www.espacemobilite.ch

ETH Zürich / ISTP-IVT-Seminar:

Politics and Economics of Parking in Switzerland and the US

Die wirtschaftliche Bedeutung der Parkplätze für den Detailhandel – und ein paar neue Gedanken und Ansätze zur Parkplatzthematik

Zürich, 16. Juni 2016

Markus Neukom, Präsident espace.mobilité

Inhaltsübersicht

I. Generelle Überlegungen zu Parkplätzen

II. Das Geschäftsmodell des Detailhandels

III. Impact von Parkplatz-Restriktionsmassnahmen beim Detailhandel

IV. Fehlende Wirksamkeit/Wirkungseffizienz von Parkplatz-Restriktionsmassnahmen beim Detailhandel

espace.mobilité

www.espacemobilite.ch

espace.mobilité …

- ist eine Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels

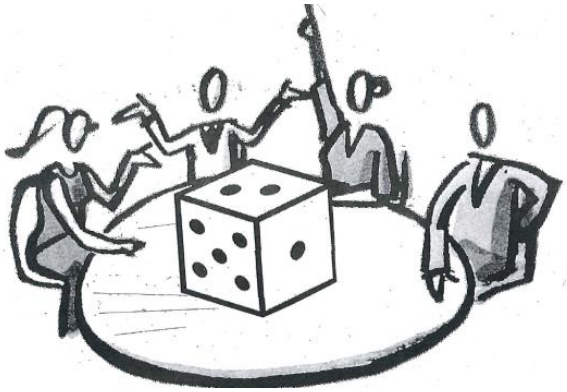
coop IKEA JUMBO DO IT · DECO · GARDEN MANOR MIGROS Pfister

- vertritt die Anliegen der Konsumentinnen und Konsumenten und des Detailhandels in Raumplanungs-, Umweltschutz- und Mobilitätsbelangen sowie in Fragen der Planungs- und Bewilligungsverfahren und einschlägigen Normen
- ist Gesprächspartner für Behörden, Parteien, Medien und Interessengruppierungen
- ist den Fakten und wissenschaftlich fundierten Grundlagen verpflichtet
- ist den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet
- setzt sich für eine <u>wirkungseffiziente</u> Raumplanungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik ein

→ **Restriktionsmassnahmen <u>ohne</u> nachweisbaren Nutzen oder sogar mit kontraproduktiven Effekten sind zu unterlassen !**

I. Generelle Überlegungen zu Parkplätzen

Viele Sichtweisen auf Parkplätze



- Für die einen sind Parkplätze ein Fluch
- Für die einen sind Parkplätze ein Segen
- Für die einen sind Parkplätze ein Forschungsgegenstand
- Für die einen sind Parkplätze ein unverzichtbarer Teil ihres Geschäftsmodells

Es kann hilfreich sein, den Blickwinkel zu öffnen und die Perspektive der anderen einzunehmen.

Parkgebühren ≠ Parkgebühren
Es gilt zu unterscheiden !

Gilt sinngemäss auch für andere Restriktions-massnahmen

Wo	auf privatem Grundstück		auf öffentlichem Grund
Massnahme Gebühren-erhebung	von Eigentümer / Be-treiber **FREIWILLIG** erhoben	auf Zwang / Verfügung von Behörden **UNFREIWILLIG** erhoben	von Behörden erhoben
Auslöser	(zu) grosse Nachfrage	Umweltschutzgesetz USG / LRV	grosse Nachfrage nach beschränktem Gut, das ALLEN gehört.
Hauptziel	keine Fremdparkierer, evtl. weitere	Reduktion Luftschad-stoffemissionen	Exklusives Benutzen von Allgemeingut soll kosten
Ziel erreichbar ?	**Ja**	**NEIN**	**Ja**

Juristische Bedeutung von Restriktionsmassnahmen bei Parkplätzen auf privaten Grundstücken

Die Voraussetzungen für Grundrechtsbeschränkungen*)

müssen kumulativ erfüllt sein)**

1. Gesetzliche Grundlage
2. Öffentliches Interesse
3. Verhältnismässigkeit
   a) Notwendigkeit
   b) Geeignetheit
   c) Proportionalität zwischen Mittel und Zweck

*) Grundrechte der Bundesverfassung
z.B. Eigentumsfreiheit (Art. 26 BV) und Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV)

**) gemäss Art. 36 BV

Parkplätze ? = Verkehr
Eine neue Sichtweise auf Parkplätze

Parkplätze haben eine Qualität:

- Je länger ein Auto auf einem Parkplatz steht und je mehr Tätigkeiten der Autobesitzer in dieser Zeit zu Fuss erledigen kann, umso besser ist der Parkplatz hinsichtlich Emissions- und Verkehrserzeugung
- Parkplätze bei EKZ mit einer Verweildauer von 1 – 3 Std. sind wesentlich besser als Parkplätze bei einem Hard-discounter mit einer Verweildauer von 10 – 20 Min.

