

Bau- und Umweltdirektion
des Kantons Basel-Landschaft
Frau Regierungsrätin Elsbeth Schneider-Kenel
Rheinstrasse 29
Postfach
4410 Liestal

Bern, 25. September 2006

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft: Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Zwischen dem 26. Juni und dem 29. September 2006 läuft die zweite Vernehmlassung und Mitwirkung zum kantonalen Richtplan Baselland. **espace.mobilité** macht von dieser Möglichkeit fristgerecht Gebrauch.

1 Zu espace.mobilité

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères, Migros und dem Verband der Immobilien-Investoren (VIV) ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Verkaufs und der Immobilienwirtschaft. **espace.mobilité** wurde am 16. Juni 2006 gegründet.

Themenfelder von **espace.mobilité** sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen. **espace.mobilité** verlangt eine Richtungsänderung in der Raumplanungs- und Umweltpolitik in Richtung eines wirkungsorientierten Ansatzes.

Die Mitglieder von **espace.mobilité** sind Eigentümer, Betreiber oder Mieter von publikumsintensiven Einrichtungen, wie beispielsweise Einkaufszentren und Fachmärkte und sind deshalb legitimiert, zur Vorlage Stellung zu beziehen.

2 Beschränkung der Eingabe

Als grosse Detailhändler und Immobilieninvestoren sind für uns vor allem die Bestimmungen betreffend Publikumsintensiven bzw. Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) von Relevanz. Deshalb wird der Richtplan nicht vollständig kommentiert, sondern im Sinne einer Konzentrierung erfolgt eine Beschränkung auf das Blatt S.4.2 „Standorte für publikumsintensive Einrichtungen“.

3 Zum Problemkreis Raumplanung, Umweltschutz und Verkehrsintensive Einrichtungen

Wir erlauben uns, einige grundsätzliche Fakten im Zusammenhang mit Verkehrsintensiven Einrichtungen zu erläutern, bevor wir auf die konkrete Vorlage eingehen. Dieses Vorgehen soll dazu beitragen, die Sicht der Investoren besser nachvollziehen zu können.

3.1 Verkehrsanteile von VE

Nachstehende Grafik (Abb.1) zeigt die Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz. Die Werte berechnen sich auf Basis der offiziellen Angaben des Bundesamtes für Statistik sowie aus Zahlen aus dem Mikrozensus 2000. Die Situation im Kanton Basel-Landschaft dürfte sich nicht wesentlich von der gesamtschweizerischen unterscheiden.

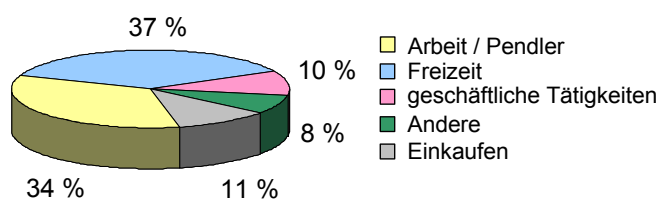


Abb. 1: Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz

Der Verkehrszweck «Einkaufen» ist nur für den bescheidenen Teil von 11% aller Fahrten verantwortlich. Der Anteil der Einkaufs-Fahrten zu den Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) mit Verkaufsflächen von mehr als 5'000m² (Definition Umweltschutzgesetz für UVP-Pflicht) beträgt sogar lediglich ca. 3% (Quelle: Institut für Umweltechnik und Ökologie, «Einkaufen und Mobilität», März 2006).

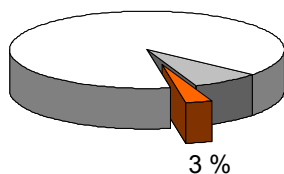


Abb. 2: Der Personenwagenverkehr zu den UVP-pflichtigen Einkaufszentren und Fachmärkten beträgt lediglich 3% der gesamten Personenwagen-Fahrleistung in der Schweiz

Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE geht in seinen «Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030» im Basisszenario von einem unterdurchschnittlichen Wachstum des Einkaufsverkehrs aus. Demnach sinkt der Anteil des Einkaufsverkehrs (Fahrleistung MIV) von 11.2% im Jahr 2000 auf 11.0% im Jahr 2015.

