

Boom mit Grenzen

Einkaufs- und Freizeitzentren – wie geht die Raumplanung damit um?

Die moderne Freizeitgesellschaft hat Probleme bei der Bewältigung des rasch wachsenden Verkehrs. Zur Vermeidung von Verkehrsblockaden, Umweltschäden und übermässigem Bodenverbrauch verfolgt die Raumplanung in der Regel eine Strategie der «Entwicklung entlang den Achsen und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs». Vor allem in den grossen Agglomerationen mit staugefährdetem Strassennetz muss entweder vermehrt Einfluss auf die Standortwahl genommen oder die Verkehrsinfrastruktur massiv ausgebaut werden.

Besonders dicht genutzte Gebiete, etwa das Limmattal, kennen eine hohe Verkehrsgunst. So erstaunt es nicht, dass in der Gemeinde Spreitenbach AG die ersten ganz grossen Shopping-Center der Schweiz entstanden sind. Zwar gibt es auch heute noch beträchtliche Entwicklungsreserven, neue Projekte zeigen allerdings, dass der Entwicklung Grenzen gesetzt sind. Das Strassennetz verfügt nämlich nur noch über geringe Reserven und erlaubt die vorgesehene Siedlungsentwicklung nicht, wenn diese vor allem in Form von verkehrsintensiven Einkaufs- und Freizeitanlagen erfolgt.

An einer Tagung in Rüslikon wurde dargelegt, dass die Probleme des Limmattals mit einem punktuellen Ausbau des Strassennetzes allein nicht lösbar sind, weil die Verkehrsknoten hoffnungslos überlastet sein werden. Nötig erscheint darum ein attraktives und effizientes öffentliches Verkehrsmittel, das heute an den interessanten Standorten noch nicht zur Verfügung steht. Denkbar ist eine Art Stadtbahn, wie sie in einer weiteren Boomregion von Zürich, dem Glatttal, im Aufbau begriffen ist. Bis allerdings eine solche beschlossen und gebaut ist, erscheinen raumplanerische Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrsaufkommens unerlässlich.

Hintergründe der Freizeitgesellschaft

Kürzere Arbeitszeiten und mehr verfügbares Einkommen wecken nicht bloss die Lust auf Ferienreisen, sondern auch nach neuen Freizeitbeschäftigungen und damit kombinierten interessanten Einkaufsgelegenheiten im eigenen Land. Die Entwicklung könnte in Richtung einer

Inhaltliche Verantwortung:

Rudolf Muggli

Schweizerische Vereinigung für

Landesplanung VLP

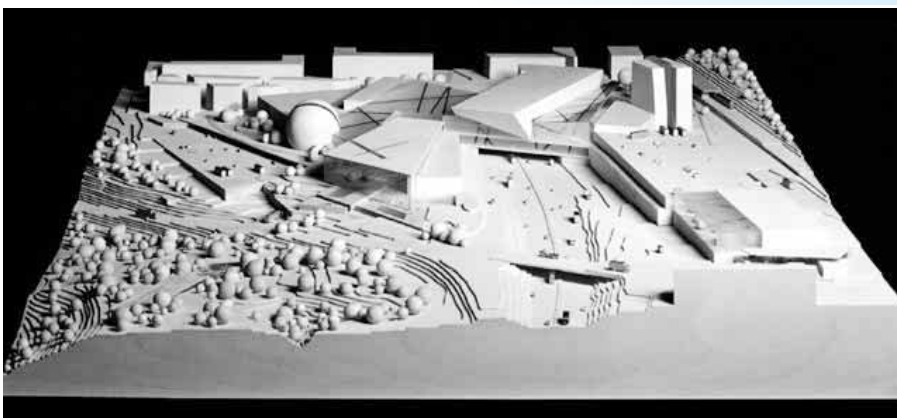
Seilerstrasse 22

3011 Bern

Telefon 031/380 76 76

Telefax 031/380 76 77

E-Mail: Muggli@planning.ch



Das geplante Freizeit- und Einkaufszentrum Bern-Brünnen weist viele der oft geforderten Vorteile auf: Autobahnanschluss, S-Bahn-Haltestelle, direkter Anschluss am neuen Wohnquartier Brünnen sowie grosses kulturelles Engagement der Investorin.

Quelle: Naturagna PBK

«vollmobilen Single-Gesellschaft» gehen, wenn nicht das damit verbundene Unbehagen zu einer Wiederbelebung sozialer Bindungen und Verantwortungen führt.

Nach Prof. Hans Ruedi Müller vom Forschungsinstitut für Freizeit- und Tourismus der Universität Bern muss sich die Freizeitwirtschaft qualitativ verbessern, aber auch umweltfreundlicher und echter (authentischer) werden. Weil letztlich der Verkehr zum Schlüsselproblem der Freizeitgesellschaft werde, sei statt der gewohnten, immer mehr im Stau endenden Verkehrs-Beschleunigung an eine «Entschleunigung» zu denken.

Negative Auswirkungen begrenzen

Unsere Generation darf sich glücklich schätzen, über so viel Freizeit und Wohlstand zu verfügen. Allerdings ist sie auch verpflichtet, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung die Rechte und Ansprüche kommender Generationen zu respektieren. Eine «Nach mir die Sintflut»-Haltung können wir uns bei der räumlichen Entwicklung nicht leisten. Was heute praktisch und rentabel erscheint, muss darauf überprüft werden, ob es auch in Zukunft noch funktioniert.