→ **Es macht deshalb wenig Sinn, Parkplätze von Einkaufszentren mit Restriktionsmassnahmen zu belegen**

II. Das Geschäftsmodell des Detailhandels

Historischer Rückblick über den (Detail)handel

Vom Forum Romanum…

…über den mittelalterlichen Markt…

…den Tante-Emma-Laden

…den 1. Selbstbedienungsladen

…zum modernen Einkaufszentrum

Tägliche Warenströme am Beispiel der Migros

Produzent → Verkaufsstelle → Kunde

> 400 Bahnwagen

> 900 Lastwagen
(davon ~400 M-eigene)

> 23‘000 Tonnen

> 40 See-Container
(hauptsächlich 40‘ Fuss)

> 2‘000 Transportaufträge

> 70‘000 Palettenbewegungen

> 700 belieferte
Verkaufsstandorte

> 1 Mio. CHF Transportumsatz

> 67 verschiedene
Tauschgeräte-Typen

> 9.6 Mio. Stk. Tauschgeräte
im Besitz von MTM

Markt – Warentransport – Verkehr

Markt / Detailhandel

≙

Warenaustausch / Warentransport

≙

Verkehr

Verkehr ist eine unverzichtbare Grundvoraussetzung für den Detailhandel

Standort-Struktur des Detailhandels

Format	Anzahl	Einzugs-gebiet	Art des Einkaufs	Standort	Beispiele
Convenience-Stores	viele	lokal	Ergänzungs-einkauf, rund um die Uhr	Frequenzlage	migrolino, Coop pronto
Kleine und mittlere Super- und Verbrauchermärkte	viele	lokal	täglich	zentral	M, MM Coop: A, B, C
Einkaufszentren, grosse SM/VM	wenige	regional	Wocheneinkauf	Zentrumsrand, peripher	MMM Coop: Megastores
Grosse Fachmärkte	vereinzelte	überregional	sporadisch	peripher	Ikea, Media Markt

➡ **<u>Alle</u> Formate haben eine klare Funktion und Daseinsberechtigung**

Detailhandel heute: Vielfalt der Formate am Beispiel der Migros-Gruppe

MM

DO IT+GARDEN MIGROS

migrolino

interio

M

OBI

VOI MIGROS PARTNER

GLOBUS

MMM

M Express

SPORTXX MIGROS

micasa MIGROS

HERREN FASHION GLOBUS

DENNER

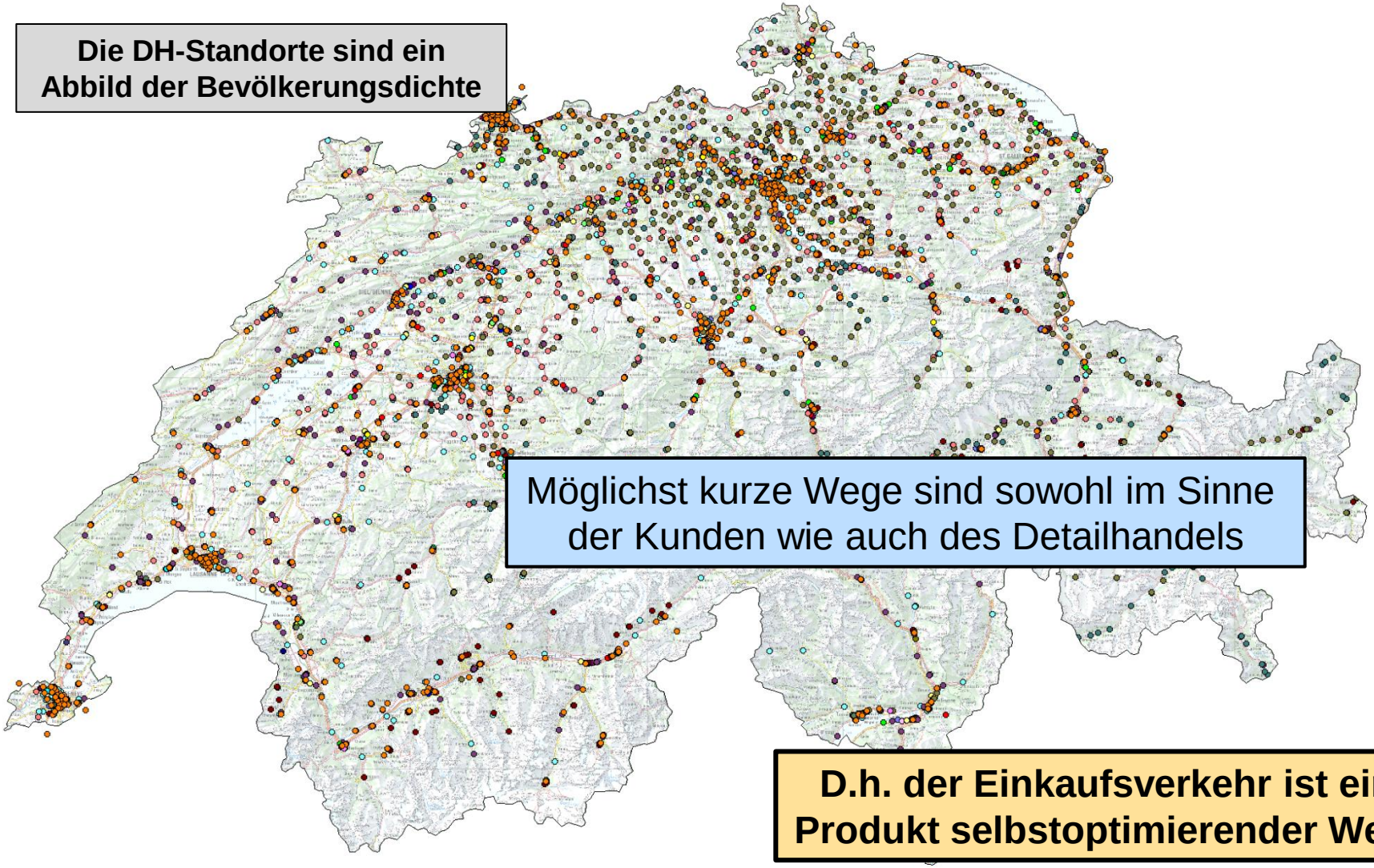
Ganz unterschiedliche Filialen

Bahnhof-Filialen <u>ohne</u> PP ….

