

Einkaufszentren

Ziele der Raumplanung



Amt der Vorarlberger
Landesregierung

Einkaufszentren

Ziele der Raumplanung

Impressum

Herausgeber und Verleger:
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung VIIa - Raumplanung und Baurecht
A-6901 Bregenz, Römerstraße 15

GZ. VIIa - 158.10

Druck: Hecht Druck, Hard

Bregenz, Dezember 1995

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Vorwort

Nach dem Vorarlberger Raumplanungsgesetz können im Baugebiet besondere Flächen für Einkaufszentren festgelegt werden, sofern eine solche Widmung nach einem Landesraumplan für zulässig erklärt ist. Das erfordert in jedem Fall eine entsprechend eingehende Prüfung der räumlichen Voraussetzungen.

Bei jeder Prüfung von Vorhaben zur Errichtung von Einkaufszentren steht die Frage nach den raumplanerischen Zielen und Zielkonflikten im Vordergrund. Bis jetzt wurde es oft als Mangel empfunden, daß diese Ziele nicht zusammengefaßt und mit den nötigen Erläuterungen nach außen deklariert waren.

Eine solche Orientierung wurde nun von einer Arbeitsgruppe in der vorliegenden Form von Richtlinien erstellt, einem Anhörungsverfahren unterzogen und von der Vorarlberger Landesregierung beschlossen. Damit verfügen die Gemeinden und Handelsunternehmen über eine Zusammenfassung der für die Raumplanung des Landes maßgeblichen Beurteilungskriterien für Einkaufszentren. Diese soll auch die Nachvollziehbarkeit der Projektbeurteilung im Einzelfall erleichtern.

Die hier verdeutlichten Ziele sind für die Landesregierung und die zuständigen Stellen des Landes Richtschnur in der Befassung mit Einkaufszentren. Den Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechtes wird die Beachtung der Richtlinien empfohlen. Den privaten Interessenten dienen die Richtlinien als Information über die Vorstellungen der Vorarlberger Landesregierung. Dadurch soll eine möglichst gute Abstimmung privater Investitionstätigkeit mit den öffentlichen Interessen erleichtert werden.



Landesrat Manfred Rein

Inhalt

Entwicklungen und Probleme	5
Weitreichende Veränderungen im Einzelhandel	5
Auswirkungen mit zunehmenden Problemen	8
Begrenzte Einflußmöglichkeiten der Raumplanung auf die Versorgungsstruktur	10
Ziele der Raumplanung zur Beurteilung von Einkaufszentren	13

Entwicklungen und Probleme

Weitreichende Veränderungen im Einzelhandel

Wie in anderen Ländern ist der Einzelhandel seit den 60er Jahren auch in Vorarlberg einem umwälzenden Strukturwandel unterworfen. Mit dem Aufkommen der Selbstbedienung, einer zunehmend größerer Auswahl an Konsumgütern sowie mit dem Aufschwung leistungsfähiger Handelsketten und Diskonter hat die Expansion neuer Betriebsformen begonnen. In einem immer härter werdenden Wettbewerb konnten sich Großvertriebsformen mit ausgedehnten Verkaufsflächen letztendlich weitgehend durchsetzen. Im Zuge dieser Entwicklung ist die "Gemischtwarenhandlung" alten Stils bis auf wenige Ausnahmen verschwunden.