Wenn also der Boom bei ausschliesslich auf die Strasse ausgerichteten Grosszentren im Verkehrskollaps und in gesundheitsschädigenden Luftbelastungen endet, ist weder für die Investoren noch für die Kunden etwas gewonnen. Die Raumplanung ist allerdings nicht dazu da, die «richtige» Lebens- und Freizeitform zu verfügen. Dagegen liegt es an ihr, dafür zu sorgen, dass neue Einkaufs- und Freizeitanlagen, wie Golfplätze, Freizeitparks, Multiplexkinos und Fachmärkte, auf möglichst umweltfreundliche und bodensparende Art und Weise erstellt, erschlossen und betrieben werden können.

Standortbeeinflussung nötig

Problematisch sind aus raumplanerischer Sicht reine Autostandorte ohne nennenswerte Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Dem wird oft entgegengehalten, die Kundinnen und Kunden möchten gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr anreisen und wünschten sich nichts sehnlicher als einen garantierten freien Parkplatz. Zwar trifft es zu, dass niemand Möbel mit der Handtasche einkaufen

wird. Die Erfahrung zeigt aber auch, dass gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte einen hohen Anteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisender Besucher aufweisen. Allen voran ist das Grosseinkaufszentrum im Hauptbahnhof Zürich zu erwähnen. Aber auch das Glattzentrum in Wallisellen ZH weist noch einen beachtlichen Anteil an öffentlichem Verkehr auf. Das neu geplante Freizeit- und Einkaufszentrum Brünnen am Stadtrand von Bern wird sogar einen richtigen S-Bahnanschluss erhalten (siehe Abbildung Seite 27).

Vor allem der Besuch von Freizeiteinrichtungen bedingt ja nicht unbedingt einen grossen Kofferraum. Es ist darum erfreulich festzustellen, dass im Wettrennen um die neuen Multiplexkinostandorte auch Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs gut im Rennen liegen: Mitten in der Stadt Basel soll an der Heuwaage ein Multiplexkino entstehen. Auch das Multiplexkino auf dem bahnhofsnahen Sulzer-Areal in Winterthur bleibt trotz einer Redimensionierung aktuell. Aus raumplanerischer Sicht wäre zu fordern, dass die Städte und Gemeinden solche bahnhofsnahen Standorte mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln fördern; denn sie sind es auch, die andernfalls die Folgen der Verkehrsmisere zu tragen haben.

Vorsorge statt Nachsorge

Leider wird noch recht wenig dagegen unternommen, dass die Grundeigentümer und Promotoren die Standorte für solche Freizeiteinrichtungen ausschliesslich aus ihrer persönlichen Sicht bestimmen. Exemplarisch dafür erscheint das Beispiel eines in einer Gewerbezone geplanten Zentrums mit einem 2458 Plätzen umfassenden Multiplexkino und einem 9000 m² grossen Fachmarkt mit Grossrestaurant in der Agglomeration Zürich. Die bescheidene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Gütekategorie D, Überlandbus) führte glücklicherweise das Zürcher Verwaltungsgericht dazu, gestützt auf § 237 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) die Erschliessung für diesen Zweck als ungenügend zu bezeichnen.

In der Tat erscheint es wenig sinnvoll, solche verkehrintensiven Anlagen überall bedenkenlos zuzulassen, um dann hinter-

her mit einem forcierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs den voraussehbaren Problemen zu begegnen. Häufig scheitert ein solcher Ausbau dann nämlich am fehlenden Geld oder an der Unvereinbarkeit mit dem bestehenden Netz des öffentlichen Verkehrs. Klüger erscheint eine Politik, die den Investoren geeignete Flächen dort bereitstellt, wo das Netz des öffentlichen Verkehrs die nötigen Leistungen ohne grossen Aufwand erbringen kann.

Was tun die Kantone?

Die Kantone verfolgen in der Frage der Standorte für verkehr-intensive Anlagen recht unterschiedliche Strategien. Der Kanton Bern beispielsweise setzt in den Entwürfen für einen neuen kantonalen Richtplan und einen neuen Massnahmenplan «Luft» mit Hilfe des «Fahrleistungsmodells» auf die Bezeichnung der geeigneten Standorte, denen dann auch ein ausreichendes «Parkplatzkontingent» und ein rasches Bewilligungsverfahren zugesichert wird. Das Modell wurde von den Gemeinden in den Agglomerationen Thun und Bern gut aufgenommen, weil es Planungs- und Rechtssicherheit schafft.

Im Kanton Zürich scheint eher der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund zu stehen. Der bisher selten angewandte § 237 PBG-ZH könnte dafür die Grundlage liefern.

Der Kanton St. Gallen nimmt einen begrüssenswerten Anlauf, die Probleme mit einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung in den Griff zu bekommen. Ziel ist es, anstelle der bisher in langwierigen Rekursverfahren verfügbaren Auflagen freiwillig zur Parkplatzbewirtschaftung für alle Einkaufs- und Freizeitzentren zu gelangen und dadurch die Bewilligungsverfahren zu beschleunigen. Der Vorteil einer solchen Regelung läge darin, dass die auf Einsprache- und Rekursverfahren basierenden punktuellen Regelungen mit ihren Wettbewerbsverzerrungen durch eine alle gleich behandelnde Lösung ersetzt werden könnten. Dass sich die Pflicht zur Erhebung von Parkplatzgebühren auf das Umweltrecht abstützen lässt, hat das Bundesgericht im Falle Belp bestätigt.