3.2 Einkaufen = Waretransport

Einkaufen ist eine ganz normale Aktivität. Weil dabei Waren transportiert werden und insbesondere beim Wochenend- oder Fachmarkteinkauf grössere Mengen, sind viele Kunden auf die Benutzung des Autos geradezu angewiesen. Das Auto ist für den Waretransport beim Einkaufen das sinnvollere Verkehrsmittel als der ÖV bzw. der LV.

Bezüglich der Benutzung des ÖV zum Einkaufszweck weisen wir auf folgende Fakten und Tatsachen hin:

- Die Verkehrsmittelwahl findet immer beim Ausgangsort statt, also zu Hause beim Kunden.
- Die ÖV-Anbindung beim Kunden ist entscheidend, nicht die beim Zielort (EKZ oder Fachmarkt). Deshalb hat eine Verbesserung der ÖV-Qualität am Zielort kaum eine Wirkung auf den Modalsplit.
- Ein weiteres zentrales Entscheidungskriterium ist die absolute Fahrzeit-Differenz zwischen dem Auto-Einkauf und dem ÖV-Einkauf.
- Eine aktuelle Umfrage bei 1'000 Kunden von Einkaufszentren zeigt, dass die Kunden – selbst bei drastischer Reduktion der Parkplatzzahl – mehrheitlich beim Auto bleiben und einfach zu einer anderen Zeit oder an einem anderen Ort einkaufen gehen. Nur ein ganz kleiner Teil sagt, er würde auf den ÖV umsteigen (Quelle: Primärforschung zum Thema: „Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr“, Konso, September 2005»).

Fazit 1: Für den Zweck Einkaufen (insbesondere Wochenendeinkäufe und Fachmarkteinkäufe) ist das Verkehrsmittel ÖV nur in untergeordneter Weise sinnvoll.

Fazit 2: Fahrten- oder Parkplatzbeschränkungen werden in keiner Weise die beabsichtigte Wirkung zeigen. Sie führen lediglich zu Verlagerungen des Einkaufsverkehrs (in der Regel zu weiter entfernten Standorten). Im besten Fall resultiert dabei eine neutrale Ökobilanz. Im schlechteren Fall sind diese Massnahmen sogar kontraproduktiv für die Umwelt.

Fazit 3: Auch mit noch so guter ÖV-Qualität am Zielort (also bei den Einkaufsstellen) lässt sich der Modalsplit nicht über das Mass hinaus beeinflussen, wie es sich heute bei den bereits gut mit ÖV erschlossenen Verkaufsstellen eingependelt hat. Die Kunden lassen sich schlicht und einfach nicht bevormunden.

3.3 Reduktion der Emissionen an der Quelle

Die oben erwähnte Studie des Instituts für Umwelttechnik und Ökologie hat sämtliche Massnahmen zur Reduktion der Emissionen aus dem MIV auf ihre Wirksamkeit und auf die Verhältnismässigkeit (Erforderlichkeit, Eignung und Proportionalität zwischen Mittel und Zweck) hin untersucht und bewertet. Sie kommt zum klaren Schluss, dass einzig die quellenbezogenen, fiskalischen oder technischen Massnahmen eine hohe oder zumindest mittlere Effektivität aufweisen. Bei den raumplanerischen Einschränkungen und ganz besonders bei den objektbezogenen Einschränkungen ist die Wirkung gering bis sogar kontraproduktiv.

Aus diesem Sachverhalt geht hervor, dass die Massnahmen zur Reduktion der Emissionen vor allem an der Quelle ansetzen müssen. Diese Massnahmen sind in Bezug auf ihre Wirkung für die Umwelt am effizientesten.

3.4 Abstimmen von Raumplanung und Umweltschutz

Die meisten Auflagen für die Planung von intensiv genutzten Zonen gehen auf das Erfordernis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung zurück. Durch diese Fokussierung auf begrenzte Gebiete respektive einzelne Objekte werden raumplanerisch sinnvolle Lösungen verunmöglicht. Die Dominanz des USG über das RPG verhindert, dass in zentralen Lagen, die lufthygienisch vorbelastet sind, eine raumplanerisch erwünschte Verdichtung und Konzentration von Nutzungen statt finden kann. Eine Ausdehnung des Betrachtungsperimeters (räumliche Gesamtsicht) kann hier Abhilfe schaffen. Hierzu müssten aber zumindest temporäre Überschreitungen der Grenzwerte an zentralen Lagen erlaubt sein, sofern dies im gesamten Kontext die bessere Lösung darstellt.

