

Amt für Raumplanung des Kantons Schwyz
Postfach 1200
6431 Schwyz

Bern, 25. Oktober 2006 – KM/bl

Ergänzung Richtplan Kanton Schwyz: Mitwirkungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens ergreifen wir die Möglichkeit, zu den Anpassungen im Richtplan des Kantons Schwyz Stellung zu beziehen.

1 Grundsätzliches

Im Hinblick auf die fortschreitende Liberalisierung der Märkte (Eintritt Harddiscounter in die Schweiz, Agrarpolitik etc.) sind die Schweizer Detailhändler auf wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen angewiesen. Planungs- und Investitionssicherheit sind die Voraussetzungen für ein nachhaltiges Engagement in Bezug auf Investitionen. Ein liberales Marktumfeld, das die Unternehmen zu innovativem Handeln animiert, sorgt dafür, dass die Bevölkerung optimal mit Gütern versorgt werden kann.

Die Teilrevision des Richtplans des Kantons Schwyz weist diesbezüglich gute Stossrichtungen auf, die wir mehrheitlich unterstützen. Um die Herausforderungen zu bewältigen, die sich aus dem dynamischen Wachstum der attraktiven Wohn- und Wirtschaftsgebiete im Kanton Schwyz ergeben, muss der Kanton über die Richtplanung frühzeitig die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen.

Die regionalen Ergänzungen zum kantonalen Richtplan formulieren für die Regionen March und Höfe ein Moratorium bei der Neuansiedlung verkehrintensiver Einrichtungen. Gerade in wachsenden Gebieten ist es nötig und sinnvoll, die Versorgungsinfrastruktur der laufenden Entwicklung anpassen zu können, sonst öffnet sich eine Schere zwischen Entwicklung und Versorgung. Bedingt durch das dynamische Wachstum einerseits und das Moratorium andererseits wird sich in Zukunft die Versorgungssituation in den Bezirken March und Höfe verschlechtern. Ein weiterer Kaufkraftabfluss in die angrenzenden Gebiete Zürich, Gaster und See sowie Glarnerland und Sarganserland wird die Folge sein. Gleichzeitig wird damit motorisierter Privatverkehr in diese Gebiete exportiert. Die Umweltbilanz des Moratoriums wird aller Voraussicht nach negativ sein, weil Einkaufsfahrten in benachbarte Gebiete in der Regel längere Fahrwege aufweisen.

Aus diesen Gründen erachten wir ein Moratorium als falsches Mittel in der Debatte um die VE. Die Raumplanung hat in unseren Augen primär die Aufgabe, Planungssicherheit herzustellen. Planungssicherheit bedeutet die Ausscheidung von Standorten mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse).

Ein Moratorium ist kein Planungsinstrument. Damit wird kein konstruktiver Ansatz verfolgt, sondern ein bestehendes Problem auf die lange Bank geschoben. Moratorien bedient man sich, wenn ein „heisses Eisen“ vorerst nicht angefasst werden soll. Planung hingegen will vorausschauend denken und lenken. Deshalb ist die Verhängung eines Moratoriums im Rahmen eines kantonalen Richtplans kein Lösungsansatz.

Die Folge aus dem Moratorium ist die Verhinderung einer nachhaltigen Prosperität des Detailhandels. Dies bedauern wir ausdrücklich. Für uns hat die Sicherstellung der Ausübung einer Geschäftstätigkeit im Sinne der Handels- und Gewerbefreiheit im Rahmen eines freien Wettbewerbes einen hohen Stellenwert.

2 Zum Problemkreis Raumplanung, Umweltschutz und Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

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.

2.1 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 Schwyz unterscheidet sich nicht wesentlich von der gesamtschweizerischen Entwicklung.

