Amt für Raumentwicklung
Postfach 1186
6431 Schwyz

Bern, 22. Oktober 2015

Vernehmlassung Richtplanüberarbeitung 2015 Kanton Schwyz:
Stellungnahme espace.mobilité

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zur Richtplanüberarbeitung 2015 des Kantons Schwyz Stellung nehmen zu können.

1 Legitimation und Betroffenheit

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères, 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 die Arbeitsgruppe des BAFU zur Umsetzung der Motion 08.3003 Forderung nach Wirkungseffizienz.

Die Unternehmen von espace.mobilité sind im Kanton Schwyz mit zahlreichen Verkaufsstellen präsent. Die Revision des Richtplans betrifft deren wirtschaftliche Tätigkeit direkt und tiefgreifend. Der vorliegenden Stellungnahme ist aus diesen Gründen entsprechendes Gewicht zu geben.

2 Anträge

Espace.mobilité nimmt nur zu denjenigen Punkten der Richtplanüberarbeitung 2015 Kanton Schwyz Stellung, welche die Interessen des Detailhandels betreffen.

Die Anträge und Begründungen von espace.mobilité entnehmen Sie bitte dem beigefügten Mitwirkungsformular.

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:

- BAFU/ARE-Rundschreiben vom 9.4.2013
- FehrAdvice & Partners: Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse (2012)

Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Raumentwicklung
Bahnhofstrasse 14
Postfach 1186
6431 Schwyz
Telefon041 819 20 55
Telefax041 819 20 18

kantonschwyz

Richtplanüberarbeitung 2015 Kanton Schwyz

Mitwirkungsformular

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an der Richtplanüberarbeitung 2015. Gerne nehmen wir Ihre begründeten Anträge im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung vom 28. August bis 26. Oktober 2015 entgegen.

Auf der Homepage des Amtes für Raumentwicklung www.sz.ch/richtplan_sz2015 finden Sie alle relevanten Dokumente sowie das vorliegende Formular im Word-Format.

Um eine rasche und effiziente Bearbeitung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, bitten wir Sie um die Beachtung folgender formaler Vorgaben:

- Nutzen Sie für Ihre Anträge die vorgegebene Tabelle.
- Behandeln Sie nur ein Thema pro Antrag.
- Fügen Sie für jeden Antrag eine neue Zeile in der Tabelle ein.

Wenden Sie sich bei Fragen an das Amt für Raumentwicklung (are@sz.ch / 041 819 20 55)

Senden Sie uns Ihre Anträge (inkl. allfällige Beilagen) bitte **bis spätestens am 26. Oktober 2015** als unterschriebene Papierfassung per Post an: Amt für Raumentwicklung, Postfach 1186, 6431 Schwyz, wie auch **digital** (Word-Format ohne rechtsgültige Unterschrift) an: are@sz.ch.

Massgebend ist die unterschriebene und per Post zugestellte Fassung.

Vernehmlassende Stelle / Institution / Person

Name:	Schaumberg
Vorname:	Thomas
Organisation, Betrieb:	espace.mobilité
Postfach:	5236
Strasse / Nr.:	Kapellenstrasse 14
PLZ:	3001
Ort:	Bern
Tel.:	058 796 99 51
eMail:	info@espacemobilité.ch

Datum: Unterschrift:

Anträge

Bitte Themennummer und -titel sowie Anträge und Begründungen **in weissen Feldern eintragen**. Siehe *kursiv geschriebene Beispiele* in den grauen Zeilen.