Die Motion der Rechtskommission des Ständerates „Bessere Koordination von Umweltschutz und Raumplanung“ (04.3664), greift diese Problematik auf. **espace.mobilité** hat hierzu ein Factsheet erarbeitet, welches der Stellungnahme beigelegt ist (vgl. Beilage 1).

3.5 Investoren brauchen Planungs- und Investitionssicherheit

Es ist unbestritten, dass die Raumplanung Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen formulieren muss. Dabei haben die Planungs- und Investitionssicherheit ein wichtiges Ziel zu sein.

- Planungssicherheit bedeutet die Ausscheidung von Standorten mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse). Dadurch wird die nötige Planungs- und Rechtssicherheit geschaffen. Auf weitere Restriktionen wie Parkplatzzahlen oder Fahrtenkontingente ist zu verzichten (keine zusätzlichen Fesseln für die Wirtschaft).
- Investitionssicherheit bedeutet, dass die in der Verfassung garantierten Grundsätze der Eigentums-garantie und der Wirtschaftsfreiheit gewährt sein müssen. Eingriffe bei bestehenden Anlagen laufen diesen Grundsätzen zuwider.

3.6 Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantona-len Richtplan

Am 2. Juni 2006 – kurz vor Veröffentlichung der Vernehmlassungsunterlagen zum kantonalen Richtplan Baselland – haben die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE) im Dialog mit Kantonen, Städten sowie den Grossverteilern Migros und Coop eine Empfehlung für Verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen und Arbeitsschwerpunkte erarbeitet und diese zu Händen der Kantone publiziert.

Darin werden zentrale Aspekte und Fakten zur Rechtsordnung, zur Raumplanung und Luftreinhaltung sowie zu den Themen Wirtschaft, Mobilität und Einkaufsverkehr berücksichtigt bzw. richtig gestellt. So wird konkret die ganzheitliche Betrachtungsweise, die ausgewogene Berücksichtigung aller öffentlicher und privater Interessen, die lastengleiche Behandlung aller Emittenten (auch Pendler- und Freizeitverkehr), das Verhältnismässigkeitsprinzip, auch die Nachteile von Fahrten- und Fahrleistungsmodellen sowie die Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen gefordert.

Diese Korrekturen stellen einen Paradigmawechsel in der Beurteilung und Behandlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen dar. Insbesondere wird Abstand genommen von der kritiklosen Befürwortung der Fahrten- und Fahrleistungsmodelle.

Aufgrund des Empfehlungscharakters muss die Umsetzung und Anwendung der neuen Sichtweise zu Anpassungen der Gesetzgebung und Praxis bei Kantonen führen.

Bezüglich Luftreinhalte-Massnahmenplan (Kapitel 5) wird explizit festgehalten:

- Vorübergehende Überschreitung der IGW sind nach der Praxis grundsätzlich erlaubt, sofern ein Massnahmenplan besteht, der aufzeigt, dass diese Belastung wieder unter die IGW gesenkt werden kann.
- Die verschiedenen Massnahmen müssen im Rahmen der Verhältnismässigkeit bei allen Emittenten lastengleich vorgesehen werden.

- Bei der Bestimmung der Massnahmen ist angemessen zu berücksichtigen, dass der Pendler- und Freizeitverkehr erheblich höhere Anteile am gesamten motorisierten Individualverkehr (MIV) aufweist als der Einkaufsverkehr.
- Die Kantone haben die angestrebte Wirkung der Massnahmen zu überprüfen (Art. 33 Abs. 3 LRV).
- Bei verkehrsbeschränkenden Massnahmen sind allfällige Verkehrsverlagerungen zu berücksichtigen.

espace.mobilité begrüsst – im Sinne einer ganzheitlichen und wirkungsorientierten Raumordnungs- und Umweltpolitik – den vollzogenen Paradigmawechsel in der Beurteilung der Verkehrsintensiven Einrichtungen und erwartet eine rasche Implementierung und Umsetzung dieser neuen Empfehlungen in den Kantonen. Auch hierzu hat **espace.mobilité** ein Factsheet erarbeitet, welches der Eingabe beiliegt (vgl. Beilage 2).

