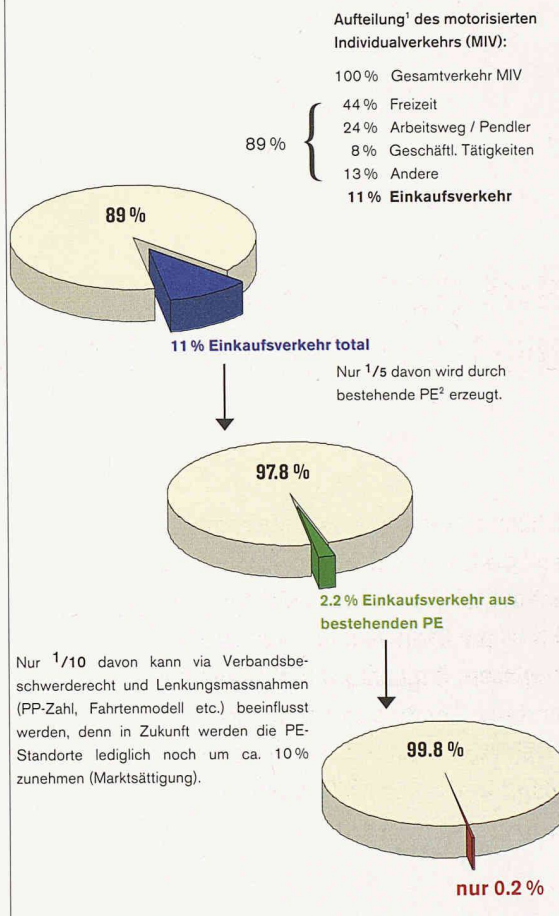
«Wer das Instrument der Verbandsbeschwerde ergreift, hat den Nachweis zu erbringen, dass der durch seine Forderungen erzielbare Nutzen für die Umwelt in einem adäquaten Verhältnis steht zum erzeugten Nachteil (entgangener Nutzen) für die Wirtschaft und die Gesellschaft.»

Wer behauptet, die Umsetzung dieses Satzes sei zu kompliziert und zu aufwändig, macht es sich zu einfach. Weshalb sollte die in der Verfassung verankerte Forderung nach dem Grundsatz der Nachhaltigkeit ausgerechnet dort nicht befolgt werden, wo es um einen wesentlichen Bereich der zukünftigen Entwicklung unseres Landes geht? Ausserdem zeigen erste Ergebnisse aus laufenden Abklärungen, dass die vorgeschlagene Nachhaltigkeitsprüfung einer Verbandsbeschwerde ohne weiteres erstinstanzlich und «uno actu» geprüft werden kann. Die entsprechenden Messlatten zur Bestimmung von Umweltnutzen und entgangenem Nutzen für Wirtschaft und Gesellschaft sind auf Verordnungsebene vorzugeben. Auch das ist zu bewerkstelligen angesichts der viel komplizierteren Regelungen in anderen Bereichen unseres Gesetzeswerks.

Umweltschutz ist und bleibt ein wichtiges Anliegen aller Verantwortungsträger in diesem Land. Einseitig betriebener Umweltschutz aber ist kontraproduktiv und widerspricht dem Grundsatz der Nachhaltigkeit!

Markus Neukom ist Leiter Planung / Expansion beim Migros-Genossenschaftsbund, Zürich

### Durch das Verbandsbeschwerderecht beeinflussbare Verkehrsmenge



1

**Der Einkaufsverkehr ist einer der zentralen Streitpunkte in Bezug auf publikumsintensive Einrichtungen (PE). Gerungen wird jedoch um vergleichsweise kleine Anteile: Die bestehenden PE erzeugen lediglich 2.2% und die künftig geplanten gar nur noch 0.2% des gesamten motorisierten Individualverkehrs (Grafik: Autor / Red.)**

### Anmerkungen / Literatur

- 1 Mikrozensus 2000, Bundesamt für Statistik (BfS).
- 2 PE mit über 5000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und über 300 Parkplätzen (das heisst UVP-pflichtig bzw. verbandsbeschwerdeberechtigt).
- 3 Gegenüber heute werden die PE-Standorte infolge Marktsättigung lediglich noch um ca. 10% zunehmen.
- 4 Studien zum Verkehrsverhalten beim Einkauf:
  - «Mobilitätsverhalten im Einkaufs- und Freizeitverkehr im Glattal». Regionalplanung Zürich + Umgebung (RZU), 2000;
  - «Parkplatzangebot und Luftbelastung bei EKZ» – Beispiel Dietlikon. Zürcher Hochschule Winterthur (ZHAW), 2002;
  - «Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen». Dept. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek / Cercl'Air), 2002.
- 5 Art. 2 Abs. 2 und Art. 73 Bundesverfassung.