Richtplantext		Antrag	Begründung
A Allgemeines			
A- 2.2	*Aufbau des Richtplans*	*Hier kommt Ihr Text mit dem Antrag.*	*Hier kommt Ihr Text mit der Begründung.*
A-			
A-			
RES Kantonale Raumentwicklungsstrategie			
RES-			
RES-			
B Besiedlung			
B-7	Verkehrsintensive Einrichtungen	Berücksichtigung der wichtigen Versorgungsfunktion des Detailhandels	Espace.mobilité plädiert für eine grundsätzlich neue Sichtweise von Einkaufszentren (EKZ) und Fachmärkten (FM), die auch den unbestrittenen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Anlagen für die Gesellschaft im Zusammenhang mit der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern berücksichtigt.
B-7.1 a	Definitionen	Der Schwellenwert für VE ist von 3000 m2 auf 7‘500 m2 Verkaufsfläche anzuheben. Der Schwellenwert bei den Fahrten pro Tag ist auf 3‘000 zu erhöhen.	Generell hält espace.mobilité eine Unterscheidung der VE in grosse, mittelgrosse und kleine VE nicht für sinnvoll. Zum einen widerspricht es der Begriffslogik, wenn eine mittlere oder kleine Anlage „verkehrsintensiv“ sein soll. Ist eine Anlage wirklich „verkehrsintensiv“, so muss es sich um eine grössere Anlage handeln. Zum andern wird die als Schwellenwert vorgesehene tägliche Fahrtenzahl von 2‘000 Fahrten bereits bei unzähligen Strassenquerschnitten im Kanton Schwyz durch den Pendlerverkehr erreicht, welcher durch keinerlei Restriktionsmassnahmen sanktioniert wird. Dies steht im Widerspruch zur Forderung der beiden Bundesämter BAFU und ARE in ihren VE-Empfehlungen an die Kantone für die Richtplanung (2006) Kapitel 5, Zitat: “Die verschiedenen Massnahmen müssen im Rahmen der Verhältnismässigkeit bei allen Emittenten lastengleich vorgesehen werden. Bei der Bestimmung der Massnahmen ist angemessen zu berücksichtigen, dass Pendler- und Freizeitverkehr erheblich hö-

Richtplantext		Antrag	Begründung
			here Anteile am gesamten motorisierten Individualverkehr (MIV) aufweisen als der Einkaufsverkehr.“ Zahlreiche Kantone orientieren sich bei der Definition von VE an der Definition für UVP-pflichtige Anlagen in der UVPV (7‘500 m2). Auf diese Weise werden die Verfahren für kleinere und mittlere Verkaufsläden nicht unnötig belastet. Für den wirtschaftlichen Betrieb eines grösseren Einkaufszentrums ist eine ausreichende Anzahl Parkplätze vorzusehen, der Schwellenwert von 300 Parkplätzen ist bereits sehr knapp. In der Verkehrsplanung wird davon ausgegangen, dass im Durchschnitt ein Parkplatz pro Tag 4-5-mal besetzt wird. Wird von einer fünffachen Besetzung ausgegangen, würde dies zu 3‘000 Fahrten pro Tag führen, entsprechend muss der Schwellenwert angehoben werden. Der Kanton Zürich, der verkehrlich deutlich stärker belastet ist als der Kanton Schwyz, kennt bspw. in seinem Richtplan einen Schwellenwert von 3‘000 Fahrten (an mindestens 100 Tagen pro Jahr). Es widerspricht der Logik, wenn ein deutlich weniger belasteter Kanton einen tieferen Grenzwert ansetzt.
B-7.1 b	Definitionen	B-7.1 b) ist ersatzlos zu <u>streichen</u>.	Ein Schwellenwert von 800 m2 entspricht nach keiner gängigen Definition einer VE. Selbst kleinere Migros- und Coop Filialen übertreffen bereits diesen Schwellenwert, somit würden praktisch sämtliche Verkaufsstellen als VE gelten. Besser wäre es von mittelgrossen Verkaufsstellen zu reden und diese separat in der kommunalen Nutzungsplanung zu berücksichtigen (siehe 7.2 b) Verfahren). Dieses Verfahren ist allerdings nicht unter der Rubrik VE zu regeln. Restriktionsmassnahmen gegen kleine und mittelgrosse Verkaufsstandorte sind dreifach kontraproduktiv! Begründung: Die Grossverteiler Coop und Migros investieren seit Jahren in die Nahversorgung in Dörfern und Quartieren. Werden durch den Richtplan solchen Nahversorger-Standorten unnötige Hürden und Restriktionen in den Weg gelegt, wird deren Erstellung für die Detailhändler uninteressant. Kontraproduktive Folgen: - Die Grossverteiler verzichten auf den Bau von mittleren und kleinen Filialen in Dörfern und Quartieren - Die Kunden und die Umwelt (!) profitieren nicht von kürzeren Einkaufsfahrten → Das schadet der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt

