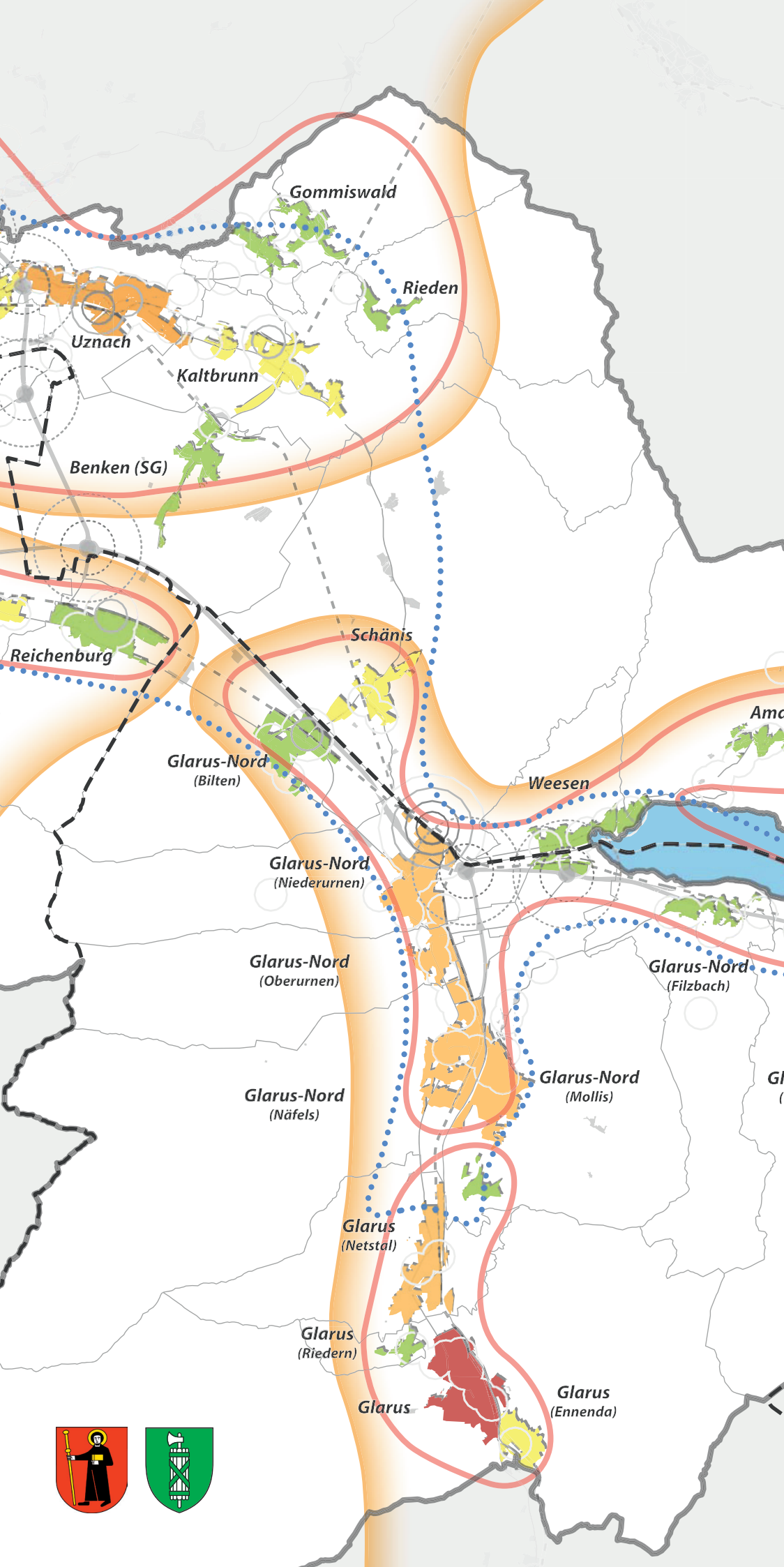


Schlussbericht · Juni 2012

Kantonsübergreifende Standortanalyse für publikums- intensive Versorgungseinrichtungen im Linthgebiet

Herausgeber

Kanton Glarus
Abteilung Raumentwicklung und Geoinformation
Kirchstrasse 2
8750 Glarus

Kanton St.Gallen
Amt Raumentwicklung und Geoinformation
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

Bearbeitung Teil «Raumplanung»

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
5201 Brugg

Bearbeitung Teil «Verkehr»

Kanton St.Gallen
Tiefbauamt
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

Bearbeitung Teil «Versorgungssituation»

ARGE
InterUrban AG / intosens ag
urban solutions
Waffenplatzstrasse 54
CH-8002 Zürich

Die Kantone Schwyz, Glarus und St.Gallen erarbeiteten in den Jahren 2003 bis 2007 gemeinsam mit den Gemeinden des Linthgebiets, der Region ZürichseeLinth sowie weiteren interessierten Kreisen das Entwicklungskonzept Linthebene (EKL) als gesamthafte grenzübergreifende Planung. Das EKL hatte als Ziel festgelegt, dass die offene, unverbaute Kulturlandschaft und die offenen Räume zwischen den Siedlungen von einer Bebauung frei gehalten werden. Die Linthebene soll als Natur- und Erholungsraum erhalten bleiben und eine weitere Siedlungsausdehnung vermieden werden. Wesentliche Voraussetzung dafür sind kompakte Kernsiedlungen mit klaren Siedlungsabschlüssen sowie funktional hochwertige, unverbaute Räume zwischen den Siedlungen. Im Teilprojekt Siedlung waren insbesondere die Arbeitsplatzschwerpunkte und mögliche Standorte für publikumsintensive Versorgungseinrichtungen ein Thema.

Zurzeit sind im Linthgebiet drei grosse publikumsintensive Einrichtungen im Bereich Autobahnanschluss Weesen (Glaruspark), beim Autobahnanschluss Schänis (IKEA) und beim Autobahnanschluss Schmerikon (Neuer Linthpark) in Planung. Da so grosse Vorhaben Auswirkungen weit über die Gemeinde- und Kantons Grenzen hinaus haben, ist eine sachgerechte raumplanerische Abstimmung zwingend.

Kantonsübergreifende Standortanalyse

Im August 2010 haben Vertreter der drei Kantone, der Region ZürichseeLinth sowie der betroffenen Gemeinden beschlossen, bis Ende 2011 eine kantonsübergreifende Standortanalyse für publikumsintensive Versorgungseinrichtungen durchzuführen. Für die March-Gemeinden des Linthgebietes gilt gemäss Richtplan Kanton Schwyz ein Moratorium für neue verkehrsintensive Einrichtungen. Unter Berücksichtigung dieser Vorgabe hat sich der Kanton Schwyz bereit erklärt, am Prozess zur Erarbeitung einer Standortanalyse teilzunehmen. Er hat sich jedoch an den Kosten der Studie nicht beteiligt. Die Ziele der Standortanalyse bestanden darin, den Raum Linthgebiet und seine Versorgungsstruktur zu erfassen, die Standorte der drei Vorhaben nach raumplanerischen Kriterien zu untersuchen und deren Auswirkungen, namentlich im Bereich Verkehr, zu beurteilen. Der hier vorliegende Schlussbericht dieser Standortanalyse setzt sich folglich aus drei Teilen zusammen:

- Teilbericht Raumplanung: Eine Beurteilung der drei Vorhaben sowie von Alternativstandorten aus raumplanerischer Sicht durch die Metron AG. Diese wurden in drei Workshops zur Diskussion gestellt.
- Teilbericht Verkehr: Eine Einschätzung des Tiefbauamtes des

Kantons St.Gallen zur zusätzlichen Verkehrsbelastung durch die geplanten Vorhaben.

- Teilbericht Versorgungssituation: Eine Beurteilung der aktuellen Versorgungssituation im Linthgebiet und der Auswirkungen der geplanten PE auf die Versorgungssituation durch die Arbeitsgemeinschaft InterUrban AG / intosens ag.

Die Leitung des Projektes lag bei den Raumplanungsfachstellen der Kantone Schwyz, Glarus und St.Gallen. Daneben gehörte auch Lukas Bühlmann, Direktor der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, der Projektleitung an.

In drei Workshops erhielten die Vertreter der Gemeinden, der Region ZürichseeLinth sowie von interessierten Fachstellen der Kantone und des Bundesamtes für Raumentwicklung die Gelegenheit, den laufenden Prozess der Standortanalyse zu begleiten und Stellung dazu zu nehmen. Dabei wurde gemeinsam eine Kriterienliste für die Beurteilung der Standorteignung von publikumsintensiven Einrichtungen erarbeitet. Unter Berücksichtigung des Bundesgesetzes über die Raumplanung, der kantonalen Gesetzgebungen, der Rechtsprechungspraxis und der kantonalen Richtpläne wurden folgende Kriterien (vgl. Anhang des Teilberichts Raumplanung der Metron AG) bezeichnet:

- Der Standort muss in einen Siedlungsschwerpunkt integriert sein.
- PE sollen in räumlicher Nähe zu ihren Kunden angesiedelt werden, d.h. es muss ein hohes Kundenpotenzial im Einzugsgebiet von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr bestehen. Relevant ist vor allem auch eine dem Verkehrsaufkommen genügende Erschliessung.
- Eine PE darf die offene Kulturlandschaft nicht beeinträchtigen und muss sich gut in die Landschaft einfügen.

Werden die drei näher untersuchten Standorte nach diesen Kriterien beurteilt, kommt der Bericht der Metron AG zum Schluss, dass sie für die Ansiedlung von PE ungeeignet sind, da sie nicht ausreichend in die Siedlungen integriert sind und nur schlecht mit dem öV erschlossen sind.

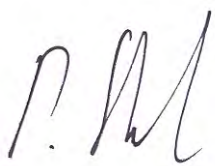
Gemäss Berechnungen des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen ist damit zu rechnen, dass bei Realisierung der geplanten Vorhaben beträchtliche Mehrbelastungen des Strassennetzes auftreten würden, welche markante Engpässe an Knoten und teilweise auf offenen Strassenzügen zur Folge hätten. Mehrere grössere Infrastrukturausbauten wären unvermeidlich.

Die Arbeitsgemeinschaft InterUrban AG/intosens ag zeigt mit ihrer Studie zur Versorgungssituation ergänzend auf, dass Teile

des Linthgebiets in den Bereichen Food wie auch NonFood eine Unterversorgung aufweisen. Da die beiden Projekte Linthpark und Glaruspark jedoch schlecht in die Siedlungen integriert sind, ist eine Belastung der bestehenden Anbieter in den Ortskernen zu erwarten. Für die Versorgungssituation des Linthgebiets als Ganzes empfiehlt die Arbeitsgemeinschaft, dass zumindest vom Glaruspark abgesehen wird, da dieser den bestehenden Versorgungsanbietern deutlich schaden und damit erheblich die Qualität der Ortskerne beeinträchtigen dürfte. Der Linthpark ist aus wirtschaftlicher Sicht in der vorgesehenen Grösse vertretbar, wenn auch nicht ganz ohne negative Auswirkungen auf den Bestand.

Im März und April 2012 erhielten die Kantone, die Gemeinden, die Region ZürichseeLinth und das Bundesamt für Raumentwicklung nochmals die Gelegenheit, schriftlich zum Schlussbericht Stellung zu nehmen.

Die vorliegende Standortanalyse legt eine fundierte Basis für künftige Standortentscheidungen von publikumsintensiven Versorgungseinrichtungen im Linthgebiet. Durch den Einbezug der Gemeinden, der Region, des Bundesamtes für Raumentwicklung und der drei Kantone Schwyz, Glarus und St.Gallen ist die Standortanalyse breit abgestützt.



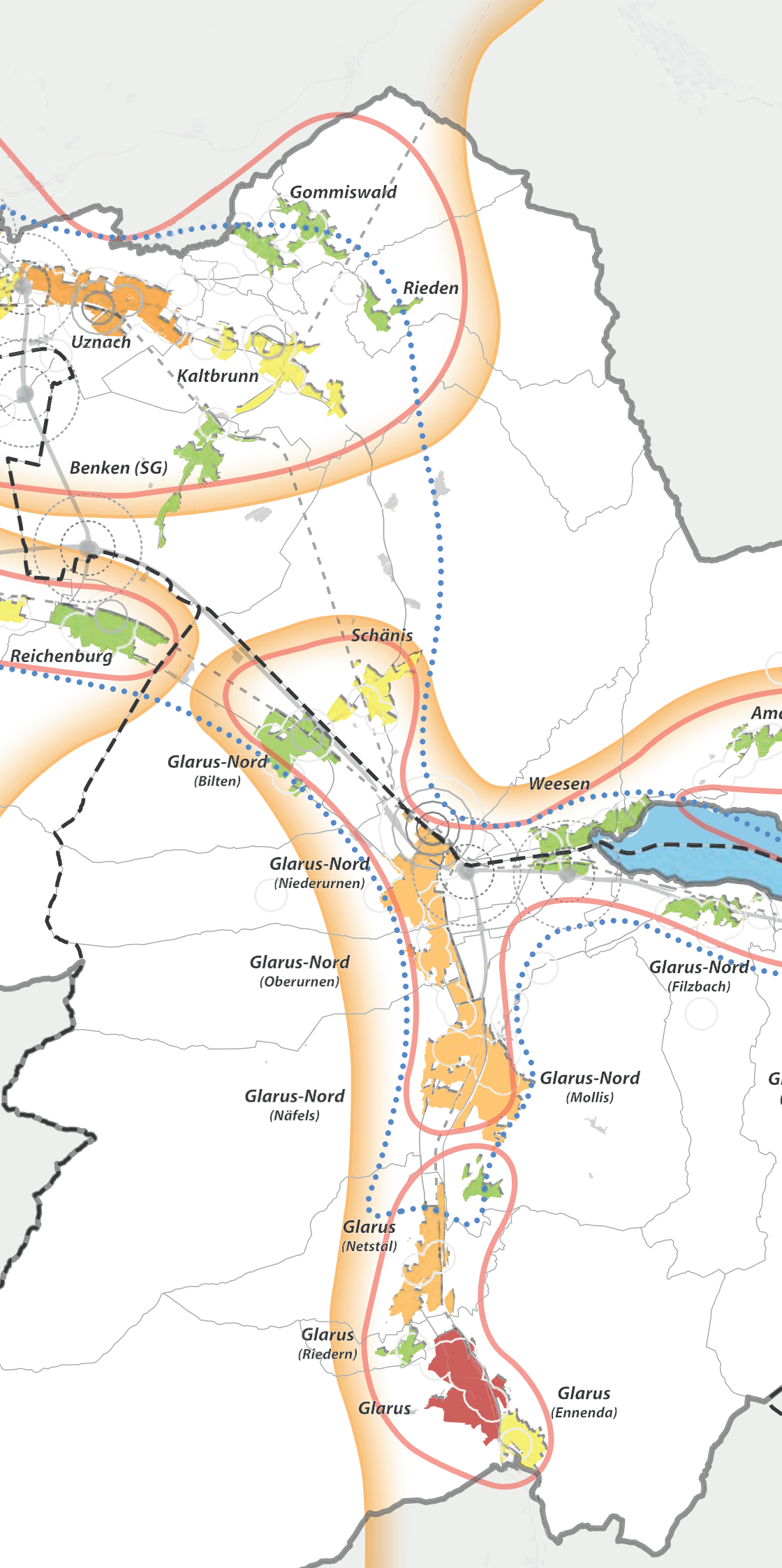
Peter Stocker

*Abteilungsleiter Raumentwicklung und Geoinformation,
Kanton Glarus*



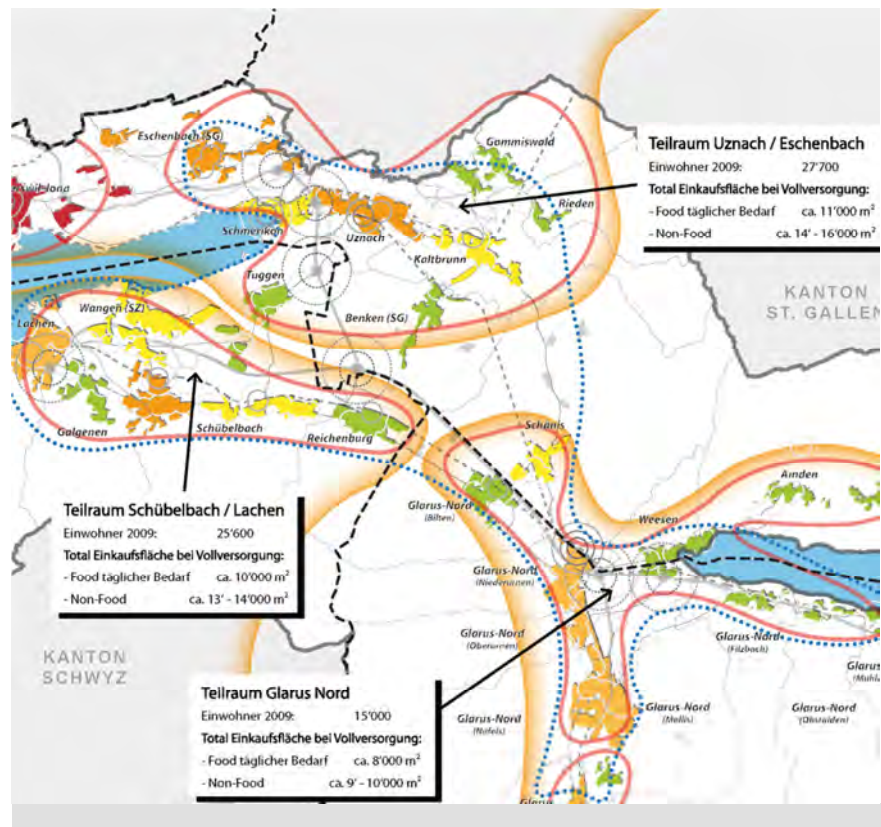
Ueli Strauss

*Leiter Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,
Kanton St.Gallen*



Schlussbericht • Juni 2012

Teilbericht Raumplanung • Metron Raumentwicklung AG



PE-Versorgungseinrichtungen im Linthgebiet

Standortanalyse und Standortkonzept (Teil Raumplanung)

Kantone St.Gallen, Schwyz und Glarus

12. Juni 2012

Auftraggeber

<i>Ueli Strauss</i>	<i>Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Kanton St.Gallen</i>
<i>Andrea Näf</i>	<i>Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Kanton St.Gallen</i>
<i>Cornelia Sutter</i>	<i>Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Kanton St.Gallen</i>
<i>Peter Stocker</i>	<i>Abt. Raumentwicklung und Geoinformation, Kanton Glarus</i>
<i>Thomas Schmid</i>	<i>Amt für Raumentwicklung, Kanton Schwyz</i>

Bearbeitung

<i>Beat Suter</i>	<i>dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU</i>
<i>Raoul Laimberger</i>	<i>Volkswirtschaftler lic.oec.HSG, Landschaftsarchitekt FH</i>
<i>Andrea Schuppli</i>	<i>BSc in Raumplanung FH, dipl. Ing. Landschaftsarchitektin FH</i>
<i>Stefanie Handre</i>	<i>Dipl. Ing. (FH) für Landespflege</i>
<i>Jonas Bubenhofer</i>	<i>lic. phil., Sozialwissenschaftler</i>
<i>Maria Andreou</i>	<i>kaufm. Angestellte</i>

<i>Metron Raumentwicklung AG</i>	<i>T 056 460 91 11</i>
<i>Postfach 480</i>	<i>F 056 460 91 00</i>
<i>Stahlrain 2</i>	<i>info@metron.ch</i>
<i>CH 5201 Brugg</i>	<i>www.metron.ch</i>

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	4
2 Auftrag	5
2.1 Fragestellungen	5
2.2 Perimeter	5
2.3 Projektorganisation	6
3 Standortanforderungen	7
3.1 Anforderungen des Bundes	7
3.2 Zielbaum	9
4 Beurteilung aktueller Standorte	11
4.1 Die Standorte mit ihren Vorhaben	11
4.2 Benchmark Standorte	13
4.3 Beurteilung Uznach, Standort Ausserhirschland	16
4.4 Standort Schänis, Feld	22
4.5 Standort Mollis, Anschluss Weesen	25
5 Standortkonzept Linthgebiet	29
5.1 Grundlagen	29
5.2 Raumstruktur aus übergeordneter Sicht	29
5.3 Indikatoren für die Erfassung der Raumstruktur	32
5.4 Bild der Raumstruktur mit Fokus auf die Einkaufsfunktion	41
5.5 Verkaufsflächenbilanz in den heutigen funktionalen Räumen	43
5.6 Versorgungskonzept aus planerischer Sicht	44
5.7 Fazit	46
Anhang	47
Typisierung von Versorgungseinrichtungen	48
Vorschlag zu interkantonalen Standortvorgaben	52
Konkretisierung der Kriterien für Einkaufszentren	53
Konkretisierung der Kriterien für Fachmärkte	53

1 Ausgangslage

Publikumsintensive Bauten und Anlagen (PE), wie zum Beispiel Einkaufszentren, die Auswirkungen weit über die Gemeinde- und Kantons Grenzen hinaus haben, müssen über das Instrument des kantonalen Richtplans und über regionale Planungen untereinander abgestimmt werden. Zurzeit sind im Linthgebiet mehrere grosse PEs im Bereich Autobahnanschluss Mollis (Kanton Glarus), beim Autobahnanschluss Schänis (Kanton St.Gallen und/oder Kanton Glarus) und beim Autobahnanschluss Schmerikon (Kanton St.Gallen) in Planung. Die drei Projekte befinden sich in unterschiedlichen Bearbeitungsphasen.

Mit dem Entwicklungskonzept Linthebene (EKL) wurde in den Jahren 2003 bis 2007 unter der Federführung des Kantons St.Gallen für das Linthgebiet gemeinsam mit den Kantonen Glarus und Schwyz, mit der Region, den Linthgemeinden und weiteren interessierten Kreisen eine gesamthafte grenzübergreifende Planung erarbeitet. Ein zentrales Ziel des EKL war und ist, die Linthebene von einer unkoordinierten Ausdehnung der Siedlungen freizuhalten. Die drei beteiligten Kantone beschlossen, die Resultate des EKL in die kantonalen Richtpläne aufzunehmen.

Der Kanton Glarus hat im Jahr 2009 das öffentliche Mitwirkungsverfahren zu einem Richtplaneintrag des Projekts Glaruspark durchgeführt. In den Stellungnahmen des Bundes, des Kantons St.Gallen und der Region Zürichsee Linth wurde für das Vorhaben eine gemeinde- und kantonsübergreifende raumplanerische Koordination gefordert.

Aufgrund dieser Ausgangslage haben im August 2010 Vertreter der drei Kantone, der Regionen und der betroffenen Gemeinden einen gemeinsamen Workshop durchgeführt und dabei übereinstimmend beschlossen, bis Ende des Jahres 2011 eine kantonsübergreifende Standortanalyse (Planung im funktionalen Raum der Linthebene) für publikumsintensive Versorgungseinrichtungen durchzuführen. Bis die Ergebnisse vorliegen, sollen keine weiteren Grossvorhaben geplant werden (Planungsmoratorium).

2 Auftrag

2.1 Fragestellungen

Die Studie hat das Ziel, die zur Diskussion stehenden Standorte zu evaluieren, allenfalls Alternativstandorte vorzuschlagen und ein Konzept der räumlichen Versorgungsstruktur im Linthgebiet darzulegen. Detailliert befasst sich die Studie mit den folgenden Fragestellungen:

Aufgabe	Fragestellungen
Standorteignung	• Dienen die geplanten publikumsintensiven Verkaufseinrichtungen den umliegenden Regionen? Stehen sie in einer Beziehung zur geographischen Verteilung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze? • Welche Verkehrsströme entstehen? • Kann eine ausreichende Erschliessung durch den ÖV erreicht werden? • Welche Auswirkungen sind in den bestehenden Regionalstrukturen zu erwarten (Detailhandel, Arbeitsplätze, Standortkonkurrenz)? • Können mit neuen Angeboten positive Entwicklungsanreize verbunden werden? • Sind Flächenüberschüsse zu erwarten? Sind die erwarteten Verlagerungen gewünscht und nachhaltig? • Eignen sich die diskutierten Standorte insgesamt? Gibt es Alternativen zu den Standorten, welche aus der Gesamtsicht Vorteile ergeben? • Wenn ja, welche Standorte sind geeignet?
Raumstruktur	• Ist das Linthgebiet gemäss EKL ein "funktionaler Wirtschaftsraum"? • Welche Regionalstrukturen beeinflussen das Linthgebiet von seinen Rändern her? • Welche funktionalen Teilräume gibt es? • Für welche Grössen von Einkaufszentren und Fachmärkte ist das Linthgebiet geeignet?

*Tabelle 1:
Fragestellungen*

Der Bericht geht in den Kapiteln 3 (Methodik) und 4 (Beurteilung) auf den Fragenkatalog der Standorteignung ein. Die Raumstruktur wird dann in Kapitel 5 analysiert. In diesem Kapitel wird auch ein Versorgungskonzept aus planerischer Sicht entwickelt.

2.2 Perimeter

Die aktuellen Projektinitiativen - die IKEA in Schänis, der Glaruspark beim Autobahnanschluss Weesen und der Neue Linthpark in Uznach - haben mit ihrem geplanten Verkaufsflächenangebot das Potential, die Raumstruktur über die Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg stark zu beeinflussen. Hinzu kommen die Frage der Verkehrslage und Verkehrskapazität und die generelle Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr, welche eine grossräumige Abstimmung erfordern. Die angestrebte interkantonale Standortplanung soll aus einer Gesamtsicht des Raumes Linthgebiet erfolgen und schliesslich in die kantonalen Richtpläne und die kommunalen Nutzungsplanungen einfließen können.

Der Projektperimeter für die Standortanalyse entspricht dem EKL-Perimeter. Die Analyse bezieht aber auch einen weiter gefassten Denkperimeter mit ein, der wesentliche Einflussfaktoren insbesondere hinsichtlich der Versorgungssituation ausserhalb des Projektperimeters mitberücksichtigt. Damit sind auch Aussagen zum an den EKL-Perimeter angrenzenden Raum möglich.

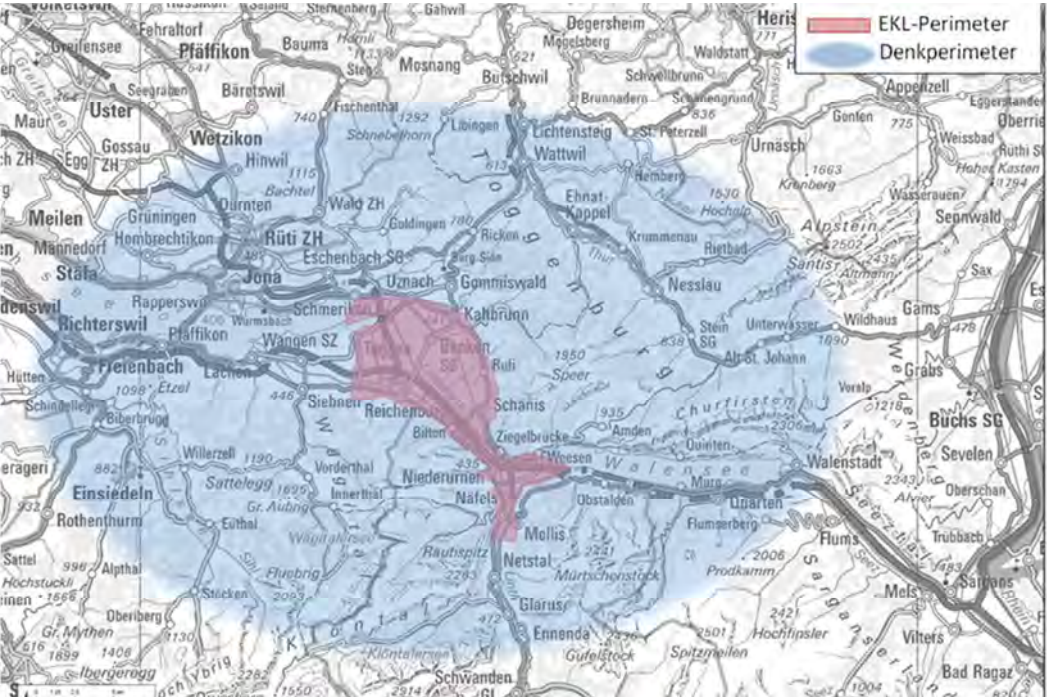


Abbildung 1:
Perimeter der Standortanalyse

Die Versorgungsstruktur im Linthgebiet wurde 2011 von InterUrban/intosens detailliert analysiert. Der dabei verwendete Perimeter deckt sich nicht genau mit dem EKL-Perimeter. Die notwendigen Aussagen für die vorliegende Studie lassen sich aber daraus ableiten.

2.3 Projektorganisation

Die Projektorganisation setzte sich aus drei Gremien zusammen:

Gremien	Zusammensetzung
Projektsteuerung	- Planungsfachstellen Kantone SG, SZ, GL - Externer Moderator (Lukas Bühlmann, VLP)
Auftragnehmer	- Metron AG - InterUrban/intosens - Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Arbeitsgruppe/Echoraum	Vertretungen der Kantone, der Region, der Gemeinden und des ARE/Bund

Tabelle 2:
Projektgremien

Die Arbeitsgruppe diskutierte an drei Halbtagen, die als Workshops organisiert waren und von Lukas Bühlmann (VLP) moderiert wurden.