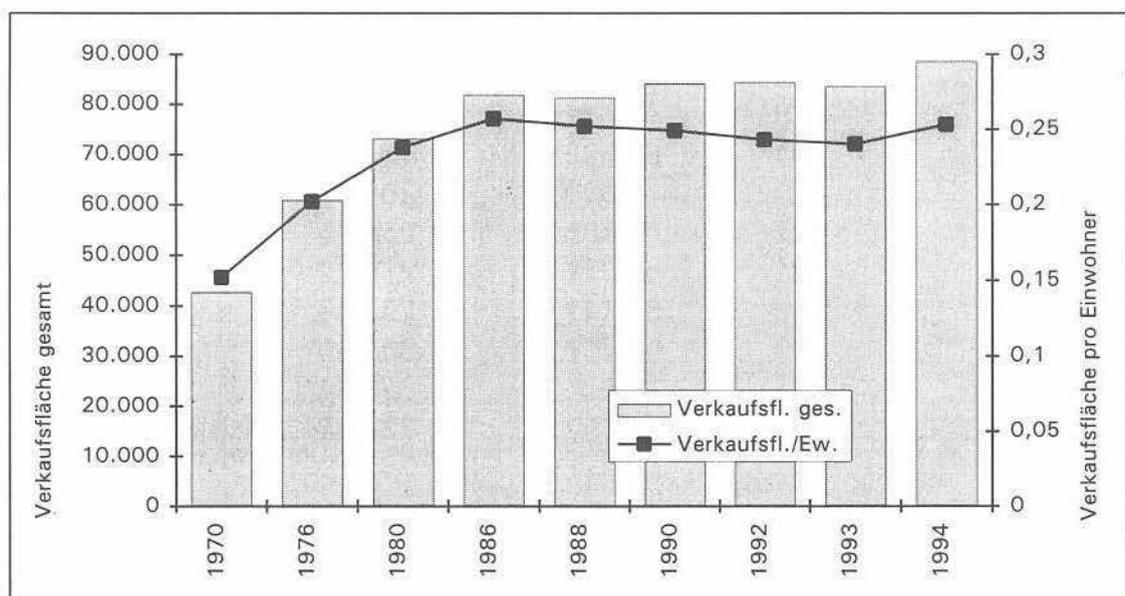
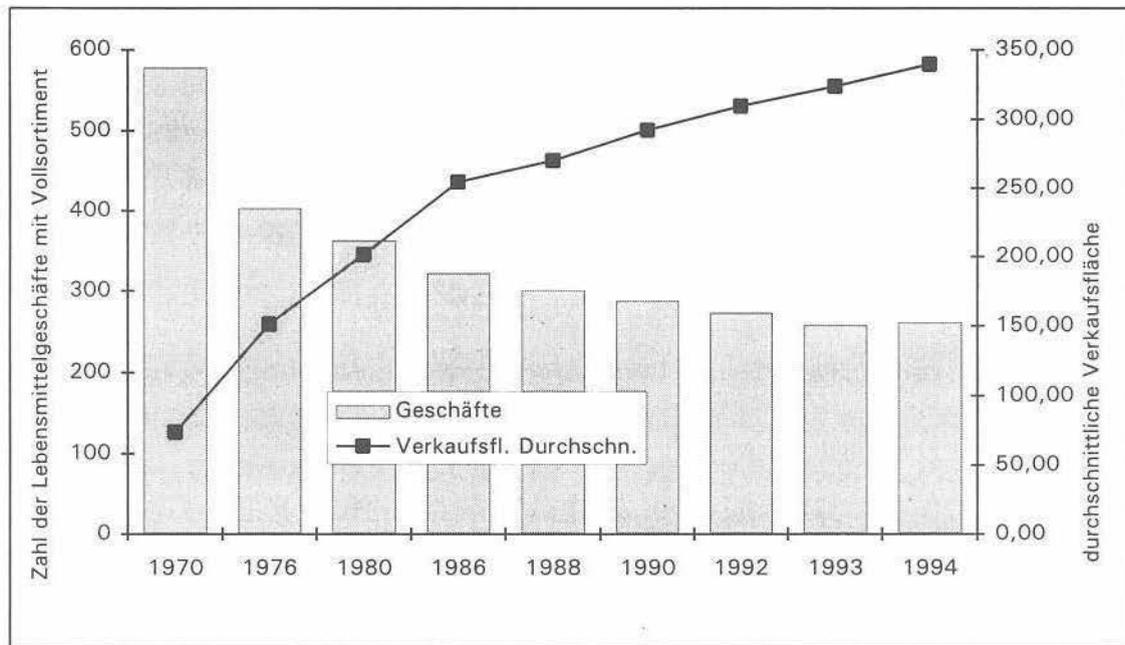
Wie sich der Strukturwandel im Lebensmittel-Einzelhandel mit Vollsortiment in Vorarlberg vollzogen hat, läßt sich zum Teil schon an einigen Kennziffern des nachstehenden Überblicks erkennen. Innerhalb von nur zwanzig Jahren, d.h. zwischen 1970 und 1990, hat sich die Zahl der Geschäfte halbiert. Gleichzeitig hat sich das Gesamtangebot an Verkaufsfläche verdoppelt, die durchschnittliche Verkaufsfläche je Geschäft mehr als vervierfacht.

Lebensmittelhandel mit Vollsortiment (ohne Kleinwalsertal)				
	<i>Geschäfte</i>	<i>Verkaufsf. ges. m²</i>	<i>Verkaufsfläche Durchschn. m²</i>	<i>Verkaufsf./Ew m²</i>
1970	578	42.681	73,84	0,152
1976	403	60.892	151,10	0,202
1980	363	73.080	201,32	0,238
1986	322	81.896	254,34	0,257
1988	301	81.277	270,02	0,252
1990	288	84.141	292,16	0,249
1992	273	84.464	309,39	0,243
1993	258	83.545	323,82	0,240
1994	261	88.642	339,62	0,253

Vorerst halten die Konzentrationstendenzen weiter an. Der in den graphischen Darstellungen veranschaulichte Entwicklungsverlauf läßt immerhin bereits Ab-