… und EKZ mit vielen PP

Der Detailhandel ist dort, wo die Kunden sind

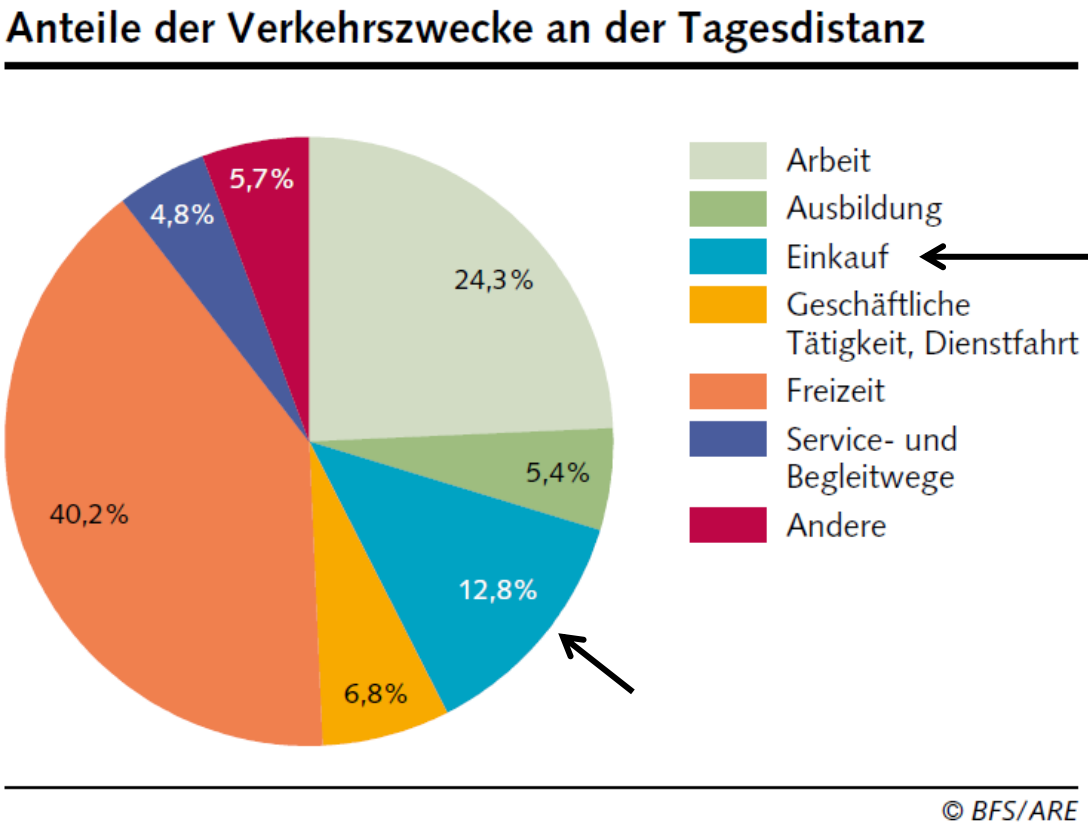
Die DH-Standorte sind ein Abbild der Bevölkerungsdichte