3 Standortanforderungen

3.1 Anforderungen des Bundes

Die beiden Bundesämter BAFU und ARE haben 2006 eine Empfehlung zur Standortplanung von PE herausgegeben. Darin sind folgende raumplanerischen Standortkriterien aufgelistet, die bei der raumplanerischen Interessenabwägung bei einem PE-Standort berücksichtigt werden sollen:

- Die Anliegen der Investoren (gute Kundennähe, gute Erreichbarkeit, rasche Realisierbarkeit, Ausreichendes Potenzial für Parkplätze und Fahrten)
- Gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und gute Erschliessung für den Langsamverkehr
- Dem Verkehrsaufkommen genügende Erschliessung
- Haushälterische Bodennutzung
- Umweltschutz, insbesondere Luftreinhaltung
- Landschafts-, Natur- und Heimatschutz
- Auf angestrebte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ausgerichtete Versorgungsstruktur
- Räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft
- Zweckmässige Zuordnung zu Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, so dass möglichst kurze Fahrten entstehen (integrierte Standorte)
- Schonung von Wohngebieten vor Immissionen

Für PE gut geeignet sind aus Sicht Bund Standorte, die:

- den Standortanforderungen der potenziellen Nutzer/Investoren entsprechen (gute Erreichbarkeit für Kunden und Logistik; grosses Kunden- und Kaufkraftpotenzial);
- auch nach der Errichtung einer verkehrsintensiven Einrichtung noch über ein längerfristiges Entwicklungs- und Veränderungspotenzial verfügen;
- sehr gut ins bestehende Strassennetz eingebunden sind bzw. eingebunden werden können, so dass keine nicht zeitgerecht behebbaren Netzüberlastungen zu erwarten sind;
- sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar oder in absehbarer Zeit erschliessbar sind;
- sehr gut für den Langsamverkehr zugänglich oder erschliessbar sind;
- möglichst nahe bei den potenziellen Kunden liegen (kurze Fahrten zu den Bevölkerungsschwerpunkten);
- über Verkehrsanlagen erschlossen sind, die nicht in wesentlichen Teilen durch Wohngebiete führen;
- sich nahe bei Arbeitsplatzschwerpunkten, öffentlichen Bauten und Anlagen oder Freizeitanlagen befinden, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind (integrierte Standorte).

Eine frühere Studie des SVI¹ zur Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen hat einen Teil dieser Lagefaktoren unter dem Begriff "integrierter Standort" zusammengefasst. Demzufolge ist zu unterscheiden zwischen:

- **integriert:**

Standort im Zentrum des Siedlungsgebietes bzw. Zentrumsnähe. D.h. gute Erreichbarkeit LV und meist auch ÖV, MIV mässig bis gut

- **nicht integriert:**

Standort an der Peripherie des Siedlungsgebiets in neuen Industrie-/Gewerbezonens abseits Wohngebiet und Zentrum. Erschliessungssituation MIV-orientiert, LV unattraktiv, ÖV schlecht bis mässig

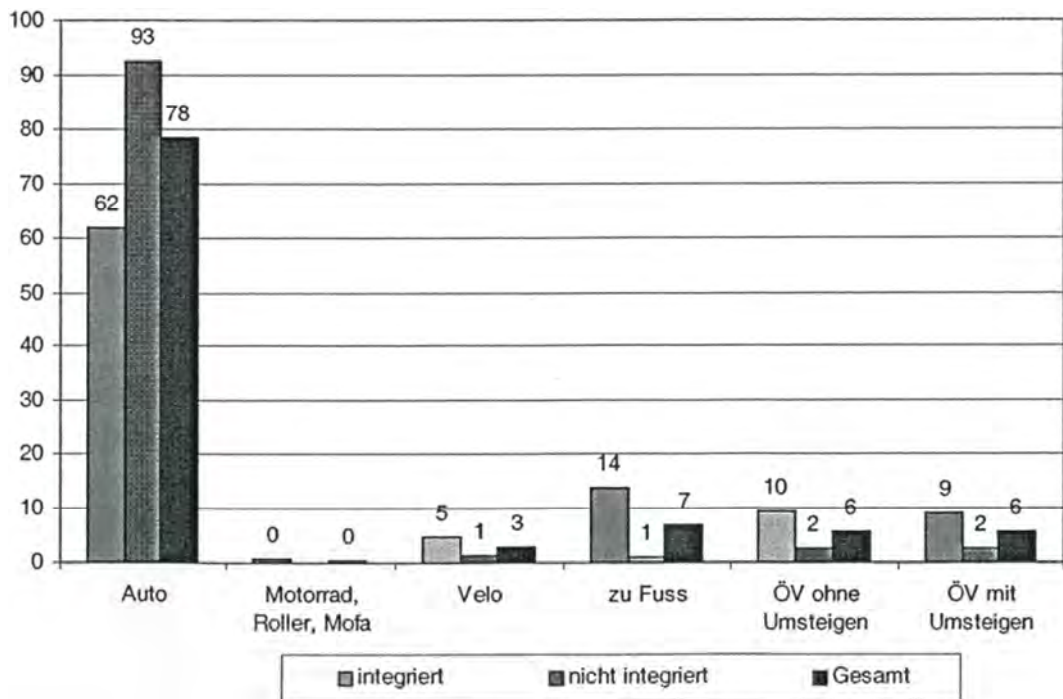


Abbildung 2:
Verkehrsmittelwahl und Standorttypen

Ein integrierter Standort erreicht in der SVI-Studie im Durchschnitt einen Modal Split von 62 % MIV, 19 % LV und 19 % ÖV. Ein nicht integrierter Standort demgegenüber 93 MIV / 2 LV / 4 ÖV.

Die Begriffe "integrierter Standort" respektive "nicht integrierter Standort" werden auch in dieser Studie im Sinn der SVI-Studie verwendet.

¹ Forschungsauftrag Vereinigung Schweizer Verkehrsingenieure (SVI) zu Parkplatzbewirtschaftung bei "Publikumsintensiven Einrichtungen", 2002

3.2 Zielbaum

Zur Analyse und Gegenüberstellung der einzelnen Standorte wurde methodisch die Nutzwertanalyse gewählt. Sie eignet sich, wenn qualitative Aspekte einander gegenübergestellt werden können.

Grundlage der Nutzwertanalyse ist ein Zielbaum mit Gewichten und Kriterien. Der angewandte Zielbaum orientiert sich an den Anforderungen, die der Bund an publikumsintensive Einrichtungen stellt. Zur Gruppenbildung der Ziele wurde auf die Anspruchsgruppen fokussiert. Dies erleichtert die Identifikation der Beteiligten mit den einzelnen Kriterien, schafft Überblick und macht die Diskussion einfacher.² Der Zielbaum wurde im Rahmen des ersten Workshops der Arbeitsgruppe vorgestellt und diskutiert.

Auf der folgenden Seite sind alle Ziele, Gewichte und Kriterien aufgelistet, die für die Nutzwertanalyse zu definieren waren.

² Der hier beschriebene Zielbaum ist auch im Einklang mit Standortkriterien der Positivplanung des Kantons St.Gallen.

1. Zielebene	Gewicht	2. Zielebene	Gewicht	Kriterien (3. Zielebene)
Betreiber Möglichst rationeller und kostengünstiger Bau und Betrieb der PE ("Betreiberaspekte")	1/3	11 Möglichst tiefe Land- und Baukosten	25%	- Parzellenform möglichst kompakt (geringer Anteil an internen Erschliessungskosten) - Geringer Anpassungsbedarf am Strassennetz - günstiges Land
		12 Möglichst grosses Einzugsgebiet	25%	- Mögl. viele Personen im Einzugsgebiet MIV (10-20')³ - Mögl. viele Personen im Einzugsgebiet ÖV (10-20') - Mögl. viele Personen im Einzugsgebiet LV (15')
		13 Möglichst grosses Synergiepotenzial mit benachbarten Angeboten	10%	Ergänzende Angebote in unmittelbarer Umgebung, Erzeuger grosser Laufkundschaft
		14 Möglichst geringe Verfahrensdauer	25%	Stand Richtplan, weitere planerische und gesetzliche Vorgaben
		15 Möglichst geringe Nacherschliessungsrisiken	15%	Potenzielle zusätzliche Erschliessungskosten
Benutzer Möglichst einfacher, schneller Zugang für BesucherInnen/ KundInnen, Personal ("Benutzeraspekte")	1/3	21 Möglichst gute Erreichbarkeit mit dem PW	60%	Erreichbarkeit MIV (Nähe zu übergeordnetem Netz, Stauanfälligkeit auf Zufahrtsstrecken, Verfügbarkeit Parkplätze)
		22 Möglichst gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr	20%	ÖV Güte, Nähe zur Haltestelle / zum nächsten hochwertigen Umsteigepunkt (Bahnknoten, Busknoten)
		23 Möglichst gute Erreichbarkeit mit dem Velo oder zu Fuss	20%	Nähe zum Stadt-/Dorfzentrum, Attraktivität der Wege, Sicherheit
Allgemeinheit Möglichst günstige Umfeldvoraussetzungen für den Bau und den Betrieb einer PE ("Allgemeinheitsaspekte")	1/3	31 Möglichst attraktives, lebendiges Dorf-/Stadtzentrum	25%	Möglichst nahe beim Zentrum (integriert vs. nicht integriert)
		32 Geringes Risiko für Ladenschliessungen in umliegenden Gemeinden	15%	Einkaufsmöglichkeiten und Konkurrenzierungspotenzial in umliegenden Gemeinden
		33 Geringe Strassenbelastung durch hohe Anteile Velo / zu Fuss / ÖV an Gesamtverkehr	20%	Schätzung Modal Split aufgrund Lage (integriert vs. nicht integriert)
		34 Möglichst geringe Umweltbelastung (Luft, Lärm, Boden, Landschaft)	25%	- Modal Split - Abschätzung - Abschätzung der zusätzlichen Lärm- und Luftbelastung in den Quartieren der Zufahrtsachsen unter Berücksichtigung der Betroffenheit - Geringer Kulturlandverlust - Geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (potenzielle Grösse der Bauten, Lage in der Lintebene)
		35 Möglichst hoher Nutzen für die Region (neue Arbeitsplätze für die Region)	15%	Nettogewinn Arbeitsplätze im EKL-Perimeter

Tabelle 3:
Zielbaum

³ In Abhängigkeit der PE-Art und der PE-Grösse

4 Beurteilung aktueller Standorte

4.1 Die Standorte mit ihren Vorhaben

Zurzeit stehen aufgrund von drei Projekten im Linthgebiet drei Standorte zur Diskussion. Zudem hat der Kanton St.Gallen im Rahmen seiner Planungen in Uznach zwei weitere Standorte thematisiert.

Standort	Quelle	Planungsstand	Projekt
Uznach, Ausserhirschland	Kt. SG, Grundlagenbericht, Nov. 2010	Zwischenergebnis auf Stufe Richtplan Antrag G-Standort eingereicht	Neuer Linthpark 23'000 m ² Food und NonFood
Uznach, Bahnhofsgelände	Kt. SG, Grundlagenbericht, Nov. 2010	Zwischenergebnis auf Stufe Richtplan	-
Uznach, Burgerriet	ewp, Grundlagenbericht zum Kantonalen Richtplan SG, 2008	als möglicher PE-Standort verworfen, kein Richtplaneintrag	-
Mollis, Anschluss Weesen	ESP publikumsintensiv gem. EKL	2009 Mitwirkungsverfahren und Vorprüfung ARE für Richtplan durchgeführt	Glaruspark 36'000 m ² Food und NonFood
Schänis, Feld	potenzielle Erweiterung gem. EKL	kein Richtplaneintrag	IKEA 32'000 m ² Möbel ⁴

*Tabelle 4:
Thematisierte Standorte*

Von den obigen fünf Standorten sind nur noch vier in Diskussion, da der Standort Uznach, Burgerriet vom Kanton St.Gallen nicht in den Richtplan aufgenommen wurde. Der Standort Uznach Bahnhofsgelände wird im Folgenden ebenfalls nicht näher untersucht. Ein Eignungsentscheid kann dem Bericht von ewp entnommen werden.

⁴ Gem. IKEA Switzerland in: Die Südostschweiz, 5.12.2011.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Flächen.



Abbildung 3:
Uznach, Standort Neuer Linthpark
(Quelle: Positivplanung Kt. SG)



Abbildung 4:
Uznach, Bahnhofsgelände
(Quelle: Positivplanung Kt. SG)

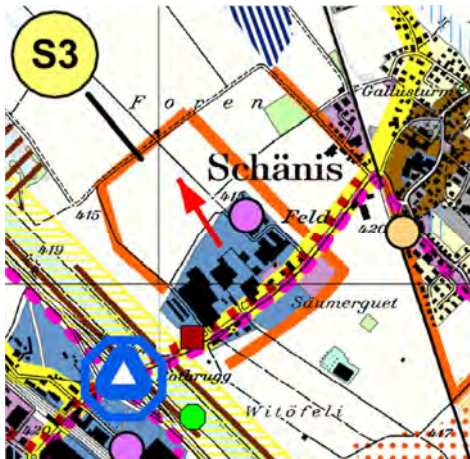


Abbildung 5:
Schänis, Feld
(Quelle: EKL)

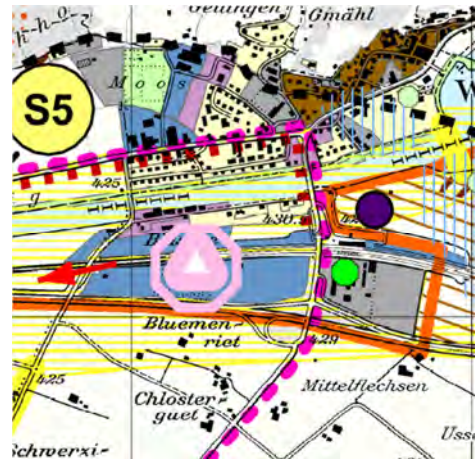


Abbildung 6:
Mollis, Anschluss Weesen
(Quelle: EKL)

4.2 Benchmark Standorte

Die Nutzwertanalyse lässt primär Vergleiche zwischen den Standorten in aggregierter Form zu. Ohne weiteres Zutun kann jedoch nicht entschieden werden, ob ein Standort geeignet ist oder nicht. Dem kann mit Benchmark-Standorten Abhilfe geleistet werden, indem sie als Messlatte genommen werden. Es wurden dazu Standorte gewählt, die von den Kantonen als geeignet betrachtet werden. Es sind dies vier Standorte, die in gleicher Weise analysiert wurden wie die Standorte im Linthgebiet. Damit ist ein direkter Vergleich möglich (Annahme zur Nutzung: "Einkauf gross" gem. Tabelle 14):

Kanton	Standort
Schwyz	• Lachen, Oberseecenter
St.Gallen	• Buchs, WSG Güterstrasse • Rapperswil, Stadtzentrum • Wil, Stadtzentrum

*Tabelle 5:
Benchmarkstandorte*

Zusammengefasst werden sie als Benchmark den Standorten aus dem Linthgebiet gegenübergestellt.

Ungewichtete Gegenüberstellung

In Anwendung der Kriterien aus dem Zielbaum ergibt sich folgendes Bild für die Benchmark Standorte im Einzelnen und für den Zusammenzug zum Benchmark:

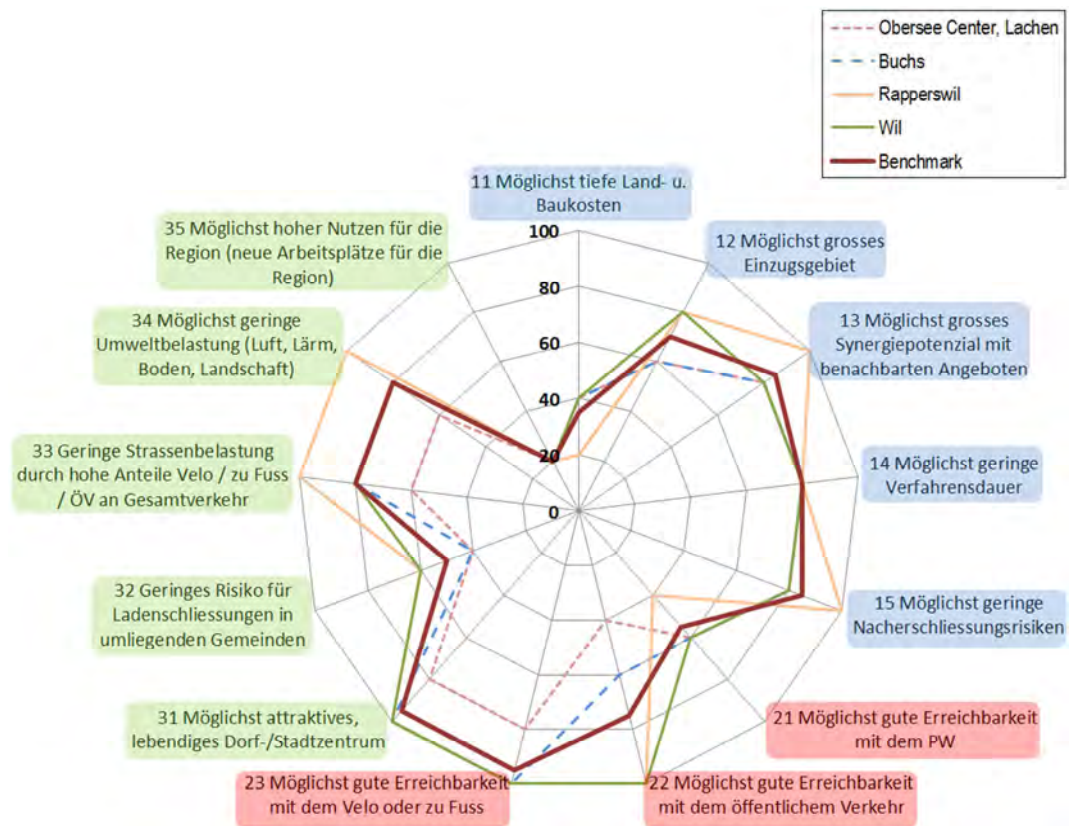


Abbildung 7:
Ungewichtete Gegenüberstellung der Benchmark Standorte
(Betreiberaspekte blau, Benutzeraspekte rot, Allgemeinaspekte grün)

Die Netzgrafik zeigt die Ausprägung in den einzelnen Kriterien:

Betreiberaspekte:

- Aufgrund der zentralen Lagen sind die Land- und Baukosten überall hoch (Ziel 11).
- Die Einzugsgebiete sind aufgrund der guten Erreichbarkeiten und den hohen Siedlungsdichten im Einzugsgebiet gut (Ziel 12).
- Die Synergiepotenziale sind aufgrund der heutigen Angebote und aufgrund weiterer Nutzungen in unmittelbarer Nähe sehr gut. Rapperswil sticht mit Bahnhofsnahe, Sportanlagen und Fachhochschule heraus (Ziel 13).
- Die richtplanerischen Voraussetzungen sind erfüllt. Der Baubewilligungsprozess in innerstädtischen Situationen ist aber nicht konfliktfrei (Ziel 14).
- Aufgrund der guten ÖV- und LV-Erreichbarkeiten der Standorte wird mit geringen Nacherschliessungsrisiken gerechnet (Ziel 15).

Benutzeraspekte:

- Die Erreichbarkeit mit dem MIV ist mittelmässig, in Rapperswil nochmals etwas schwieriger (Ziel 21).
- Demgegenüber ist die Erreichbarkeit mit dem ÖV in Rapperswil und Wil sehr gut. Buchs und Lachen sind mittelmässig bis eher schwierig erreichbar, da das ÖV-Angebot nur mässig ist (Ziel 22).
- Aufgrund der sehr zentralen Lagen in den Siedlungsschwerpunkten schneiden alle Standorte sehr gut ab. Die LV-Erreichbarkeit ist gut und qualitativ hochwertig. Der Standort in Lachen liegt etwas abseits des Zentrums, aber immerhin zwischen Ortskern und ÖV-Drehscheibe (Ziel 23).

Allgemeinheitsaspekte:

- Aufgrund der Lage stützen die Standorte die Siedlungsstruktur und führen zu einer Attraktivitätssteigerung der Zentren (Ziel 31).
- Die Standorte von Rapperswil und Wil liegen an zentraler Lage in grösseren Siedlungsgebieten. Aussenliegende Verkaufsangebote regionaler Art werden konkurrenziert. Dorfläden in umliegenden Gemeinden sind weniger betroffen (Ziel 32).
- Aufgrund der erwarteten Verkehrsmittelwahl der Konsumenten kommt es bei den vier Benchmark Standorten zu unterschiedlichen Strassenbelastungen. Die erwartete Mehrbelastung bei z.B. Rapperswil hält sich stark in Grenzen, da die ÖV- und LV-Erreichbarkeiten hervorragend sind. Lachen demgegenüber erzeugt aufgrund der eher guten MIV-Erreichbarkeit und eher mässigen ÖV- und LV-Erreichbarkeiten eine höhere Strassenbelastung (Ziel 33).
- Die Luft- und Lärmbelastung leitet sich direkt aus dem erwarteten MIV-Mehrverkehr ab. Daher deckt sich die Einschätzung mit derjenigen zur Strassenbelastung (Ziel 34).
- Neue Arbeitsplätze können höchstens in geringem Mass erwartet werden. Nur wenn es gelingt, die Konsumenten aus einem anderen überregionalen Angebot abzuziehen, werden in der eigenen Region Arbeitsplätze geschaffen werden können (Ziel 35).

Die folgende Abbildung zeigt die Zusammenfassung der Werte aus Abbildung 7 unter Berücksichtigung der Gewichte gemäss Tabelle 3.

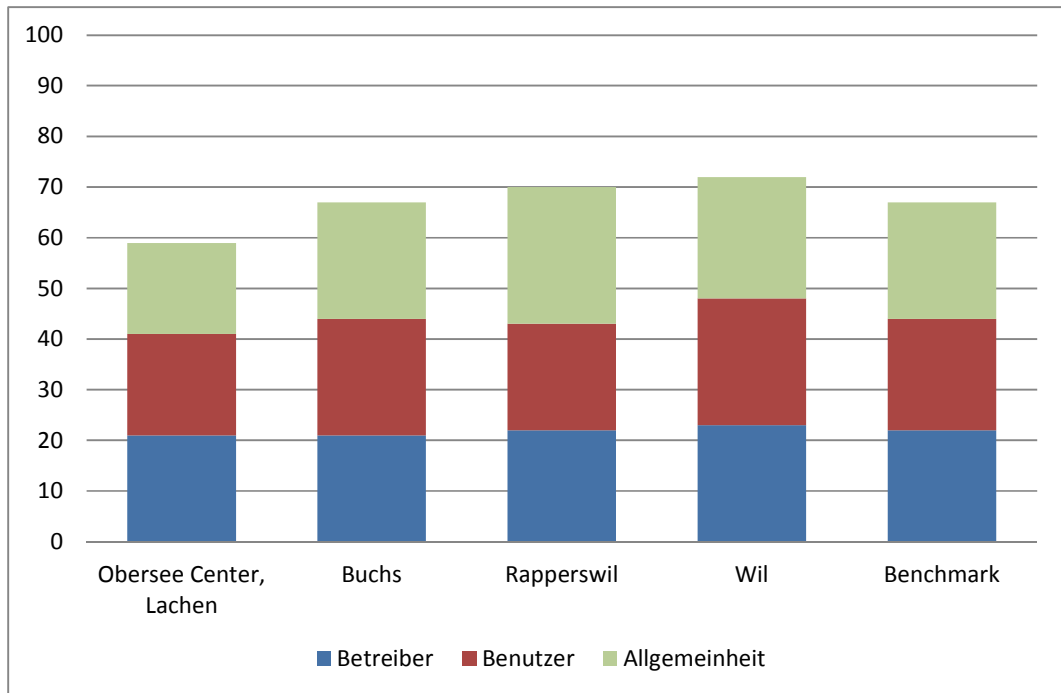


Abbildung 8:
Gewichtete Gegenüberstellung der Benchmarkstandorte

- Wil schneidet am besten ab (72 Punkte) gefolgt von Rapperswil, Buchs und Lachen (59 Punkte).
- Der Durchschnitt ergibt den Benchmark mit 67 Punkten. Betreiber-, Benutzer- und Allgemeinheitsaspekte weisen alle zwischen 22 und 23 Punkten auf (von je maximal 33½ Punkten)

4.3 Beurteilung Uznach, Standort Ausserhirschland

In Uznach ist das Projekt "Neuer Linthpark" in Diskussion. Es ist ein grosses Einkaufszentrum mit rund 23'000 m² Verkaufsfläche geplant. Das Sortiment soll aus Food und NonFood bestehen. Hinter dem Projekt steht das ortsansässige Unternehmen Karl Vögele AG, das heute schon ein kleines Einkaufszentrum betreibt (Linthpark, 7'400 m², Sortiment Food und NonFood)

Uznach ist aufgrund der Raumanalyse als Gemeinde mit regionaler Einkaufsfunktion zu betrachten (s. Kap. 5.4). Mit einem Versorgungsgrad von 2 im Bereich Food und Non-Food erfüllt Uznach diese Funktion schon heute.

Migros und Coop sind mit grossen Angeboten bereits ansässig, wobei der Coop etwas weit vom Zentrum im oben genannten Linthpark liegt. Diese Angebote sollen künftig im Neuen Linthpark am Standort Ausserhirschland in der Nähe des Autobahnanschlusses Uznach/Schmerikon konzentriert werden.

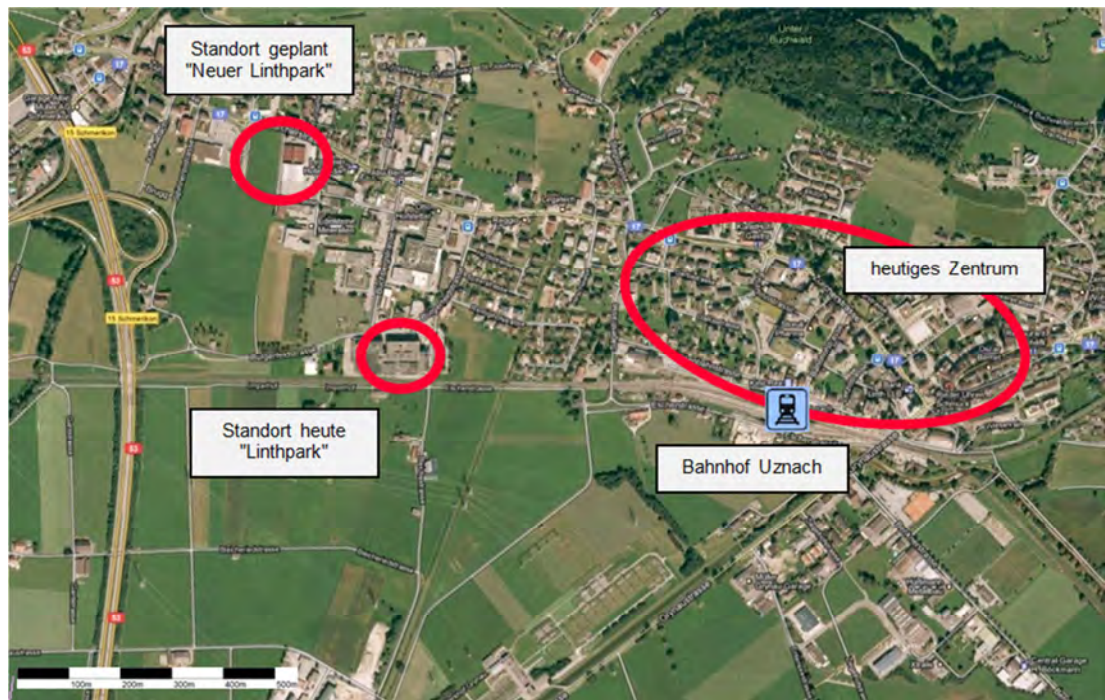


Abbildung 9:
Situation Uznach

Kennzahlen

- Geplante Verkaufsfläche: 23'000 m²
- ÖV-Gütekategorie: heute D, kantonale Absicht 1/2-h-Takt → C⁵
- Modal Split - Annahme (MIV/ÖV/LV): 92 / 4 / 4

Beurteilte Varianten:

Der Standort wurde einmal aufgrund der heutigen Situation und ergänzend mit allen bekannten Vorhaben in der Gemeinde als optimierter Standort bewertet. Folgende Optimierungsmaßnahmen wurden dabei in Betracht gezogen:

- Verbesserung des Busangebots durch den Betreiber in Ergänzung zu den kantonalen Ausbauabsichten (Finanzierung von zwei zusätzlichen Kursen zwischen Uznach Spital und Schmerikon durch den Neuen Linthpark. In Uznach führt dies zu einem 1/4h-Takt, zwischen dem Neuen Linthpark und Schmerikon kommt es zum Taktrythmus 15/15/30).
- Anstrengungen zur Sicherstellung der Versorgungsstruktur im heutigen Zentrum
- Entlastungsstrasse A53 - Gaster → favorisierte Variante 19 SR
- neue attraktive LV-Achse gemäss dem kommunalen Masterplan zwischen historischem Zentrum und neuem Standort zwischen Bahn und Zürcherstrasse

⁵ Der geplante Angebotsausbau basiert auf der S-Bahn SG 2013 sowie der aktuellen Busplanung ÖV-Konzept 2014 Region ZürichseeLinth.