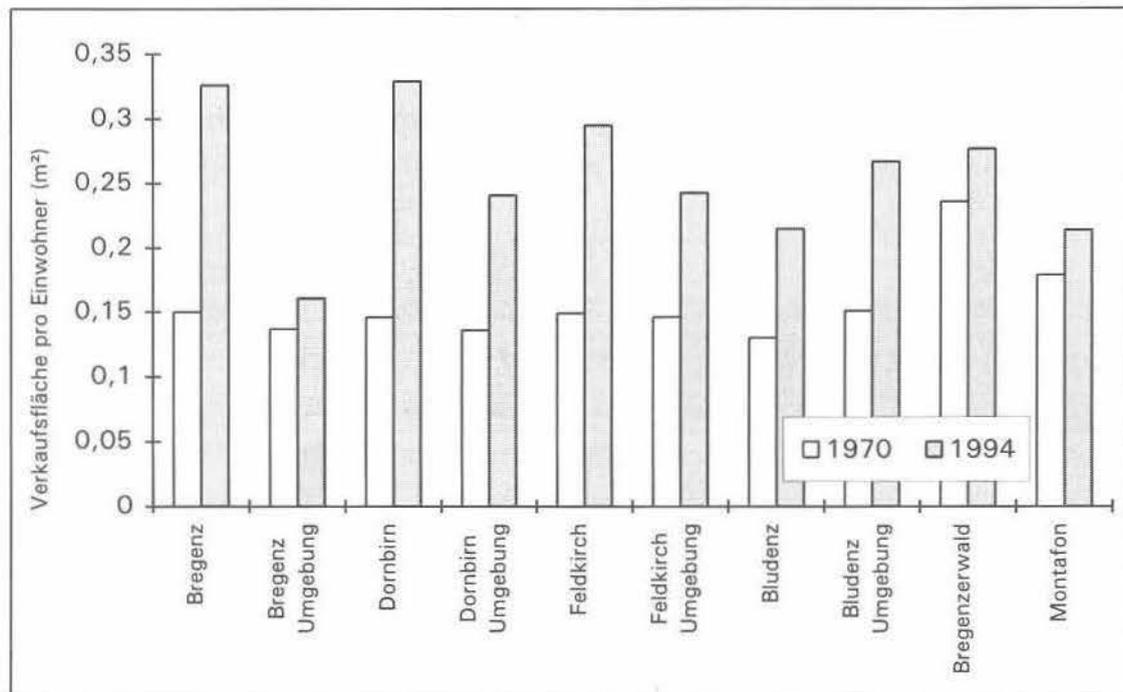
schwächungen erkennen. Bei der vorerst nicht weiter rückläufigen Zahl der Geschäfte ist mitzubedenken, daß inzwischen einige Geschäfte für vorwiegend türkische Konsumenten eröffnet worden sind.

Entwicklung der Zahl der Lebensmittelgeschäfte und Verkaufsflächen in Vorarlberg (ohne Kleinwalsertal) 1970-1994



Die Zahl der Geschäfte bis zu 150 m² Verkaufsfläche hat sich allein in den zehn Jahren zwischen 1983 (205) und 1993 (99) um die Hälfte verringert, während sie in der Größenordnung zwischen 400 und 1000 m² von 49 auf 60 und über 1000 m² von 7 auf 16 gestiegen ist.

Örtliche und regionale Unterschiede im Lebensmittelhandel



In der Verteilung der Geschäfte haben sich zwischen 1970 und 1994 die Unterschiede zwischen Stadt und Land erheblich verändert. 1970 verfügten ländliche Gebiete größtenteils über überdurchschnittliche Verkaufsflächen je Einwohner (im Bregenzervald und Montafon sogar mehr als in den Städten). 1994 zeigen sich hingegen schon sehr deutlich die Konzentrationstendenzen in wenigen Schwerpunkten (besonders in den Städten Bregenz und Dornbirn) mit zum Teil großen Unterschieden zur Umgebung.

Ähnlich ist der Strukturwandel bei Fachgeschäften verlaufen. Kleinbetriebe wurden und werden zunehmend durch Fachmärkte verdrängt.

Ein zusehends aggressiver werdender Wettbewerb orientiert sich immer weniger an der Nachfrage im Nahbereich, sondern primär an der Frage nach der

bestmöglichen PKW-Erreichbarkeit. Grundvoraussetzung für diese Entwicklung ist die zunehmende Auto-Mobilität und die Bereitschaft sehr vieler Konsumenten, sich auf ein autoabhängiges Einkaufen über größer werdende Distanzen einzulassen, sofern damit Auswahl- oder Preisvorteile verbunden sind. Dabei werden oft eher periphere Einkaufsstandorte mit großen und gebührenfreien Parkplätzen bevorzugt als Ortskerne mit beschränkten und vielfach gebührenpflichtigen Parkierungsmöglichkeiten.

Durch die mit den neuen Strategien des Einzelhandels bewirkten Änderungen im Einkaufsverhalten haben die Konsumenten allerdings mit dazu beigetragen, die alten, primär auf Nahversorgung ausgerichteten Handelsstrukturen zu verdrängen.

Solche Veränderungen folgen einem Entwicklungstrend, der in allen vergleichbaren Ländern festzustellen ist. Dieser Trend hat im benachbarten Ausland, wie z.B. im schweizerischen Rheintal und im deutschen Bodenseeraum, zum Teil schon früher eingesetzt. Auf diese Entwicklung jenseits offener Grenzen konnte und kann Vorarlberg keinen Einfluß nehmen. Die gute Erreichbarkeit auswärtiger Einkaufszentren hat aber das Einkaufsverhalten der Vorarlberger in nicht zu unterschätzendem Maße mitbestimmt. Diese Rahmenbedingungen dürfen bei der Beurteilung von Einkaufszentren nicht unberücksichtigt bleiben.

