

Für Land und Luft ungünstig : die Discounter verwüsten das Land

Autor(en): **Hornung, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft 9

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122688>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Für Land und Luft ungünstig

Text: René Hornung
Foto: Daniel Ammann

Die Aldi-Lidl-Denner-Welle schwappt über die Industrie- und Gewerbezone im Land: In den nächsten fünf Jahren wollen die drei Discounter über 200 eingeschossige Neubauten hochziehen – jeweils samt reichlich Parkplätzen. Raumplaner runzeln die Stirn, werden aber zu spät kommen.

•Fährt man in der Region Bodensee über Land, trifft man alle 15 Kilometer auf eine Bautafel von Aldi. Rund 50 Aldi-Neubauprojekte sind landesweit bisher bekannt. Lidl, der Öffentlichkeit gegenüber zugeknöpft und zu keinen Auskünften bereit, will nachziehen und Denner hat für die folgenden fünf Jahre gegen 100 neue Läden angekündigt. Die Discounter treten mit architektonisch anspruchs- und gesichtslosen Zweckbauten als umgängliche Bauherren an: «Sie reichen alle nötigen Unterlagen ein, feilschen weder um Quadratmeter noch Parkplätze», lobte im Frühsommer der St. Galler Bauchef, Regierungsrat Willi Haag, im Kantonsparlament. Raumplanerische Probleme wollte er keine sehen. Die Discounter hätten genau so Anspruch auf eine Baubewilligung wie alle anderen, die die Vorschriften einhalten. Und Vorschrift sei nun einmal, dass für weniger als 1000 m² Verkaufsfläche und weniger als 300 Parkplätze keine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig ist. «Moment!», tönt es jetzt dazu aus Bern. Im Raumplanungsgesetz gibt es diese Grenzwerte nicht. Sie stammen aus den Vorschriften zur Luftreinhaltung. Dass sie heute beinahe überall als Mass für ein einfaches Bewilligungsverfahren auf Gemeindeebene gelten, hat praktische Gründe. Die Kantone könnten aus raumplanerischen Überlegungen durchaus auch Standorte von kleineren Discountern der Nutzungsplanung unterstellen. Und dazu wollen sie die Bundesämter für Raumentwicklung und das Buwal künftig mit einer neuen Empfehlung zu «verkehrsintensiven Anlagen» auch anhalten. Angestrebt wird eine bessere Koordination zwischen Raumplanung und Luftreinhaltung. Die anfängliche Fundamental-Opposition der Grossverteiler gegen solche Empfehlungen konnte inzwischen in Workshops zwar nicht ausgeräumt, aber immerhin relativiert werden. Denn das Problem der Discounter-Welle ist inzwischen weit herum erkannt: «Es gilt, die grossräumigen Entwicklungen im Auge zu behalten», fordert Fred Baumgartner, Leiter der Sektion Siedlung und Landschaft im Bundesamt für Raumentwicklung. Dieser grosse Massstab lässt aufhorchen: Am schweizerischen Marketing-Forum im Frühling rechneten

die Planer vor, dass mit den Projekten bis zu 20000 neue Parkplätze gebaut werden, jeder wird bis zu 18 Mal am Tag angefahren. Hier haken die Raumplaner ein: Nicht nur die Luftbelastung ist ein Problem. Mit den Märkten entsteht zusätzliche Lärmbelastung, der Verkehr nimmt Platz weg und trennt Quartiere. Versorgungsstruktur und der Nutzungsmix in den «alten» Ortskernen sind in Gefahr.

Aus dieser übergeordneten Optik erwartet Baumgartner von den dafür zuständigen Kantonen «konkretere Überlegungen zur erwünschten räumlichen Entwicklung und zu den Standorten der publikumsintensiven Anlagen sowie eine Koordination über die Kantons Grenzen hinaus». Zwar gelte es, dabei auch die heutigen Einkaufsgewohnheiten mit den samstäglichem Grosseinkäufen zu berücksichtigen, doch das Bundesamt für Raumentwicklung erinnert die Kantone und die Gemeinden daran, was ebenfalls zur Qualität einer Siedlung oder eines Standorts gehört: attraktive Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern.