Ungewichtete Gegenüberstellung

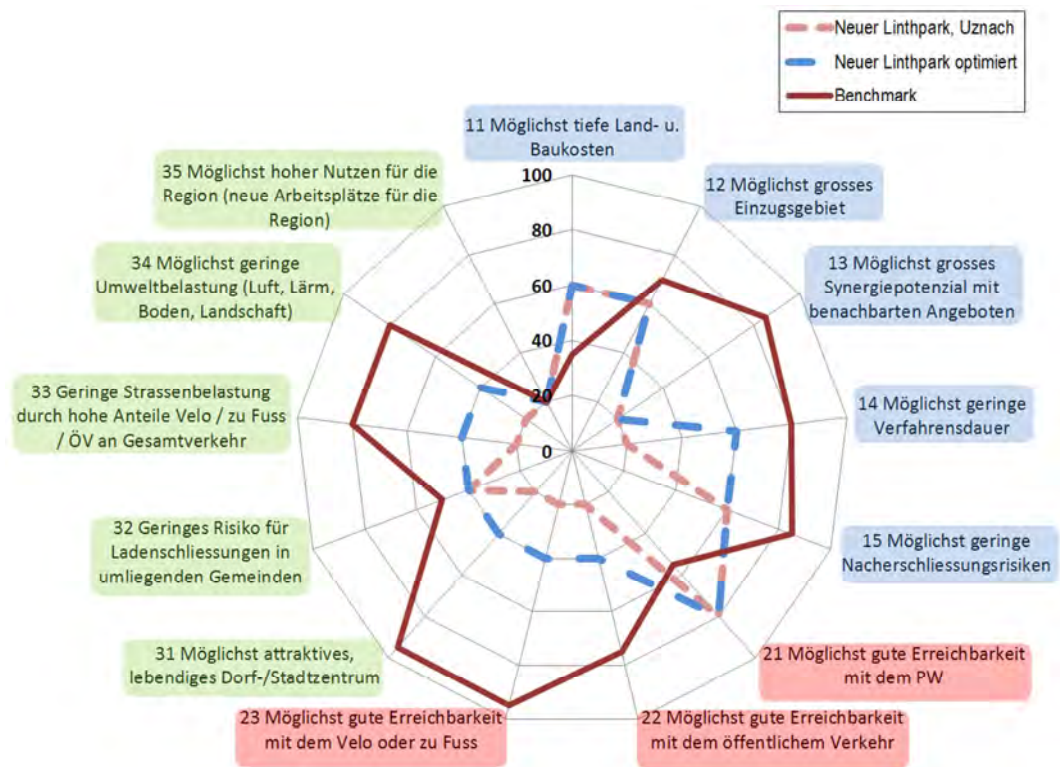


Abbildung 10:
Ungewichtete Standorteignung von Uznach, Ausserhirsland
(Betreiberaspekte blau, Benutzeraspekte rot, Allgemeinaspekte grün)

Betreiberaspekte:

- Aufgrund Parzellenform und der peripheren Lage in der Industrie- und Gewerbezone können mittlere Land- und Baukosten erwartet werden (Ziel 11).
- Der erreichbare Kundenkreis ist für eine grosse PE nur mässig (geringe Einwohnerdichte). Die umliegenden bestehenden EKZ in Rapperswil, Freienbach, Lachen und Glarus Nord reduzieren den potenziellen Kundenkreis nochmals. Aufgrund der beschränkten freien Strassenkapazitäten ist mit Einschränkungen bei den Fahrtanzahlen bzw. mit Umsatzeinbussen zu rechnen (Ziel 12).
- Vor Ort befindet sich ein kleiner Discounter im Food-Bereich (Aldi). Es können nur sehr geringe Synergien erwartet werden (Ziel 13).
- Auf Stufe Richtplan ist noch alles offen. Der Standort entspricht nicht den Anforderungen des Kantons. Die Verfahrensrisiken sind sehr gross (Ziel 14).
- Der Kreisel auf das übergeordnete Netz ist neu. Daher werden die Nacherschliessungsrisiken als eher gering betrachtet (Ziel 15).

Benutzeraspekte:

- Die Erreichbarkeit mit dem MIV ist gut. Auf der Zürcherstrasse besteht jedoch Staugefahr und die absehbare Vorschrift für eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung mindert die MIV-Erreichbarkeit (Ziel 21).
- Die Erreichbarkeit mit dem ÖV ist für diese Grösse von PE sehr schwach. Diese Einschätzung gilt auch für den Halbstundentakt, der seitens Kanton geplant ist. Angegeschlossen ist der Standort zudem nur an einer ÖV-Achse. Die Einwohnerdichten und damit das Fahrgastpotenzial entlang dieser Achse ist gering. Aufgrund der Staugefahr

im MIV muss auch mit verlängerten Reisezeiten und allenfalls nicht funktionierenden Umsteigebeziehungen an den Bahnhöfen gerechnet werden (Ziel 22).

- Der Standort ist als nicht integriert zu qualifizieren. Er liegt ca. 1.5 km vom Zentrum und vom Bahnhof entfernt. Die direkten Wege sind unattraktiv und führen über die stark befahrene Zürcherstrasse bzw. von Schmerikon her über die St. Gallerstrasse. Attraktive Alternativerouten existieren, sie sind jedoch mit Umwegen verbunden (Ziel 23).

Allgemeinheitsaspekte:

- Es werden die Angebote des Zentrums wiederholt. Daraus entsteht eine Konkurrenzsituation zum Nachteil für das Zentrum (Ziel 31).
- Die PE übt eine starke Anziehungskraft auf die umliegenden Gemeinden aus und führt auch hier zu einer Konkurrenzsituation. Die heutigen Angebote in den benachbarten Gemeinden werden stark bedrängt (Ziel 32).
- Der Standort ist nicht integriert. Die LV- und die ÖV-Anteile werden sehr gering sein. Entsprechend ist aufgrund des Modal Splits und aufgrund der Grösse der PE mit einem hohen MIV-Aufkommen zu rechnen (Ziel 33).
- Betroffen vom Mehrverkehr (Lärm, Luft) ist primär die Anwohnerschaft der Zürcherstrasse und der Gasterstrasse (u.a. Altstadt). Die betroffenen Strassenabschnitte sind weitgehend bebaut (hohe Betroffenheit), wobei die Belastung heute schon stark ist. Der Modal Split ist sehr autoorientiert. Die PE wird auf der grünen Wiese gebaut. Es besteht die Gefahr, dass durch die hohe MIV-Belastung der ÖV behindert wird und dass dadurch die Anschlüsse an den Bahnhöfen nicht gewährleistet werden können (Ziel 34).
- Neue Arbeitsplätze können höchstens in geringem Mass erwartet werden. Nur wenn es gelingt, die Konsumenten aus einem anderen überregionalen Angebot abziehen, werden in der eigenen Region Arbeitsplätze geschaffen werden können (Ziel 35).

Würdigung unter Einbezug der Optimierungsvarianten

Für den Fall, dass sich alle Optimierungsmassnahmen realisieren lassen wird der Standort Uznach, Ausserhirschland folgendermassen eingeschätzt:

- Betreiberaspekte leicht besser:
 - die Betreiberaspekte bleiben mit einer Ausnahme gleich
 - aufgrund der Verbesserung des ÖV-Angebots dürfte sich die Bewilligungsfähigkeit verbessern und die mutmassliche Verfahrensdauer reduzieren (der Angebotsausbau belastet jedoch den Gewinn des EKZ, da das zusätzliche ÖV-Angebot von diesem bezahlt werden muss)
- Benutzeraspekte leicht besser:
 - die MIV-Erreichbarkeit bleibt grösstenteils gleich
 - die ÖV-Erreichbarkeit wird aufgrund des Ausbaus des Busangebots zwischen Uznach und Schmerikon substanziell verbessert, profitieren kann davon allerdings nur ein relativ kleiner Benutzerkreis (geringe Einwohnerdichten entlang der Achse Schmerikon - Uznach - Uznach Spital)
 - für den LV wird der Weg ev. attraktiver, die Wegführung liegt jedoch abseits
- Allgemeinheitsaspekte leicht besser:
 - die Food-Versorgung im Zentrum wird voraussichtlich gesichert. Die Konkurrenz zum Zentrum bleibt jedoch bestehen.
 - der ÖV-Anteil kann nur marginal gesteigert werden
 - die Umweltbelastung wird entsprechend marginal vermindert

Die folgende Abbildung zeigt die gewichtete Zusammenfassung.

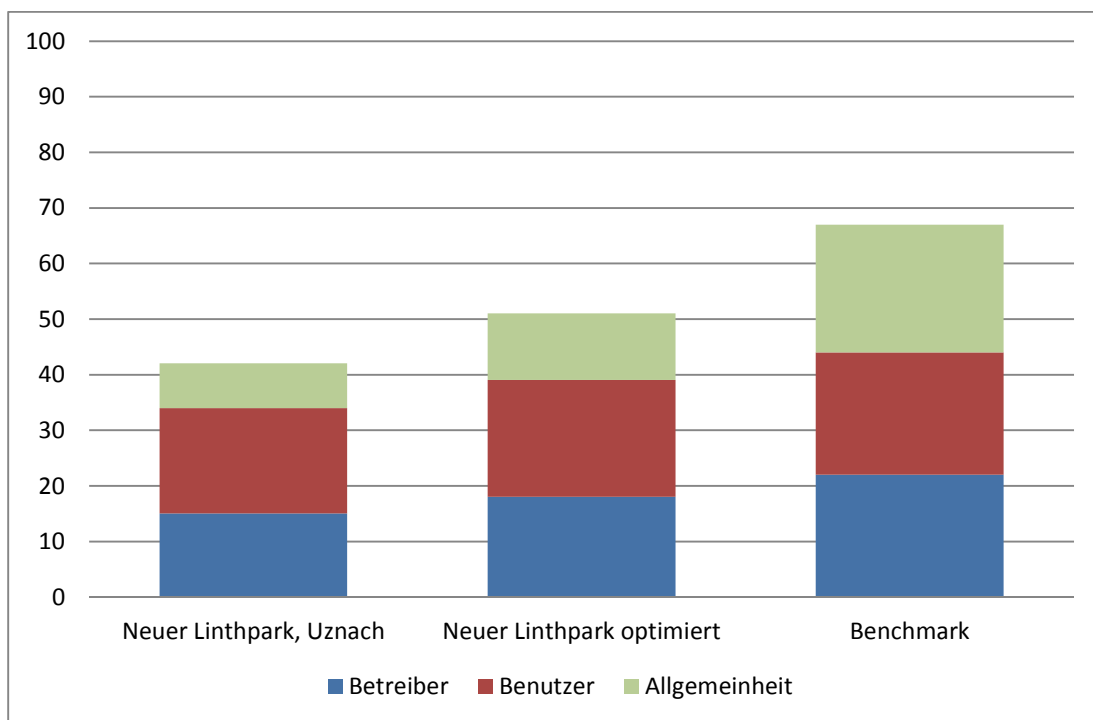


Abbildung 11:
Gewichtete Gegenüberstellung des Standorts Uznach mit dem Benchmark

Im Vergleich mit dem Benchmark schneidet der Standort deutlich schlechter ab und erreicht nur 42 Punkte. Im optimierten Fall werden 51 Punkte erreicht. Damit liegt der Standort deutlich unter dem Benchmark (67 Punkte). Die grossen Defizite dieses Standorts liegen bei den Allgemeinheitaspekten.

Fazit

Der Standort Ausserhischland mit dem Projekt Linthpark kann im heutigen und auch im optimierten Zustand aufgrund der Sachlage nicht empfohlen werden. Der Standort schneidet deutlich unter dem Benchmark ab. Grosse Herausforderungen liegen im Aspekt Allgemeinheit, der auch die Bereiche Umwelt und Gesellschaft abbildet.

Raumplanerische Empfehlung

- Der Standort Ausserhirschland eignet sich wie bisher vorgesehen als Gewerbe- und Industriestandort.
- Ein Alternativstandort für eine verkehrsintensive Versorgungseinrichtung müsste im Umfeld Bahnhof Uznach /Stadtzentrum gesucht werden. Dieser Vorschlag korrespondiert auch mit dem Eintrag im Richtplan Kt. SG (vgl. Kap. 4.1).



Abbildung 12:
Standortempfehlung für Uznach

4.4 Standort Schänis, Feld

Schänis ist aufgrund der Raumanalyse als Gemeinde mit lokaler Einkaufsfunktion zu betrachten. (s. Kap. 5.4). Der Standort wurde von IKEA ins Spiel gebracht, wobei noch nicht auf ein konkretes Vorhaben zurückgegriffen werden kann. Daher wurde der Standort nur so, wie er sich heute darstellt auf seine Eignung geprüft.

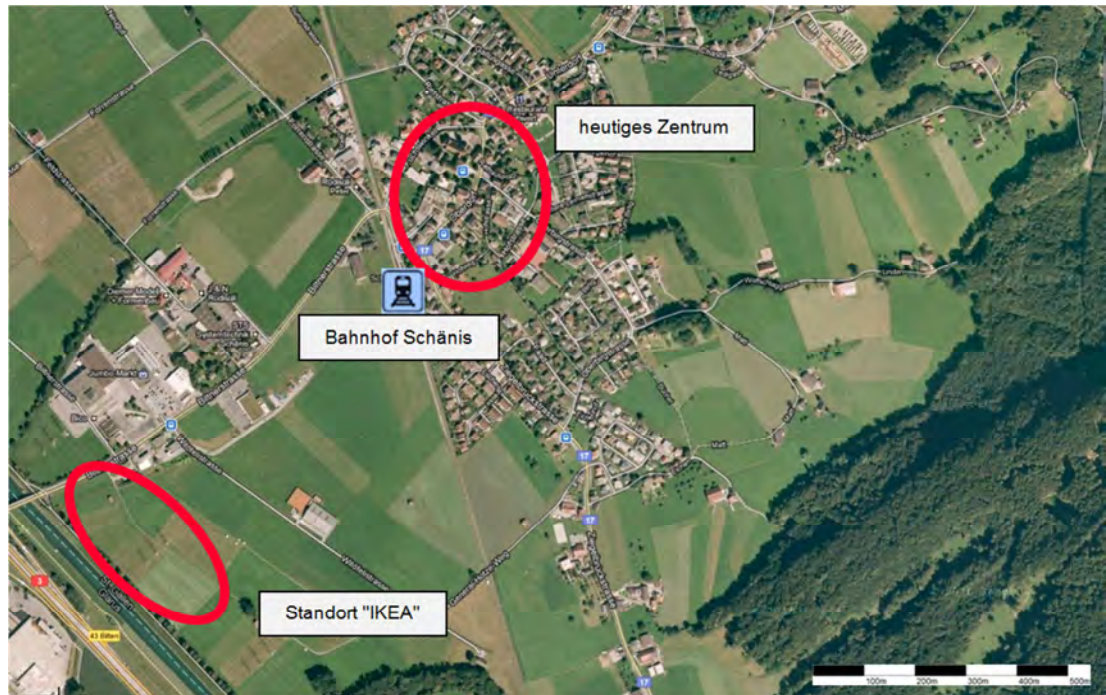


Abbildung 13:
Situation Schänis

Kennzahlen

- Geplante Verkaufsfläche: 32'000 m²
- ÖV-Güteklasse: heute D, kantonale Absicht 1/2-h-Takt → C (mit Bus und Bahn gem. Angebotsausbau ÖV-Konzept ZürichseeLinth 2014)
- Modal Split - Annahme (MIV/ÖV/LV): 98 / 1 / 1

Ungewichtete Gegenüberstellung

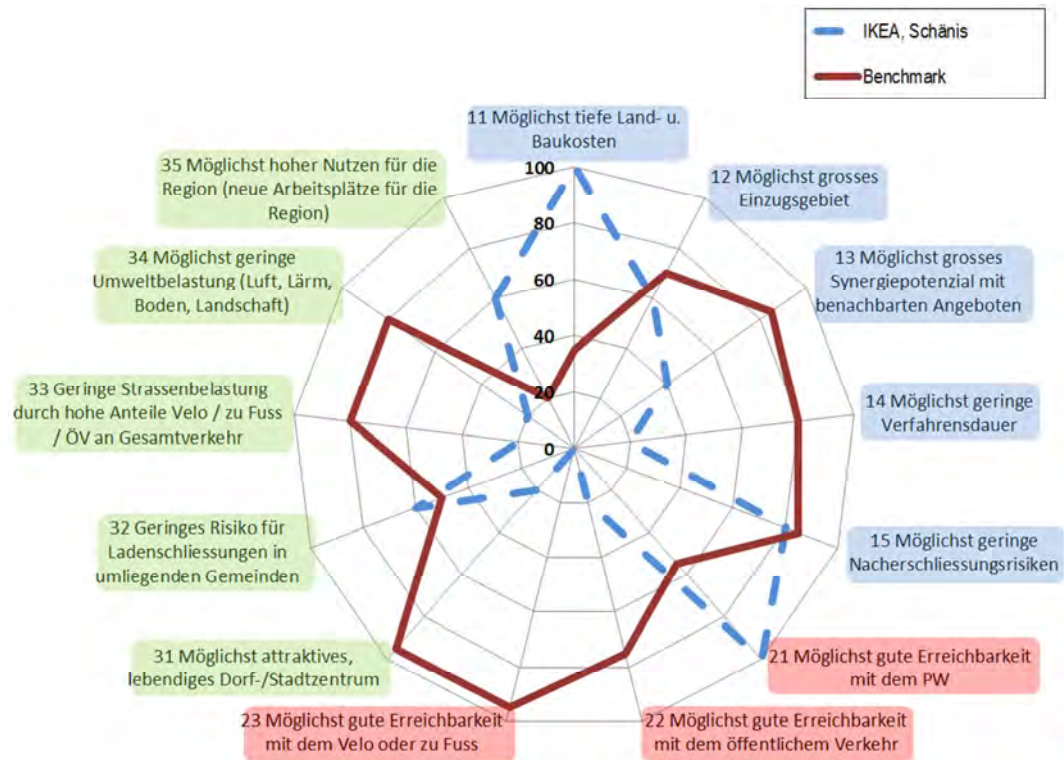


Abbildung 14:
Ungewichtete Standorteignung von Schänis
(Betreiberaspekte blau, Benutzeraspekte rot, Allgemeinheitsaspekte grün)

Betreiberaspekte:

- Aufgrund der Parzellenform und der peripheren Lage in der Landwirtschaftszone können sehr tiefe Landkosten erwartet werden. Die Parzelle gewährleistet einfache Baubedingungen (Ziel 11).
- Der Standort liegt unmittelbar an der A3. Damit sind grundsätzlich gute Voraussetzungen gegeben. Der Standort liegt jedoch abseits dicht besiedelter Gebiete. Ein kompakteres Einzugsgebiet wäre vorteilhafter (Ziel 12).
- Vor Ort befindet sich heute ein kleiner Fachmarkt (Jumbo). Der vorbeifahrende Tourismus-Verkehr hat ebenfalls ein kleines Einkaufspotenzial, das als Synergie gewertet werden kann (Ziel 13).
- Auf Stufe Richtplan ist noch alles offen. Der Standort entspricht nicht den Anforderungen des Kantons. Im Rahmen des EKL wurde eine nördlich liegende Fläche als mögliches Ausdehnungsgebiet festgelegt. Ein allfälliges Verfahren dürfte sehr langwierig werden (Ziel 14).
- Die Nacherschliessungsrisiken sind gering, da das Angebot voll auf die Autobahn ausgerichtet ist (Ziel 15).

Benutzeraspekte:

- Die Erreichbarkeit mit dem MIV ist sehr gut. (Ziel 21).
- Die Erreichbarkeit mit dem ÖV ist heute sehr schwach. Aufgrund der geringen Einwohnerdichte im Einzugsgebiet des ÖVs erreicht der Standort nur minimale Punkte (Ziel 22).
- Der Standort ist nicht integriert. Er ist nur von Bilten und von Schänis erreichbar. Die LV-Wege sind sehr unattraktiv (Ziel 23).

Allgemeinheitsaspekte:

- Das Zentrum von Schänis (und auch jenes von Bilten) profitiert nicht von diesem Fachmarkt-Standort. Die Ortschaften werden zu Nebenschauplätzen und absehbar nur noch als Ikea-Standorte wahrgenommen (Ziel 31).
- Die Fachmärkte im Linthgebiet werden durch die Ikea konkurrenziert. Auch die Restaurationsbetriebe werden leiden (Ziel 32).
- Der Standort ist nicht integriert. Die LV- und die ÖV-Anteile werden sehr gering sein. Entsprechend ist aufgrund des Modal Splits und aufgrund der Grösse der PE mit einem hohen MIV-Aufkommen auf der Autobahn und den Hauptverkehrsstrassen zu rechnen (Ziel 33).
- Betroffen vom Mehrverkehr (Lärm, Luft) sind das ganze Linthgebiet und die Ortschaften entlang der linken und rechten Linthgebietsachse. Stark wären auch der Eingriff in die Landschaft der Linthebene und der Verlust an Kulturland. Zudem können die Bauten den angrenzenden Wildtierkorridor beeinträchtigen (Ziel 34).
- Eine IKEA würde die heute bestehenden Ladenangebote konkurrenzieren (Möbel und Restauration). Insgesamt führt das Einzugsgebiet der IKEA aber zu einem Kaufkraftzufluss, von dem auch weitere Anbieter profitieren können, die mit der IKEA zusammen einen Cluster bilden. Entsprechend kann mit einigen neuen Arbeitsplätzen für die Region gerechnet werden (Ziel 35).

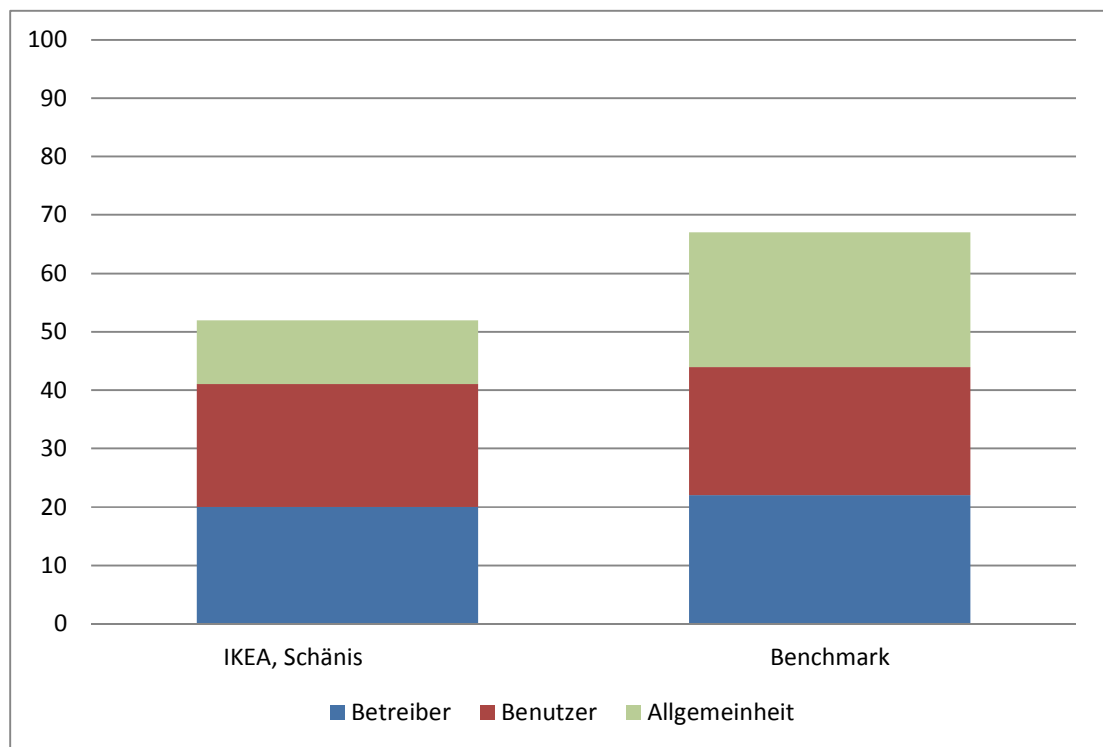


Abbildung 15:
Gewichtete Gegenüberstellung des Standorts Schänis mit dem Benchmark

Im Vergleich mit dem Benchmark schneidet der Standort deutlich schlechter ab und erreicht nur 52 Punkte. Damit liegt der Standort deutlich unter dem Benchmark (67 Punkte). Die grossen Defizite dieses Standorts liegen bei den Allgemeinheitsaspekten.

Fazit

Der Standort Schänis, Feld ist sehr stark auf die Strasseninfrastruktur ausgerichtet. Ein Ikea-Standort benötigt ein sehr grosses Einzugsgebiet. Aufgrund der geringen Besiedelung in der Region erscheint der Standort als ungeeignet. Grundsätzlich wäre auf diesem Standort ein Logistikunternehmen denkbar. Allerdings wäre dabei eine Schnittstelle zur Bahn wichtig. Die landschaftliche Integration ist eine weitere grosse Herausforderung.

Raumplanerische Empfehlung

- Der Standort ist in der grossräumigen Kulturlandschaft des Linthgebietes höchst problematisch und sollte aus landschaftlicher Sicht nicht überbaut werden.
- Das Linthgebiet (EKL-Perimeter) ist generell kein Standort für einen überregionalen Fachmarkt-Cluster.
- Das heutige Siedlungsgebiet von Schänis eignet sich als attraktiver Wohnstandort in der Nähe des Bahnhofs Ziegelbrücke. Die bestehende Gewerbezone sollte primär attraktiv genutzt und nicht räumlich erweitert werden.

4.5 Standort Mollis, Anschluss Weesen

Die Firma ECE hat sich diesen Standort ausgesucht und möchte darauf ein grosses Einkaufszentrum mit 36'000 m² realisieren. Es liegt eine Projekt mit UVB vor. Das angrenzende Weesen ist gem. Raumkonzept eine ländliche Wohngemeinde (s. Kap. 5.4).

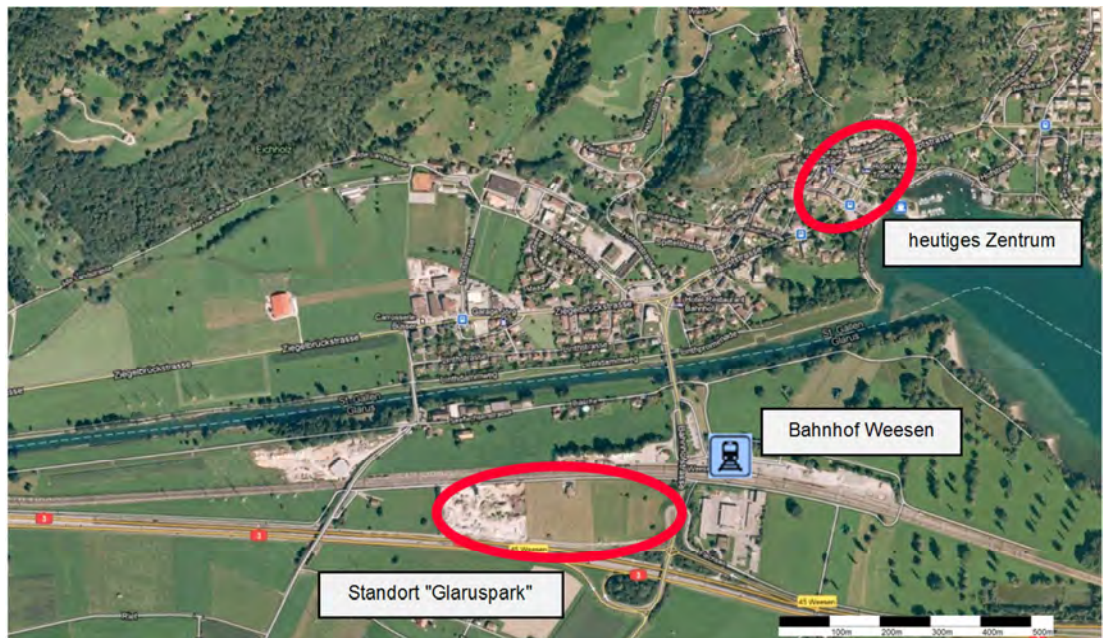


Abbildung 16:
Situation Mollis

Kennzahlen

- Geplante Verkaufsfläche: 36'000m² Food und Non-Food
- ÖV-Güteklasse: heute noch D, wobei der Kanton St.Gallen beabsichtigt, den Bahnhof Weesen mit der S-Bahn St.Gallen 2013 nicht mehr zu bedienen. Damit ist davon

auszugehen, dass der Standort nicht mit dem ÖV erschlossen ist.