Auswirkungen mit zunehmenden Problemen

Die Auswirkungen dieses Strukturwandels lassen sich immer deutlicher erkennen. Mit dem Rückzug des Handels aus Gebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte, wie vor allem aus Wohngebieten mit Einfamilienhausbebauung, haben sich die Einkaufswege verlängert. Den Nachteil zunehmender Zwänge zum Fahren bekommen vor allem jene Konsumenten zu spüren, die nicht ständig über ein eigenes Fahrzeug verfügen. Hinzu kommen allgemein steigende verkehrsbedingte Umweltbelastungen sowie nicht zu unterschätzende Verluste an Kommunikationspunkten und zwischenmenschlichen Beziehungen durch die fortschreitende Anonymisierung des Einkaufens.

Den Vorteilen größerer Warenauswahl bei größeren Verkaufsflächen stehen die Nachteile des Verdrängungswettbewerbs gegenüber. Das hat bereits in Orten mit mehr als 2000 Einwohnern dazu geführt, daß sich nur mehr ein einziges Geschäft mit Lebensmittel-Vollsortiment zu behaupten vermag. Auf diese Weise sind in nicht wenigen Siedlungsgebieten über Kilometerdistanzen die Wahlmöglichkeiten zwischen konkurrierenden Betrieben verlorengegangen. In einigen kleinen Orten ist es überhaupt nicht mehr möglich, Waren des täglichen Bedarfs am Wohnort zu besorgen.

Ähnlich wie beim Lebensmittelhandel verhält es sich bei der Nahversorgung durch Fleischer und Bäcker. Derzeit verfügen 64 der 96 Vorarlberger Gemeinden über kein Fleischerfachgeschäft, 38 Gemeinden über keinen ortsansässigen Bäcker.

Handelsforscher erwarten ein Anhalten der Konzentrationstendenzen, vor allem unter dem sich offensichtlich verschärfenden Wettbewerbsdruck. Der Verdrängungswettbewerb wird in der Folge auch Einkaufszentren und andere Geschäfte mit größeren Verkaufsflächen erfassen. Es ist zu befürchten, daß sich künftig sowohl die Probleme der örtlichen Unterversorgung als auch die Belastungsprobleme an Standorten mit verstärkter Konzentration noch mehr bemerkbar machen werden.

Wo Geschäfte aufgelassen werden, ist es nicht immer leicht, eine geeignete weitere Verwendung zu finden. Wo großflächige Super- oder Fachmärkte geschlossen werden, kann die Frage der standortgerechten Folgenutzung sogar mit erheblichen Problemen verbunden sein.

Das Argument, daß mit der Schaffung von neuen Einkaufszentren neue Arbeitsplätze geschaffen werden, mag örtlich zutreffen, insgesamt sinkt jedoch mit zunehmender Größenordnung der Geschäfte der Bedarf an Arbeitskräften im Verhältnis zur Verkaufsfläche und zum Umsatz. Ebenso ist die Zahl der im Einzelhandel selbständig Erwerbstätigen rückläufig.

In den Pro-Argumenten für Einkaufszentren wird immer wieder auf die bessere regionale Bindung von Kaufkraft verwiesen. Häufig provozieren Einkaufszentren - vor allem in ländlichen Gebieten - aber auch problematische Verlagerungen der Kaufkraftströme. Dadurch ist es in etlichen Gemeinden bereits

schwierig geworden, bestehende Ortskerne mit der wünschenswerten Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten funktionsfähig zu erhalten.

Es ergeben sich somit Zielkonflikte verschiedenster Art, bei denen sich die Probleme im allgemeinen mit zunehmender Größenordnung der Betriebe verschärfen. Diese Probleme lassen sich im Einzelhandel am ehesten vermeiden oder zumindest mildern, wenn eine gesunde klein- und mittelbetriebliche Versorgungsstruktur erhalten bleibt.

Die Wirtschaftspolitik des Landes Vorarlberg bekennt sich zur ökosozialen Marktwirtschaft. Damit sind den Unternehmen zwar Rahmenbedingungen in bezug auf Umwelt- und Sozialverträglichkeit vorzugeben, innerhalb dieser Grenzen aber soviel freier Entscheidungsspielraum wie möglich zu belassen. Der Unternehmer trägt auch die betrieblichen Risiken von Strukturveränderungen und sich wandelnden Wettbewerbsbedingungen.

Obschon dem Einzelhandel somit weiterhin hinreichend Spielraum für Innovationen und Entwicklungsanpassungen zu belassen ist, darf das freie Spiel der Kräfte nicht als Schrankenlosigkeit mißverstanden werden. Dies gilt vor allem für Standortentscheidungen für Einkaufszentren.

Begrenzte Einflußmöglichkeiten der Raumplanung auf die Versorgungsstruktur

Gemäß § 14 Abs 6 des Raumplanungsgesetzes können im Baugebiet besondere Flächen für Einkaufszentren festgelegt werden, sofern eine solche Widmung nach einem Landesraumplan in der betreffenden Gemeinde für zulässig erklärt ist. Im Landesraumplan können nähere Festlegungen insbesondere darüber getroffen werden, in welchen Gebieten, bis zu welchem Höchstausmaß der zu widmenden Flächen und bis zu welchem Höchstausmaß der Gesamtverkaufsfläche die Widmung für Einkaufszentren zulässig ist.