Möglichst kurze Wege sind sowohl im Sinne der Kunden wie auch des Detailhandels

D.h. der Einkaufsverkehr ist ein Produkt selbstoptimierender Wege

Facts and Figures zum Einkaufsverkehr

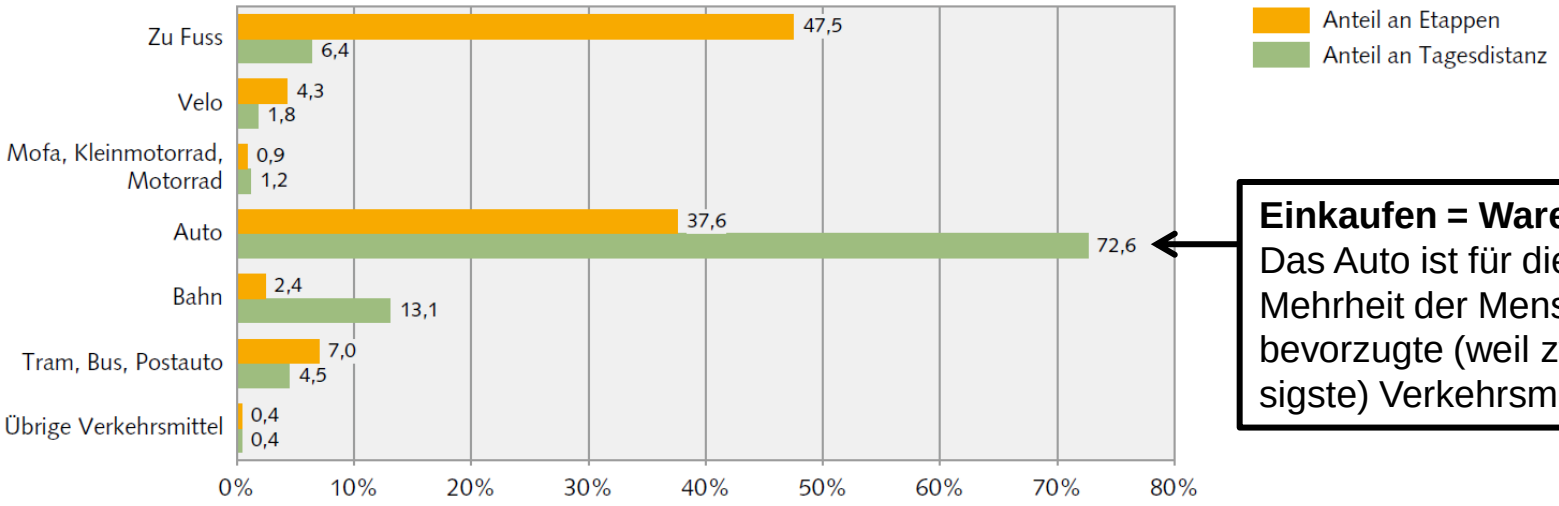


Einkaufen ist von drittrangiger Bedeutung bezüglich zurückgelegte Tagesdistanzen

Quelle: Mikrozensus 2010

Facts and Figures zum Einkaufsverkehr

Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (in %) **G 5.4.1**



Basis: 64 981 Einkaufsetappen im Inland an Werk- und Samstagen

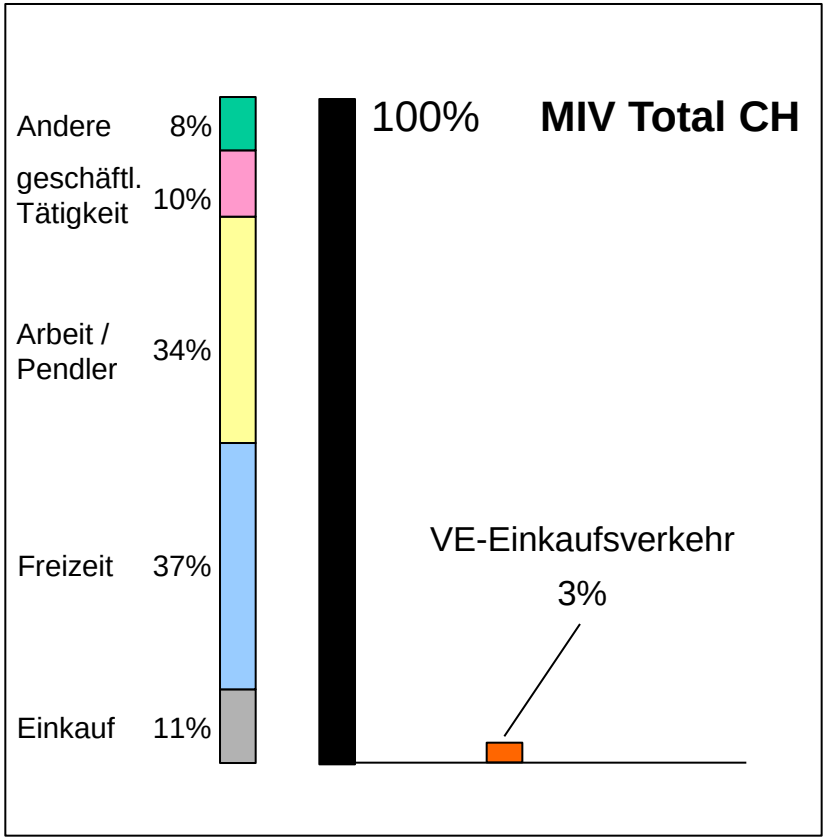
© BFS/ARE

Einkaufen = Warentransport
Das Auto ist für die grosse Mehrheit der Menschen das bevorzugte (weil zweckmässigste) Verkehrsmittel

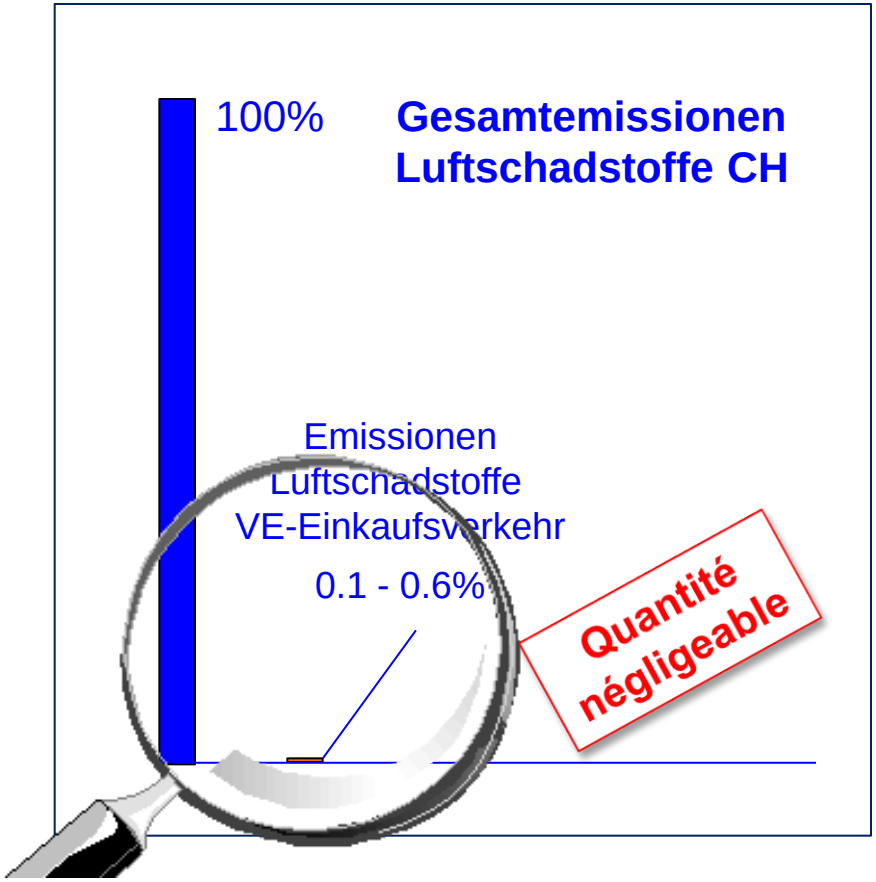
Quelle: Mikrozensus 2010

Anteil VE*-Einkaufsverkehr am MIV sowie an den Luftschadstoffemissionen

*VE = Verkehrsintensive Einrichtungen (ab 5’000 m² VFL)