Ein vom Betreiber in Aussicht gestelltes Busangebot im Halbstundentakt ab Zieglebrücke würde zu einer ÖV-Gütekategorie C führen.

- Modal Split - Annahme (MIV/ÖV/LV): 95 / 2.5 / 2.5

Ungewichtete Gegenüberstellung

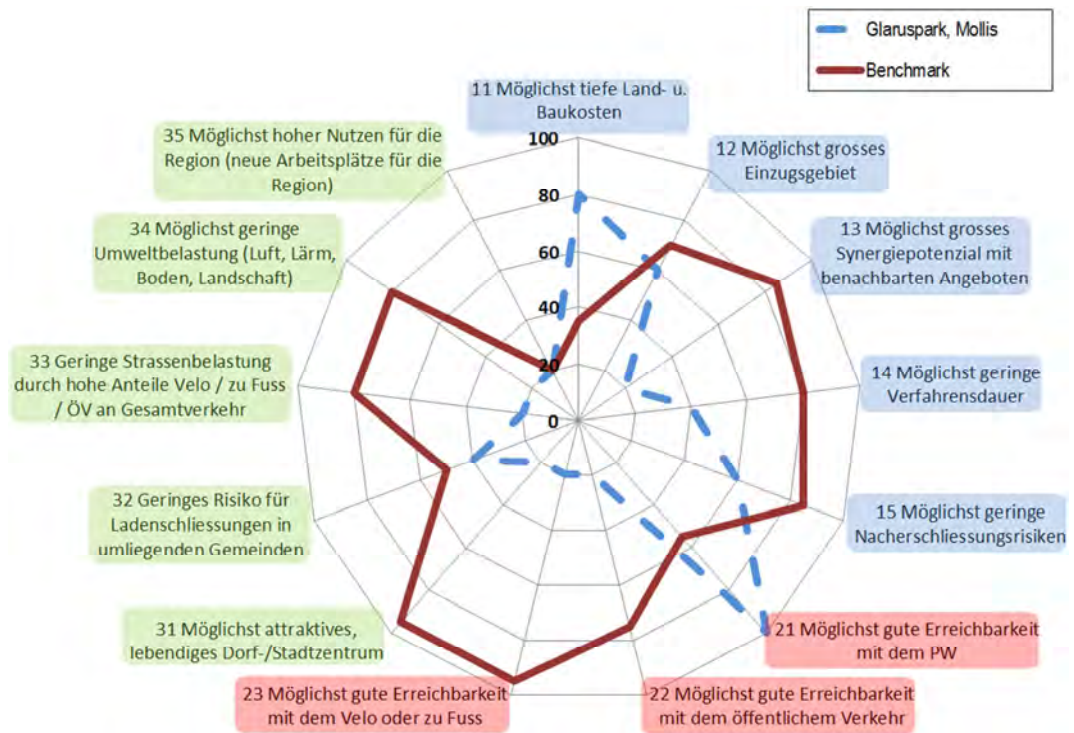


Abbildung 17:
Ungewichtete Standorteignung Mollis
(Betreiberaspekte blau, Benutzeraspekte rot, Allgemeinaspekte grün)

Betreiberaspekte:

- Aufgrund Parzellenform und der peripheren Lage in der Industrie- und Gewerbezone können eher tiefe Land- und Baukosten erwartet werden (Ziel 11).
- Der erreichbare Kundenkreis ist für eine grosse PE nur mässig (geringe Einwohnerdichte). Die umliegenden bestehenden EKZ in Glarus Nord, Lachen und Freienbach, reduzieren den potenziellen Kundenkreis nochmals (Ziel 12).
- Es können nur sehr geringe Synergien aufgrund von Tourismusverkehr erwartet werden (Ziel 13).
- Auf Stufe Richtplan ist noch alles offen. Der Standort entspricht nicht den Anforderungen des Nachbarkantons (Ziel 14).
- Die Nacherschliessungsrisiken sind eher gering, da der Standort primär über das Autobahnnetz erschlossen ist (Ziel 15).

Benutzeraspekte:

- Der Standort ist sehr gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Das ASTRA weist die A3 im Abschnitt Linthgebiet jedoch bereits für das Jahr 2009 als Stauschwerpunkt aus (Ziel 21).
- Die Erreichbarkeit mit dem ÖV ist sehr schwach (Ziel 22). Daran ändert auch ein möglicher Angebotsausbau nichts, da der Standort sehr dezentral liegt.⁶
- Der Standort ist nicht integriert. Auch aufgrund der geringen Einwohnerzahl von Weesen ist die LV-Erreichbarkeit sehr schwach (Ziel 23).

Allgemeinheitsaspekte:

- Weesen hat nur wenig Verkaufsfläche im Zentrum. Dieses wird durch das grosse EKZ sehr stark bedrängt (Ziel 31).
- Die PE übt eine starke Anziehungskraft auf die umliegenden Gemeinden aus und führt auch hier zu einer Konkurrenzsituation. Die heutigen Angebote in den benachbarten Gemeinden werden stark bedrängt (Ziel 32).
- Der Standort ist nicht integriert. Die LV- und die ÖV-Anteile werden sehr gering sein. Entsprechend ist aufgrund des Modal Splits und aufgrund der Grösse der PE mit einem hohen MIV-Aufkommen zu rechnen (Ziel 33).
- Entsprechend dem hohen MIV-Anteil und der Grösse der PE ist mit einer hohen Lärm- und Luftbelastung zu rechnen (Ziel 34).
- Neue Arbeitsplätze können höchstens in geringem Mass erwartet werden. Nur wenn es gelingt, die Konsumenten aus einem anderen überregionalen Angebot abzuziehen, werden in der eigenen Region Arbeitsplätze geschaffen werden können (Ziel 35).

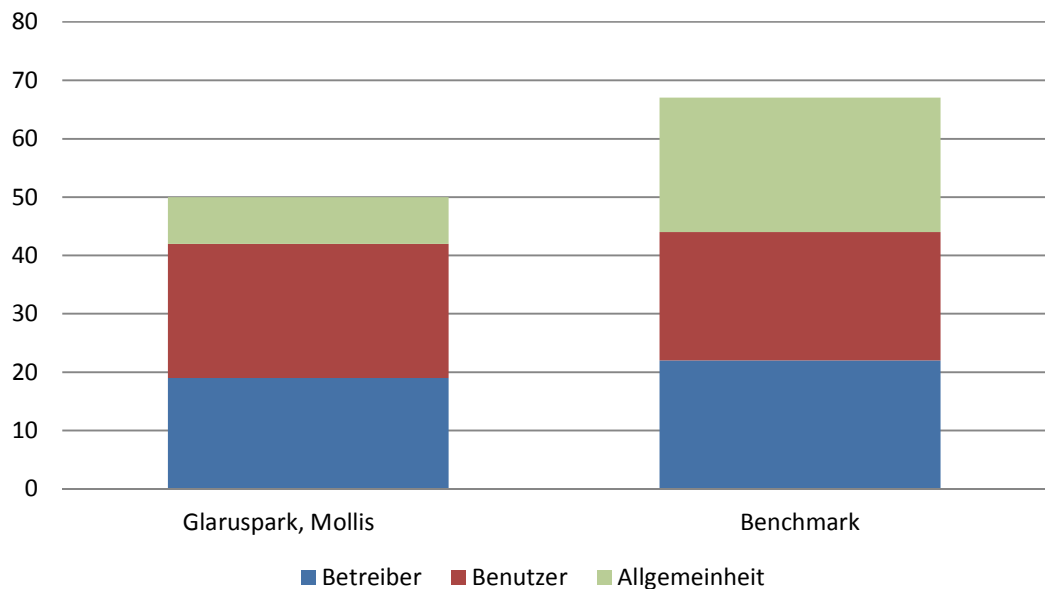


Abbildung 18:
Gewichtete Gegenüberstellung des Standorts Schänis mit dem Benchmark

⁶ Von ECE würde ein Ausbau des Busangebots unterstützt werden. Damit könnte der Standort in der Güteklasse C erschlossen werden. Ein konkurrenzfähiges Angebot zum MIV hinsichtlich des Einzugsgebiets kann damit jedoch bei weitem nicht aufgebaut werden.

Im Vergleich mit dem Benchmark schneidet der Standort deutlich schlechter ab und erreicht nur 50 Punkte. Damit liegt der Standort deutlich unter dem Benchmark (67 Punkte). Die grossen Defizite dieses Standorts liegen bei den Allgemeinheitaspekten.

Fazit

Standort liegt beim Autobahnanschluss weit ausserhalb des angestammten Zentrums Näfels-Mollis/Nieder-/Oberurnen. Der Standort Anschluss Weesen ist sehr stark auf die Strasseninfrastruktur ausgerichtet. Das Einzugsgebiet ist deutlich zu wenig dicht besiedelt. Insbesondere bei den Allgemeinheitaspekten zeigen sich deutliche Nachteile

Raumplanerische Empfehlung

- Der Standort eignet sich für flächenintensive Produktion ohne grossen Personenverkehr.
- Ein möglicher Alternativstandort für Versorgungseinrichtungen liegt im Umfeld Bahnhof Näfels-Mollis. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass das Kaufkraftpotential durch die bestehenden Angebote bereits ausgeschöpft wird. Mögliche Verlagerungen in zentralere Lagen werden aus Raumplanungssicht begrüsst.



Abbildung 19:
Standortempfehlung für Glarus Nord

5 Standortkonzept Linthgebiet

5.1 Grundlagen

Die Analyse basiert auf folgenden Grundlagen:

- Kantonsübergreifendes Entwicklungskonzept für die Linthebene (EKL 2003), Kantone SG, GL, SZ (2007)
- Richtpläne der Kantone SG, GL, SZ
- Positivplanung für publikumsintensive Einrichtungen, Grundlagenbericht, AREG Kt. SG (2010)
- Studie zur Versorgungssituation im Linthgebiet nach Grösse der Anbieter sowie Anlagentyp, InterUrban/intosens (2011)
- Regionales Verkehrsmodell zur Verifizierung der Auswirkungen, Ernst Basler + Partner (2011)
- Diverse statistische Daten des Bundesamts für Statistik (BFS)

Aufgrund der unterschiedlichen Quellen ergibt sich nicht durchgängig ein einheitlicher Denkperimeter. Die Analyse ist jedoch genügend breit abgestützt, sodass die funktionalen Zusammenhänge klar zum Vorschein kommen. Die daraus abgeleitete Raumstruktur ist an den ländlichen Grenzen entsprechend nicht abschliessend geklärt. Dies hat aber keinen Einfluss auf die Zentrenhierarchie, wie sie aus der der Analyse abgeleitet wird.

5.2 Raumstruktur aus übergeordneter Sicht

Eine erste Annäherung an die Raumstruktur ergibt sich aus übergeordneter Sicht.

Abbildung 20 zeigt die Agglomerationsprogramme des Bundes. Das Linthgebiet liegt am östlichen Rand der Agglomeration Obersee. Funktional gehören aus dem Linthgebiet nur die Schwyzer Gemeinden Galgenen, Reichenburg, Schübelbach, Tuggen und Wangen zum BFS-Agglomerationsperimeter. Sie sind funktional auf Lachen ausgerichtet.⁷

⁷ Ein ähnliches Bild zeigt der Entwurf zum Raumkonzept Schweiz.

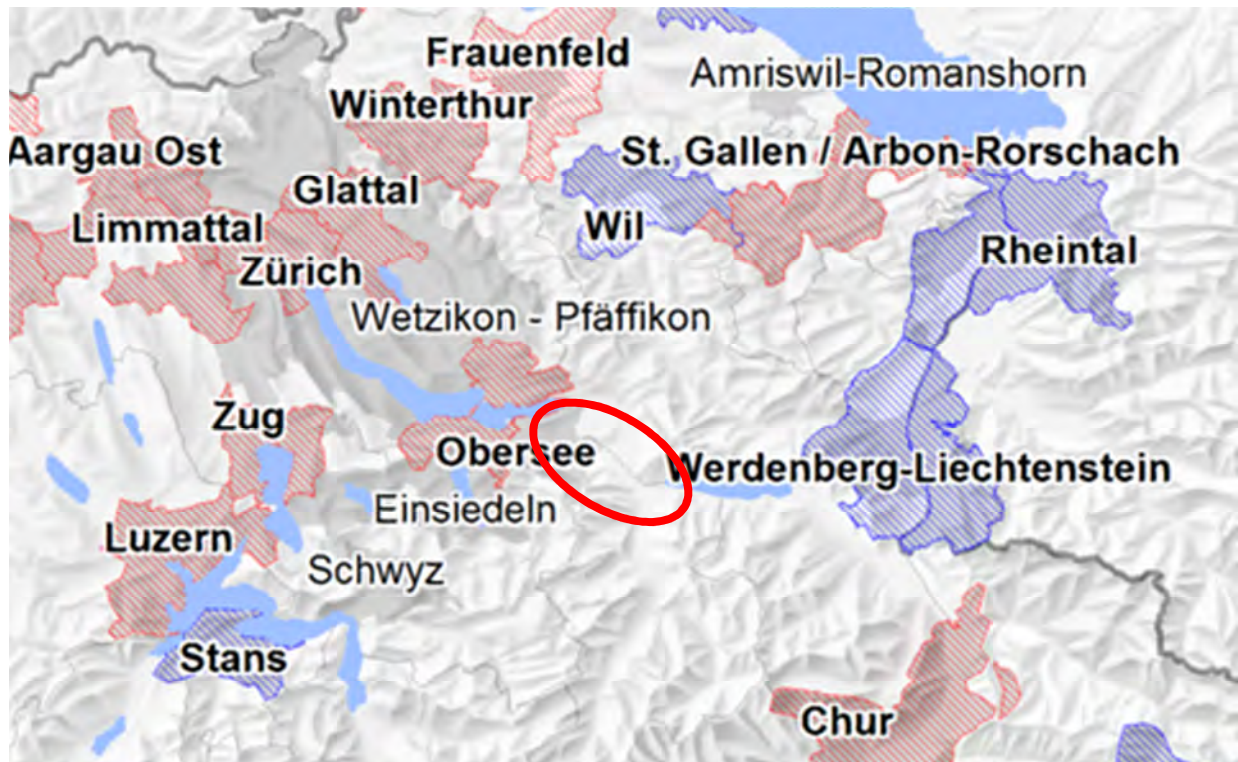


Abbildung 20:
Das Linthgebiet am Rand der Agglomerationsgemeinden nach BFS (Stand 2010, grau:
Agglomerationsgemeinden gem. Def. BFS, farbig: Agglomerationsprogramme)

Abbildung 21 zeigt die kantonalen Sichtweisen.

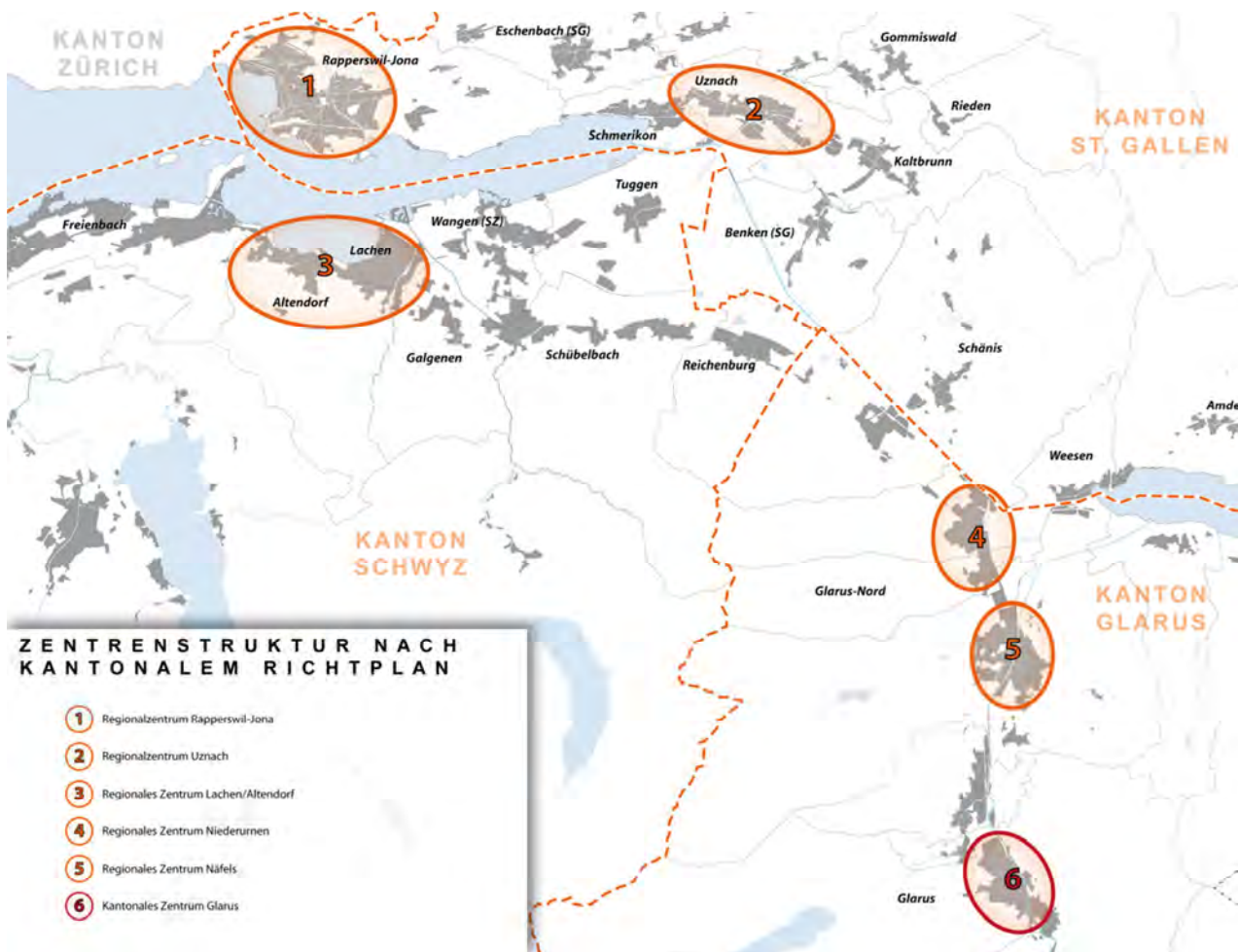


Abbildung 21:
Zentrenstruktur gemäss den kantonalen Richtplänen

Im EKL-Perimeter weisen die kantonalen Richtpläne drei Regionalzentren aus. Dies sind Uznach (Nr. 2), Niederurnen (Nr. 4) und Näfels (Nr. 5).

Damit liegen aus übergeordneter Sicht ähnliche Lesarten des Raumes vor. Dem Linthgebiet werden keine zentralen Funktionen zugeschrieben. Es liegt am Rand der Agglomeration Obersee bzw. grenzt an dieses an. Regionale Zentren liegen ebenfalls am Rand des Gebiets oder in der angrenzenden Agglomeration Obersee.

5.3 Indikatoren für die Erfassung der Raumstruktur

Für die vorliegende Studie ist die Aussagekraft des kantonalen Richtplans noch nicht ausreichend. Deshalb werden die einzelnen Gemeinden bzw. deren Siedlungsräume mit neun Indikatoren untersucht. Daraus werden die funktionalen Zusammenhänge unter den einzelnen Siedlungsräumen abgeleitet. Die ermittelte Regionalstruktur hat ihren Schwerpunkt auf der Versorgungssituation.

Einwohnerentwicklung

Abbildung 22 zeigt die Einwohnerentwicklung im Denkperimeter:

- Rapperswil-Jona, Freienbach, Glarus Nord und Glarus sind die Einwohnerstarken Gemeinden.
- Deutlich ist auch die Dynamik zu sehen. Im Innern des Linthgebiets ist das Bevölkerungswachstum relativ gering. Am Rand nimmt es etwas zu. Ein starkes Bevölkerungswachstum zeigt sich in den Agglomerationsgemeinden westlich des Linthgebiets.
- Im Linthgebiet zeigen sich etwas stärkere Entwicklungen in Glarus-Nord, Schübelbach, Tuggen und Kaltbrunn.

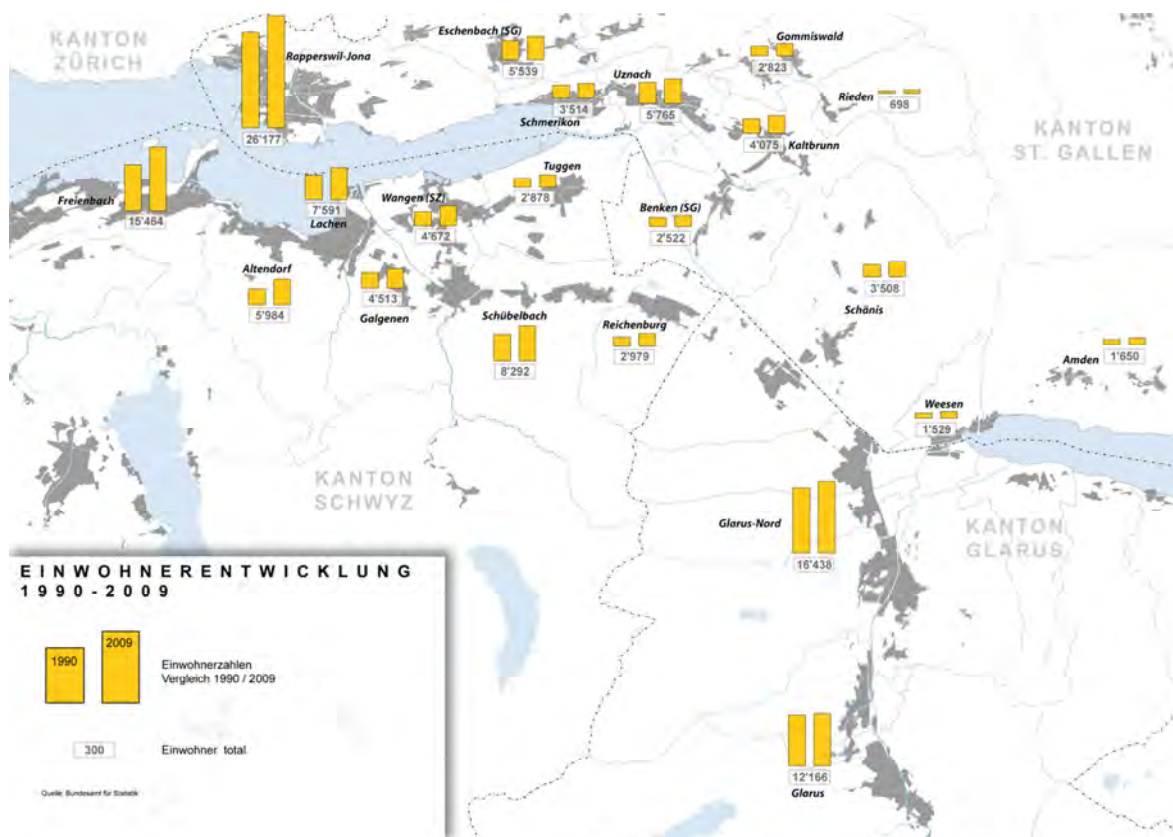


Abbildung 22:
Einwohnerentwicklung 1990 - 2009
(Quelle: BFS)

Arbeitsplatzäquivalente über alle Wirtschaftssektoren

Bei den Arbeitsplätzen zeigt sich folgendes Bild:

- Das Linthgebiet als Ganzes verzeichnet ein sehr moderates Arbeitsplatzwachstum.
- Es gibt keine auffälligen Veränderungen. In allen Kantonen zeigen sich leichte Zu- und Abnahmen in den einzelnen Gemeinden.
- Eine signifikante Arbeitsplatzentwicklung liegt jedoch ausserhalb des EKL-Perimeters in den westlichen Gemeinden.

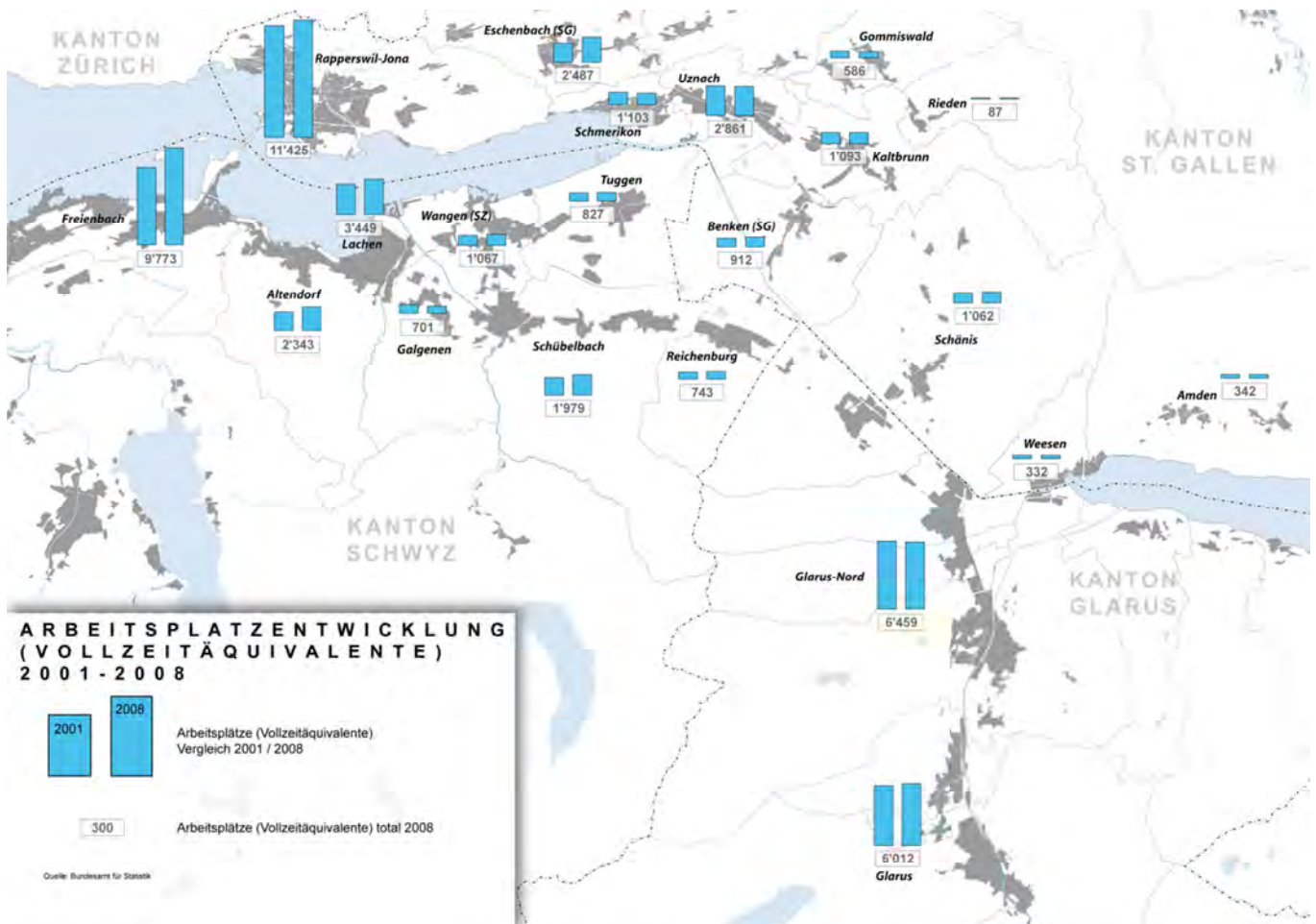


Abbildung 23:
Arbeitsplatzentwicklung 2001 - 2008
(Quelle: BFS)

Vollzeitäquivalente im Detailhandel

Die Daten der Betriebszählung lassen auch eine Auswertung der Detailhandelsplätze zu:

- Interessanterweise liegt die Entwicklung jetzt anders herum: Im Linthgebiet hat zwar ebenfalls keine grosse Entwicklung stattgefunden, jedoch weisen die bisherigen Wachstumsregionen, die ausserhalb des Linthgebietes liegen, im Detailhandel vermehrt abnehmende Arbeitsplatzzahlen aus.
- Nur gerade Glarus erfährt eine Stärkung im Detailhandel.