Einkaufszentren sind Gebäude oder Gebäudeteile mit Verkaufsflächen von insgesamt mehr als 400 m², in den Talsohlen von Leiblachtal, Rheintal und Walgau von insgesamt mehr als 600 m², die für den Verkauf von Waren des tägli-

chen Bedarfes, insbesondere von Lebensmitteln, bestimmt sind. Als Einkaufszentren gelten auch Gebäude oder Gebäudeteile, in denen Verkaufsflächen von Handelsbetrieben im Ausmaß von insgesamt mehr als 1500 m² untergebracht sind (§ 14 Abs.7 RPG).

Es ist zwar grundsätzlich Aufgabe der Raumplanung, auf eine räumliche Entwicklung hinzuwirken, die sich am Gesamtwohl der Bevölkerung orientiert, dies bedeutet aber noch nicht, daß die Raumplanung auch ausreichend in der Lage ist, problematische Strukturveränderungen tatsächlich zu verhindern. Der Handlungsspielraum der Raumplanung ist kompetenzrechtlich begrenzt, was sich gerade bei Einkaufszentren deutlich manifestiert.

Regelungen wirtschafts-, wettbewerbs- und gewerbepolitischer Art fallen primär in die Gesetzgebungs- und Vollziehungskompetenz des Bundes. Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ist es dem Landesgesetzgeber insbesondere verwehrt, eine verdeckte gewerberechtliche Steuerung der Zahl neuer Einkaufszentren nach Maßgabe des Lokalbedarfs vorzusehen. Auch eine Regelung, die primär auf eine Kaufkraftbindung am Ort abzielt, fällt nicht in die Kompetenz des Landesgesetzgebers.

Zwar steht es dem Landesgesetzgeber frei, auch auf Normen und Normzwecke des Bundes Bedacht zu nehmen, der "fremde" Regelungsbereich darf aber nicht zum selbständigen Entscheidungsgegenstand werden. Dies bedeutet, daß etwa die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung im Rahmen einer raumplanungsrechtlichen Regelung mitberücksichtigt werden kann, die Bedarfsdeckung darf aber nicht ausschließliches oder vorrangiges Ziel der Regelung sein. Ähnlich verhält es sich mit den Themenkreisen Schutz einer klein- und mittelbetrieblichen Struktur im Einzelhandel sowie Abwehr der Gefahr von Konzentrationsentwicklungen und der Bildung lokaler Monopolbetriebe.

Eine raumplanungsrechtliche Regelung des Problems Einkaufszentren hat sich primär an den möglichen Auswirkungen auf die Infrastrukturverhältnisse und die Siedlungsstruktur, am Problem des Landverbrauches bzw überhaupt an der Umweltverträglichkeit zu orientieren



Ziele der Raumplanung zur Beurteilung von Einkaufszentren

- 1. Die Versorgungsstruktur ist an die angestrebte Siedlungsstruktur anzupassen.**
-

- 1.1 Vorarlberg verfügt entsprechend seiner Bevölkerungsverteilung über ein mehrkerniges Siedlungsgefüge mit guten Voraussetzungen für eine Versorgungsstruktur nach dem Prinzip der kurzen Wege. Diese Grobstruktur ist zu erhalten und erforderlichenfalls zu stärken.*

Das Hauptproblem der Siedlungsentwicklung Vorarlbergs liegt in einer überwiegend zu großflächig ausgeweiteten Bebauung, der Zersiedlung. Diesem schwerwiegenden Nachteil, der auch für die Versorgung mit Dienstleistungen nicht zu unterschätzen ist, stehen die Vorteile einer durchaus befriedigenden Grobstruktur der Besiedlung mit einer weitgehend ausgewogenen Verteilung von über- und untergeordneten Siedlungsschwerpunkten gegenüber.

Neben den fünf Städten verfügen auch die meisten anderen größeren Gemeinden über relativ vielfältige Angebote zur Deckung des qualifizierten Grundbedarfs an Konsumgütern für größere Nahbereiche. Damit ist eine der Bevölkerungsverteilung größtenteils entsprechende Verteilung mit Versorgungsschwerpunkten gegeben. In den abgelegeneren Landesteilen sind hochentwickelte Fremdenverkehrszentren in der Lage, auch einen Teil des qualifizierten Grundbedarfs selbst zu decken.

Da die Nahbeziehungen in vielen Ortsteilen ohnehin schon zufolge der Zersiedlung geschwächt sind, verdient die Sicherung der mit den Schwerpunkten noch erhaltenen Vorteile der Siedlungsstruktur umso mehr Beachtung. Entsprechende örtliche Zielsetzungen sind vor allem in den größeren Gemeinden im Blick auf die anzustrebende Gesamtentwicklung zu konkretisieren.

1.2 *Das Hauptaugenmerk ist auf die vielseitige Funktionsfähigkeit und auf die Aufwertung der bestehenden Ortskerne zu richten.*

Zufolge der Zersiedlung wurden zum Teil auch die Dienstleistungsangebote innerorts zentrifugal aufgesplittert und damit die für funktionsfähige Ortskerne unerlässlichen Zusammenfassungen gelockert. Die Fortsetzung einer solchen Entwicklung läuft auf "kernlose" Siedlungsflächen hinaus, in denen wichtige Synergieeffekte für die Erhaltung einer zufriedenstellenden Nahversorgung verloren gehen. Damit werden zugleich die örtlichen Grundvoraussetzungen für lebendige soziale Nahbeziehungen erheblich geschwächt. Solche Strukturveränderungen sind zugleich von erhöhten Umweltbelastungen, vor allem durch verstärkten motorisierten Individualverkehr (Kreuz-und-Querfahrten), begleitet.