Soweit unsere grundsätzlichen Überlegungen zur Thematik der Verkehrsintensiven Einrichtungen. Nachfolgend gehen wir auf die konkreten Inhalte des Richtplans ein.

4 Bemerkungen zum Kapitel S.4.2 Standorte für publikumsintensive Einrichtungen

4.1 Bedeutung des Detailhandels

Es ist uns ein Anliegen, Sie auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Detailhandels für die Volkswirtschaft allgemein und für den Kanton Basel-Landschaft im Besonderen aufmerksam zu machen. Der Detailhandel in der Nordwestschweiz steht in harter Konkurrenz zu den Anbietern jenseits des Rheins. Die Umsatzeinbusse in der Region Nordwestschweiz ist deshalb überdurchschnittlich. Das lässt sich nebst den objektiven Preisdifferenzen auch mit dem raschen Ausbau der Discounter, Fachmärkte und Supermärkte entlang des Rheins in den letzten paar Jahren erklären. Die Frage, wie schnell auf veränderte Kundenströme und -bedürfnisse reagiert werden kann, wird so zu einem zentralen Faktor der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit werden.

Dem Kanton Basel-Landschaft kann es nicht gleichgültig sein, ob die Kantonsbürger im eigenen Kanton (oder in den Nachbarkantonen) oder aber im nahen Ausland einkaufen. Nicht nur entgehen der Schweiz Einnahmen bei der Mehrwertsteuer (und den Zöllen), sondern auch die Arbeitsmöglichkeiten für Junge oder Frauen in Teilzeit werden eingeschränkt. Wie die im Auftrag der Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS) erstellte BAK Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Detailhandels (www.bakbasel.ch) zeigt, findet jeder achte Jugendliche seine Lehrstelle im Detailhandel und ist der Detailhandel Arbeitgeber für über 300'000 Personen. Da noch nicht eingerechnet sind die indirekt vom Detailhandel abhängigen Arbeitsplätze in Transport und Logistik, im Bereich Druck und Gestaltung sowie im Bausektor. Es wurde ein Erwerbstätigen-Multiplikator von 2.5 errechnet, so dass rund 21% aller Erwerbstätigen direkt oder indirekt auf die wirtschaftliche Aktivität des Detailhandels zurückzuführen sind.

4.2 Verzicht auf Parkplatzbeschränkungen und Fahrtenmodelle

Wir nehmen mit grosser Befriedigung zur Kenntnis, dass der Kanton sich auf grundsätzliche Aussagen zur geeigneten Standortwahl von Verkehrsintensiven Einrichtungen beschränkt und dem Begehren nach restriktiven Parkplatzbeschränkungen und Fahrtenmodellen nicht stattgegeben hat.

4.3 Ausscheidung von Standorten

Wir gehen völlig mit Ihnen einig, dass optimale Standorte für Verkehrsintensive Einrichtungen insgesamt weniger Verkehr auslösen als peripher gelegene Standorte. Geeignete Standorte vermeiden negative Auswirkungen auf Wohngebiete und sind in der Nähe von Hauptverkehrsachsen und Knotenpunkten gelegen. Die befürchtete temporäre Überlastung von Streckenabschnitten kann einerseits durch gut geplante Zu- und Wegfahrten, andererseits durch eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten begegnet werden.

4.4 Erschliessung ÖV

Wir sind auch der Ansicht, dass publikumsintensive Einrichtungen gut durch den ÖV erschlossen sein sollen - teilweise lohnt sich erst mit der Investition die Erschliessung durch neue oder verlängerte Strecken. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass der Entscheid, mit dem ÖV oder mit dem eigenen Auto anzureisen, überwiegend von der Erschliessung des Wohnorts abhängt.

4.5 Luftreinhalteplan

Wir teilen die Überlegung des Regierungsrats, dass mit der geeigneten Standortwahl grundsätzlich auch die Zielsetzung des Luftreinhalteplans erreicht werden soll.