Richtplantext		Antrag	Begründung
B-7.1 c	Definitionen	B-7.1 c) ist ersatzlos zu streichen.	Verkaufsstellen unter 800m2 entsprechen nach keiner gängigen Definition einer VE. So sind Kleinformate wie Migrolino und Coop Pronto. Die Standort-Anforderungen für Migrolino Verkaufsstellen sind z.B. 120 – 160 m2 Verkaufsfläche plus 80 – 100 m2 Lagerfläche und ausreichend Parkplatzmöglichkeiten (6 – 10 Parkplätze). Daher sind diese kleinen Verkaufsstellen ebenfalls separat im Rahmen der allgemeinen Zonenvorschriften zu berücksichtigen (siehe 7.2 c) Verfahren). Dieses Verfahren ist allerdings nicht unter der Rubrik VE zu regeln. Restriktionsmassnahmen gegen kleine Verkaufsstandorte sind dreifach kontraproduktiv! Begründung: Die Grossverteiler Coop und Migros investieren seit Jahren in die Nahversorgung in Dörfern und Quartieren. Werden durch den Richtplan solchen Nahversorger-Standorten unnötige Hürden und Restriktionen in den Weg gelegt, wird deren Erstellung für die Detailhändler uninteressant. Kontraproduktive Folgen: - Die Grossverteiler verzichten auf den Bau von kleinen Filialen in Dörfern und Quartieren - Die Kunden und die Umwelt (!) profitieren nicht von kürzeren Einkaufsfahrten → Das schadet der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt
B-7.1 d	Definitionen	B-7.1 d) ist ersatzlos zu streichen.	Die generelle Definition von Einkaufs- und Freizeitanlagen als VE ist nicht sachgerecht, da keine Differenzierung vorgenommen wird, ob tatsächlich eine kritische Grösse erreicht wird. Art. 8 Abs. 2 des RPG verlangt: „Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen einer Grundlage im Richtplan“. Die gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind aber nicht bei kleinen bis mittleren Anlagen anzutreffen. Daher ist auf die Ausführungen zu B-7.1 a) zu verweisen und ein Schwellenwert von 7‘500 m2 für VE vorzusehen. Denselben Schwellenwert, der auch die Relevanz der Umweltverträglichkeit und deren Überprüfung definiert .
B-7.2 a	Verfahren	B-7.2 a) wird befürwortet.	espace.mobilité spricht sich grundsätzlich für die Positivplanung von tatsächlichen VE in den kantonalen Richtplänen aus. Wir haben diese Haltung immer konsequent vertreten, sei es auf Bundesebene im Rahmen der RPG-Revision oder der Erarbeitung der Vollzugsempfehlungen für VE von BAFU/ARE, sei es in diversen Stellungnahmen zu kantonalen Richtplänen. espace.mobilité befürwortet den Ansatz, die räumliche Entwicklung frühzeitig über Entwicklungsschwerpunkte (Positivplanung) zu steuern. Dies schafft für alle Akteure