Im Zuge der Neubearbeitung der Flächenwidmungspläne ist es unerlässlich, die kommunalen Entwicklungsziele auch in bezug auf die örtliche Versorgungsstruktur und die Funktionsfähigkeit der Ortskerne kritisch zu hinterfragen. Erst wo Klarheit über die Ziele und die möglichen Zielkonflikte besteht, kann auch beurteilt werden, wo und inwieweit und unter welchen Voraussetzungen ein Einkaufszentrum geeignet ist, die angestrebten Entwicklungsziele zu erreichen.

1.3 *In den Siedlungsschwerpunkten, insbesondere in den Städten und Markt-gemeinden des Landes, ist eine angemessene Branchenvielfalt Grundvoraussetzung für funktionsfähige Ortskerne. Dazu soll die im wesentlichen bereits angepaßte Versorgungsstruktur möglichst gestärkt, jedenfalls nicht durch neue Angebotskonzentrationen mit unverhältnismäßig großen Einzugsgebieten geschwächt werden.*

Je größer eine Gemeinde und ihre regionale Bedeutung, desto mehr Vielfalt an Dienstleistungen und besonders an Einkaufsmöglichkeiten - das heißt auch Einkaufserlebnis - wird in den Ortszentren erwartet. Dazu gehören abwechslungsreiche Angebote, die weit über die Deckung des täglichen Grundbedarfs hinausgehen.

Die Entstehung von Einkaufszentren in verkehrsgünstigen peripheren Lagen hat es in manchen Gemeinden bereits sehr erschwert, in den Ortszentren die nötige Vielfalt der Angebotspalette zu erhalten. In dieser Richtung wirken vor allem Fachmärkte, die eine starke Anziehung auf große Einzugsgebiete ausüben.

Solche Strukturveränderungen können unter Teilaspekten von Angebot und Nachfrage von Vorteil sein, sie führen über die disperse Verteilung leistungsfähiger Fachgeschäfte aber zum Abbau der wünschenswerten Branchenvielfalt in

den bestehenden Zentren. Mit fortschreitenden Angebotsverlagerungen können problematische Standorte so an Anziehung gewinnen, daß es allmählich aussichtslos wird, die Attraktivität der im Gesamtzusammenhang bestgeeigneten Standorte zu halten.

1.4 Bei der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist die bestmögliche Zuordnung zu den Wohngebieten anzustreben.

Der bereits einleitend skizzierte Strukturwandel hat seit 1970 im Lebensmittel-Einzelhandel zur Auflassung der meisten Geschäfte geführt. Dadurch ist in vielen Wohngebieten kein Geschäft mehr in zumutbarer Fußgängerdistanz erreichbar. Solche Lücken in der Nahversorgung sind nicht bloß in ländlichen Kleingemeinden festzustellen, sondern auch und sogar noch deutlich ausgeprägter in den randlichen Wohngebieten größerer Gemeinden. Nach einer 1990 durchgeführten Untersuchung fehlte z.B. für über 40.000 Einwohner (rd. 20 %) in den Talgemeinden des Rheintals ein Lebensmittel-Vollsortimenter innerhalb der Fußgängerdistanz von 500 Metern.

Die zunehmenden Weglängen bedeuten eine schleichende Zunahme der Zwänge zum Fahren, mit steigenden Zeitverlusten, Kosten und verkehrsbedingten Umweltbelastungen. Diese Entwicklung benachteiligt allerdings immer mehr jene Konsumenten, welche zum Einkaufen freiwillig oder mangels Verkehrsmittel auf Fußwegdistanzen Wert legen.

1.5 Vorzugsstandorte für andere bauliche Nutzungen (z.B. Produktionsbetriebe) sollen auch solchen Zwecken vorbehalten bleiben.

Auch wo von einem neuen Einkaufszentrum eine Verbesserung der Versorgungsstruktur erwartet werden kann, ist mit einer positiven Begutachtung des Bedarfs für die konkrete Standortwahl noch kein Prioritätsanspruch gegenüber anderen baulichen Flächennutzungen bestätigt. Eine Umwidmung zur besonderen Fläche für Einkaufszentren kommt am ehesten für Bereiche mit der Widmungskategorie "Kerngebiet" oder "Mischgebiet" in Betracht.

Wo die Nachfrage nach Liegenschaften für Produktionsbetriebe geringer ist als die für Einkaufszentren, sind Gemeinden gelegentlich versucht, auch in Randlagen, die als Betriebsgebiet hervorragend geeignet und auch entsprechend gewidmet sind, Einzelhandelsunternehmen anzusiedeln. Dies zeigt sich vor allem dann, wenn unter Zeitdruck über die weitere Verwendung aufgelassener Produktionsbetriebe zu entscheiden ist. Dabei wird leicht übersehen, daß mit einem

Handelsbetrieb am falschen Platz die Entwicklungschancen für produzierendes Gewerbe und Industrie buchstäblich verbaut werden können. Zugleich können damit aber auch die örtliche und regional wünschenswerte Einzelhandelsstruktur empfindlich beeinträchtigt werden.