4.6 Konsumverhalten der Bevölkerung

Der Richtplan müsste allerdings noch verstärkt den geänderten Konsumgewohnheiten der Bevölkerung Rechnung tragen. Auch Güter des täglichen Bedarfs werden heute grossmehrheitlich einmal wöchentlich eingekauft. Es ist eine Illusion zu glauben, die heutigen Gemeindezentren könnten die durchgehende Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellen. Wenn aber an diesem Ziel festgehalten würde, so müsste auch den dörflichen Zentren und Quartierläden eine genügende Anzahl von Parkplätzen zugestanden werden. In der Regel führt ein regionales Zentrum zu einer Attraktivitätssteigerung auch für gewerbliche Anbieter. Wir würden daher nicht von einer Beeinträchtigung (im einseitig negativen Sinne), sondern neutraler von einer Beeinflussung sprechen. Fehlt aber ein attraktiver Laden in einem Dorf oder Städtchen, so verlieren auch die gewerblichen Bäckereien, Metzgereien und Käseläden ihre Kundschaft.

4.7 Örtliche Festlegungen

Bezüglich der örtlichen Festsetzung formulieren wir folgende Forderungen:

"konsumierbare" Standortfestsetzungen

Wenn gute oder gar optimale Standorte für publikumsintensive Einrichtungen im Richtplan festgelegt worden sind, dann sollten sie interessierten Investoren auch tatsächlich zur Realisierung zur Verfügung stehen. Dies war in der Vergangenheit nicht durchwegs der Fall, teilweise wegen Einsprachen von Umweltverbänden, teilweise aber auch, weil bei der Festsetzung der Begrenztheit der Strassennetze zu wenig Rechnung getragen wurde. So ist das Gebiet Dreispitz eigentlich für viele Nutzungen nicht mehr geeignet, weil die entsprechende Verkehrsinfrastruktur ein grösseres Objekt eigentlich gar nicht mehr schlucken könnte. Richtigerweise wird im Richtplan deshalb der Vorbehalt gemacht, dass vorgängig ein Ausbau der Erschliessung erfolgen muss.

Führungsrolle des Kantons auch in der Umsetzung

Wir erwarten vom Kanton, dass er seine Führungsrolle wahrnimmt und die Umsetzung nicht einfach den Gemeinden überlässt. Es nützt wenig, wenn man sich im Richtplan über die künftige Nutzung des knappen Landes im Kanton einigt, in der Umsetzung dann aber doch wieder den Gemeinden überlässt, ob sie die ausgeschiedenen Zonen auch tatsächlich entsprechend nutzen wollen. Hier fehlt den Investoren die

Sicherheit, ob sie sich in ihren Planungen auf den Richtplan abstützen können. Da verschiedene potentielle Standorte an Gemeindegrenzen liegen bzw. von Standortentscheiden auch umliegende Gemeinden sowie regionale Netzwerke betroffen sind, ist eine übergeordnete politische Führung wichtig.

4.8 Konkrete Änderungsanträge zu Plan S Siedlung / S4 Siedlungsausstattung / S4.2 Standorte für Publikumsintensive Einrichtungen

espace.mobilité bringt folgende konkrete Abänderungsanträge an:

4.8.1 zu B: Ziele

a) (...)

b) Als Voraussetzung für eine möglichst umweltverträgliche Verkehrsabwicklung ist eine attraktive Anbindung von Publikumsintensiven Einrichtungen an ein bestehendes **oder neu zu schaffendes** öffentliches Verkehrsmittel anzustreben.

c) (...)

d) Die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in den Orts- und Quartierzentren **sowie in regionalen Einkaufszentren** sicherzustellen.

4.8.2 zu C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaftliche Aspekte: (...) **Beeinflussung** der Detailhandelsstruktur in den Ortskernen der Standortgemeinden und Nachbargemeinden

Umwelt: Lärm / Luft: **Beurteilung im Einzelfall** (streichen von „Zunahme der lokalen Luftemissionen“).

Wir bitten Sie, unsere Anregungen und Abänderungsanträge bei der Ausgestaltung des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft zu berücksichtigen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité



Markus Neukom, Vizepräsident
Leiter Planung/Expansion
Migros-Genossenschafts-Bund



Martin Kuonen, Geschäftsführer
Rechtsanwalt und Notar

Beilagen