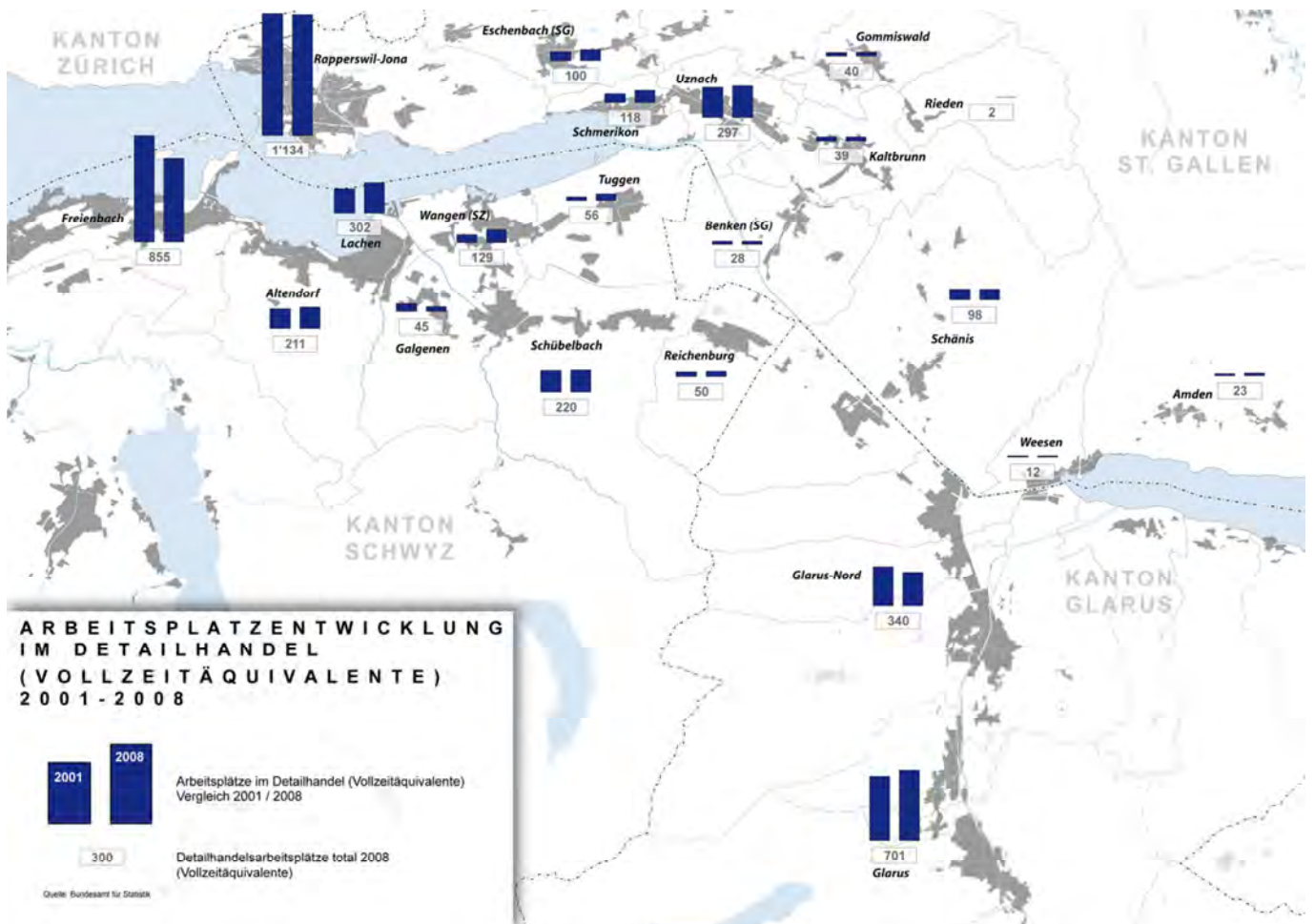


Abbildung 24:
Arbeitsplatzentwicklung im Detailhandel 2001-2008
(Quelle: BFS)

Bedeutung als Arbeitsplatz- und Wohnstandort

Der Mix von Arbeitsplätzen und Einwohnern in einer Gemeinde ist Ausdruck der zentral-örtlichen Funktion:

- Werte um 50 % deuten darauf hin, dass die Gemeinde eine regionale Bedeutung hat. Im Linthgebiet trifft dies nur auf Uznach zu.
- Ausserhalb liegen weitere regional bedeutende Arbeitsplatzgemeinden. Dies sind Lachen, Freienbach, Rapperswil-Jona und Eschenbach im Westen und Glarus-Nord und Glarus im Süden.

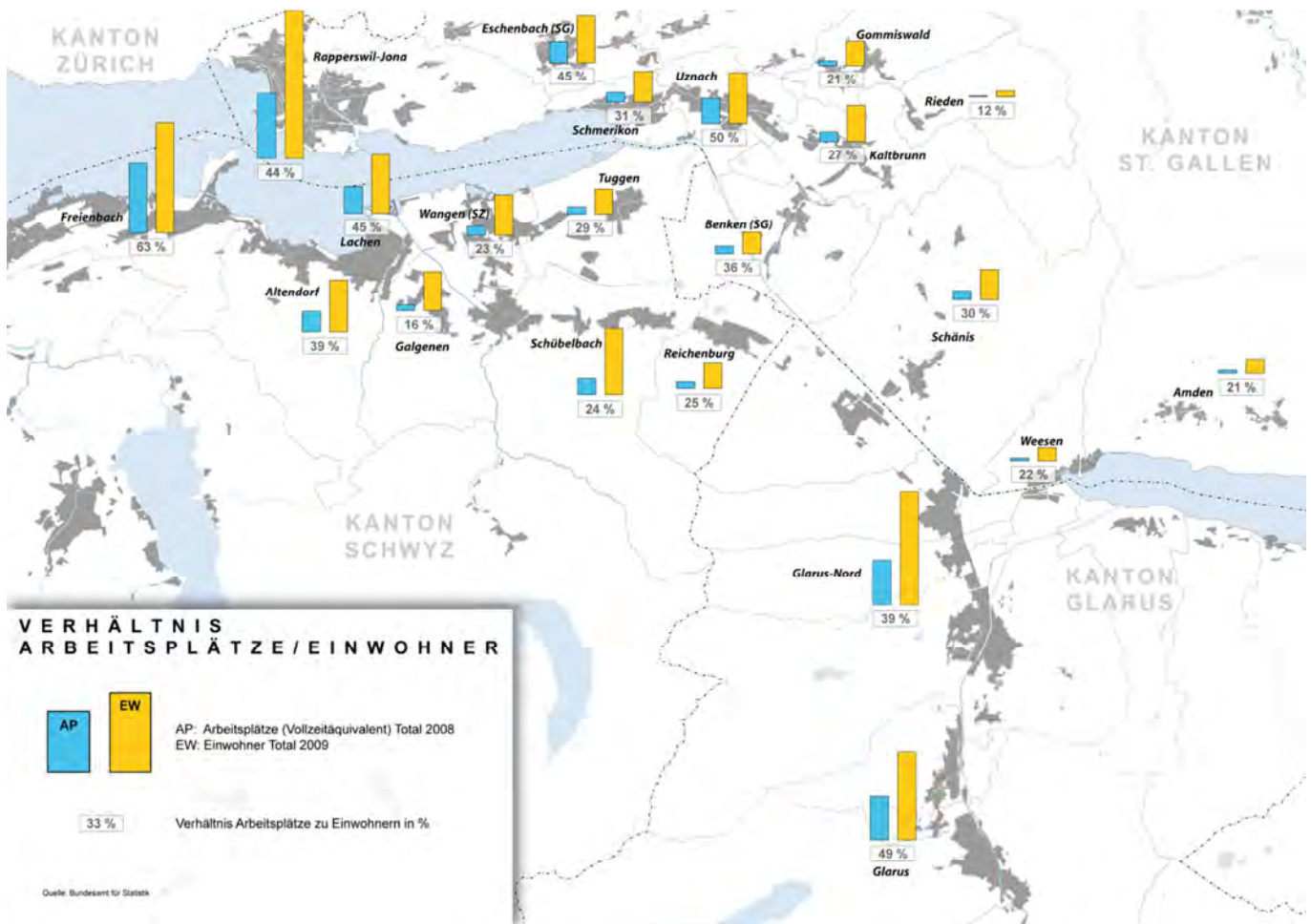


Abbildung 25:
Verhältnis Arbeitsplätze zu Einwohnern in % im Jahr 2009
(Quelle: BFS)

Detailhandelsarbeitsplätze

Die folgende Darstellung zeigt zwei Zeitschnitte. Dabei überlagern sich die Entwicklungen bei den Einwohnern mit denen bei den Arbeitsplätzen im Detailhandel:

- Im Linthgebiet ist die Situation relativ stabil. Sowohl bei den Einwohnern als auch bei den Arbeitsplätzen waren die Veränderungen relativ gering.
- Einen hohen Anteil an Detailhandelsarbeitsplätzen hat es in Uznach. Damit kommt dieser Gemeinde eine relativ bedeutende Einkaufsfunktion zu.

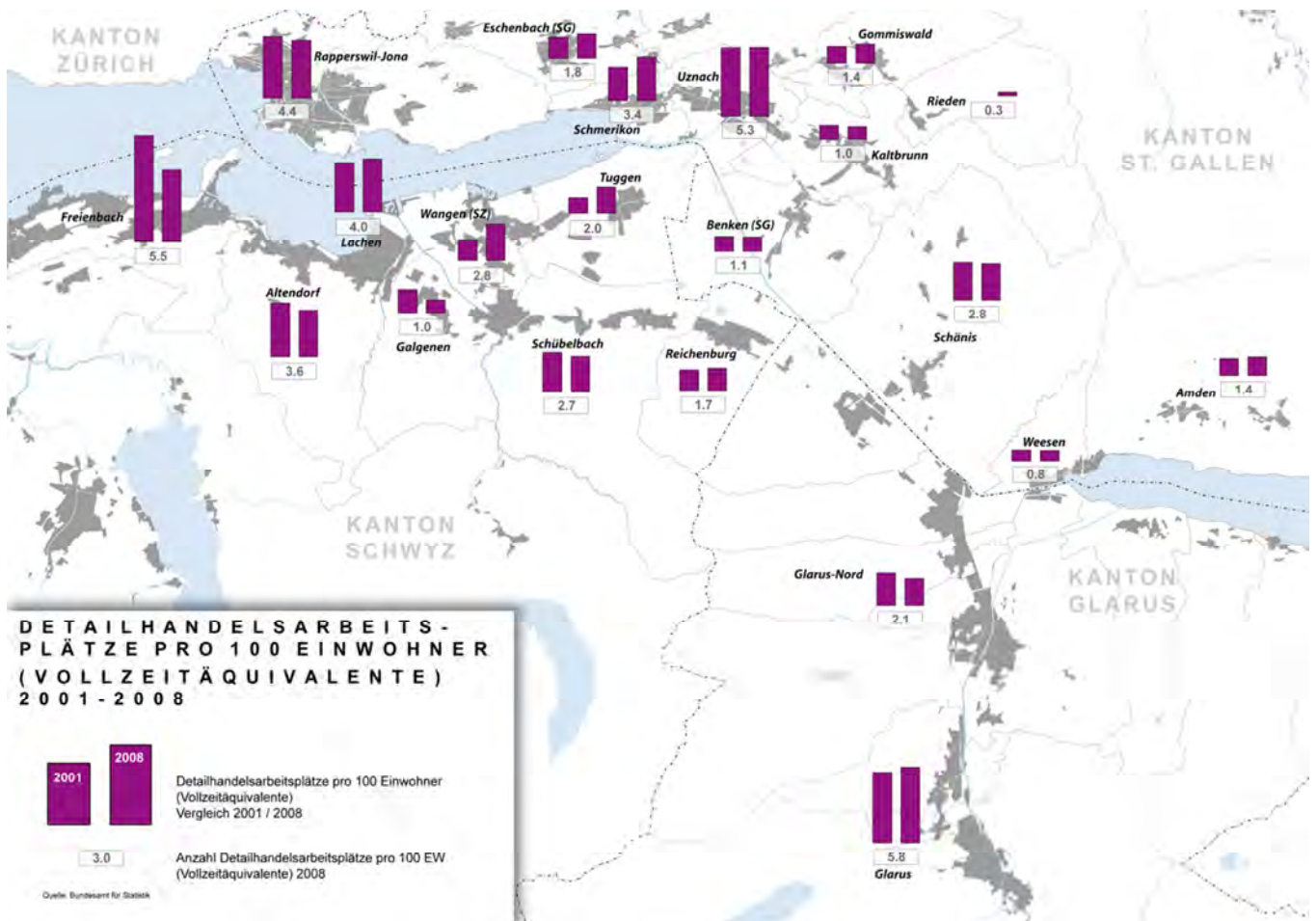


Abbildung 26:
Detailhandelsarbeitsplätze pro 100 Einwohner, Vergleich für
die Jahre 2001 und 2008
(Quelle: BFS)

Verkaufsflächen

Die folgende Darstellung basiert auf den Felderhebungen von InterUrban/intosens sowie auf eigenen Abschätzungen aufgrund der Detailhandelsangestellten:

- Eine Liga für sich sind Rapperswil-Jona, Freienbach und Glarus. Alle diese Flächen liegen ausserhalb des Linthgebiets.
- Im Linthgebiet selbst gibt es ausser in Bilten in jeder Gemeinde Verkaufsflächen.
- In den kleinen Gemeinden überwiegen die Food-Flächen.
- Uznach, Schübelbach, Schänis und Näfels weisen die grössten Verkaufsflächen auf. Hier fallen die grösseren Flächenanteile auf den Bereich Non-Food bzw. Do-it.

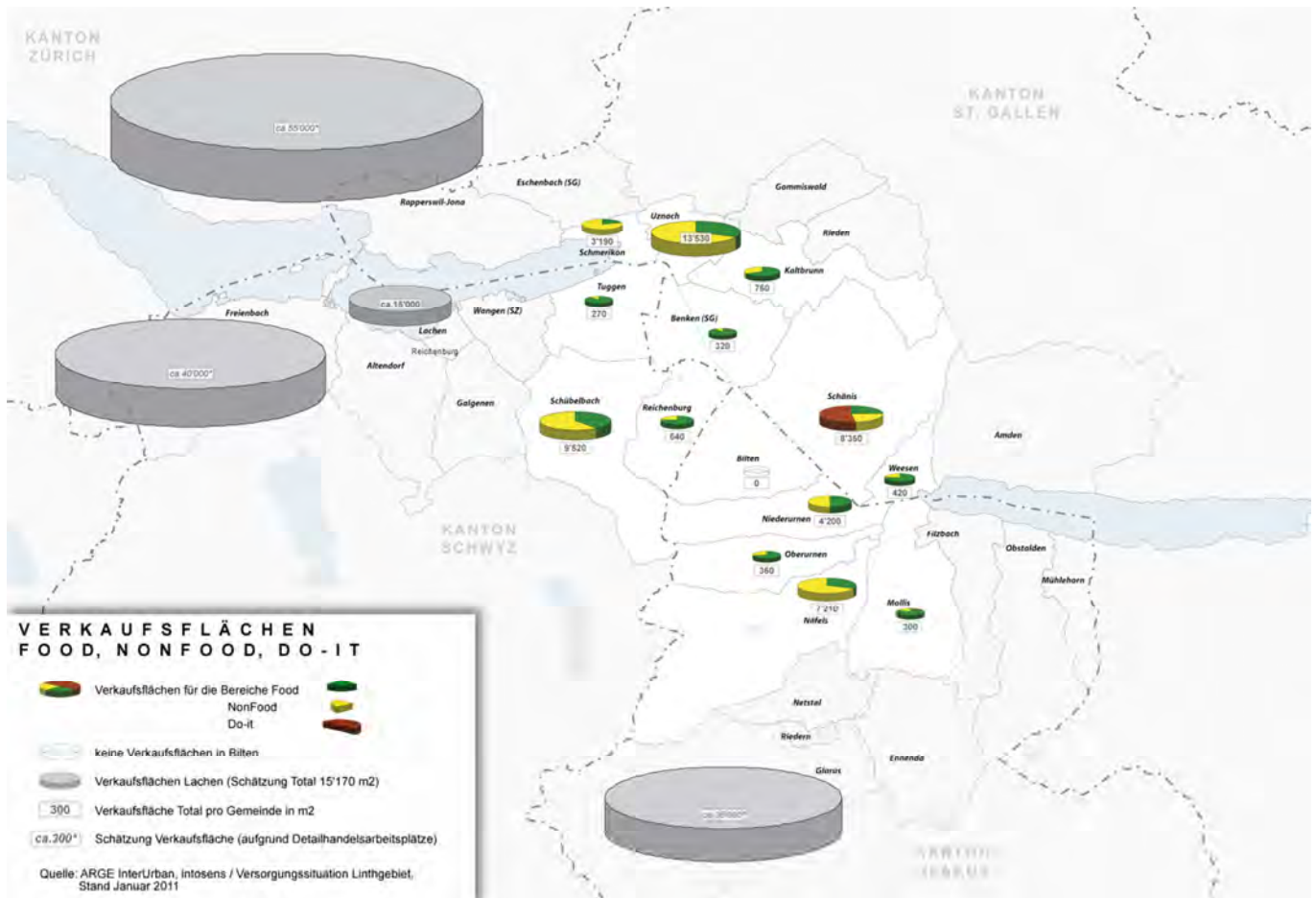


Abbildung 27:
Verkaufsflächen
(Quelle: InterUrban/intosens und BFS)

Versorgungsgrad

Die folgende Darstellung basiert ebenfalls auf Daten von InterUrban/intosens. Sie setzt das Kaufkraftpotenzial in einer Gemeinde ins Verhältnis zum Umsatz der die dortigen Verkaufsflächen generieren:

- Ein Versorgungsgrad von etwa 1 bedeutet, dass sich Kaufkraft und Umsatz je Gemeinde etwa die Waage halten. Dies ist in Niederurnen, Näfels, Schübelbach und Schänis der Fall.
- Ein Versorgungsgrad von deutlich unter 1 bedeutet, dass Kaufkraft abfließt. Dies ist vor allem in der Mitte des Linthgebiets der Fall (Tuggen, Kaltbrunn, Benken, Reichenburg, Bilten, Oberurnen und Weesen).
- Einzige Gemeinde mit einem Versorgungsgrad von deutlich über 1 ist Uznach. Der Kaufkraftzufluss nach Uznach entspricht etwa demjenigen von ca. 5'500 Personen - also der Grösse von Uznach selbst.

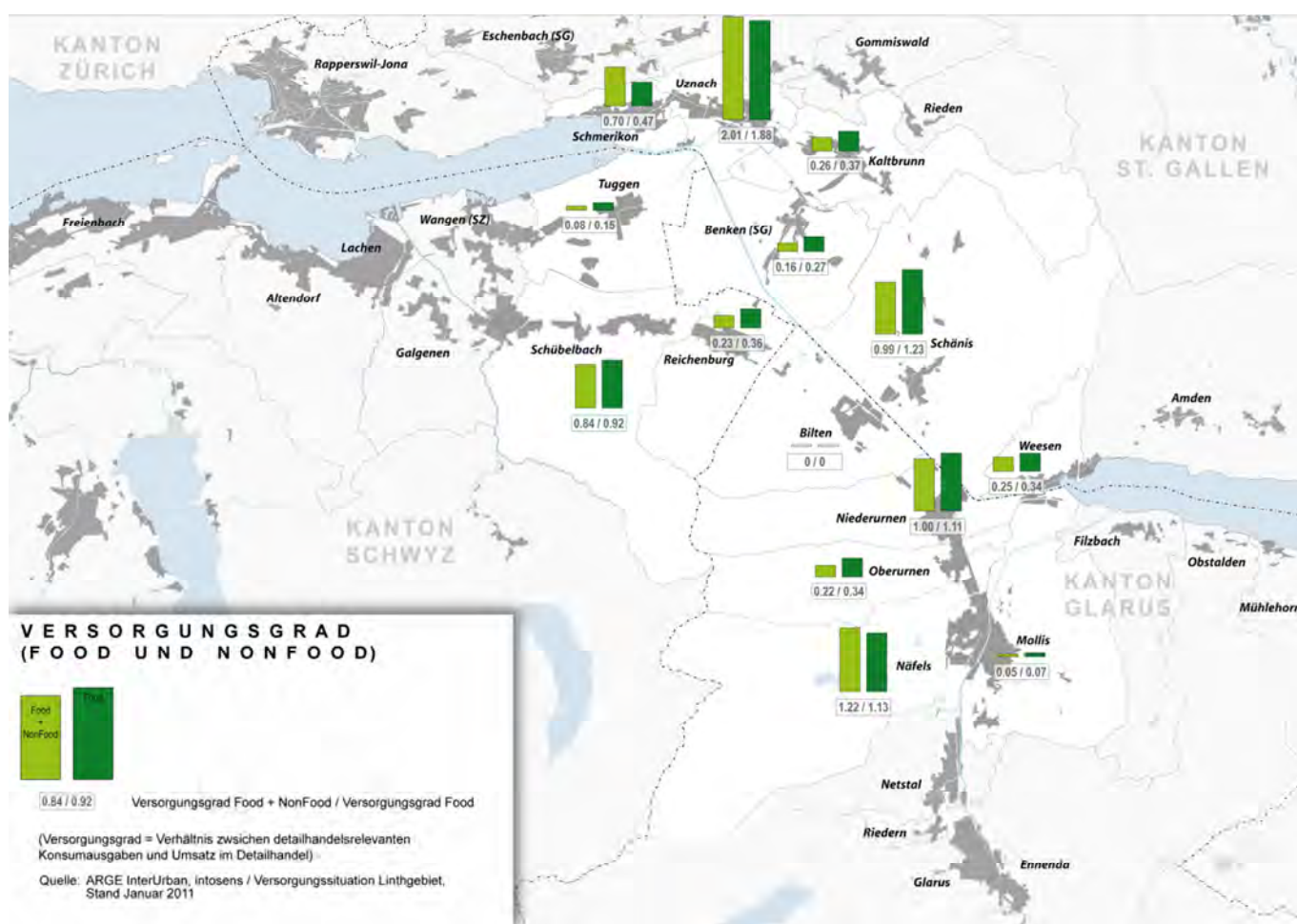


Abbildung 28:
Versorgungsgrad für Food und NonFood 2011 im EKL-Perimeter
(Quelle: InterUrban/intosens)

Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zeigt die nächste Abbildung:

- Innerhalb der Güteklasse A ist die Erschliessung sehr gut. Dies trifft im EKL-Perimeter nur auf die Gebiete im Umkreis von 300 m um den Bahnhof Ziegelbrücke zu.
- Eine gute Erschliessung haben die Gebiete im Umkreis von 300 m um die Bahnhöfe Uznach und Schmerikon sowie wiederum um den Bahnhof Ziegelbrücke (Güteklasse B).
- Eine mittelmässige Erschliessung weisen Gebiete um die Bahnhöfe Schmerikon, Uznach, Kaltbrunn, Niederurnen, Bilten, Reichenburg, Schübelbach, Galgenen und Lachen auf. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass auf der Strecke zwischen Pfäffikon und Ziegelbrücke mit der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich der Halbstunden-Takt auf dieser Linie nicht mehr angeboten wird, sodass schon bald alle diese Bahnhaltstellen nur noch die Güteklasse D aufweisen werden.
- Die Flächen der Güteklasse D haben eine geringe Erschliessungsqualität.
- Alle weissen Flächen werden vom ÖV nicht erschlossen.
- Hinsichtlich MIV Erschliessung weist das Linthgebiet mit den beiden Autobahnen A3 und A53 eine sehr gute Erreichbarkeit auf. Nur gerade der östliche Teil ist davon nicht abgedeckt.

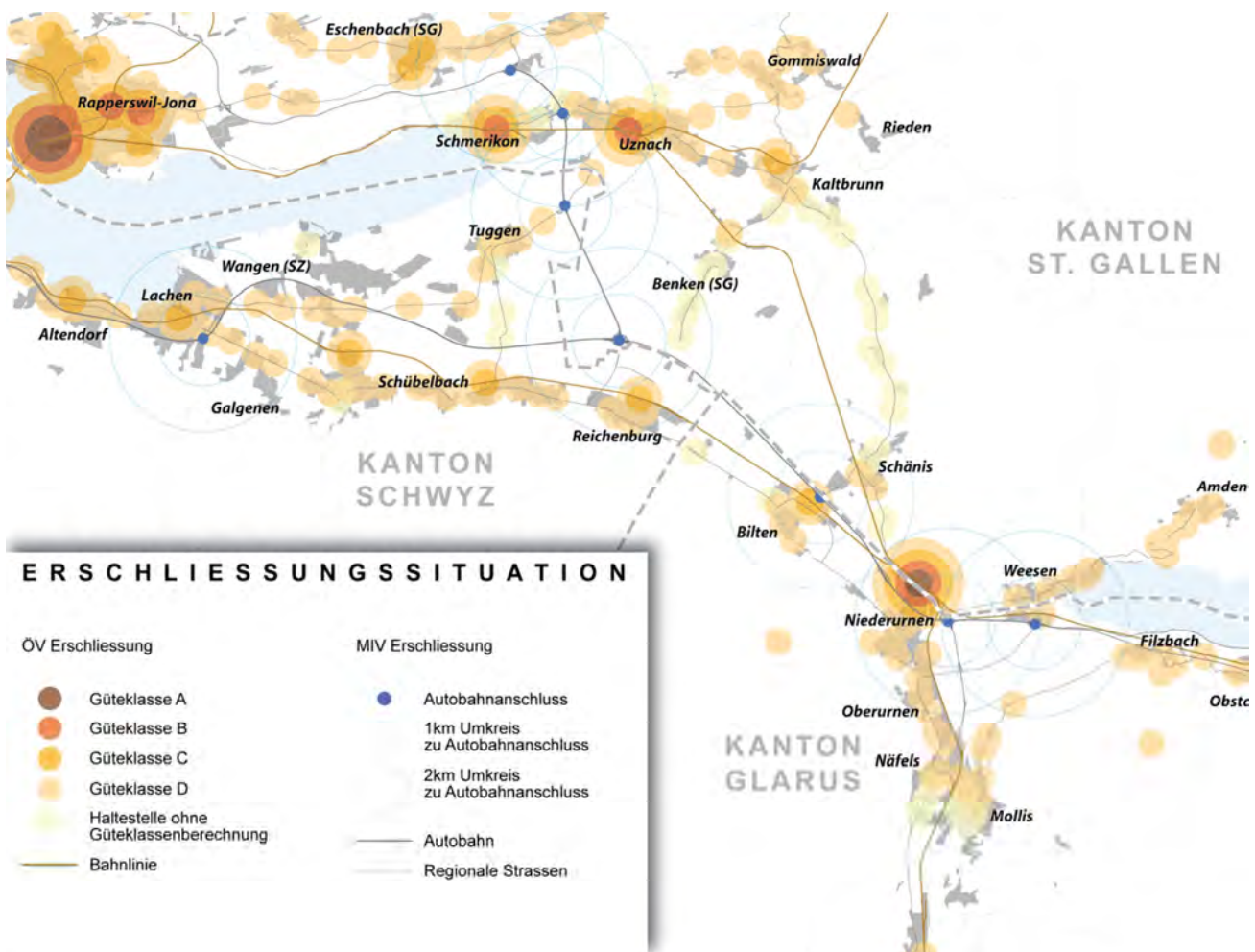


Abbildung 29:
Verkehrsnetz und Erschliessungssituation
(Quelle: ARE/Bund)

Wunschlinien

Die letzte Abbildung zeigt die wichtigsten Wunschlinien je Gemeinde. Die diesbezügliche Auswertung erfolgte im Verkehrsmodell Obersee von Ernst Basler & Partner. Die Auswertung fokussierte auf die fünf wichtigsten Ziele einer spezifischen Gemeinde des Linthgebiets und differenziert nicht nach Verkehrszwecken. Da ausser bei Bilten der Binnenverkehr ebenfalls zu den Zielen zählt, resultieren zumeist vier Pfeile pro Gemeinde. In Abhängigkeit der Zonenbildung in den Korridoren sind es in einigen Fällen auch nur drei Pfeile. Die Abbildung zeigt:

- Der Raum ist stark nach Aussen orientiert.
- Wichtige Korridore sind das Linke Seeufer, der Korridor Richtung Hinwil und die Korridore nach Glarus und entlang dem Walensee Richtung Osten.
- Innerhalb des Linthgebiets sind Siebnen/Schübelbach, Uznach, Kaltbrunn und Niederurnen die beliebten Ziele, wobei die Bewegungen lokal sehr begrenzt sind.
- Die Bewegungen quer über das Linthgebiet sind nur sehr schwach ausgeprägt.