2. Räumlichen Strukturen, die zu unnötigem motorisiertem Verkehr führen, ist entgegenzuwirken.

2.1 *Bei der verkehrsplanerischen Begutachtung von Einkaufszentren ist in bezug auf die Grundsätze und Ziele der "Verkehrsplanung Vorarlberg" nach strengen Maßstäben zu prüfen, wie unnötige Verkehrsbelastungen vermieden werden können.*

Bei allen Standortentscheidungen wird eine zweckentsprechende Verkehrsinfrastruktur (einschließlich Fuß- und Radwegverbindungen) sowie eine in bezug auf das Einzugsgebiet befriedigende Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorausgesetzt.

Die gesellschaftlichen Ansprüche an den Verkehr sind vor allem dadurch geprägt, daß Gegensätzliches gleichzeitig angestrebt wird. Einerseits wird eine rasche Fortbewegung geschätzt, mit der auch zum Einkaufen oft unbekümmert größere Distanzen in Kauf genommen werden. Andererseits werden zugleich Ansprüche an eine vom Verkehr "der anderen" möglichst wenig belastete Umwelt gestellt.

In diesem Spannungsfeld verfolgt das von der Vorarlberger Landesregierung 1990 beschlossene Verkehrskonzept den Grundsatz: "Innerhalb der Grenzen einer geordneten Gesamtentwicklung soll das Verkehrssystem ein hohes Maß an Beweglichkeit ermöglichen. Dem Entstehen von Strukturen, die zu unnötigem (motorisiertem) Verkehr zwingen, ist jedoch entgegenzuwirken."

Dies bedeutet bei der Standortwahl für Einkaufszentren vor allem, daß auch unter den Voraussetzungen einer flüssigen Verkehrsabwicklung nicht unnötig einseitige Abhängigkeiten vom motorisierten Individualverkehr provoziert werden. Bei der Beurteilung der Verkehrslage ist somit auch auf die gute Erreichbarkeit für Fußgänger, Radfahrer und die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu achten.

2.2 *Im Einzelhandel mit Gütern des täglichen Bedarfs sollen zumutbare Fußwegdistanzen möglichst erhalten bleiben.*

Diese Zielsetzung ist im engsten Zusammenhang mit dem Ziel 1.4 (Zuordnung zu den Wohngebieten) zu sehen.

Bei der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, vor allem mit Lebensmitteln, wird in der Regel nur bei Distanzen bis zu 500 Metern von angemessener Erreichbarkeit für Fußgänger gesprochen. Auf diesen Vorteil muß in Vorarlberg ein zunehmender Teil der Bevölkerung - derzeit bereits mehr als ein Drittel - verzichten.

Die sich vergrößernden Weglängen sind in der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs am spürbarsten, doch wird dieser Nachteil von den motorisierten Konsumenten zumeist noch wenig beachtet. Am stärksten betroffen sind jene Bevölkerungsteile, die nicht oder nicht ständig über einen eigenen PKW verfügen, vor allem Kinder, Jugendliche, alte und auf andere Weise mobilitätsbehinderte Personen. Diese Entwicklung ist - auch über die Verluste an sozialen Beziehungen - mit einer schleichenden Abwertung der Wohnqualität begleitet. Sie wird über die externen Kosten (z.B. erhöhtes Verkehrsaufkommen) auch volkswirtschaftlich zunehmend zum Problem.

Die Raumplanung des Landes hat nur eng begrenzte Möglichkeiten, auf die Verbesserung der Nahversorgung hinzuwirken. Sie kann ausschließlich bei Einkaufsmärkten für Waren des täglichen Bedarfs ab bestimmten Größenordnungen möglichst günstige Zuordnungen zu den Wohngebieten und den Verzicht auf hohe PKW-Abhängigkeit verlangen.

2.3 *Beim Handel mit schweren und sperrigen Waren bedarf es geeigneter Voraussetzungen für die Abholung mit Kraftfahrzeugen. Je größer das Einzugsgebiet eines solchen Einkaufszentrums, desto mehr ist auf die Gunst der Verkehrslage im hochrangigen Straßennetz zu achten.*

Bei Handelsbetrieben mit Waren, die nicht zu Fuß befördert werden können (Möbel, Baustoffe, Autos, Maschinen u.dgl.) ist die Zuordnung zu den Wohngebieten weit weniger von Bedeutung als die gute Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen. Hier ist vor allem die Zuordnung zu den größeren Siedlungsschwerpunkten und die Standortgunst in bezug auf das übergeordnete Straßennetz zu beachten.

- 2.4 *Die mit dem Auf- und Ausbau von Einkaufszentren zu erwartende Verstärkung des motorisierten Individualverkehrs ist je nach örtlichen Voraussetzungen und je nach oft kleinräumig von einander abweichenden Entwicklungszielen differenziert zu beurteilen.*

Verkehrszunahmen in bereits verkehrsbelasteten innerörtlichen Bereichen können am ehesten bei begründetem öffentlichem Interesse an der Stärkung bestehender Ortskerne und/oder zur Vermeidung anderer unerwünschter Verkehrsentwicklungen toleriert werden.

