

Consultation 3e adaptation du Plan directeur cantonal
Service du développement territorial
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Bern, 16. August 2012

Consultation 3e adaptation du Plan directeur cantonal

Sehr geehrter Frau Regierungsrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur geplanten Richtplanrevision des Kantons Waadt 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 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 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.

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.

Geschäftsstelle / direction

Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
CH-3001 Bern/Berne

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

Mitglieder / membres



Die Unternehmen von espace.mobilité sind im Kanton Waadt mit über hundert Verkaufsstellen präsent und gehören somit zu den grössten Auftraggebern des Kantons. Die Revision des Richtplans betrifft deren wirtschaftliche Tätigkeit direkt und tiefgreifend. Der vorliegenden Stellungnahme ist aus diesen Gründen entsprechendes Gewicht zu geben.

2 Zusammenfassung und Anträge

Wir kommen nach eingehender Betrachtung der Vorlage zur Richtplanrevision zu folgenden Schlüssen:

- Die weitere Entwicklung des Detailhandelsnetzes wird im Kanton Waadt praktisch verunmöglicht.
- Eine sinnvolle Verdichtung von bestehenden Standorten kann nicht mehr stattfinden.
- Die Vorlage hat erhebliche Kostensteigerungen für den Detailhandel und somit letztlich auch für die Kunden zur Folge.
- Die Planung neuer oder die Revitalisierung bestehender Verkaufsstandorte wird wesentlich komplizierter, bürokratischer und teurer, ohne erkennbaren Nutzen.
- Das Vorgehen des Kantons, die Vorlage ohne vorgängigen Einbezug der betroffenen Stakeholder auszuarbeiten, erachten wir als problematisch.

Aus den oben stehenden Erkenntnissen leiten wir folgende **Anträge** ab:

1. Der Schwellenwert für ICFF ist von 800 auf 3000 m² Verkaufsfläche anzuheben.
2. Die Sanierung bestehender Anlagen soll bis zu einer Flächenerweiterung von 50% möglich sein, unabhängig von den Kriterien im Richtplan.
3. Die Ausschluss-Kriterien (critères d'exclusion) sind grundsätzlich im Sinn einer deutlichen Vereinfachung zu überarbeiten.
4. Die räumliche Entwicklung ist frühzeitig über Entwicklungsschwerpunkte und im Sinne einer Positivplanung zu steuern. Dabei soll man sich auf die konkrete Standortzuweisung für differenzierte Nutzungsarten beschränken und bewusst auf zusätzliche Restriktionen verzichten.
5. Die Weisung des Regierungsrats « Stratégie cantonale concernant les Installations commerciales à forte fréquentation » vom 28. März 2012 ist zurückzuziehen.
6. Der Detailhandel ist bei der Überarbeitung der Vorlage miteinzubeziehen.
7. Eine Voranwendung der Kriterien gemäss Entwurf Richtplan durch die Gemeinden ist nicht statthaft und soll durch den Kanton unterbunden werden.

3 Einleitung: Grundsätzliche Überlegungen

Vorgängig zu den einzelnen Anträgen in unserer Stellungnahme möchten wir an dieser Stelle einige grundsätzliche Überlegungen zur Funktionsweise des Detailhandels als Versorger im Allgemeinen und zur räumlichen Planung von Filialen im Speziellen anstellen.

3.1 Treiber der Standort-Entwicklung der Filialnetze

Die bestehende Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur der Schweiz (und des Kantons Waadt) mit ihrer dezentralen Struktur steht in wechselseitiger Beziehung zum Verkaufsstellennetz des Detailhandels.

Einen grossen Einfluss auf die Standortwahl und die Ausgestaltung der Filialen haben auch die Präferenzen der Kunden bezüglich Sortimente und Einkaufsconvenience. Die Ansprüche der Konsumenten an die Auswahl und die Qualität der Produkte sowie bezüglich Sortimentsbreite und –tiefe und Frische der Waren sind hoch und müssen vom Detailhandel möglichst gut befriedigt werden.