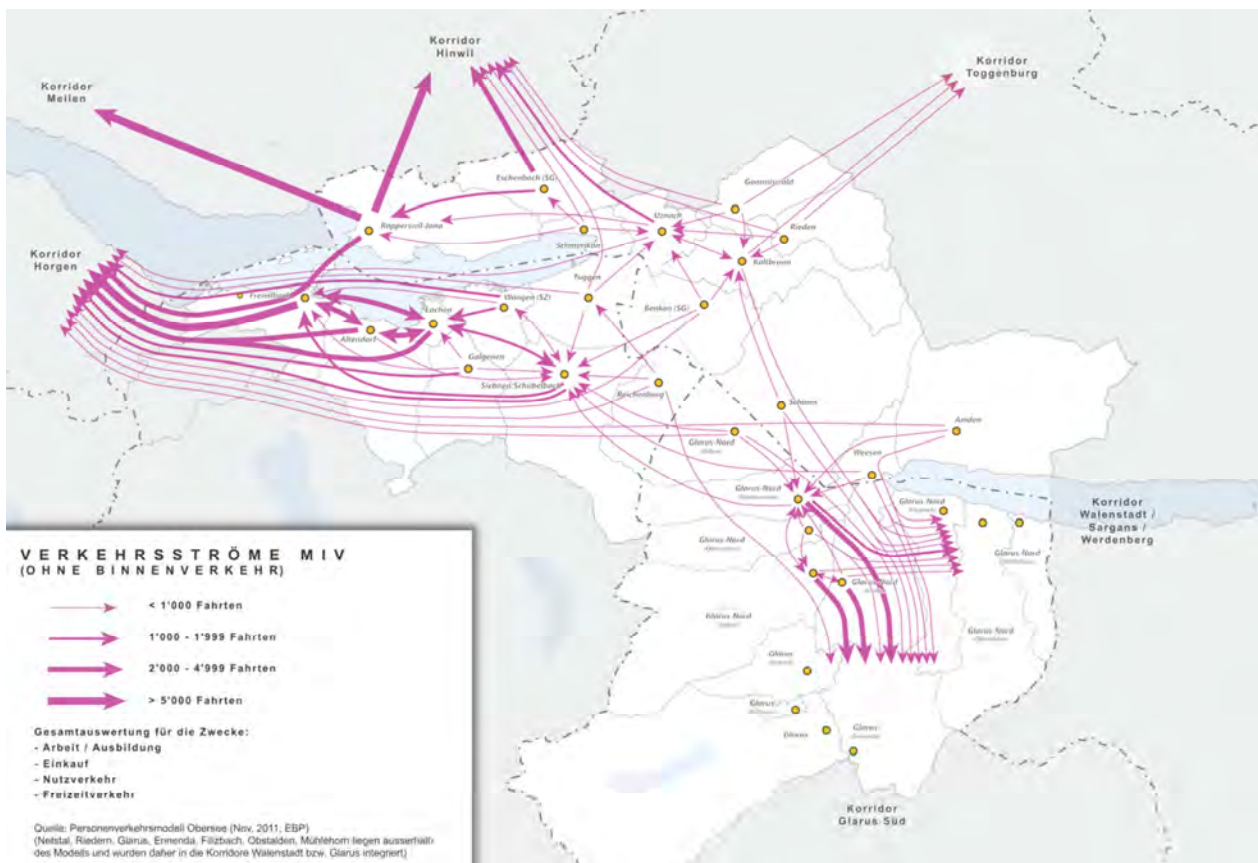


Abbildung 30:
Die wichtigsten Wunschlinien im MIV über alle Verkehrszwecke
(Quelle: Verkehrsmodell EBP)

5.4 Bild der Raumstruktur mit Fokus auf die Einkaufsfunktion

Im Folgenden werden die in Kap. 5.3 dargestellten Indikatoren zusammengezogen. Das Resultat ist eine Einteilung der Gemeinden in folgende Kategorien:

- Gemeinden mit überregionaler Einkaufsfunktion
- Gemeinden mit regionaler Einkaufsfunktion
- Gemeinden mit lokaler Einkaufsfunktion
- Ländliche Wohngemeinden

Tabelle 6 zeigt für jeden Indikator die Kategorienbildung und den Bezug zur Gemeindefunktion.

	Gemeinden mit überregionaler Einkaufsfunktion	Gemeinden mit regionaler Einkaufsfunktion	Wohngemeinden mit lokaler Einkaufsfunktion	ländliche Wohngemeinden
Gemeindegrössen				
Einwohner	mehr als 10'000	5'000 bis 9'999	3'000 bis 4'999	bis 2'999
Arbeitsplätze	mehr als 5'000	2'000 bis 4'999	1'000 bis 1'999	bis 999
Verhältnis Arbeitsplätze/Einwohner	über 50%	40 - 50%	30 - 40%	bis 30%
Detailhandel				
Detailhandels-Arbeitsplätze	mehr als 500	200 bis 499	100 bis 199	0 bis 99
Detailhandels-AP pro 100 Einwohner	mehr als 5	3 - 5	1 - 3	0 bis 1
Konsumausgaben (Food und NonFood)	mehr als 100 Mio. CHF	50 bis 100 Mio. CHF	25 bis 49 Mio. CHF	0 bis 24 Mio. CHF
Verkaufsflächen	mehr als 20'000 m ²	10'000 bis 19'999 m ²	1'000 bis 9'999 m ²	bis 999 m ²
Versorgungsgrad (Food und NonFood)	über 2	1.5 - 2	1 - 1.5	bis 0.9
ÖV-Güteklassen	Gütekategorie A + B	Gütekategorie C	Gütekategorie D	keine
Distanz zu Autobahnanschlüssen	weniger als 1km	1 bis 2 km	mehr als 2 km	
Verkehrsströme gesamt (ankommende Fahrten)	mehr als 3'000	2'000 bis 2'999	1'000 bis 1'999	bis 999

Tabelle 6:
Indikatoren, Kategorien und Gemeindefunktionen

Auf der folgenden Seite ist die daraus abgeleitete Raumstruktur dargestellt:

- Die Orte mit überregionaler Einkaufsfunktion liegen ausserhalb des Linthgebiets. Jeder Kanton hat hier sein eigenes Angebot, wobei Rapperswil und Pfäffikon auch als Doppelstandort interpretiert werden können.
- Innerhalb des Linthgebiets zeigen sich drei kleinräumige Einzugsgebiete. Hier liegen Angebote mit regionaler Ausstrahlung.
- Die Gebiete lokaler Einkaufsfunktionen haben ebenfalls eine Ausstrahlung über die eigenen Gemeindegrenzen hinaus, sind aber nicht von derselben Bedeutung wie die Gemeinden mit regionaler Einkaufsfunktion.
- In den ländlichen Wohngemeinden gibt es zumeist noch einen Dorfladen. Das Angebot ist dabei klar auf die gemeindeeigene Nachfrage ausgerichtet.

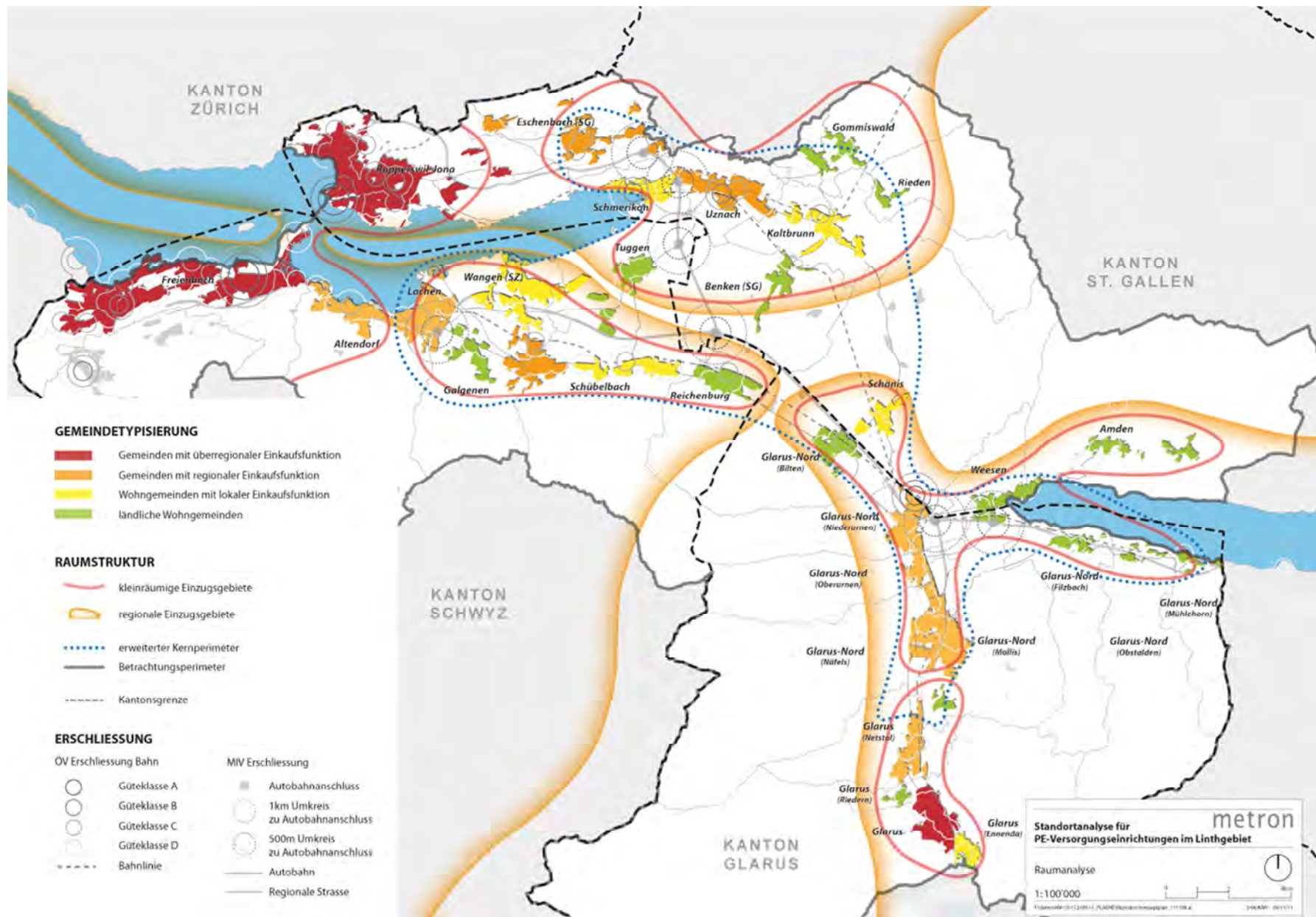


Abbildung 31: Raumstruktur

5.5 Verkaufsflächenbilanz in den heutigen funktionalen Räumen

Die Zusammenstellung von heutigem Angebot und heutiger potenzieller Nachfrage zeigt die folgende Tabelle. Die Regionen sind entsprechend der Raumanalyse aus Kap. 5.4 abgegrenzt.

Einzugsgebiet	Kanton	Bevölkerung 2009	Flächenangebot in m2 im Bereich Food	Food-Verkaufs-flächenpotenzial aufgrund Einwohner (Mittelwert CH: 0.39 m2/E)	Versorgungs-grad Food	Flächenbilanz in m2
Uznach/Eschenbach	SG/SZ	27700	8'530	10803	79%	-2273
Glarus Nord	GL/SG	19100	7220	7449	93%	-549
Siebnen/Schübelbach	SZ	25600	8280	9984	83%	-1704

Tabelle 7:
Gebiete und heutige Versorgungssituation im Bereich Food

Die Tabelle zeigt:

- Der Versorgungsgrad im Bereich Food liegt in allen drei Regionen bei 80 bis 90%.
- Im Einzugsgebiet Uznach/Eschenbach fehlen ca. 2'000 m2 für eine Vollversorgung.
- In Glarus Nord fehlt für eine Vollversorgung Fläche in der Grössenordnung eines Dorfladens.
- In Siebnen/Schübelbach ist die Situation vergleichbar mit Uznach/Eschenbach.

Auf der Ebenen der Gemeindetypisierung gemäss Raumstruktur ergibt sich folgende Situation:

Gemeindetyp	Bevölkerung 2009	Flächenangebot in m2 im Bereich Food	Food-Verkaufs-flächenpotenzial aufgrund Einwohner (Mittelwert CH: 0.39 m2/E)	Versorgungs-grad Food	Flächenbilanz in m2
Gemeinden mit regionaler Einkaufsfunktion	35'900	18'010	14'001	129%	4009
Gemeinden mit lokaler Einkaufsfunktion	15'700	3'680	6'123	60%	-2443
Ländliche Wohngemeinden	20'800	2'340	8'112	29%	-5772

Tabelle 8:
Gemeindetypen und heutige Versorgungssituation im Bereich Food

- Das heutige Flächenangebot in den Gemeinden mit regionaler Einkaufsfunktion geht über die Nachfrage vor Ort hinaus. Dies entspricht auch der Funktion dieser Gemeinden.
- Die Flächenbilanzdefizite zeigen sich primär in den Gemeinden mit lokaler Einkaufsfunktion bzw. in den ländlichen Wohngebieten.
- Eine weitere Konzentration der Einkaufsmöglichkeiten würde primär die kleinen Gemeinden treffen, die jetzt schon unterversorgt sind.

5.6 Versorgungskonzept aus planerischer Sicht

Das Versorgungskonzept aus planerischer Sicht basiert auf:

- den Überlegungen zur Raumstruktur und den darin enthaltenen funktionalen Teilräumen
- auf den nationalen Durchschnittswerten für die Verkaufsflächen pro Einwohner (Food-Verkaufsfläche: 0.4 m²/E, Non-Food: 0.7 m²/E)
- dem Ziel, dass der tägliche Bedarf (Food) zu 100% in der Region getätigt werden kann
- dem Ziel, dass im Bereich Non-Food rund 70 - 80% erreicht werden sollen.

Teilräume	Einwohner 2009	Verkaufsfläche Food		Richtwert für Total Verkaufsfläche Non-Food (0.70 m ² /E) Zielversorgungs- grad 70 - 80%	Richtwerte für Total Verkaufsfläche Food und Non-Food (1.10 m ² /E)
		Bestand (gem. Analyse InterUrban/ intosens)	Richtwert für Total (0.40 m ² /E) Zielversorgungs- grad 100%		
Uznach/Eschenbach	27'700	9'000 m ²	11'000 m ²	14' - 16'000 m ²	25' - 27'000 m ²
Glarus Nord	19'100	7'000 m ²	8'000 m ²	9' - 10'000 m ²	17' - 18'000 m ²
Schübelbach/Lachen	25'600	7'000 m ²	10'000 m ²	13' - 14'000 m ²	23' - 24'000 m ²

*Tabelle 9:
Richtwerte für das Linthgebiet*

Die Verkaufsflächenpotenziale werden nicht weiter auf die einzelnen Gemeindetypen oder sogar Gemeinden umgelegt. Grundsätzlich ist eine Verteilung anzustreben, die dezentrale Food-Angebote beinhaltet. Es kann nicht das Ziel sein, das gesamte Verkaufsflächenpotenzial eines Teilraums in einer PE zu konzentrieren. Damit würden wichtige dezentrale Versorgungspunkte zerstört.

Zudem muss berücksichtigt werden, dass viele Einwohner des Linthgebiets auch ausserhalb Einkäufe tätigen. Sei es in den überregionalen Einkaufsorten wie z.B. in Rapperswil oder im Rahmen der Erwerbsarbeit über Mittag. Daher stellt eine Zielversorgung von 100% im Bereich Food eine Obergrenze dar.

Die folgende Darstellung zeigt das Versorgungskonzept im Rahmen des Raumkonzepts.

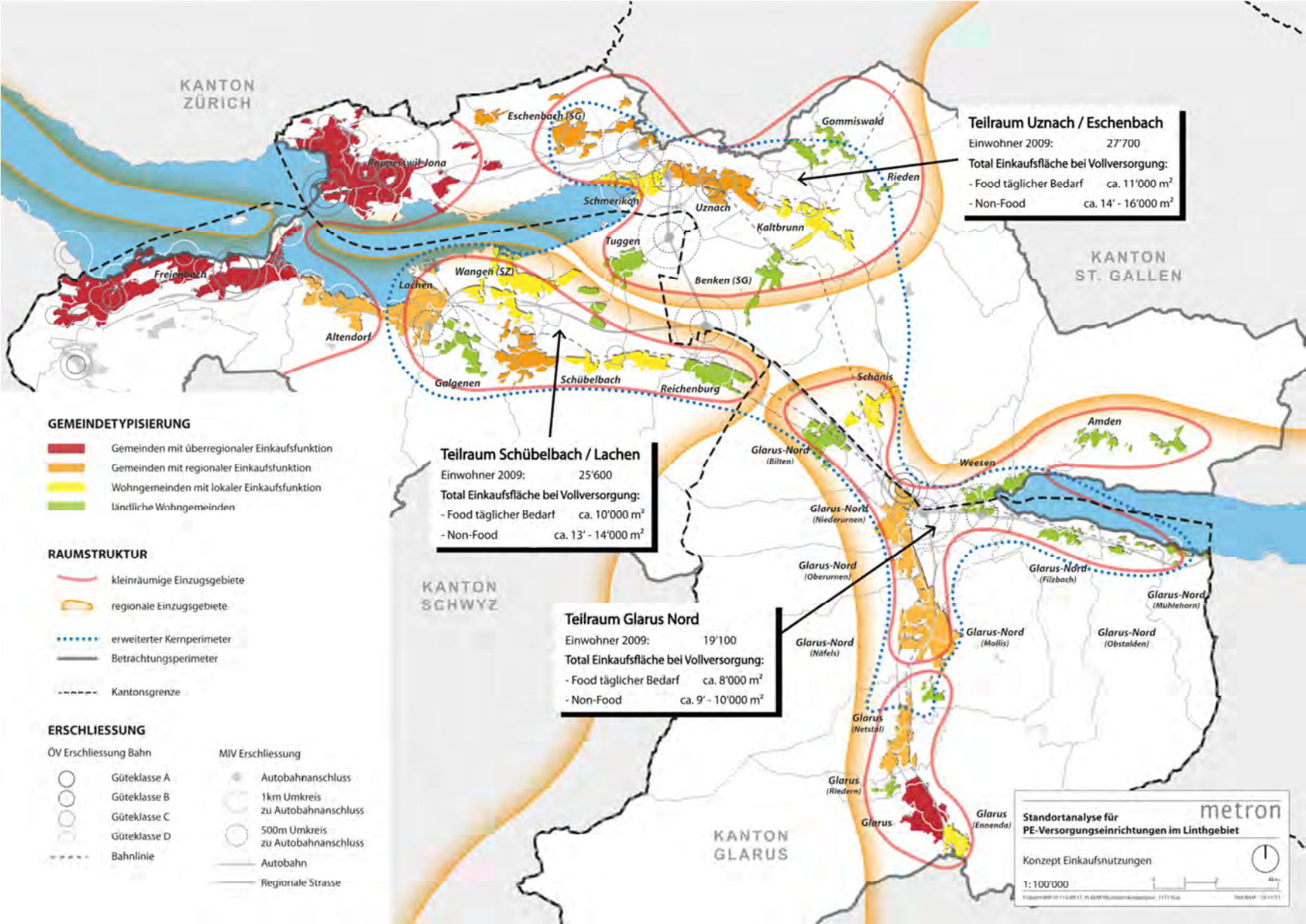


Abbildung 32:Versorgungskonzept Linthgebiet

5.7 Fazit

Das Standortkonzept Linthgebiet basiert auf der Analyse von Vergangenheitsdaten und ist breit abgestützt. Die kommenden 20 Jahre werden hier keine Veränderungen bringen, die eine neue funktionale Struktur entstehen lässt. Auch das Versorgungskonzept ist daher bezüglich der Teilräume stabil. Änderungen werden sich in den kommenden Jahren grösstenteils im Rahmen der Bevölkerungsentwicklung zeigen. Entsprechend wird auch der Verkaufsflächenbedarf weiter ansteigen. Inwiefern dieser Bedarf im Linthgebiet umgesetzt wird oder werden sollte, ist jedoch abhängig von den Mobilitätsmöglichkeiten in die angrenzenden Räume.

Die heutige Situation zeigt, dass das Linthgebiet gut versorgt ist und im angrenzenden Obersee-Raum weitergehende Einkaufsmöglichkeiten bestehen. Das Kapital des Linthgebiets ist sicherlich seine landschaftliche Einzigartigkeit im Übergang von Alpen und Mittelland. Die Gefahr vieles zu verlieren und wenig zu gewinnen ist gross:

- Häufig bilden sich Cluster von Einkaufsmöglichkeiten um ein Einkaufszentrum. Dies verstärkt die verkehrlichen Auswirkungen.
- Mit der Clusterbildung einher geht die landschaftliche Belastung. Dies ist aber das Hauptkapital des Linthgebiets.
- Insbesondere bei sehr grossen Einkaufszentren verändert sich die Wahrnehmung der Orte als potenziellen Wohnstandort zusätzlich. Der Ort wird zunehmend als Einkaufsstandort und nicht mehr als Wohnstandort wahrgenommen.
- Es ist jedoch das Einwohnerwachstum, das den Gemeinden im Linthgebiet eine nachhaltige Entwicklung ermöglicht und die Schulen und das Dorfleben und damit die Identität stärkt.

metron

Anhang

Typisierung von Versorgungseinrichtungen

Planerische Sicht

Die Studie hat zum Ziel, ein Konzept für PEs im Linthgebiet aufzuzeigen. Ab welcher Schwelle spricht man nun von PE und gibt es innerhalb dieser Kategorie typische Grössenordnungen?

Die folgenden Kapitel gehen auf diese Fragen ein.

Was ist eine PE?

Die Studie SVI 2001/545 definiert PEs als Bauten und Anlagen, die mindestens 2000 PW-Fahrten von Kunden, Besuchern und Angestellten pro Tag generieren (Ein- und Ausfahrten zusammen). Eine Norm oder ein nationales Gesetz definiert den Begriff PE jedoch nicht.

Die drei Kantone, die sich das Linthgebiet teilen, definieren den Begriff PE ebenfalls nicht übereinstimmend. Die folgende Aufstellung zeigt die Schwellenwerte, die in den kantonalen Quellen zu finden sind:

Kanton	Umgang mit dem Begriff PE
St.Gallen	Der Kanton St.Gallen orientiert sich an der Empfehlung des Bundesamts für Umwelt: • Empfehlung zur Standortplanung, Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan" (2006).
Schwyz	Von einer PE wird gesprochen bei: • mehr als 5'000 m² Verkaufsfläche • mehr als 300 Parkplätze • an mehr als 100 Tagen mehr als 1'500 Fahrten
Glarus	keine explizite Definition von PE jedoch Art. 56, Abs. 2, Raumentwicklungs- und Baugesetz: • Verkaufseinheiten oder Einkaufszentren mit einer Verkaufsfläche für Waren des täglichen Bedarfs von mehr als 500 m² dürfen nur in Siedlungsschwerpunkten errichtet werden.

Tabelle 10:
Planerischer Umgang mit dem Begriff PE in den drei Kantonen

Grösse in Abhängigkeit der UVP-Pflicht

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) fordert für den Anlagentyp Einkaufszentren und Fachmärkte eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ab 7'500 m² Verkaufsfläche.

Für den Anlagentyp Parkhäuser und -plätze wird eine UVP ab 500 Parkplätzen nötig. In Anwendung der VSS-Norm Parkierung (SN 640 281) korrespondiert diese Parkplatzzahl mit der obigen Verkaufsfläche von 7'500 m².⁸

Ladentypen aus Sicht Versorgung

Zudem hat das Warenangebot starke Auswirkungen auf die Kundenintensität und damit auf den induzierten Verkehr. Food und Non-Food Angebote erzeugen mehr Verkehr, da die

⁸ Richtwert VSS-Norm Parkierung (SN 640 281) → pro 100 m² Verkaufsfläche 10 Parkfelder (2 Personal, 8 Besucher/Kunden) → Reduktion bis max. 70 % → 7'500 m² → 525 Parkplätze → 500 PP korrelieren mit 7'500 m² Verkaufsfläche

Aufenthaltsdauer durchschnittlich tiefer liegt als bei einem Fachmarkt. Typischerweise ergeben sich folgende Ladentypen:

Verkaufsfläche	Ladentyp	Sortiment (typischerweise)
ca. 500 m ²	Dorfladen	Food
1' - 3'000 m ²	Regionalversorger	Food/Non-Food
3' - 15'000 m ²	Einkaufscenter	Food/Non-Food mit Fachmarktangebot
> 3'000 m ²	Fachmarkt	Möbel, Bau und Hobby usw.
> 15'000 m ²	Shoppingcenter	Food/Non-Food mit Fachmarktangebot

*Tabelle 11:
Allgemeine Einteilung der Ladentypen
(in Zusammenarbeit mit Interurban)*

Kategorisierung gemäss SVI

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass eine einheitliche Betrachtung grundsätzlich schwierig ist. Die Forschungsstudie SVI 2001/545 vom Dezember 2005 bildet folgende PE-Grössenkategorien, die unterschiedliche Fahrten pro 100 m² Verkaufsfläche erzeugen (farblich hinterlegt). Die beiden nicht hinterlegten Zeilen zeigen allgemein anerkannte Grenzwerte.

Verkaufsfläche	PE-Grösse	Fahrten pro 100 m ² Verkaufsfläche	Verkehrspotenzial
PE-Grenze ⁹ (ca. 5'000 m ²)		(38)	2'000
4' - 10'000 m ²	klein	38	< 3'800
UVPV-Grenze (7'500 m ²)		(43)	3'225
10' - 15'000 m ²	mittel	48	4' - 6'000
> 15'000 m ²	gross	34	> 6'000

*Tabelle 12:
PE-Typen gem. SVI 2001/545 (A4-6 f.) und UVPV-Grenze*

⁹ PE-Definition gem. SVI 2001/545, Dez. 2005; Verkaufsfläche wurde rückwärts aus dem Verkehrspotenzial berechnet

Kategorienbildung unter Einbezug aktueller Beispiele

In Anwendung der Studie SVI werden folgende PE-Kategorien gebildet:

PE-Grösse	Verkaufsfläche	Sortiment	Beispiele (Verkaufsfläche in m ²)	Begründung
Einkauf klein	5'000 m ²	Food/Non-Food	• EKZ Urnertor, Bürglen (3'300) • EKZ Sonnenhof, Bülach (4'000) • Glärnischcenter, Glarus (2'900) • Shopping Center Schönbühl, Luzern (5'600) • "Fachmarktzentrum" Krumm, Näfels (5'900) • Seepark, Kreuzlingen (7'000)	• PE gem. Definition SVI • über Schwellenwert Richtplan, d.h. Eintrag nötig • deutlich unter UVP-Pflicht
Einkauf mittel	10'000 m ²	Food/Non-Food mit Fachmarktangebot	• Perry Center, Oftringen (11'700) • Neumarkt, Brugg (10'700) • Pilatus Markt, Kriens (10'400) • Obersee Center, Lachen (9'200) • Länderpark, Stans (10'100) • Säntispark, Abtwil (12'200) • Zentrum Sonnenhof, Rapperswil (9'800) • Gallusmarkt, St.Gallen (8'000)	• deutlich UVP-pflichtig • mittlere Grösse gem. Definition SVI • typische Grösse (s. Beispiele)
Einkauf gross	25'000 m ²	Food/Non-Food mit Fachmarktangebot	• Seedamm Center, Pfäffikon (20'100) • Mythen Center, Schwyz (19'930) • Zugerland, Steinhausen (22'400) • Letzipark, Zürich (26'500) • EKZ Volki-Land, Volketswil (24'300) • <i>Neuer Linthpark, Uznach (23'000)¹⁰</i> • <i>Glaruspark, Glarus Nord (36'000)</i>	• deutlich UVP-pflichtig • gross gem. Definition SVI • typische Grösse (s. Beispiele) • entspricht in etwa den Projekten Linthpark und Glaruspark
Fachmarkt klein	10'000 m ²	reiner Fachmarkt	• Interio, Pratteln (7'000) • Coop Bau- und Hobbymarkt, Dübendorf (5'200) • Media Markt, Dietlikon (3'700) • Hornbach, Galgenen (13'000)	• deutlich UVP-pflichtig • typische Grösse (s. Beispiele) • entspricht in etwa Hornbach
Fachmarkt gross	20'000 m ²	reiner Fachmarkt	• Möbel Pfister, Suhr (32'000) • Gartencenter, Allmendingen BE (17'600) • Möbel Egger, Eschenbach LU (20'000) • IKEA, Spreitenbach (22'500)	• deutlich UVP-pflichtig • typische Grösse (s. Beispiele) • entspricht in etwa IKEA

Tabelle 13:
PE-Kategorien

¹⁰ kursiv: Projekte

PE-Kategorien und ihre verkehrlichen Auswirkungen

Die Kategorien sind in der folgenden Tabelle um das Verkehrspotenzial und das Sortiment ergänzt.