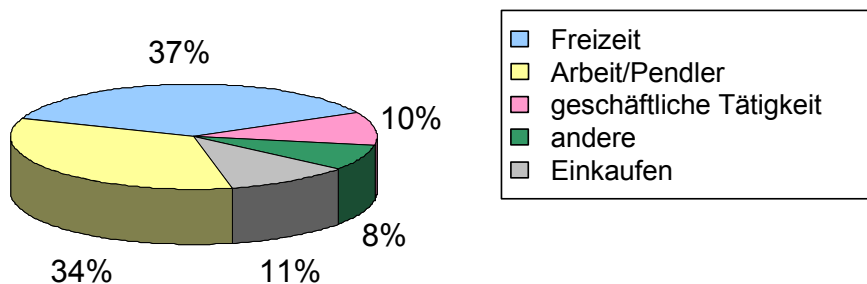


Abb. 1: Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz

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

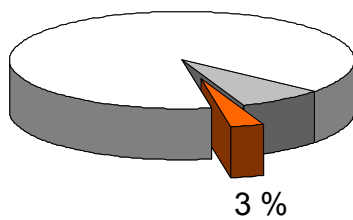


Abb. 2: Der Personenwagenverkehr zu den UVP-pflichtigen Einkaufszentren und Fachmärkten beträgt lediglich 3% der gesamten Personenwagen-Fahrleistung in der Schweiz

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 und stabilisiert sich auf diesem Niveau bis 2030.

2.2 Einkaufen = Warentransport

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 Warentransport beim Einkaufen das geeignetere 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 (vgl. Quelle: «Wirkung von Parkplatzbeschränkungen im Einkaufsverkehr», Institut für Konsumenten- und Sozialanalysen AG, Basel, September 2005).

2.3 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.

2.4 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.

2.5 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- und der Wirtschaftsfreiheit gewährt sein müssen. Eingriffe bei bestehenden Anlagen laufen diesen Grundsätzen zuwider.

Massnahmen müssen zudem verhältnismässig sein. Bei den möglichen Massnahmen hat eine Abwägung zu erfolgen. Dabei muss vermehrt die volkswirtschaftliche Gesamtsicht einfließen. Nicht jede Umwelt- und Raumplanungsmassnahme ist per se gut. Nötig ist eine gesamtheitliche volkswirtschaftliche Abwägung unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen.

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

3 Konkrete Ergänzungen

Der Kanton Schwyz und insbesondere die Regionen Höfe und March sind attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte, was sich in einer dynamischen Entwicklung niederschlägt. Gemäss Prognosen wird in diesen Räumen auch für die Zukunft ein überdurchschnittliches Wachstum erwartet, was wiederum Siedlungsdruck und ein hohes Verkehrsaufkommen nach sich zieht. Die Behörden des Kantons Schwyz sind gefordert, die hierfür notwendigen Infrastrukturen rechtzeitig bereit zu stellen und die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen.

3.1 Stärkung des ÖV

Wir befürworten im Grundsatz die im Richtplan vorgesehene Stärkung des ÖV. Wir weisen aber auf den abgestimmten Einsatz aller Verkehrsarten hin. Wir beantragen, dass der Frage nach der **Zweckmässigkeit** der Verwendung des Verkehrsmittels Personenwagen (MIV) eine zentrale Bedeutung beigemessen wird. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf die zentralen Aussagen in Kapitel 2.1 und 2.2 hin:

- **Einkaufen = Warentransport !**
Bei Einkäufen am Wochenende tragen über 80% der Befragten 2 oder mehr Einkaufstaschen aus dem Laden. 40% schleppen 3 oder mehr Einkaufstaschen.
- Deutlich über 90% der befragten Kunden von Einkaufszentren benutzen für den Wochenendeinkauf das Auto. Es ist das zweckmässigste Verkehrsmittel für den Wocheneinkauf. Für die Mehrzahl der Kunden ist das Auto unentbehrlich.
- Das Umsteigepotenzial auf den ÖV ist beim Einkaufsverkehr gering, weil das Auto das am besten geeignete Verkehrsmittel für den Warentransport darstellt. Studien schätzen das Umsteigepotenzial auf maximal 10%.

Forderung: Dass bei den Umsetzungsmassnahmen zur Stärkung des ÖV die oben erwähnten Tatsachen berücksichtigt werden und dass nicht durch regulative oder andere Massnahmen eine Verhaltensänderung beim Einkauf durchzusetzen versucht wird, die völlig unrealistisch ist und somit schlicht keine Wirkung erzeugen würde.