Schliesslich muss das Versorgungssystem des Detailhandels in wirtschaftlicher Hinsicht rentabel sein.

3.2 Optimierung zwischen Belieferungs- und Kundenverkehr

Aus Sicht der Belieferung der Verkaufsstellen sind wenige, grosse Läden optimaler als viele kleine. Die Lastwagen haben auf diese Weise kürzere Wege zwischen den Verteilzentralen und den Filialen und sind zudem besser ausgelastet.

Aus Kundensicht gilt: Je dichter das Filialnetz, umso besser. Dichtere Filialnetze haben kürzere Einkaufswege zur Folge. Allerdings gilt folgende Einschränkung: Je dichter das Filialnetz, desto kleiner der Laden. Es leuchtet unmittelbar ein, dass es für einen wirtschaftlichen Betrieb grösserer Läden ein entsprechendes Kundenpotenzial braucht. Nicht jedes Dorf und jedes Quartier kann einen grossen Supermarkt haben.

Angesichts der verschiedenen Ansprüche von Belieferung und Kundenpräferenzen auf der einen Seite und der heutigen Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur auf der anderen Seite wird schnell klar, dass weder die Strategie «dichtes Netz an Tante Emma-Läden» noch die Strategie «ausschliesslich wenige grosse EKZ» eine Option sind.

Vielmehr muss mit differenzierten Formaten auf die verschiedenen Siedlungsstrukturen und Kundenbedürfnisse eingegangen werden. Dabei gelten für verschiedene Formate unterschiedliche Standortanforderungen.

Das heutige, engmaschige und vielfältige Verkaufsstellennetz der Schweiz mit seinen mehreren tausend kleinen und mittleren Läden und rund 150 mittleren bis grossen Einkaufszentren sowie rund 200 bis 300 Fachmärkten kommt diesen Anforderungen recht nahe.

3.3 Fazit

Der Detailhandel bringt in Erfüllung seiner für die Gesellschaft unverzichtbaren Versorgungsfunktion grosse Waren- und Kundenströme mit sich, die bewältigt werden müssen. Sie lassen sich grundsätzlich nicht vermeiden, sollten aber aus der Sicht der Nachhaltigkeit möglichst effizient abgewickelt werden. Die ständige Optimierung dieser Waren- und Kundenströme ist deshalb eine Daueraufgabe.

Bei grossen Anlagen wie Einkaufszentren treten diese Verkehrsströme örtlich und zeitlich massiert auf, was den Detailhandel, insbesondere die sogenannten Verkehrsintensiven Einrichtungen, in den Fokus der Behörden gebracht hat.

Letzten Endes müssen die umweltrechtlichen und raumplanerischen Vorgaben für den Detailhandel darauf abzielen, diesen aus Sicht der Nachhaltigkeit optimal zu strukturieren. Dabei sollen die Umweltbelastungen auf der einen Seite möglichst minimiert werden. Auf der anderen Seite ist die Versorgung für alle Teile der Bevölkerung – auch solche, die in ländlich Gebieten leben – sowie die Befriedigung der Kundenbedürfnisse sicher zu stellen. Um allen drei Bereichen der Nachhaltigkeit gerecht zu werden, muss dies schliesslich auf ökonomisch lohnende Art und Weise geschehen. Dabei ist eine differenzierte Betrachtungsweise bei der Formulierung von Planungsvorgaben für Verkaufsstellen des Detailhandels zwingend.

4 Die einzelnen Revisionspunkte im Detail

Wir nehmen im Folgenden nur zur Massnahme D13 Stellung, von der der Detailhandel direkt betroffen ist.

4.1 espace.mobilité befürwortet grundsätzlich die Positivplanung

espace.mobilité spricht sich grundsätzlich für die Positivplanung von 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, so wie es der Kanton Waadt mit der zur Diskussion stehenden Vorlage grundsätzlich ebenfalls anstrebt. Dies schafft für alle Akteure

Planungssicherheit. In unseren Augen schiesst der Kanton Waadt aber mit der zur Diskussion stehenden Richtplanrevision weit über das Ziel hinaus, wie wir im Folgenden darlegen werden.