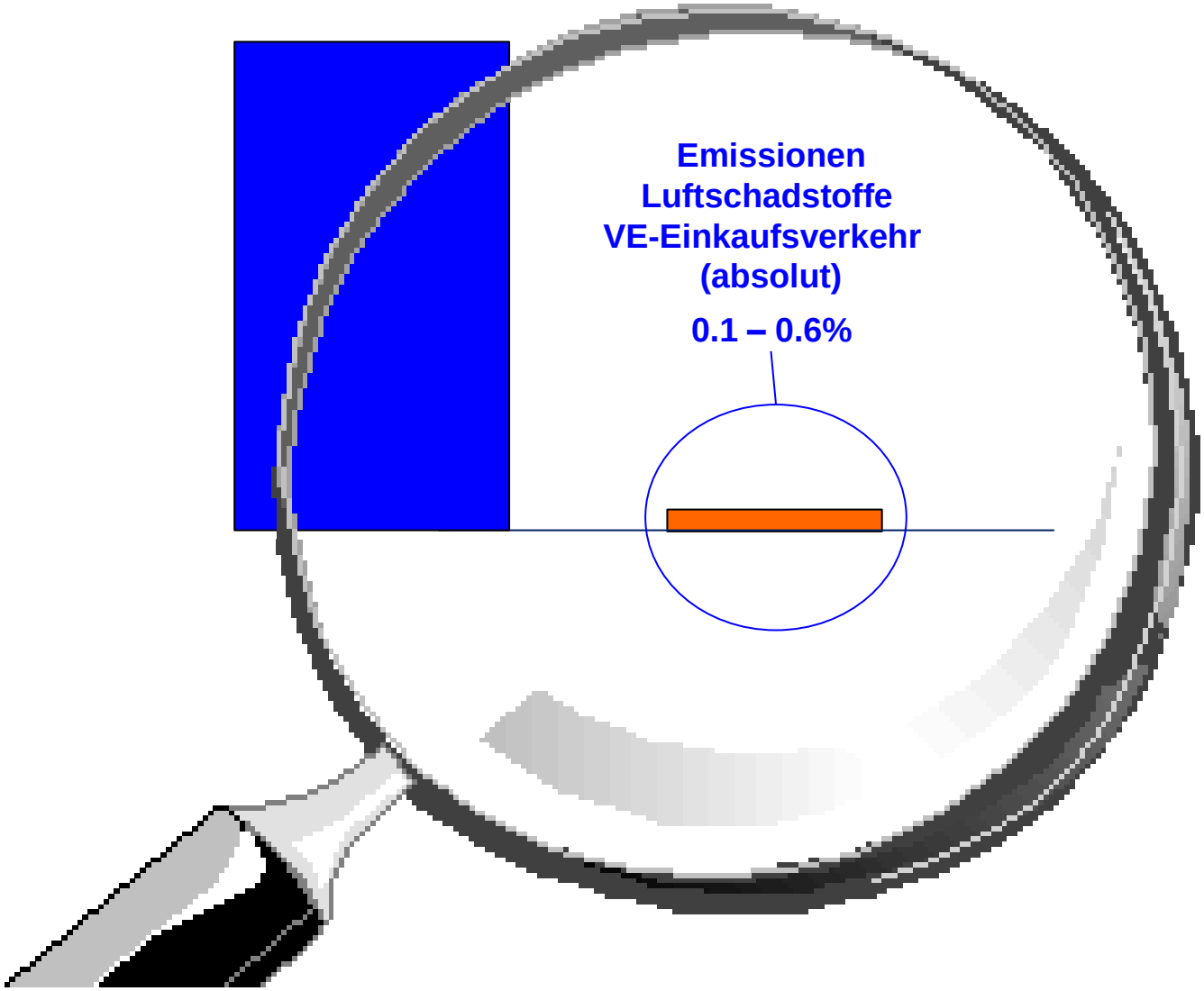


Gefahrene Fahrzeugkilometer des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Schweiz