Richtplantext		Antrag	Begründung
			Planungssicherheit.
B-7.3 a	Standortkriterien	B-7.3 a) wird befürwortet.	espace.mobilité spricht sich grundsätzlich für die Positivplanung von tatsächlichen VE in den kantonalen Richtplänen aus. Wir haben diese Haltung immer konsequent vertreten, sei es auf Bundesebene im Rahmen der RPG-Revision oder der Erarbeitung der Vollzugsempfehlungen für VE von BAFU/ARE, sei es in diversen Stellungnahmen zu kantonalen Richtplänen. espace.mobilité befürwortet den Ansatz, die räumliche Entwicklung frühzeitig über Entwicklungsschwerpunkte (Positivplanung) zu steuern. Dies schafft für alle Akteure Planungssicherheit.
B-7.3 e	Standortkriterien	Beim Parkplatzangebot sind 4 bis 6 Parkplätze/100 m2 BGF bzw. 3 bis 4.5 Parkplätze/100 m2 VF vorzusehen.	Aufgrund der aktuellen Bestandeszahlen sind die vorgeschlagenen Parkplatzzahlen für einen wirtschaftlichen Betrieb eindeutig zu niedrig angesetzt. Der Median-Wert aller 187 Schweizer Einkaufszentren liegt bei 3.8 Parkplätze/100 m2 VF (Quelle: Publikation Shoppingcenter-Markt Schweiz, GfK 2015). Zu geringe Parkplatzzahlen führen zu mehr Such- und Ausweichverkehr und damit zu Mehremissionen. Sie sind somit nicht nur aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher, sondern auch aus ökologischer Sicht kontraproduktiv.
B-7.3 e	Standortkriterien	Der Abschnitt mit der Parkraumbewirtschaftung ist ersatzlos zu <u>streichen</u>.	Den Gemeinden werden in der Vorlage weit reichende Instrumente in die Hand gegeben, die es ihnen ermöglichen, im Zusammenhang mit der Planung von sogenannten VE einschneidende Restriktionsmassnahmen (beispielsweise Parkgebühren, Fahrtenlimiten, Beschränkung der Parkplatzzahl etc.) zu verfügen. Solche Massnahmen, deren Wirksamkeit und Nutzen in keiner Weise wissenschaftlich erwiesen ist, lehnt espace.mobilité entschieden ab. Die Vergangenheit zeigt, dass die Anordnungen von objektfokussierten, nicht zu Ende gedachten Restriktionsmassnahmen bei Detailhandelsstandorten vor allem kontraproduktive Effekte (wie Suchverkehr, Ausweichfahrten, Mehremissionen etc.) zur Folge hat. B-7.3 e) ermächtigt also eine Gemeinde, ein lokales Verkehrsproblem durch spezifische verkehrslenkende Massnahmen bei einzelnen Bauten oder Anlagen anzugehen. Je nach Ausgestaltung solcher Massnahmen wird das Verkehrsproblem damit nicht wirklich gelöst, sondern lediglich verlagert – zum Beispiel an andere bereits starkfrequentierte Orte innerhalb der Gemeinde oder sogar in die Nachbargemeinden.

Richtplantext		Antrag	Begründung
			Die Gemeinden können mit diesem Instrument durchaus dazu verleitet werden, ihr Problem auszulagern und damit eine Problemlösungspolitik nach dem Sankt-Florian-Prinzip zu betreiben, und damit in Nachbargemeinden unerwünschten Mehrverkehr und Mehremissionen generieren . Die Anordnung von verkehrslenkenden Massnahmen, deren Wirksamkeit nicht tatsächlich erwiesen ist und deren kontraproduktiven Effekte nicht auszuschliessen sind, ist daher kategorisch abzulehnen. Espace.mobilité empfiehlt daher, bei der Revision des kantonalen Richtplans klar und konsequent den Empfehlungen der beiden Bundesämter BAFU und ARE betreffend den Umgang mit verkehrsintensiven Einrichtungen zu folgen. Angewendet auf die Revision des Revision des kantonalen Richtplans Schwyz bedeutet dies: • Die Erkenntnisse aus der Verhaltensökonomie sind zu berücksichtigen (Studie (Fehr Advice & Partners, publiziert von den beiden Bundesämtern BAFU/ARE mit ihrem Rundschreiben an die Kantone vom 09.04.2013). • Da der Verkehr bis 2030 anteilsmässig die Luftreinhalteziele betreffend Emissionen allein dank des technischen Fortschritts erreichen wird, ist eine quantitative Begrenzung der Verkehrsentwicklung aus Sicht der Luftreinhaltung nicht mehr notwendig. • Bei der Standortsuche für VE ist vielmehr eine intelligente Raumplanung zielführend. Daher ist anzustreben, dass der Kanton im kantonalen Richtplan die VE-Standorte von kantonaler Bedeutung bezeichnet. • Espace.mobilité setzt sich daher dafür ein, den Grundsatz der Positivplanung in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und damit die Standorte für VE gemäss Variante 1 der Empfehlungen BAFU/ARE «VE im kantonalen Richtplan» (2006)