Typologie

Die auf Seite 212 der Vernehmlassungsvorlage vorgenommene Typologie mit der Unterscheidung zwischen Lebensmittel und Nicht-Lebensmittel ist im Grundsatz richtig und entspricht auch den realen Verhältnissen, auch wenn sich die verschiedenen Typen in der Praxis leicht überschneiden können.

Den Schwellenwert für ICFF bei 800 m² Verkaufsfläche zu setzen, ist in unseren Augen aber untauglich und schiesst weit über das Ziel hinaus. Heutzutage weisen bereits kleinere Supermärkte Flächen von 800 m² auf. Dies ist eine direkte Folge der Präferenzen der Kunden, die ein breites Warensortiment wünschen. Solche kleinere Supermärkte sind Nahversorger und sind nicht als verkehrsintensive Anlagen zu bezeichnen.

Wir schlagen vor, den Schwellenwert für ICFF bei 3'000 m² Verkaufsfläche festzusetzen. Diese Grenze ist immer noch viel tiefer als die 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.

Antrag:

- Der Schwellenwert für ICFF ist von 800 auf 3000 m² Verkaufsfläche anzuheben.

Bemerkung: Bei der Abstufung der Typologie (S. 212 oben) fehlt der Bereich von 3'000 bis 4'500 m² Verkaufsfläche.

4.2 Critères d'exclusion

Wie in Kapitel 4.1 beschrieben, befürwortet espace.mobilité eine angemessene Positivplanung zur Steuerung der räumlichen Entwicklung. Mit den in der Vorlage definierten critères d'exclusion wird aber die weitere Entwicklung des Detailhandelsnetzes im Kanton Waadt praktisch verunmöglicht. Ohne die kartografische Umsetzung der Ausschlusskriterien zu kennen¹, liegt es auf der Hand, dass Verkaufsgeschäfte ab 800 m² in weiten Teilen des Kantons überhaupt nicht mehr zulässig wären. Die allermeisten Gemeinden verfügen nicht über 1'500 Einwohner in einem Umkreis von 300 Meter.

An den (wenigen) Orten, wo dies noch möglich wäre, stehen die ökonomischen (betriebswirtschaftlichen) Tatsachen einer Ansiedlung entgegen. Beispielsweise sind an Orten, die

¹ Die entsprechende Karte des Kantons liegt noch nicht vor. Wir sind der Meinung, dass dies eine zwingend nötige Voraussetzung wäre, um die Konsequenzen der Regelungen nachvollziehen zu können.

über ein Einzugsgebiet von 3'000 Einwohnern im Umkreis von 500 Metern verfügen und zusätzlich eine Buserschliessung im 10-Minuten-Takt aufweisen², die Mietzinse deutlich zu hoch und die Verfügbarkeit von Flächen zu klein.

Zusammengefasst haben die Ausschlusskriterien zur Folge, dass in weiten Teilen des Kantons Waadt keine Verkaufsgeschäfte ab 800 m² mehr gebaut werden dürfen. An den wenigen zentralen Standorten, wo eine Entwicklung noch möglich wäre, ist mit massiven Kostenfolgen zu rechnen. Die betriebswirtschaftliche Kalkulation hat zur Folge, dass die Projekte nicht realisiert werden, weil sie nicht rentabel betrieben werden können. Damit wird die erwünschte Lenkungswirkung der neuen Regelung (Ansiedlung der Verkaufsgeschäfte in den Zentren) nicht erreicht.

Exkurs: Geringes Umsteigepotenzial vom Auto auf den ÖV oder LV beim Einkaufen

Die Bestimmungen im Kapitel D13 des kantonalen Richtplans zielen hauptsächlich darauf ab, den motorisierten Individualverkehr zu verkehrsintensiven Einrichtungen zu minimieren. Die Kunden sollen also vermehrt zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV einkaufen.

Dass der Verzicht aufs Auto zum Einkaufszweck bei der überwiegenden Mehrheit keine Option ist, wird im Folgenden durch die Ergebnisse verschiedener Studien nachvollziehbar begründet.