Solche kleinräumigen Unterschiede in den örtlichen Voraussetzungen und Entwicklungszielen können besonders in Städten sehr ausgeprägt sein. Hier ist es durchaus möglich, daß verkehrsgewohnte Innenstädte, die durch Verluste an Branchenvielfalt zu viel von der ihnen zukommenden Bedeutung und urbanen Vitalität verloren haben, der Revitalisierung mit Hebung des innerstädtischen Einkaufserlebnisses bedürfen. Dies kann zwangsläufig die Ansiedlung neuer Geschäfte erfordern, was - auch bei Einrichtung von Fußgängerzonen - in der Regel mit Verkehrszunahmen auf den Zufahrtsstraßen verbunden ist.

An solchen Standorten wäre es verfehlt, bei der Beurteilung des Verkehrsaufkommens dieselben Maßstäbe anzulegen, wie etwa in Randlagen ohne vergleichbare Bedarfsvoraussetzungen, wo insgesamt mehr Nachteile und unter Umständen selbst bei geringeren Verkehrszunahmen größere Störwirkungen zu erwarten wären (z.B. auf Straßen durch Wohn- und Erholungsgebiete).

3. *Bei der Planung von Einkaufszentren ist am jeweiligen Standort auf insgesamt umweltschonende Lösungen zu achten.*

- 3.1 *Beim Auf- und Ausbau von Einkaufszentren und Zusatzeinrichtungen (Zufahrten, Abstellplätze u.dgl.) sind flächensparende Lösungen anzustreben. Von eingeschossiger Bebauung und der Anlage großflächiger Außenparkplätze ist grundsätzlich abzusehen.*

Grundprinzip der Raumplanung ist der haushälterische Umgang mit Grund und Boden. Das bedeutet für den Einzelhandel, wie es im Vorarlberger Bodenschutzkonzept von 1992 formuliert ist, vorweg: "Keine neuen Einkaufszentren außer-

orts". Das Bodenschutzkonzept verlangt zudem die "bessere Nutzung der verfügbaren Betriebsflächen, vor allem durch Abkehr von unnötiger eingeschossiger Bebauung und flächenaufwendigen Parkplätzen, z.B. durch unterirdische Lageräume und KFZ-Abstellplätze".

3.2 Belästigungen der Nachbarschaft sowie Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Gebietscharakter, Orts- und Landschaftsbild sind so gering wie möglich zu halten.

Ein Hauptproblem von Einkaufszentren sind die verkehrsbedingten Umweltbelastungen, insbesondere durch Lärm (mitunter auch nächtliche Ruhestörung durch Lieferanten), durch Abgase sowie durch die Beanspruchung von Nachbargrundstücken zum Parkieren.

Im Orts- und Landschaftsbild wirken die Bauten oft wie Fremdkörper, wobei die Trivialisierung nicht selten noch durch Aufschriften, Fahnen und sonstige Werbung auffällig wird. Gewisse Störwirkungen sind bei Einkaufszentren zwar unvermeidlich, doch ist von der Standortwahl bis zur baulichen Gestaltung und mit Verzicht auf aufdringliche Außenwerbung zu trachten, alle geeigneten Möglichkeiten zu ihrer Minimierung zu nutzen.

Grundsätzlich kommen nur Standorte in Betracht, die mit dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung von Freiräumen und insbesondere mit den Zielen von Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz vereinbar sind. Größte Zurückhaltung ist in Bereichen mit störungsempfindlichem Orts- und Landschaftscharakter geboten.

Bei Umweltbelastungen durch überörtlichen Verkehr sowie durch die Warenverladung ist vor allem auf die Schonung von Wohngebieten und anderer Bereiche mit erhöhtem Ruhebedürfnis zu achten.

In jedem Fall muß davon ausgegangen werden können, daß den Anforderungen an eine befriedigende Energie- und Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung bestmöglich entsprochen wird.

**In dieser Schriftenreihe
sind bisher erschienen:**

- 1976: Verkehrsplanung Vorarlberg, Entwurf 1976
- 1976: Betriebliche Abfallerhebung in Vorarlberg
- 1978: Vorarlberger Fremdenverkehrskonzept
- 1980: Konzept für den Ausbau der touristischen
Aufstiegshilfen im Montafon
- 1981: Der Grenzraum des Landes Vorarlberg
gegenüber Bayern
- 1983: Grundlagen und Probleme der Raumplanung
in Vorarlberg
- 1984: Energiebericht Vorarlberg
- 1987: Abfallkonzept der Vorarlberger Landesregierung
- 1989: Energiekonzept Vorarlberg
- 1990: Die Realisierung des Vorarlberger
Abfallkonzeptes
- 1991: Bauflächen im Rheintal
- 1991: Bauflächen im Walgau
- 1992: Verkehrsplanung Vorarlberg 1992
- 1992: Bodenschutzkonzept Vorarlberg
- 1992: Tourismuskonzept Vorarlberg 1992
- 1995: Wanderwege-Konzept Vorarlberg
- 1995: Einkaufszentren; Ziele der Raumplanung