Discounter mit Riesenparkplätzen

Dass die neuen Discounter an zusätzlichen Vorschriften keine Freude haben, liegt auf der Hand. Sven Bradke, Sprecher von Aldi Schweiz, weist auf das Konzept der neuen Märkte hin, die vor allem den autofahrenden Kundinnen und Kunden mehr bieten wollen als die Konkurrenz. Deshalb will Aldi die 900 Quadratmeter grossen Geschäfte möglichst mit 150 überbreiten Parkfeldern und grossen Manövrierflächen ausstatten. «Convenience parking» heisst das Konzept, das auch in Spitzenzeiten immer genügend freie Parkplätze anbieten will. Die Parkflächen sind weit grösser als es die einschlägigen VSS-Richtlinien vorsehen. Und auch Empfehlungen des Kantons Aargau sehen für solche Ladengrössen nur um die 60 Parkplätze für Kunden und 20 Park-



plätze für Mitarbeiter vor. Doch bis anhin werden den Discountern die gewünschten Abstellflächen von den Gemeinden bewilligt – sie sind ja nicht UVP-pflichtig. Aldi betont jedoch, die Laden- und Parkplatzgrösse habe mit der UVP-Pflicht nichts zu tun. Man baue europaweit in diesen Standardgrössen, und immer eingeschossig. Nur dieses rational zu bewirtschaftende Konzept mache die günstigsten Preise möglich. Lidl hingegen plant den Bau einiger grösserer Märkte, solche mit bis zu 1400 m² Fläche, und muss darum zusätzliche Bewilligungshürden nehmen.

Die Raumplaner wollen zwar eingreifen, können sich aber kaum durchsetzen, denn der politische Wille bei Gemeinden und Kantonen ist nicht zu spüren. Immerhin: Der Kanton Zug hat seine Gemeinden beauftragt, bei der Revision ihrer Nutzungspläne neu auch Einschränkungen für weitere Einkaufszentren und Fachmärkte ausserhalb der Kernzonen zu prüfen. Doch andere Kantone wollen sich nicht mit den Discountern respektive mit den Gemeinderäten anlegen, die solche Märkte schlank bewilligen: Im Aargau verlangten die Grünen im vergangenen Sommer eine Regelung, die sich gezielt mit Standortkriterien befasse. Die Regierung wäre zwar bereit gewesen, sich mit der Frage zu befassen, doch die Mehrheit wollte keine Lex Aldi-Lidl-Denner. Und die St. Galler Kantonsregierung antwortete auf eine – ebenfalls von den Grünen stammende – Anfrage, dass «weiter gehende Einschränkungen der Verkaufsflächen und der Parkplatzzahl den kommunalen und regionalen Unterschieden zuwenig Rechnung» tragen.

Zwar beteuern die kantonalen Raumplaner unisono, man schaffe sich hier neue Probleme, und Alex Schneider von der Abteilung Raumentwicklung im Aargauer Baudepartement ruft nach «Verkehrsverträglichkeits-Prüfungen» solcher kleinerer Einkaufszentren, doch alle wissen: Bis neue

Vorschriften gelten – mit Vernehmlassungsverfahren und Genehmigungen über alle Stufen – wird die Mehrheit der neuen Läden längst gebaut sein. Vorerst sorgen nämlich die Gemeinden für freie Fahrt ins neue Billigparadies. Die landauf, landab gleiche Haltung der Gemeinderäte ist bekannt: Sie wollen vor allem nicht als «investorenfeindlich» gelten. Und auch wenn sie den neuen Discounter nur halbherzig mögen, wollen sie ihn doch lieber in den eigenen Grenzen als beim Nachbarn bauen lassen. Die neu generierten Belastungen würden von den Gemeinden in der Regel unterschätzt, mahnt unter anderem der VCS, der aber gegen die Discounter dieser Grösse nicht einsprechen kann.

100 Parkplätze für Aldi in Bussigny

Die nicht über die Grenzen blickenden Gemeinderäte haben bereits Konflikte provoziert: Bussigny liegt im Bereich des neuen Richtplans für Lausanne-West. Alle Gemeinden haben sich hier verpflichtet, grössere Bauprojekte zuerst einem Fachgremium und danach den Agglomerationsplanern vorzulegen. Dennoch hat Bussigny Aldi einen Bauplatz mit 100 Parkplätzen versprochen. «Die Agglomerationsplanung steht mit solchen Entscheiden vor einem ersten Test», liess sich Anne-Marie Depoisier, Stadtpräsidentin des Nachbarorts Renens und Präsidentin der Steuerungsgruppe des Richtplanes, in «24heures» zitieren.

Und doch setzt man im Bundesamt für Raumentwicklung auf diese anlaufenden Agglomerationsprogramme. Damit werden die Regionen verpflichtet, die Aspekte «Siedlung und Verkehr» gemeinsam zu planen. Wer das nicht tut, dem wird in Bern der Subventionshahn für den Infrastrukturausbau zugedreht. So bleibt den Fachleuten die Hoffnung, dass sich diese Agglomerationsprogramme als wirkungsvoller erweisen als die bisherige Richtplanung. •



Discounter in Oberaach TG: architektonisch gesichtsloser, anspruchsloser Zweckbau und rundum asphaltierte Landfläche.