Die Studie «Zweckmässige Verkehrsmittelwahl: Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln»³ aus dem Jahre 2009 kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die verschiedenen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, LV) eignen sich nicht für alle Zwecke gleich gut.
- Je nach Verwendungsart und räumlichem Kontext sind einzelne Verkehrsmittel klar im Vorteil oder im Nachteil.
- Entsprechend klar und kaum beeinflussbar entscheiden sich die Menschen in ihren laufend wiederkehrenden Alltagssituationen für das eine oder andere Verkehrsmittel.
- Der öffentlichen Verkehr (ÖV) eignet sich vor allem für Fahrten der Arbeitspendler in dicht besiedeltem Gebiet oder von Zentrum zu Zentrum bei längere Strecken.
- Der Langsamverkehr (LV) eignet sich vor allem für kurze Wege zur Arbeit oder zum Einkauf kleiner Mengen in der Nähe.
- Das Auto (MIV) eignet sich vor allem für den Einkauf grösserer Mengen oder sperriger Waren sowie für verschiedene Arten des Freizeitverkehrs.

² Voraussetzungen für Supermärkte von 1'500 – 3'000 m² Verkaufsfläche

³ HORNUNG Wirtschafts- und Sozialstudien: Zweckmässige Verkehrsmittelwahl: Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln, Januar 2009

- Es gibt nach wie vor ein Umsteigepotential vom Auto auf den ÖV. Es liegt vor allem bei bestimmten Arten des Pendlerverkehrs (gute ÖV-Qualität am Ausgangs- und am Zielort oder ständige Stauereignisse auf der Strasse).
- Kein oder nur sehr geringes Umsteigepotential vom Auto auf den ÖV besteht beim Einkaufen von grösseren Mengen oder sperrigen und schweren Gütern in Einkaufszentren und Fachmärkten.
- Auf Grund dieser Tatsachen wird klar, weshalb verkehrsbeschränkende Massnahmen bei Einkaufszentren kaum Wirkungen erzielen.

Besonders wichtige Erkenntnisse für das Verstehen des Verkehrsverhaltens der Kundinnen und Kunden von Einkaufszentren (EKZ) und Fachmarktzentren (FMZ) gehen aus der Studie «Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren⁴» hervor. Sie fragte bei über 1'000 Besucherinnen und Besuchern der EKZ Brügg und Boujean nach den eigentlichen Beweg-Gründen, also den auslösenden Ursachen, die zur klaren Bevorzugung des Autos zum Einkaufszweck führen.

Folgende Gründe wurden genannt:

- Grosse Einkaufsmenge (49%)
- Weite Distanz zwischen Wohnort und EKZ (38%)
- Schlechte ÖV-Verbindungen (17%)
- Aus anderen Gründen bereits mit dem Auto unterwegs (14%)
- Kinder dabei (13%)

Daraus ergibt sich die einleuchtende Erklärung, warum sich Autokunden von EKZ oder FMZ nicht beeinflussen lassen: Sämtliche Restriktionsmassnahmen, die beim EKZ oder FMZ und somit am Zielort der Einkaufsfahrt ergriffen werden, ändern nichts an den tatsächlichen Beweg-Gründen der Kundinnen und Kunden, das Auto zum Einkaufen zu benützen. Die oben aufgeführten Gründe, das Auto als zweckmässigstes Verkehrsmittel zum Einkaufen zu benützen, bleiben unverändert.

Eine weitere logische Erklärung für die fehlende Lenkungswirkung von Restriktionsmassnahmen bei EKZ und FMZ (also am Zielort der Einkaufsfahrt) ergibt sich durch die Tatsache, dass der Entscheid über das verwendete Verkehrsmittel immer und ausschliesslich am Ausgangsort (in der Regel zu Hause) erfolgt. Ausschlaggebend sind somit die lokalen Verhältnisse (Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle, Abfahrtszeit des nächsten Kurses, Witterungsverhältnisse [Regen, Wind, Eisglätte]) sowie die momentane Situation, Befindlichkeit und Absicht (Zeitnot, Kinder dabei, Krankheit und körperliche Verfassung, grosse Einkaufsmenge, Kombination mit anderen Erledigungen/Zwecken etc.) am Ausgangsort der Fahrt. Wenn nur einer dieser zahlreichen Faktoren genügend ausgeprägt ist, fällt der Entscheid bei der Verkehrsmittelwahl automatisch auf das Auto, das in der Regel in nächster Nähe,