PE-Grösse	Verkaufsfläche	Fahrten pro 100 m ² Verkaufsfläche	Verkehrs- potenzial (Fahrten pro Tag)	Sortiment
Einkauf klein	5'000 m ²	38	ca. 2'000	Food/Non-Food
Einkauf mittel	10'000 m ²	48	ca. 5'000	Food/Non-Food mit Fachmarktangebot
Einkauf gross	25'000 m ²	34	ca. 9000	Food/Non-Food mit Fachmarktangebot
Fachmarkt klein	10'000 m ²	46	ca. 4'600	Fachmarkt
Fachmarkt gross	20'000 m ²	46	ca. 9'200	Fachmarkt

*Tabelle 14:
Verkehrserzeugung der verschiedenen PE-Grössen*

Vorschlag zu interkantonalen Standortvorgaben

Themenbereich	Nachhaltigkeitssicht gemäss			Vorschlag zu interkantonal gültigen Kriterien für das Linthgebiet
	Ziele Linthgebiet (Quelle: aktuelle Studie, 2. Zielebene, Allgemeinheitssaspekte)	Bund (Quelle: Verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan, S.16)	Positivplanung SG	
Siedlung	31 Möglichst attraktives, lebendiges Dorf-/Stadtzentrum	Zweckmässige Zuordnung zu Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, so dass möglichst kurze Fahrten entstehen (integrierte Standorte)	Lage im Siedlungsschwerpunkt	Der Standort muss im Siedlungsschwerpunkt liegen (integrierter Standort).
	32 Geringes Risiko für Ladenschliessungen in umliegenden Gemeinden	Auf angestrebte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ausgerichtete Versorgungsstruktur	Nutzungspotenzial	
		Räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft		
		Schonung von Wohngebieten vor Immissionen		
Verkehr	33 Geringe Strassenbelastung durch hohe Anteile Velo / zu Fuss / ÖV an Gesamtverkehr	Gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und gute Erschliessung mit Langsamverkehr	Räumliche Nähe zu Kunden / Kundenpotenzial LV+ÖV	Die räumliche Nähe zu Kunden / Kundenpotenzial LV und ÖV muss gut sein.
			Gute ÖV-Anbindung	
		Dem Verkehrsaufkommen genügende Erschliessung	Ausreichende Strassenkapazitäten	
Umwelt	34 Möglichst geringe Umweltbelastung (Luft, Lärm, Boden, Landschaft)	Haushälterische Bodennutzung	Umweltverträglichkeit	Geltendes Recht muss eingehalten werden.
		Umweltschutz (insbesondere Luftreinhaltung)		
		Landschafts-, Natur- und Heimatschutz		
Wirtschaft	35 Möglichst hoher Nutzen für die Region (neue Arbeitsplätze für die Region)	Anliegen der Investoren (Kundennähe, Erreichbarkeit, Realisierbarkeit, Entwicklungspotenzial)		✗

Tabelle 15:
Gegenüberstellung der Nachhaltigkeitskriterien und Vorschlag zu interkantonal gültigen Standortkriterien für ein EKZ im Linthgebiet

Konkretisierung der Kriterien für Einkaufszentren

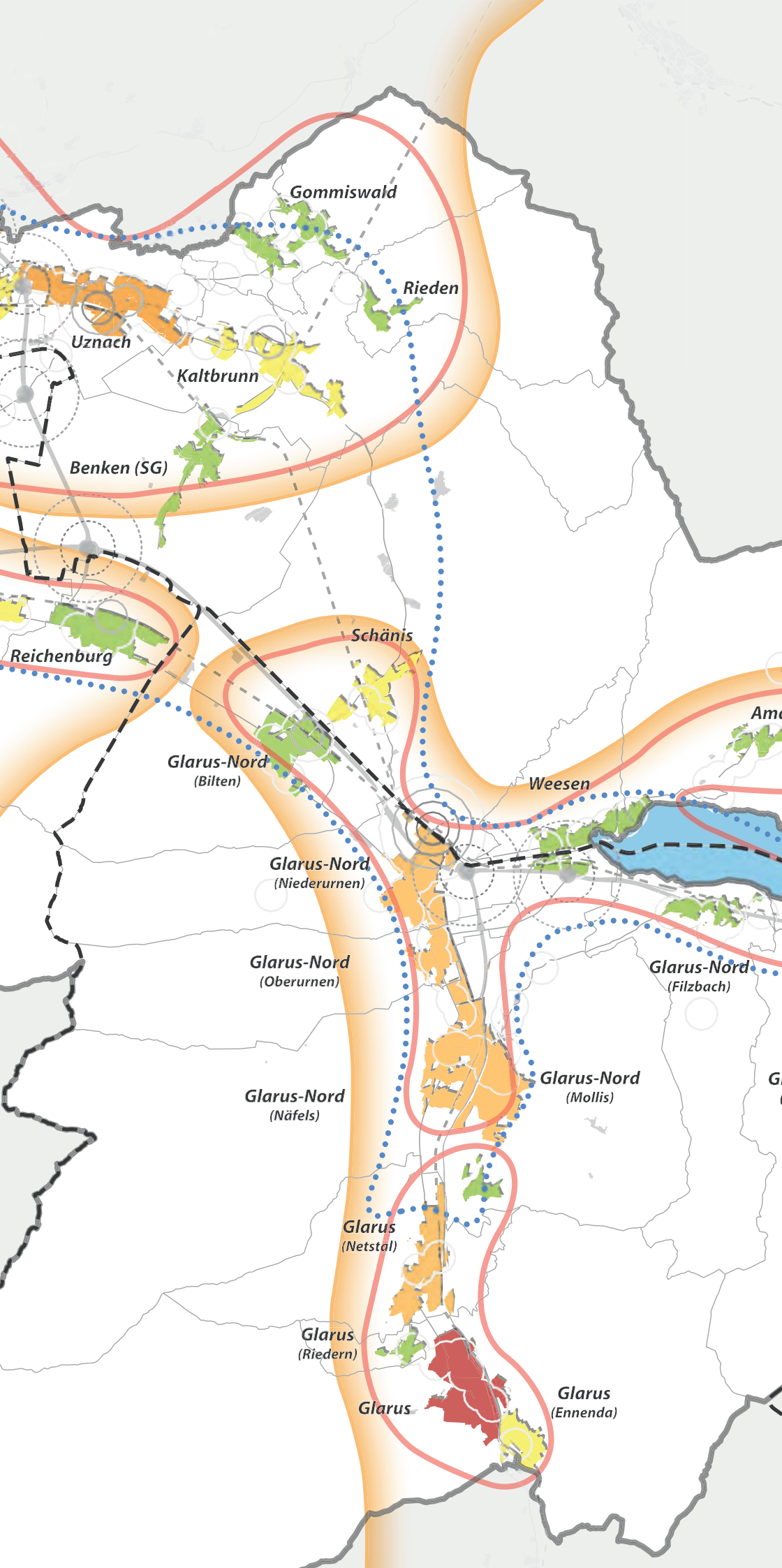
Bereich	Kriterium	Konkretisierung	Quelle
Siedlung	Der Standort muss im Siedlungsschwerpunkt liegen (integrierter Standort).	- Von integriert kann gesprochen werden, wenn der Standort im Zentrum des Siedlungsgebiets (Dorf, Quartier, Stadt) bzw. in Zentrumsnähe liegt. Damit einhergehend gute Erreichbarkeit zu Fuss, per Velo und meist auch mit dem ÖV, MIV-Erreichbarkeit mässig bis gut. - Demgegenüber liegt ein nicht integrierter Standort typischerweise an der Peripherie des Siedlungsgebiets in neuen Industrie-/Gewerbebezonen bzw. Umnutzungsgebieten abseits der Wohngebiete und des Zentrums. Erschliessungssituation autoorientiert. Oft direkter Autobahnananschluss, schlechte Erreichbarkeit für Fuss- und Veloverkehr, geringe Aufenthaltsqualität, ÖV-Erschliessung meist schlecht bis mässig.	SVI, Parkplatzbewirtschaftung bei PE (2002): Definition gem. S. 41
Verkehr	Die räumliche Nähe zu Kunden / Kundenpotenzial LV und ÖV muss sehr gut sein	- Die Fussgängerdistanz zum nächsten ÖV-Knoten darf nicht mehr als 500 m betragen. - Der ÖV-Knoten muss mindestens in einem ½ h-Takt bedient werden. - Mindestens 30% der potenziellen Kunden, die den Standort innerhalb von 15 Minuten mit dem MIV erreichen, müssen den Standort in der gleichen Zeit auch mit dem ÖV und dem LV erreichen können.	Kt. SG, AREG, Positivplanung für publikumsintensive Einrichtungen (2010): Definition gem. S. 3
Umwelt	Geltendes Recht muss eingehalten werden	keine Ergänzungen	

Tabelle 16:
Vorschlag zu interkantonalen Kriterien für Standorte von Einkaufszentren

Konkretisierung der Kriterien für Fachmärkte

Bereich	Kriterium
Angebot	Die Grösse des Fachmarkts ist auf das Linthgebiet ausgerichtet (kein überregionales Einzugsgebiet)
Siedlung	Möglichst geringes Konfliktpotenzial mit Wohngebieten (grundsätzlich eignen sich Entwicklungsschwerpunkte für Arbeitsplätze mit hohem Personenaufkommen)
Verkehr	Gute Erreichbarkeit mit dem ÖV (Haltestelle mit mindestens Güteklasse C)

Tabelle 17:
Vorschlag zu interkantonalen Kriterien für Standorte von Fachmärkten



Schlussbericht • Juni 2012

Teilbericht Verkehr • Kanton St. Gallen, Tiefbauamt



1

Kantonsstrasse

Gemeinde

Projekt

Kantonsübergreifende Standortanalyse
für publikumsintensive
Versorgungseinrichtungen im Linthgebiet

Plan, Massstab

Technischer Kurzbericht Verkehr

RMS-Kilometer

Projektverfasser

Tiefbauamt Kanton St. Gallen
Kantonsingenieurbüro
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St. Gallen

T 058 229 30 38
F 058 229 44 22
www.tba.sg.ch

Genehmigungsvermerke

vom TBA freigegeben

Plan Nr.

Konto Nr.

Ausfertigung für

Format A4

Vorstudie

Entwurf

Gezeichnet

Geprüft

Datum

Vorprojekt

10.02.12

Bauprojekt

Genehmigungs-/Auflageprojekt

Ausschreibung

Ausführungsprojekt

Dok. des ausgeführten Werks

Inhalt

1	Verkehrsmodell Obersee	4
2	Verkehrsgeneration der Einrichtungen	9
2.1	Linthpark Uznach:	10
2.2	IKEA Schänis:	11
2.3	Glaruspark Mollis:	12
3	Netzbelastung	13
4	Fazit	19

1 Verkehrsmodell Obersee

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen betreibt im Gebiet Obersee ein Verkehrsmodell. Für die vorliegende Studie wurde das Modell 2006 erweitert und auf den Stand 2011 weiterentwickelt. Das Modell umfasst neu 38 Gemeinden, von Feldbach und Richterswil im Westen über Rapperswil-Jona und Lachen bis zum westlichen Walenseeufers. Die Modellierung der Verkehrsnachfrage stützt sich auf die Strukturdaten¹ des Planungsraums, den Modalsplit der Pendlerstatistik, den Verhaltensparametern der Verkehrsteilnehmer (aus dem Mikrozensus 2005 abgeleitet) und dem Verkehrsnetz. Der durch empirische Erhebungen (Zählraten) weitestgehend bekannte Ausgangszustand 2010 wird mittels Anpassungen der Parameter (Nutzenfunktion der Verkehrsverteilung², Streckenkapazitäten, etc.) nachempfunden. Auf Basis des Ausgangszustands lassen sich durch beabsichtigte Veränderungen (Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage) Prognosezustände modellieren.

¹ Strukturdaten sind Basisdaten wie Einwohnerdichte, Dichte der Erwerbstätigen, Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze etc.

² Die Nutzenfunktion der Verkehrsverteilung beschreibt die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Reisezeit



Abbildung 1: Ist-Zustand (2010), Durchschnittlich Täglicher Verkehr (DTV)



Abbildung 2: Prognose-Zustand (2030), Durchschnittlich Täglicher Verkehr (DTV)

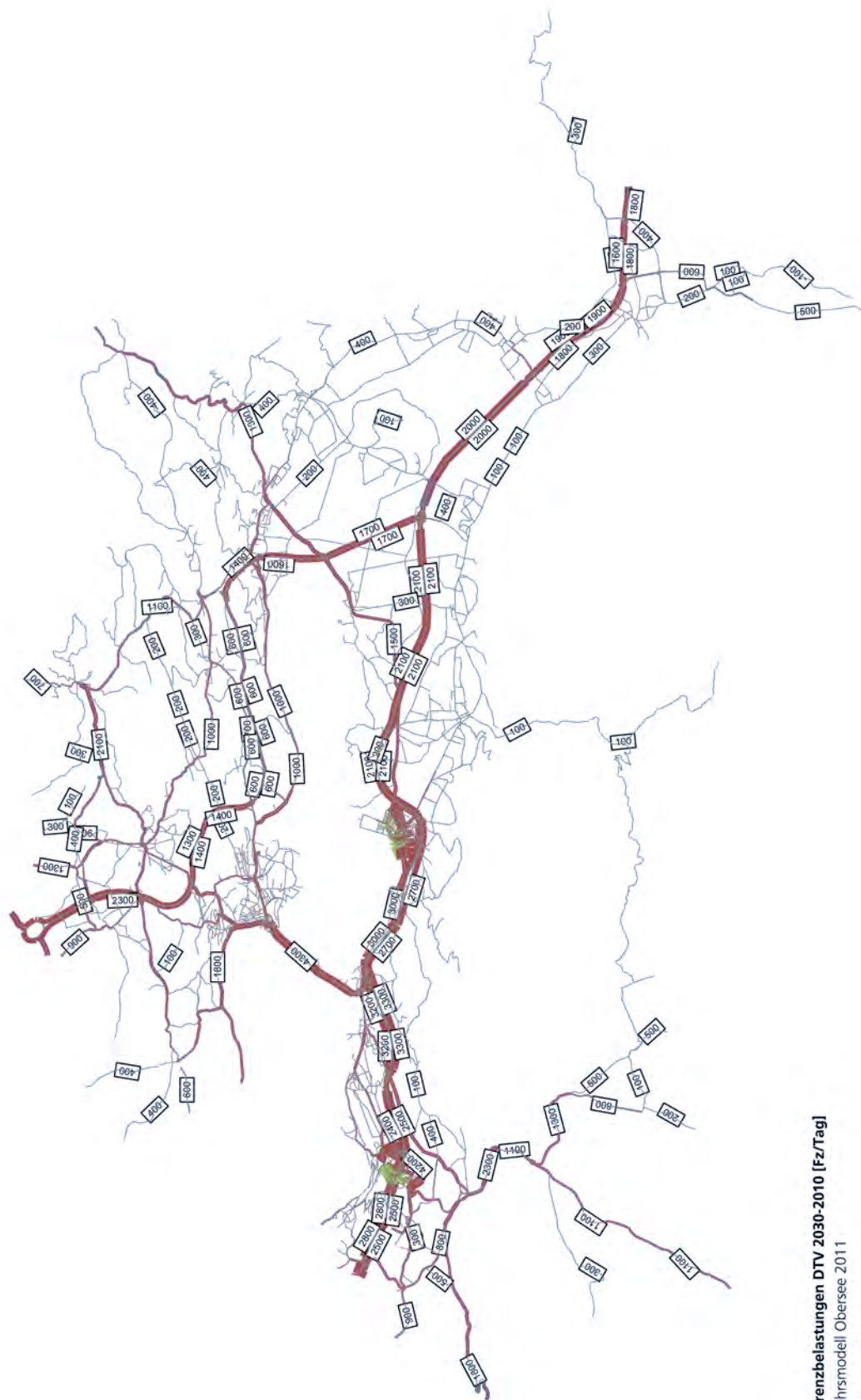


Abbildung 3: Differenzbelastung 2030 - 2010, Durchschnittlich Täglicher Verkehr (DTV)

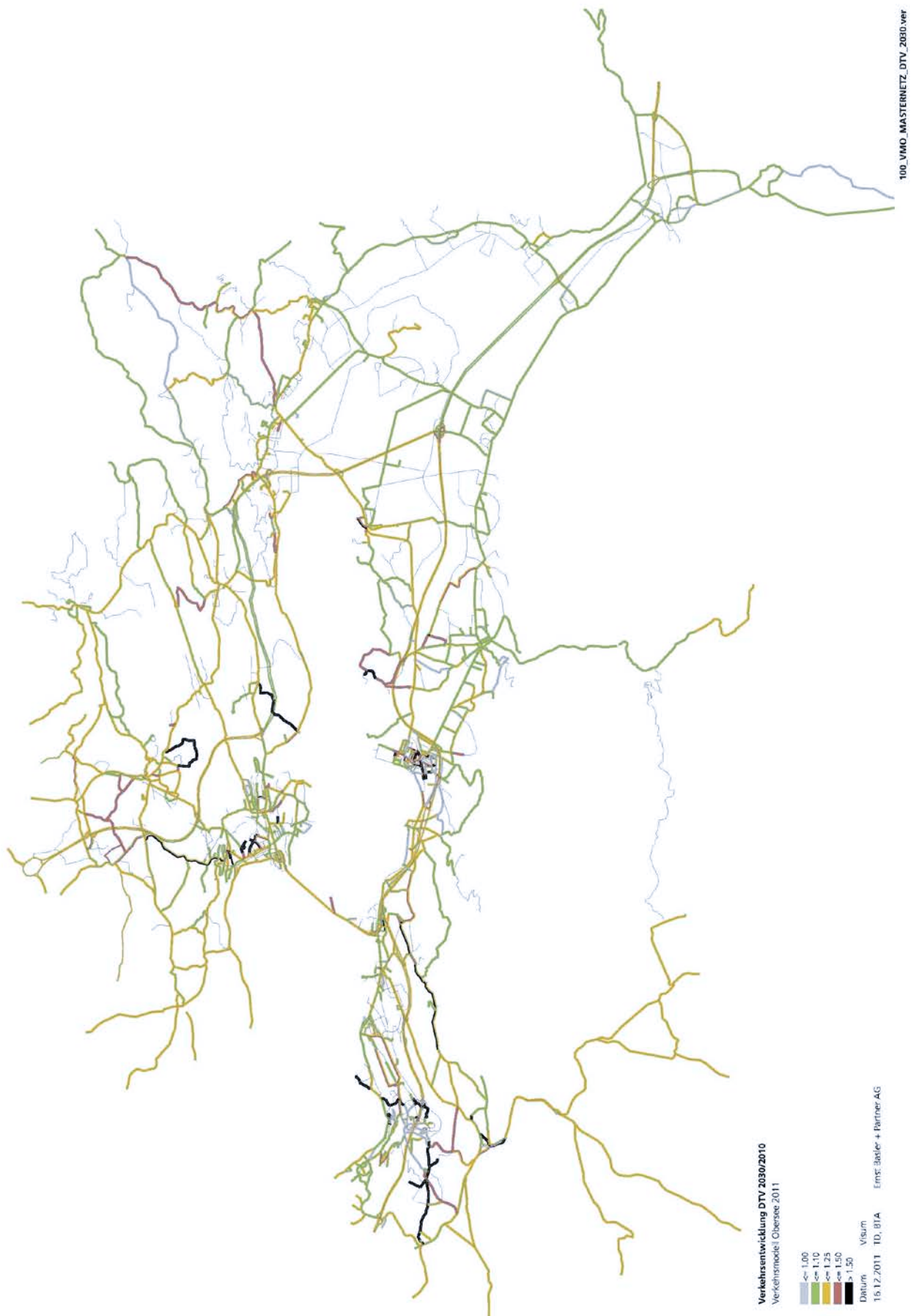


Abbildung 4: Verkehrsentwicklung 2010 bis 2030, Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV)

2 Verkehrsgeneration der Einrichtungen

Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverteilung (Quellen und Ziele der Fahrten), dass durch die Vorhaben Linthpark Uznach, IKEA Schänis und Glaruspark Mollis generiert wird, wurde durch die Firma Interurban in Zürich abgeschätzt. Basis dafür sind geschätzte Umsatzziele, welche über Vergleiche mit ähnlichen Einrichtungen zu einer Kundenfrequenz führten. Anhand von typischen Modal Split Betrachtungen konnten daraus die zu erwartenden Fahrten abgeschätzt werden. Dabei wurden für den Linthpark Uznach und den Glaruspark Mollis jeweils zwei Szenarien betrachtet: zum einen mit "normalem" Kundenfranken ("normale" Kaufkraft des Kunden, bedingt normale Kundenfrequenzen) und zum anderen mit "hohem" Kundenfranken (hohe Kaufkraft des Kunden, bedingt geringere Kundenfrequenzen).

2.1 Linthpark Uznach:

Linthpark / Aldi

Fahrzeugbewegungen Kunden / Besucher (ohne Mitarbeiter)

Parameter / Grundlagen

Raumprogramm

- FOOD / Alltagsbedarf	5'600 m ²
- NON FOOD	8'200 m ²
- Do it / Baumarkt	4'200 m ²
- Möbel	4'000 m ²
Total Verkaufsfläche	22'000 m²

- Zusätzlich Gastronomie (1'000 m ²)	
- Aldi	1'000 m ²
Total Verkaufsfläche	23'000 m²

- Parkplätze Linthpark	615
- Aldi	95
Total Parkplätze	710

Berechnungsgrundlagen

- Anteil ÖV-Kunden, gemessen am Umsatz	10.0%
- Kunden pro Auto	1.4%
- Umsatzanteil Wochentage, Montag-Donnerstag	14.3%
- Umsatzanteil Freitag	18.0%
- Umsatzanteil Samstag	25.0%
- Kundenfranken	
- Variante Normal	CHF 60.-
- Variante Hoch	CHF 80.-
- Umsatzerwartung	
- Linthpark	130 Mio.(ohne Gastro)
- Aldi	> 10 Mio.

Summe Ein-/Ausfahrten, Kunden	pro Tag	Mo-Do	Freitag	Samstag
Variante Normal	11'234	9'234	11'728	15'924
- Linthpark	- 9'206	- 7'586	- 9'590	- 13'296
- Aldi	- 1'128	- 928	- 1'218	- 1'628
- Outparcels	- 900	- 720	- 920	- 1'000
Variante Hoch	9'252	7'606	9'670	13'068
- Linthpark	- 7'224	- 5'958	- 7'532	- 10'440
- Aldi	- 1'128	- 928	- 1'218	- 1'628
- Outparcels	- 900	- 720	- 920	- 1'000

Parkplatzkapazität

710 Parkplätze, Umschlag 5 entspricht 3'050 Parkierungen und 7'100 Ein- und Ausfahrten. Das Parkplatzangebot ist zu knapp, selbst für durchschnittliche Einkaufstage.

Zürich, 9. Februar 2012

2.2 IKEA Schänis:

Ikea

Fahrzeugbewegungen Kunden

Parameter / Grundlagen

Raumprogramm

- Verkaufsfläche	10'000 m ² – 12'000 m ²
- Restaurant Sitzplätze	350 – 400
- Parkplätze Kunden	ab 750
- Parkplätze Mitarbeiter	ca. 70
- Anzahl Mitarbeiter	300
- Aufenthaltsdauer	1.5 bis 2 Stunden

Berechnung

* 2

In Prozent

Fahrten pro Jahr	675000	1350000	100%
Fahrten pro Monat	56250	112500	100%
Frequenzspitzen	62400	124800	110%
(Jan/Juli/Okt./Nov./Dez.)			
Anteil Samstag	3900	7800	25%
Montag bis Donnerstag	1490	2980	43%
Freitag	2808	5616	18%
		0	
Frequenztiefen:	47812	95624	85%
Anteil Samstag	2988	5976	25%
Montag bis Donnerstag (pro Tag)	1142	2284	43%
Freitag	2152	4304	18%
Umschlagshäufigkeit pro Parkplatz			
Frequenzspitzen:			
Samstag	5.6		
Montag bis Donnerstag	2.1		
Freitag	4.0		
Durchschnittliche Fahrten pro Tag	2250	4500	
Durchschnittliche Umschlagshäufigkeit pro Parkplatz	3.2		

Bemerkungen

Ikea ist der Detailhandelsanbieter mit der höchsten Anziehung; d.h. die Akzeptanz, ein weiter Fahrtweg in Kauf zu nehmen, ist hoch.

Der Standort Schänis hat aus Sicht vom Möbelanbieter Ikea ein schwaches Naheinzugsgebiet. Folglich ist das relevante Kundenpotenzial in räumlich bedeutender Entfernung. Dies wird dazu führen, dass die Wochentage Montag bis Freitag von morgens bis ca. 16 Uhr eher schwach, die Abendstunden und die Samstage überproportional stark besucht sind. Dies gilt für die Anzahl Kunden wie auch für die Dauer der Aufenthaltszeit.

Diese Faktoren sind bei der Parkplatzzahl sowie des Verkehrsflusses zu berücksichtigen.

Zürich, 15. Dezember 2011

2.3 Glaruspark Mollis:

Glaruspark

Fahrzeugbewegungen Kunden / Besucher (ohne Mitarbeiter)

Parameter / Grundlagen

Raumprogramm

- Periodischer Bedarf	7'500 m ²
- Outfit / mittelfristiger Bedarf (Bekleidung, Textilien, Schuhe, Lederwaren)	13'700 m ²
- Hartwaren (Fachmärkte Do-it, IT, Unterhaltungselektronik, Tierbedarf, uvm.)	9'800 m ²
- Gastronomie	1'000 m ²

Total Verkaufsfläche	32'000 m²
Total Anzahl Parkplätze	1'700 m²

Berechnungsgrundlagen

- Anteil ÖV-Kunden, gemessen am Umsatz	5%
- Kunden pro Auto	1.5%
- Umsatzanteil Wochentage, Montag-Donnerstag	13.9%
- Umsatzanteil Freitag	18%
- Umsatzanteil Samstag	26.5%
- Kundenfranken	
Variante Normal	CHF 80.-
Variante Hoch	CHF 100.-
- Anteil Nichtkunden	20%
- Umsatzerwartung	200 Millionen
- Fahrzeugbewegungen = Summe Ein- Ausfahrten	

Summe Ein-/Ausfahrten, Kunden	pro Tag	Mo – Do	Freitag	Samstag
Variante Normal	10'556	9'134	9'744	14'756
Zusätzlich 20%	2'111	1'827	1'949	2'951
Total	12'667	10'961	11'693	17'707
Variante Hoch	8'444	7'308	7'796	11'692
Zusätzlich 20%	1'689	1'462	1'559	2'338
Total	10'133	8'770	9'355	14'030

Parkplatzkapazität

1700 Parkplätze, Umschlag 4.5 entspricht 7'650 Parkierungen und 15'300 Ein-/Ausfahrten.

Das Parkplatzangebot wird mehrheitlich ausreichend sein. Ausgenommen davon sind wenige Spitzenstunden (Freitag von 17 bis 20 Uhr, Samstag von 10 bis 16 Uhr)

Legt man ein Einzugsgebiet von 54'000 Einwohner zugrunde, müsste jeder dieser Einwohner/in im Konsumalter (16–75-jährig) wöchentlich einmal im Glaruspark einen Einkauf vollziehen.

Zürich, 01.12.2011

3 Netzbelastung

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das durch die Einrichtungen erzeugt wird, kann in das Modell implementiert und auf das bestehende Netz umgelagert werden. Aufgrund der erwarteten Routenentscheidungen werden mittels des Verkehrsmodells die Mehrbelastungen im Netz ausgewiesen.