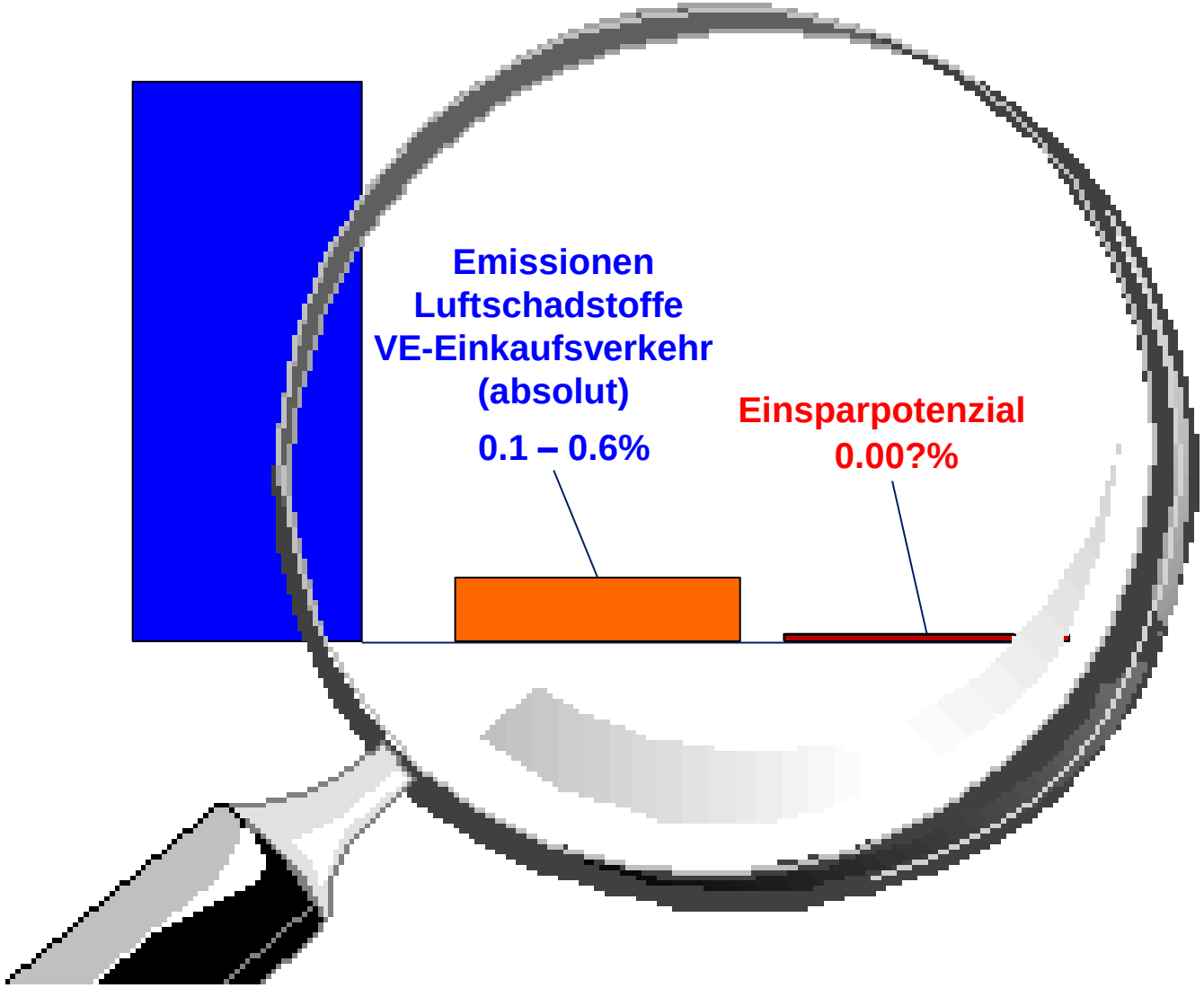


Luftschadstoffemissionen in der Schweiz

Anteil VE-Einkaufsverkehr an Luftschadstoffemissionen



Anteil VE-Einkaufsverkehr an Luftschadstoffemissionen



nicht messbar

Quantité négligeable !

Emissionsanteile des Einkaufsverkehrs zu VE*
gemessen an den Gesamtemissionen *aller* Verursacher

Luftschadstoffe und Treibhausgase	Anteil VE-Einkaufsverkehr an Gesamtemissionen[1] (Werte für 2006)	**Anteil VE-Einkaufsverkehr an Gesamtemissionen** (Werte für 2006) mit Nettoverkehrs-Effekt[2]
PM10	0.2 %	**0.1 %**
(NM) HC	0.2 %	**0.1 %**
NO_x	0.5 %	**0.3 %**
CO_2	0.8 %	**0.5 %**
CO	1.0 %	**0.6 %**

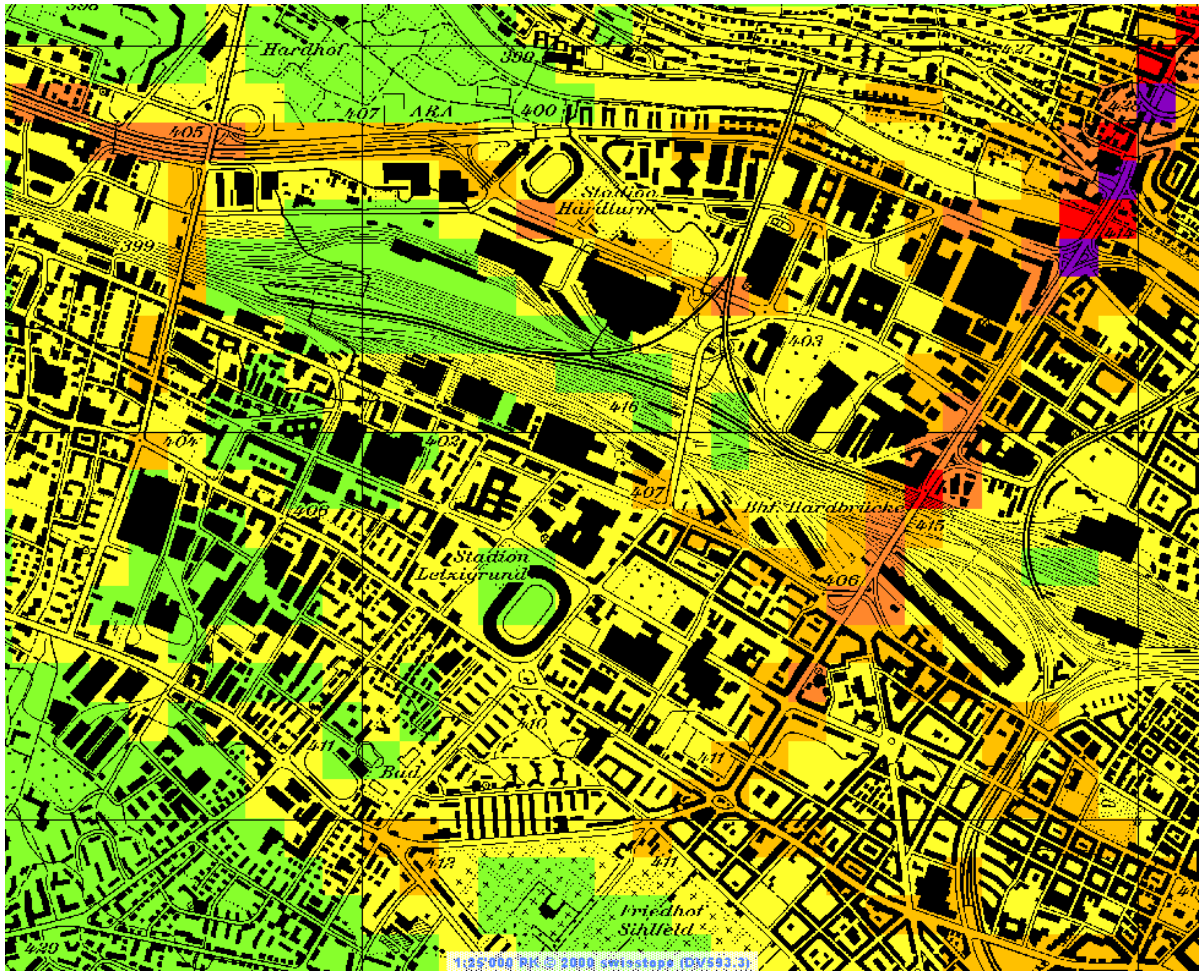
➡ Reduktionsmassnahmen beim VE-Einkaufsverkehr bringen, wenn überhaupt, im besten Fall eine Verringerung der Schadstoffemissionen, die **weit weniger als ein Promille (<1‰)** der Gesamtemissionen betragen würde.