⁴ JEKO AG: Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren, Oktober 2007

bequem und meist sogar trockenen Fusses erreichbar ist. Der Mensch verzichtet gerade dort am wenigsten auf das Auto, wo dieses Transportmittel objektiver Weise am zweckmässigsten ist: zum Transportieren von Waren.

Anträge:

- Die Ausschluss-Kriterien (critères d'exclusion) sind grundsätzlich im Sinn einer deutlichen Vereinfachung zu überarbeiten.
- Die räumliche Entwicklung ist frühzeitig über Entwicklungsschwerpunkte und im Sinne einer Positivplanung zu steuern. Dabei soll man sich auf die konkrete Standortzuweisung für differenzierte Nutzungsarten beschränken und bewusst auf weitere Restriktionen verzichten.

4.3 Bestehende Anlagen

Noch gravierender als die Folgen für neue Projekte sind die Auswirkungen auf die bestehenden Anlagen. Der Richtplan sieht vor, dass nur noch Flächenerweiterungen von 5% zulässig sind, falls die bestehenden Standorte die Kriterien nicht erfüllen.

Viele bestehende Standorte weisen heute noch Nutzungsreserven auf, erfüllen aber die Kriterien gemäss Richtplanrevision nicht und dürften deshalb heute in dieser Form nicht mehr gebaut werden. Die Realisierung dieser Reserven bei Um- und Erweiterungsbauten und damit eine sinnvolle Verdichtung von Einkaufsorten, die heute bei den Kunden etabliert sind, wird dadurch verunmöglicht.

Auf diese Weise wird der Wert dieser Grundstücke geschmälert. Was aber noch schwerer wiegt, ist die Tatsache, dass die Realisierung dieser Nutzungsreserven an einem Ort aus Sicht der Nachhaltigkeit nachteilig sein kann. Bei der Verdichtung bestehender Anlagen können Synergien genutzt und der Bodenverbrauch minimiert werden. Die Kunden können an einem Ort alle Einkaufsbedürfnisse befriedigen. In der Summe wird die Fahrleistung des MIV-Verkehrs reduziert, weil nicht noch zusätzliche Standorte besucht werden müssen. Bei der Realisierung an einem neuen Ort fallen diese Synergien weg und bestehende Bausubstanz und damit auch Kapitalwerte werden entwertet.

Das Beispiel „Zone commerciale de Chamard“, Yverdon-les-Bains

Das Einkaufsgebiet in Montagny-près-Yverdon ist bestens erschlossen und umfasst mehrere Anbieter von Gütern des täglichen aber auch des aperiodischen Bedarfs, wie zum Beispiel Migros, Jumbo, Denner etc. Das Gebiet befriedigt die Einkaufsbedürfnisse der ganzen Region auf effiziente Weise an einem Ort.

Auf Grund der steigenden Nachfrage und der guten Eignung des Gebiets erwägen verschiedene Unternehmen des Detailhandels einen Ausbau ihrer Aktivitäten an diesem Ort. Auf Grund der vorhandenen Baureserven wäre dies möglich.

Gemäss den viel zu restriktiven Kriterien der zur Diskussion stehenden Richtplanrevision wäre ein weiterer Ausbau des Einkaufsgebiets „Chamard“ nicht mehr möglich⁵. Die geforderte Anzahl Einwohner und/oder Arbeitsplätze am Ort ist nicht vorhanden. In der Region könnte höchstens noch im Zentrum von Yverdon-les-Bains ein solches Projekt realisiert werden. Dort fehlen aber die Flächen für ein solches Vorhaben. Selbst wenn ein geeignetes Grundstück vorhanden wäre, könnte der Verkehr im Zentrum von Yverdon wohl kaum mehr abgewickelt werden. Die Vorstellung, die Kunden, die aus der ganzen Region anreisen, würden überwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, ist ebenfalls unrealistisch.