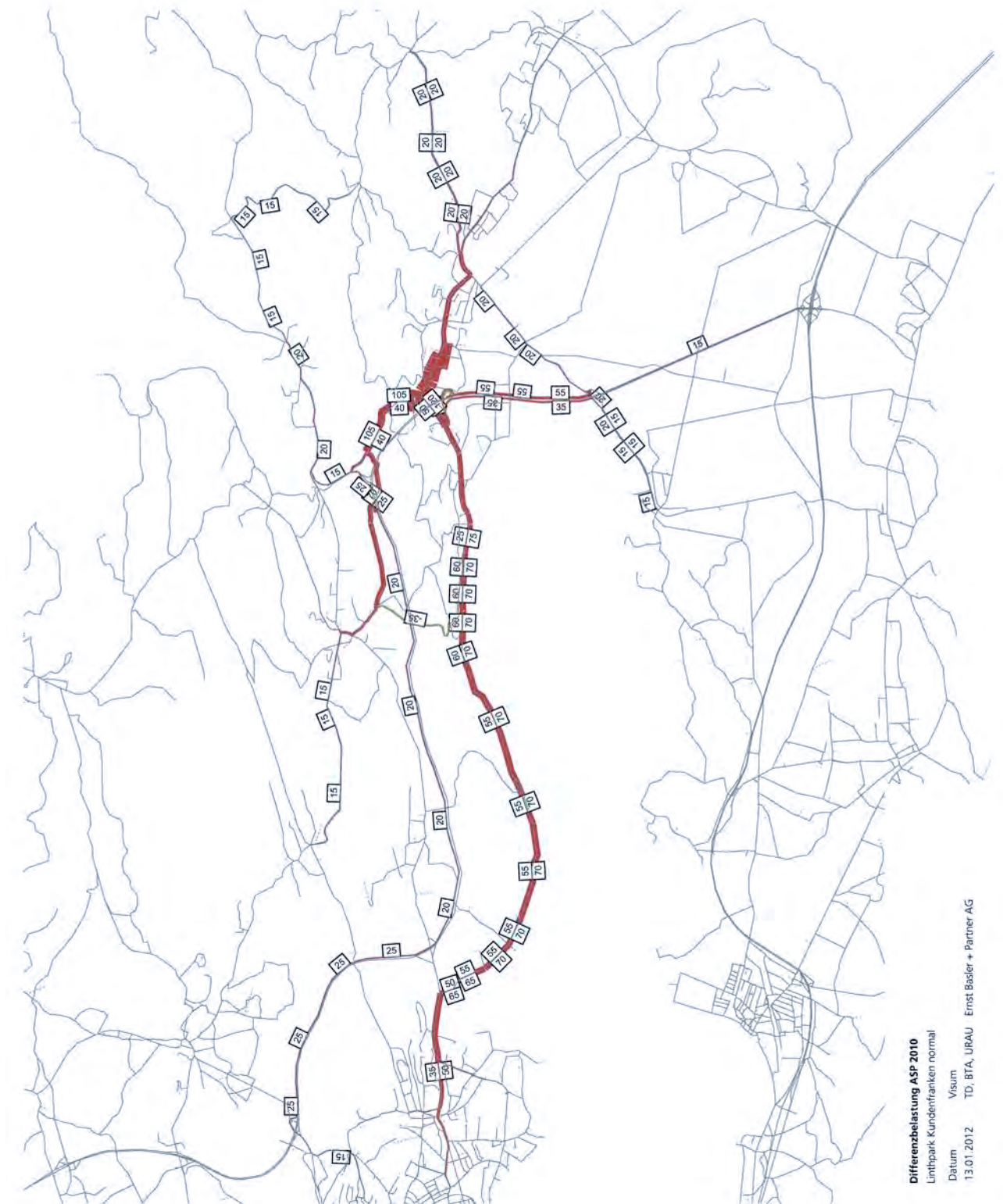


Abbildung 5: Linthpark Uznach: Mehrbelastung Netz in Abendspitzenstunde, Variante Kundenfranken normal

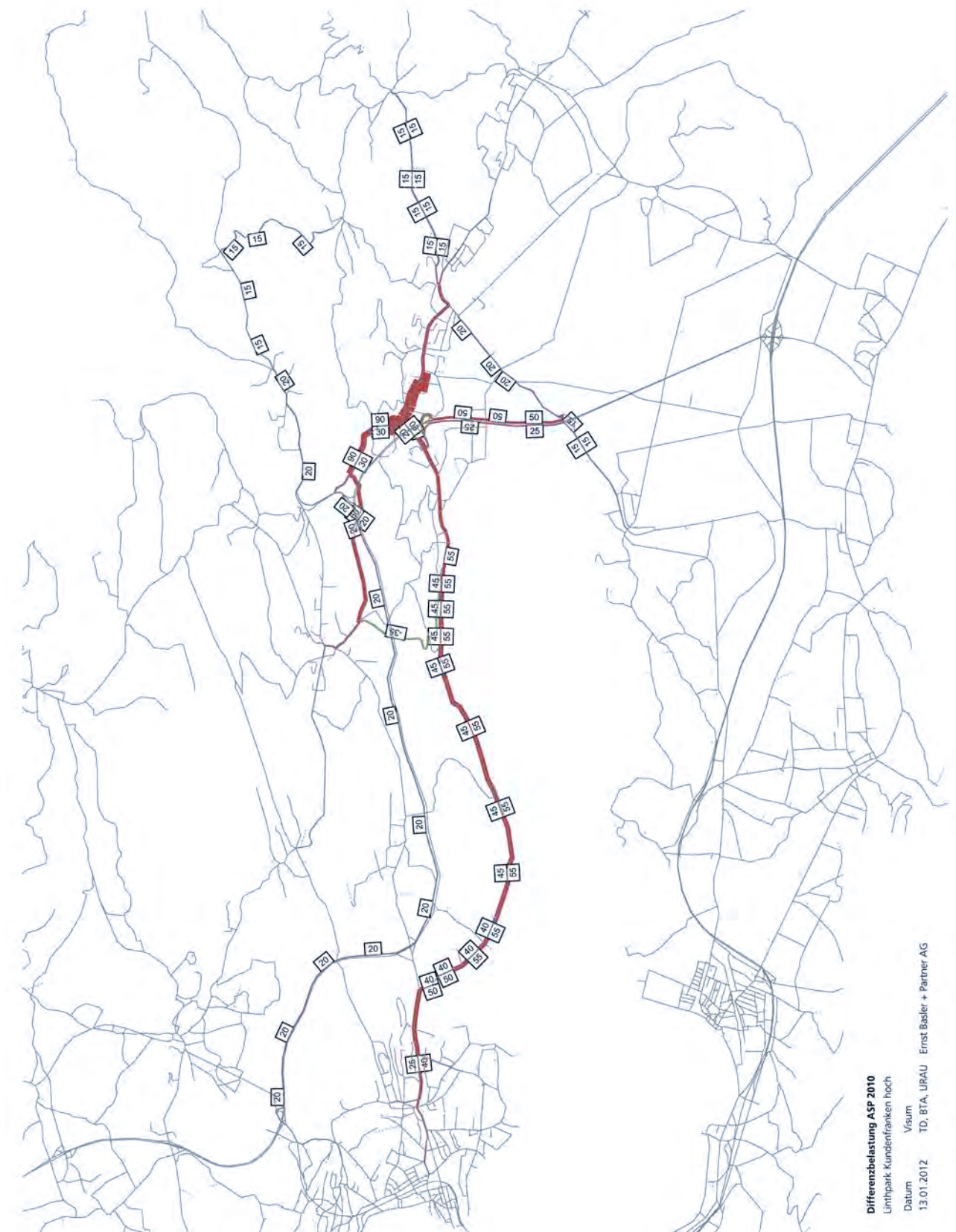


Abbildung 6: Linthpark Uznach: Mehrbelastung Netz in Abendspitzenstunde, Variante Kundenfranken hoch



Abbildung 7: Ikea Schänis: Mehrbelastung Netz in Abendspitzenstunde



Abbildung 8: Glaruspark Mollis: Mehrbelastung Netz in Abendspitzenstunde, Variante Kundenfranken normal



Abbildung 9: Glaruspark Mollis: Mehrbelastung Netz in Abendspitzenstunde, Variante Kundenfranken hoch

4 Fazit

Die Publikumsintensiven Einrichtungen (PE) generieren, wie allgemein bekannt, starke Verkehrsströme. In der Nähe der Nutzungen können die Querschnitte mit einem Mehrverkehr von bis zu 310 Fz/h in einer Fahrtrichtung belegt werden. Vorausgesetzt es würden mehrere PE's erstellt, wären die Verkehre zu superponieren, dementsprechend würde sich die Verkehrssituation verschärfen. Berücksichtigt man, dass die theoretische Leistungsgrenze auf einer offenen Strecke für eine Fahrspur mit Tempo 60 km/h ca. 1'600 Fz/h beträgt, beansprucht eine einzelne der im Bericht betrachteten PE bis zu 20 % der Strassenkapazität. In Überlagerung des bestehenden Verkehrs und unter Berücksichtigung eines auch bescheidenen Verkehrswachstums können somit sogar normal ausgebaute, zweistreifige Strassen (Gegenverkehrsstrassen) ihre Kapazitätsgrenze überschreiten. Die Leistungsfähigkeit von Knoten liegt, je nach Ausbau (Vorsortierungstreifen oder Kreisel), deutlich unterhalb der Leistungsfähigkeit der offenen Strecken. In der Regel werden Knoten dann ausgebaut, wenn die Kapazitätsgrenze überschritten wird. Es ist also davon auszugehen, dass die meisten Knoten im bestehenden Netz schon heute nahe ihrer Kapazitätsgrenze belastet werden. Ein Mehrverkehr, wie er aufgrund der Verkehrsgeneration in diesem Bericht ausgewiesen ist, führt zu Kapazitätsengpässen an einer Grosszahl der Knoten im näheren Einflussbereich.

Die Nationalstrasse A3 wird speziell durch den Glaruspark in Mollis (Anschluss Weesen) und die Ikea (Anschluss Bilten) massiv belastet. Aufgrund der hohen Kapazität der vierstreifigen Strasse und der heute nicht übermässigen Auslastung, scheint zumindest die Funktionalität der offenen Strecke gewährleistet zu sein. Die Mehrbelastung beträgt bis ca. 10% der Gesamtkapazität. Die Anschlussknoten würden in der heutigen Form höchstwahrscheinlich nicht mehr genügen und müssten ausgebaut werden.

Der Linthpark in Uznach führt vor allem auf der Zürcherstrasse zu einer Mehrbelastung, welche zusammen mit dem bestehenden Verkehr und dem Verkehrswachstum die Kapazitätsgrenze der Strasse erreicht. Die Knoten im engeren Umkreis vermögen in der heutigen Form den Mehrverkehr nicht zu bewältigen. Die Nationalstrasse A53 dürfte im vierstreifigen Bereich aufgrund der hohen Kapazität und der moderaten Auslastung die Leistungsgrenze ebenfalls nicht erreichen. Im zweistreifigen Bereich (Neuhaus Richtung Rapperswil) kann davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen der PE bereits soweit abgeklungen sind, dass kein signifikanter Mehrverkehr mehr generiert wird.

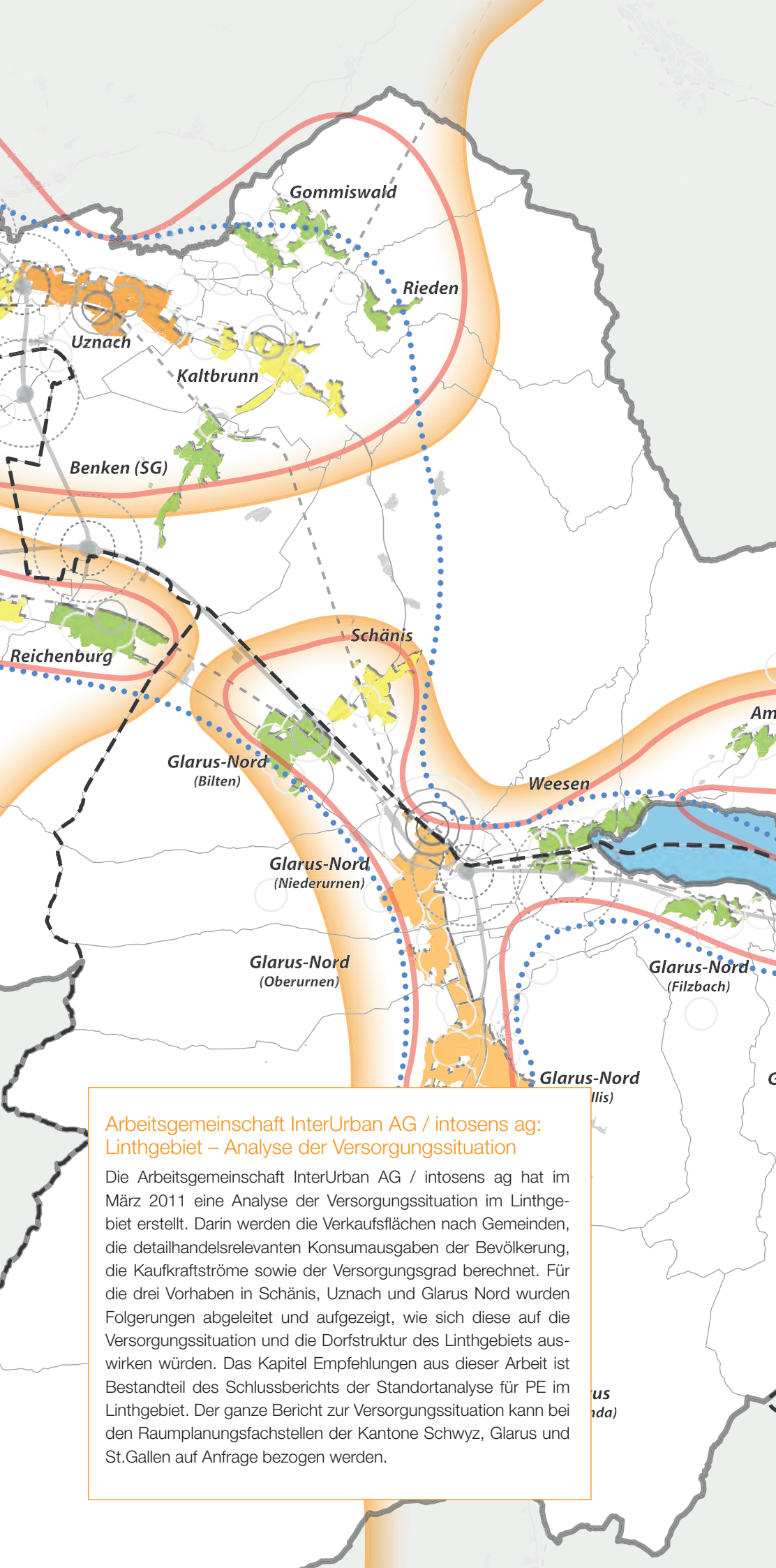
Generell kann festgehalten werden, dass für alle der drei PE's zum Teil massive Ausbauten notwendig werden, welche sich für eine allfällige Realisierung mehrerer Einkaufszentren überlagern würden. Welche Ausbauten in welcher Form wo getätigt werden müssten, ist durch ein detailliertes Verkehrsgutachten mit Analyse der Verkaufsflächen und der Parkplätze in einem nächsten Schritt nachzuweisen.

St.Gallen, 5. Juni 2012

Der Kantonsingenieur-Stv.



Marcel John



Arbeitsgemeinschaft InterUrban AG / intosens ag: Linthgebiet – Analyse der Versorgungssituation

Die Arbeitsgemeinschaft InterUrban AG / intosens ag hat im März 2011 eine Analyse der Versorgungssituation im Linthgebiet erstellt. Darin werden die Verkaufsflächen nach Gemeinden, die detailhandelsrelevanten Konsumausgaben der Bevölkerung, die Kaufkraftströme sowie der Versorgungsgrad berechnet. Für die drei Vorhaben in Schänis, Uznach und Glarus Nord wurden Folgerungen abgeleitet und aufgezeigt, wie sich diese auf die Versorgungssituation und die Dorfstruktur des Linthgebiets auswirken würden. Das Kapitel Empfehlungen aus dieser Arbeit ist Bestandteil des Schlussberichts der Standortanalyse für PE im Linthgebiet. Der ganze Bericht zur Versorgungssituation kann bei den Raumplanungsfachstellen der Kantone Schwyz, Glarus und St.Gallen auf Anfrage bezogen werden.

Schlussbericht • Juni 2012

Teilbericht Versorgungssicherheit • InterUrban AG / intosens ag

Linthgebiet

Analyse der Versorgungssituation



ARGE

InterUrban AG, Zürich

intosens ag, Zürich

Zürich, März 2011

5 Empfehlungen

5.1 Empfehlungen für die Entwicklung der Versorgungssituation des Linthgebiets

Mit dem Glaruspark und dem Linthpark sollen zwei Einkaufszentren entstehen, die im Linthgebiet ausserhalb des Siedlungsgebiets an autoorientierten Standorten liegen. Aufgrund der Lage kann weitestgehend ausgeschlossen werden, dass sie positive Effekte für die Ortszentren bewirken. Negative Effekte sind dagegen durchaus denkbar.

Im Bereich Food liegt die Abschöpfung im Linthgebiet bei 75%, wobei ein räumliches Ungleichgewicht besteht. Wohingegen die Gemeinden des Kantons St.Gallen ausreichend versorgt sind, liegt der Versorgungsgrad im Bereich Food bei den Gemeinden des Kantons Schwyz und des Kantons Glarus nur bei rund 65%. Da der Bedarf im Bereich Food in der Regel in der Nähe des Wohnortes gedeckt wird, ist hier eine Unterversorgung vorhanden, die geschlossen werden sollte.

Ähnlich wie im Bereich Food ist auch im Bereich NonFood die Abschöpfung relativ gering. Rein aufgrund dieser Erkenntnis könnte angenommen werden, dass zusätzliche Einkaufszentren gut positioniert werden könnten.

Der anzustrebende, wünschenswerte Fall ist, eine Versorgung zumindest im Bereich Food flächendeckend und kleinteilig anzubieten (möglichst zumindest ein Anbieter des täglichen Bedarfs in jeder Gemeinde) und eine Angebotsergänzung durch grössere Strukturen an autoorientierten Standorten zu haben. Dabei dürfen die autoorientierten Standorte die siedlungsintegrierten Anbieter nicht übermässig belasten. Durch die Errichtung der beiden Einkaufszentren wäre dies jedoch der Fall - im Bereich NonFood würde ein drastisches Überangebot entstehen.

Für die Versorgungssituation des Linthgebiets im Ganzen ist daher zu empfehlen, dass zumindest vom Glaruspark abgesehen wird, da dieser den bestehenden Versorgungsanbietern deutlich schaden und damit erheblich die Qualität der Ortskerne beeinträchtigen dürfte. Der Linthpark ist in der vorgesehenen Grösse vertretbar, wenn auch nicht ganz ohne negative Auswirkungen auf den Bestand.

Allgemein kann gesagt werden, dass sich das Linthgebiet hinsichtlich der Versorgungssituation nicht einheitlich fassen lässt. Einige Gemeinden des Linthgebiets im Kanton St. Gallen sind stark auf Rapperswil ausgerichtet, Gemeinden des Kantons Schwyz auf das Seedamm-Center und einige Gemeinden des Kantons Glarus auf die Gemeinde Glarus. Das heisst, das Linthgebiet definiert sich über die geographische Besonderheit der

Ebene, keinesfalls hingegen positioniert sich das Linthgebiet über die Versorgungsangebote oder beispielsweise über besondere Einkaufszentren. Aufgrund der Ergebnisse dieser Studie kann auch nicht empfohlen werden, eine solche Positionierung anzustreben.

Soll das Linthgebiet gestärkt werden, ist als Schlussfolgerung zu ziehen, dass die Stärkung der Versorgungssituation dabei zwar eine gewisse, keinesfalls aber die wichtigste Rolle spielen kann oder soll. Vielmehr müssen andere Möglichkeiten gefunden werden, wie sich das Linthgebiet ausser über die geographische Situation definiert. Zu empfehlen ist die Entwicklung eines Identitätskonzeptes. Dabei können unter anderem folgende Fragen relevant sein: Welche Rolle spielt das Linthgebiet für die Identifikation der Bewohner? Welche sind typische Identitätsträger und wie können sie gestärkt werden? Können neue Identitätsträger entwickelt werden? Welche Traditionen pflegt das Linthgebiet? Welche Perspektiven bietet das Linthgebiet der jungen Bevölkerung auf dem Weg der beruflichen Karriere? Wie können die Gemeinden des Linthgebiets zu einer Zusammenarbeit und einem gemeinsamen Auftreten begeistert werden? Welche Rollenverteilung besteht zwischen den einzelnen Gemeinden?

5.2 Empfehlungen für die Ortszentrumspositionierung

Innerhalb des erweiterten Betrachtungsperimeters mit rund 116'000 Einwohnern weist nur der Stadtteil Jona mit rund 18'500 Einwohnern eine Gemeindegrösse auf, die aus sich heraus das Potenzial zu einer hohen Vielfalt in der Versorgungssituation bringt. Auf alle anderen Gemeinden trifft dies kaum zu.

In ihnen scheint die Verankerung von Versorgungsschwerpunkten in den Ortskernen eher noch aus der Zeit zu stammen, in denen die Ortskerne die Zentren nicht nur ihrer Gemeinde, sondern auch des Umlandes waren. Heute ist der Wandel im Linthgebiet und im erweiterten Betrachtungsperimeter längst vollzogen und man kann von einer multizentrischen Region sprechen, bei der die historischen Ortskerne längst um (meist deutlich "stärkere") Zentren auf der grünen Wiese ergänzt wurden. Diese sind stets gut erschlossen, mit dem Auto damit gut erreichbar und weisen in der Regel eine hohe Angebotsvielfalt auf. Auf diesem Hintergrund scheint es ein überholtes Relikt zu sein, die Ortskerne in ihrer Versorgungssituation stärken zu wollen. In der Tat kann gesagt werden, dass es sich innerhalb des Linthgebiets aus wirtschaftlicher Sicht kaum begründen lässt, die Versorgungsangebote in den Ortskernen zu forcieren.

Allerdings sind die Ortskerne weit mehr als Versorgungszentren. Dies war

auch in der Vergangenheit bereits so - noch nie waren sie rein auf ihre Handelsfunktion beschränkt. Daraus folgt, dass die Pflege der aktuell noch vorhandenen Funktionen als wichtig angesehen, noch mehr Nachdruck aber darauf gelegt werden soll, die Ortskerne wieder mit mehr und neuer Funktionalität zu füllen. "Mehr" meint eine grössere Breite an Inhalten und nicht das Klammern an verbleibenden Funktionen.

Als Empfehlung für die Ortskerne des Linthgebietes ist daher auszusprechen, dass das Versorgungsangebot in ihnen durchaus gefördert werden soll, auch wenn die Konkurrenz an autoorientierten Standorten gross ist. Zusätzliche Angebote an autoorientierten Standorten, die für die Ortskerne eine zusätzliche Konkurrenzsituation erzeugen, sollen vermieden werden. Von grösster Bedeutung für die Ortskerne ist, dass die Pflege und Stärkung der Versorgungssituation mit einer allgemeinen Neupositionierung einher geht.

Dies bedeutet, dass eine Auseinandersetzung unter anderem mit folgenden Punkten stattfinden muss:

- Was sind die wichtigen Identitätsmerkmale der Ortskerne?
- Können neue Identitätsträger ergänzt werden?
- Welche althergebrachten Besonderheiten wissen die Ortskerne auf (besondere Geschäfte, Traditionen usw.) und wie können diese bekannter gemacht werden?
- Welche Funktionen ausser dem Versorgungsangebot können zur Belebung der Ortskerne beitragen?
- Wie kann die Aufenthaltsfunktion verbessert werden?
- Wie kann die Attraktivität der Gastronomie verbessert werden?
- Mit welchen Angeboten können Ortskerne die ganz unterschiedlichen Bevölkerungsschichten erreichen?

Angesprochen sind mit solchen Überlegungen die Ortskerne von Uznach, Schübelbach (Siebnen), Niederurnen, Näfels und Glarus. Alle weiteren Gemeinden verfügen über keine Ortskerne, die als räumliche Einheiten wahrgenommen werden.

Das grösste Potenzial weiss dabei die Gemeinde Glarus auf. Die Empfehlung ist, den Ortskern von Glarus deutlich zu stärken. Insbesondere für die Orte von Glarus Süd ist es ungeeignet, eine Versorgungssituation weiter nördlich (etwa durch den Glaruspark beim Bahnhof von Weesen) zu schaffen, wenn Glarus dafür ohnehin durchfahren werden muss. Der Aufbruch im Kanton Glarus, die Stärkung der Zugehörigkeit, Minderung der Fahrkilometer, Nähe zu den Hauptversorgungseinrichtungen können Werte sein, die nur dann zu erreichen sind, wenn die Kantonsmitte im Zentrum von Glarus ist. Um dessen Einzugsgebiet adäquat zu bedienen, müsste sich der Bereich Food um ca. 2'000 bis 3'000 m² und der Bereich Non-Food um 6'000 bis 7'000 m² erweitern. Damit würde

das Zentrum Glarus zum Prosperitäts- und Versorgungsort vom Kanton. Dafür notwendig ist ein intelligenter Umgang mit dem fließenden und ruhenden Individualverkehr, ein überzeugendes Gesamtkonzept bezüglich Nutzung und Identität und ein sofortiges überzeugendes Impulsprojekt. Damit stärkt Glarus die heute ansässigen Anbieter und löst einen Prosperitätssprung für die Binnenwirtschaft aus. Die räumliche, an vielen Stellen desolate Zentrumssituation erträgt das benötigte Raumvolumen, ja dieses wird gerade benötigt, um neue Qualitäten zu erreichen.

Stärker als bei den anderen Gemeinden geht es in Glarus ausser um die Sicherstellung der Versorgung auch um Zugehörigkeit und Identifikation. Kein Einkaufszentrum ausserhalb des Siedlungsgebietes kann diese Funktionen übernehmen. Funktionsvielfalt, Öffentlichkeit und Identität sind wichtige Eigenschaften von Glarus, um als Mittelpunkt des ganzen Kantons und seiner Bevölkerung funktionieren zu können.

Ohne Zweifel würde mit einer derartigen Entwicklung von Glarus dem Glaruspark die Berechtigung entzogen.

Innerhalb des Linthgebiets findet sich keine Gemeinde, für die eine solche Empfehlung in ähnlicher Deutlichkeit wie für Glarus ausgesprochen werden kann. So weist beispielsweise der historisch bedeutende Ortskern von Uznach kein Potenzial als regionaler Versorgungsstandort auf. Die Verkehrsbelastung ist dort derart stark, dass selbst Strassenüberquerungen nur erschwert möglich sind und die Altstadt Häuser bieten kaum Möglichkeiten zum Ausbau, um neuen Anforderungen gerecht zu werden.

In Uznach ist ein Entwicklungspotenzial am ehesten im Bereich des Bahnhofs auszumachen, bei dem eine neue Verkaufsanlage mit starkem Bezug zum Ortskern denkbar wäre. Ist eine neue Verkaufsanlage beim Bahnhof von Uznach nicht möglich oder nicht erwünscht, bietet der ländlich geprägte Raum des Linthgebiets keinen weiteren siedlungsintegrierten Standort für eine Grossmassnahme mehr an.

5.3 Empfehlungen für die Entwicklung der drei Einkaufsschwerpunkte

5.3.1 Empfehlung Glaruspark

Im Bereich NonFood wird durch die geplanten Einkaufszentren ein deutliches Überangebot entstehen. Dies gilt insbesondere für den Glaruspark, in dessen Einzugsgebiet bereits heute ein Überangebot vorhanden ist. Das gesamte Überangebot wird im Einzugsgebiet des Glarusparks auf

über CHF 200 Mio. eingeschätzt. Selbst unter der (unrealistischen) Annahme, dass die Hälfte davon auf Kosten der ausserhalb des erweiterten Betrachtungsperimeters liegenden Versorgungsmagnete, sowie den Versandhandel gehen, sind die Schäden für den lokalen Detailhandel im Einzugsgebiet des Einkaufszentrums dennoch immens. Mit CHF 100 Mio. würden ihm 40% des Umsatzes genommen und damit weitgehend die Existenzgrundlage entzogen.

In gegenläufiger Betrachtungsrichtung bedeutet dies für den Glaruspark selbst, dass er nur schlechte Marktchancen hat. Es ist keinesfalls davon auszugehen, dass dieser eine hohe oder auch nur eine normale Flächenproduktivität erreicht. Im Gegenteil: Aufgrund des bestehenden und des sich dann verschärfenden Überangebotes im Bereich NonFood ist damit zu rechnen, dass dieser nicht rentabel ist.

Bei dem erfassten Ausmass des Überangebotes ist auch nicht davon auszugehen, dass durch einen gezielten Branchenmix, sprich durch die Konzentration auf Branchen, die im Einzugsgebiet eher schwach vertreten sind oder für die längere Wegstrecken in Kauf genommen werden, die beschriebene Problematik bewältigt werden kann.

Die einzige Empfehlung kann an dieser Stelle sein, den Glaruspark in dieser Form und an diesem Ort nicht zu realisieren.

5.3.2 Empfehlung Linthpark

Deutlich weniger problematisch als der Glaruspark zeigt sich die Planung des Linthparks. Dies liegt zum einen daran, dass für ihn nur die Hälfte des Umsatzes des Glarusparks geschätzt wird, was sich nochmals durch den Wegfall der Verkaufsflächen des heutigen Linthparks reduziert.

Der Linthpark wird in seinem Einzugsgebiet kein Überangebot erzeugen. Dennoch werden gewisse Konkurrenzsituationen zum bestehenden Detailhandel unvermeidlich sein. Zudem ist zu beachten, dass die Prognose in Kombination mit weiteren entstehenden Versorgungsangeboten eine ganz andere sein kann. Momentan ist selbst nach der Realisierung des Linthparks in den Bereichen Food und NonFood noch mit einer Unterversorgung in dessen Einzugsgebiet zu rechnen. Beispielsweise mit der Realisierung des Glarusparks würde dieses Bild kippen.

In keinem Fall verträgt das Linthgebiet zwei Einkaufszentren!

Als Empfehlung für den Linthpark ist festzuhalten, dass er in der vorgesehenen Form und am vorgesehenen Ort realisiert werden kann. Dabei muss bestmöglich auf eine Vermeidung von Konkurrenzangeboten zum

bestehenden Angebot an siedlungsintegrierten Standorten geachtet werden.

5.3.3 Empfehlungen Ikea Schänis

Es bestehen keine oder nur sehr geringe Wechselwirkungen zwischen dem Angebot von Ikea und der Versorgungssituation im Linthgebiet - die bestehenden Möbelanbieter dürften die Konkurrenz spüren, die Anbieter in den Bereichen Food, NonFood und Do-it hingegen kaum. Aus Sicht der Versorgungssituation des Linthgebiets spricht folglich nichts gegen eine Ansiedlung eines Ikea-Hauses in Schänis.

Eine andere Situation würde sich jedoch dann ergeben, wenn das Ikea-Haus "Nachahmer" nach sich zieht, sprich weitere Betriebe an den Standort drängen, die von der Frequenz und der Bekanntheit von Ikea profitieren. Es könnte dann schnell eine ähnliche Situation entstehen, wie sie sich für den Glaruspark in Mollis prognostizieren lässt: Das Angebot im NonFood Bereich ist gedeckt und weitere Angebote in grossem Ausmass und an Standorten, die nicht siedlungsintegriert sind, können dem bestehenden Detailhandel erheblichen Schaden zufügen.

Aus Sicht der Versorgungssituation im Linthgebiet ist für den Ikea-Standort in Schänis ist damit zu empfehlen, dass dieser realisiert werden kann, jedoch ohne Raum für weitere Ansiedlungen zu schaffen.