* Einkaufszentren und Fachmärkte mit >5'000 m^2 Verkaufsfläche (alte Grenze UVP-Pflicht)

[1] Quelle: Institut für Umwelttechnik und Oekologie GmbH & Advokatur Dr. Walter & Partner (IUTO), 2006

[2] Gemäss SVI-Forschungsbericht zum Nettoverkehr von VE (2009) wird der VE-Verkehr um 30 - 50 % überschätzt

NO_2 Immissionskarte Raum Letzipark 2010
EKZ Letzipark mit tieferen Werten als diverse Quartiere



Legende

NO2-Jahresmittelwert in µg/m³:

- < 16
- 16 bis 20
- 20 bis 24
- 24 bis 28
- 28 bis 32
- 32 bis 36
- 36 bis 40
- 40 bis 44
- > 44

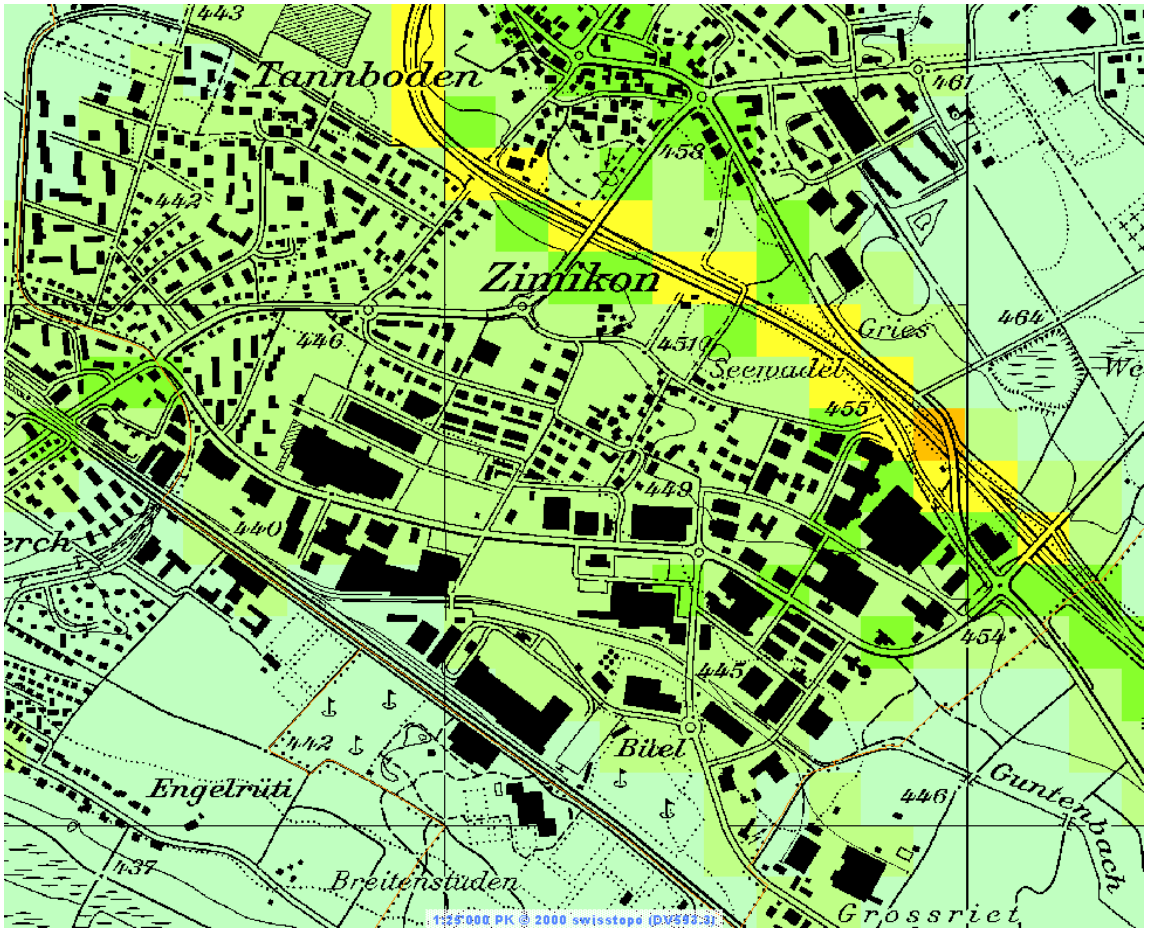
Grenzwert: 30 µg/m³ (Jahresmittel)