Unter dem Strich würden bei der Anwendung der Kriterien aus der Richtplanrevision nur Verlierer resultieren: Die Region, die Kunden und die Betreiber. Aus Sicht der Umwelt dürfte das Ziel der Fahrleistungsreduktion nicht erreicht werden.

Exkurs: Bestandesgarantie

Immobilien-Investoren und Betreiber von Verkehrsintensiven Einrichtungen des Detailhandels (Einkaufszentren und Fachmärkte) investierten in den vergangenen 30 Jahren hohe zweistellige Milliarden-Beträge in ihre Verkaufseinrichtungen, ein bedeutender Teil davon auch im Kanton Waadt. Diese Bauten wurden alle nach geltendem Gesetz bewilligt und erstellt. Die Investitions- und Rentabilitätsberechnungen basierten auf der legitimen Annahme, dass über die Lebensdauer dieser Gebäude die relevanten gesetzlichen Rahmenbedingungen (Spielregeln) nicht verändert werden. Gleich wie der Gesuchsteller bzw. Bauherr sich an die Auflagen in der einmal erteilten Baubewilligung halten muss, hat sich auch die Behörde an die einmal bewilligten Werte und Bemessungsgrössen zu halten.

Dies entspricht den elementaren Rechtsgrundsätzen von Art. 5 Abs. 3 BV (Staatliche Organe und Private handeln nach Treu und Glauben), von Art. 9 BV (Jede Person hat Anspruch darauf, von den staatlichen Organen ohne Willkür und nach Treu und Glauben behandelt zu werden) sowie Art. 8 BV (Rechtsgleichheit).

Antrag:

- Die Sanierung bestehender Anlagen soll bis zu einer Flächenerweiterung von 50% möglich sein, unabhängig von den Kriterien im Richtplan.

5 Rechtliche Grundlage und Einbezug des Detailhandels

⁵ Möglich wären nur noch Fachmärkte, die innerhalb von 5 km eine Einzugsgebiet von 50'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen aufweisen müssen. Das Kriterium für Supermärkte und Einkaufszentren (3'000 Einwohner und Arbeitsplätze im Radius von 500 m) wird nicht erfüllt.

Der Regierungsrat hat am 28. März 2012 eine Weisung zur kantonalen Strategie bezüglich verkehrsintensiver Einrichtungen des Verkaufs (Stratégie cantonale concernant les Installations commerciales à forte fréquentation) in Kraft gesetzt. Die zur Diskussion stehende dritte Anpassung des Richtplans ist deckungsgleich mit der kantonalen Weisung.

In diesem Zusammenhang stellen sich verschiedene Fragen zum Vorgehen. Erstens ist die gesetzliche Grundlage hierfür (Art. 47b LATC rév.) noch nicht in Kraft. Zweitens ist eine Regierungsrätliche Weisung nicht nötig, wenn die Bestimmungen im kantonalen Richtplan festgesetzt werden. Drittens wurden die Bestimmungen ohne den vorgängigen Einbezug der Direktbetroffenen aus dem Detailhandel ausgearbeitet.

Im Weiteren muss im Sinne der Rechtssicherheit bis zur Verabschiedung des definitiven Plan Directeur das geltende Recht zur Anwendung kommen. Eine Voranwendung durch die Gemeinden ist nicht statthaft. Die zuständigen Behörden sollen entsprechend durch den Kanton informiert werden.

Anträge:

- Die Weisung des Regierungsrats « Stratégie cantonale concernant les Installations commerciales à forte fréquentation » vom 28. März 2012 ist zurückzuziehen.
- Der Detailhandel ist bei der Überarbeitung der Vorlage miteinzubeziehen.
- Eine Voranwendung der Kriterien gemäss Entwurf Richtplan durch die Gemeinden ist nicht statthaft und soll durch den Kanton unterbunden werden.

Wir bitten Sie, unsere Anträge zu berücksichtigen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

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