Richtplantext		Antrag	Begründung
			mit Instrumenten der Raumplanung (Steuerung des Nutzungsmasses und der Nutzungsart) festzulegen. Die zur Diskussion stehende Richtplanrevision im Kanton Schwyz erfüllt diese Forderung bereits weitgehend. • Espace.mobilité befürwortet eine Abstimmung der Vorgaben des Umweltschutzes und der Verkehrskapazitäten im Rahmen von gebietsbezogenen (ganzheitlich-räumlichen) Betrachtungen anlässlich der Nutzungsplanung.
B-7.3 f	Standortkriterien	B-7.3 f) ist ersatzlos zu streichen.	Was bereits für grosse VE keinen Sinn macht, kann erst Recht nicht auf sogenannte mittelgrosse VE angewendet werden.
B-7.3 g	Standortkriterien	B-7.3 g) ist betreffend der „anteilsmässigen und verursachergerechten“ Beteiligung bei den Infrastrukturkosten zu präzisieren und mit einer Kostenobergrenze zu versehen.	B-7.3 g) ist in dieser Ausgestaltung ein Freibrief für Gemeinden, den VE im Rahmen der Erteilung der Baubewilligung möglichst hohe Beiträge für die Infrastrukturkosten aufzubürden. Was unter einer „anteilsmässigen und verursachergerechten“ Beteiligung zu verstehen ist, müsste daher präzisiert werden und eine Obergrenze für die Kostenbeteiligung eingeführt werden. Der Detailhandel ist bereit, sich an einmaligen Infrastrukturkosten zu beteiligen, wenn die Kosten verursachergerecht, angemessen und kalkulierbar sind. Keinesfalls darf dies aber z.B. beim ÖV zu einer Beteiligung an den Betriebskosten bzw. Defiziten führen.
B-7.3 h	Standortkriterien	B-7.3 h) ist ersatzlos zu <u>streichen</u>.	Auch diese Formulierung (beteiligt sich der Betreiber an den Kosten für den öffentlichen Verkehr) öffnet der Willkür der Behörden Tür und Tor und es gilt das zu B-7.3 g) Gesagte. Da sich espace.mobilité sowieso gegen den Einbezug sogenannter mittelgrosser VE ausspricht, ist B-7.3 h) ersatzlos zu streichen.
V Verkehr			
V-			
V-			
L Natur und Landschaft			

Richtplantext		Antrag	Begründung
L-			
L-			
W Weitere Raumnutzungen			
W-			
W-			

Richtplankarte	Antrag	Begründung
Karteninhalt (z.B. Bahnhaltestellen, Signatur, Legende, …)	*Hier kommt Ihr Text mit dem Antrag.*	*Hier kommt Ihr Text mit der Begründung.*

Erläuterungsbericht		Antrag	Begründung
Kap. 2.3	*Räumliche Verteilung*	*Hier kommt Ihr Text mit dem Antrag.*	*Hier kommt Ihr Text mit der Begründung.*

Grundlagenbericht		Antrag	Begründung
Kap. 5.2	*Bauliche Entwicklung*	*Hier kommt Ihr Text mit dem Antrag.*	*Hier kommt Ihr Text mit der Begründung.*

Weitere Hinweise und Bemerkungen