Im Sinn der oben stehenden Ausführungen unterstützen wir die in Kapitel V «Verkehr und Erschliessung» gemachte Aussage, dass vor allem die Zunahme des Pendlerverkehrs mit ÖV-Massnahmen aufgefangen werden soll. 34% der in der Schweiz zurückgelegten Personenwagenkilometer werden vom Pendlerverkehr verursacht. Demgegenüber beträgt der Anteil der Einkaufs-Fahrten zu den Verkehrsintensiven Einrichtungen mit Verkaufsflächen von mehr als 5'000m² (Definition Umweltschutzgesetz für UVP-Pflicht) lediglich ca. 3%. Die Befolgung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit und des Gebots der Wirksamkeit verlangt, dass deshalb beim Pendlerverkehr und nicht bei den Einkaufszentren und Fachmärkten angesetzt wird.

3.2 Kantonale und regionale Zentren

Die Definition der Zentrenordnung ist auf Grund der laufenden Entwicklung ein rollender Prozess. Neu ist im Richtplan Siebnen/Wangen als regionales Zentrum vorgesehen (Beschluss B-1.2). Lachen/Altendorf wird als regionales Zentrum bestätigt. Mit diesen Beschlüssen sind wir einverstanden.

Forderung: Die Gemeinde Reichenburg soll neu als regionales Zentrum bezeichnet werden. Damit wird dem langfristig stattfindenden Siedlungsdruck in diesem Gebiet entsprochen und die Voraussetzung für eine adäquate Versorgungseinrichtung geschaffen.

3.3 Regionale Ergänzungen des kantonalen Richtplans

Die regionalen Ergänzungen des kantonalen Richtplans für die Bezirke Höfe, March und Rigi-Mythen umfassen sämtliche raumrelevante Themen, die einer übergeordneten Abstimmung bedürfen. Wir nehmen nur zu denjenigen Koordinationsblättern Stellung, die uns direkt betreffen.

3.3.1 Moratorium für die Neuansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen

Sowohl die Region March (Koordinationsblatt R_M-4) als auch die Region Höfe (Koordinationsblatt R_H-3) erlassen auf ihrem Gebiet ein Moratorium für die Neuansiedlung von VE. Davon ausgenommen sind die Erweiterung des Seedammcenters und des Seedamm Plaza sowie das in Planung befindliche Obersee-center in Lachen und ein Fachmarktprojekt in Galgenen.

Gerade in wachsenden Gebieten ist es nötig und sinnvoll, die Versorgungsinfrastruktur der laufenden Entwicklung anpassen zu können, sonst öffnet sich eine Schere zwischen Entwicklung und Versorgung. Bedingt durch das dynamische Wachstum einerseits und das Moratorium andererseits wird sich in Zukunft die Versorgungssituation in den Bezirken March und Höfe verschlechtern. Ein weiterer Kaufkraftabfluss in die angrenzenden Gebiete Zürich, Gaster und See sowie Glarnerland und Sarganserland wird die Folge sein. Gleichzeitig wird damit motorisierter Privatverkehr in diese Gebiete exportiert. Die Umweltbilanz des Moratoriums wird aller Voraussicht nach negativ sein, weil Einkaufsfahrten in benachbarte Gebiete in der Regel längere Fahrwege aufweisen.

Aus diesen Gründen erachten wir ein Moratorium als falsches Mittel in der Debatte um die VE. Die Raumplanung hat in unseren Augen primär die Aufgabe, Planungssicherheit herzustellen, wie in Kap. 2.5 dargelegt. 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).

Die Folge aus dem Moratorium ist die Verhinderung einer nachhaltigen Prosperität des Detailhandels. Dies bedauern wir ausdrücklich. Für uns hat die Sicherstellung der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit im Sinne der Handels- und Gewerbefreiheit im Rahmen eines freien Wettbewerbes einen hohen Stellenwert.

Forderung: Auf die Einführung eines Moratoriums ist zu verzichten.

Wir bitten Sie, unsere Anregungen und Abänderungsanträge bei der Ergänzung des kantonalen Richtplans zu berücksichtigen und bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen
espace.mobilite

Martin Kuonen, Geschäftsführer