Quelle:
AWEL Kanton Zürich

NO_2-Immissionskarte im Raum Zürich West, 2010

EKZ sind keine übermässigen Emittenten !

EKZ Volkiland mit gleichen NO_2-Werten wie Wohnquartiere



Legende

NO2-Jahresmittelwert in µg/m³:

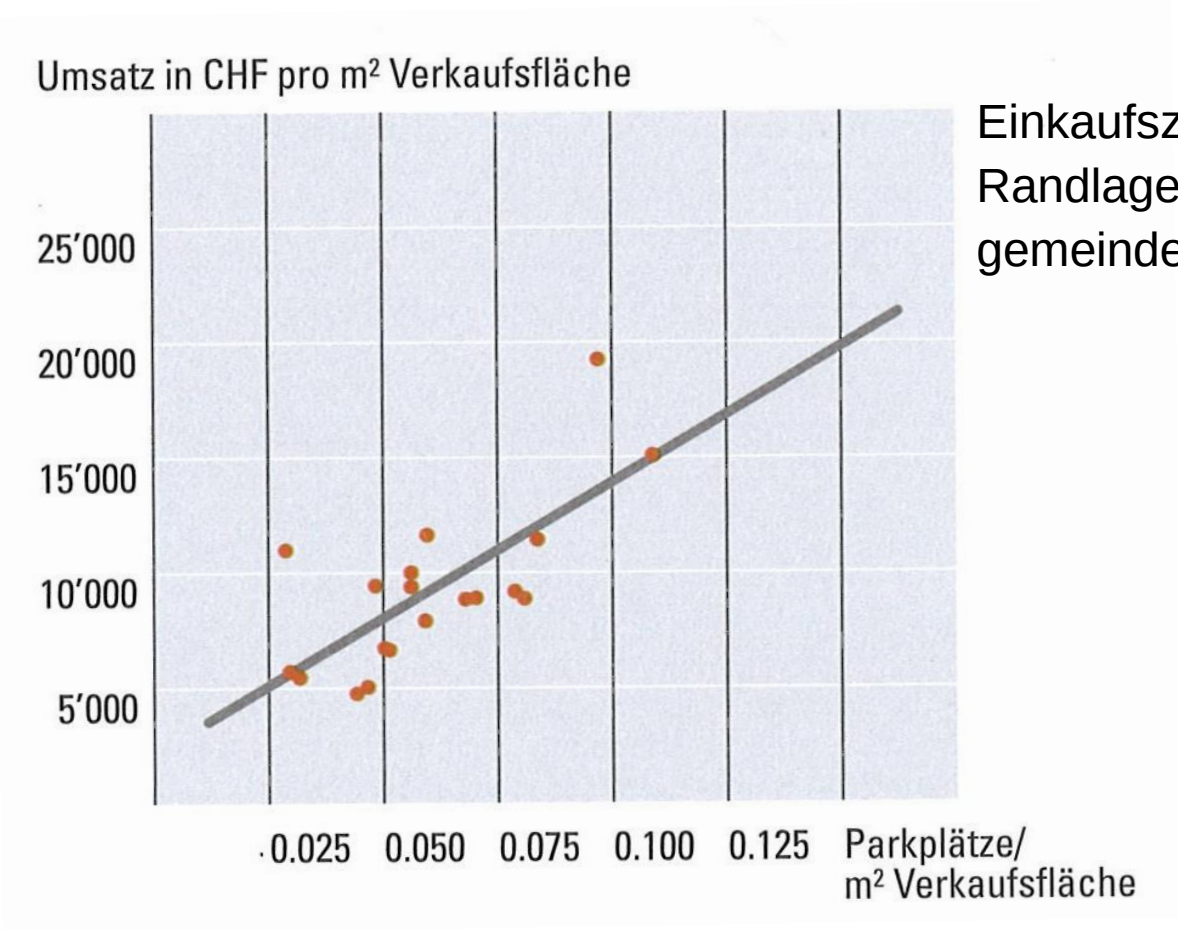
- < 16
- 16 bis 20
- 20 bis 24
- 24 bis 28
- 28 bis 32
- 32 bis 36
- 36 bis 40
- 40 bis 44
- > 44

Grenzwert: 30 µg/m³ (Jahresmittel)

Quelle:
AWEL Kanton Zürich

NO_2-Immissionskarte im Einkaufs- und Industriegebiet von Volketswil, 2010

Parkplatzdichte und Flächenumsatz



Einkaufszentren an grossstädtischen Randlagen und in Agglomerations-gemeinden

Quelle: Wüest&Partner, 2004

Parkplätze haben einen unmittelbaren Einfluss auf den Umsatz

Wirtschaftliche Bedeutung der Parkplätze

Stadt Zürich
Tiefbauamt

Förderung der städtischen Standortattraktivität durch effizienten und finanzierbaren Verkehr

Teil 1: Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Stadt Zürich

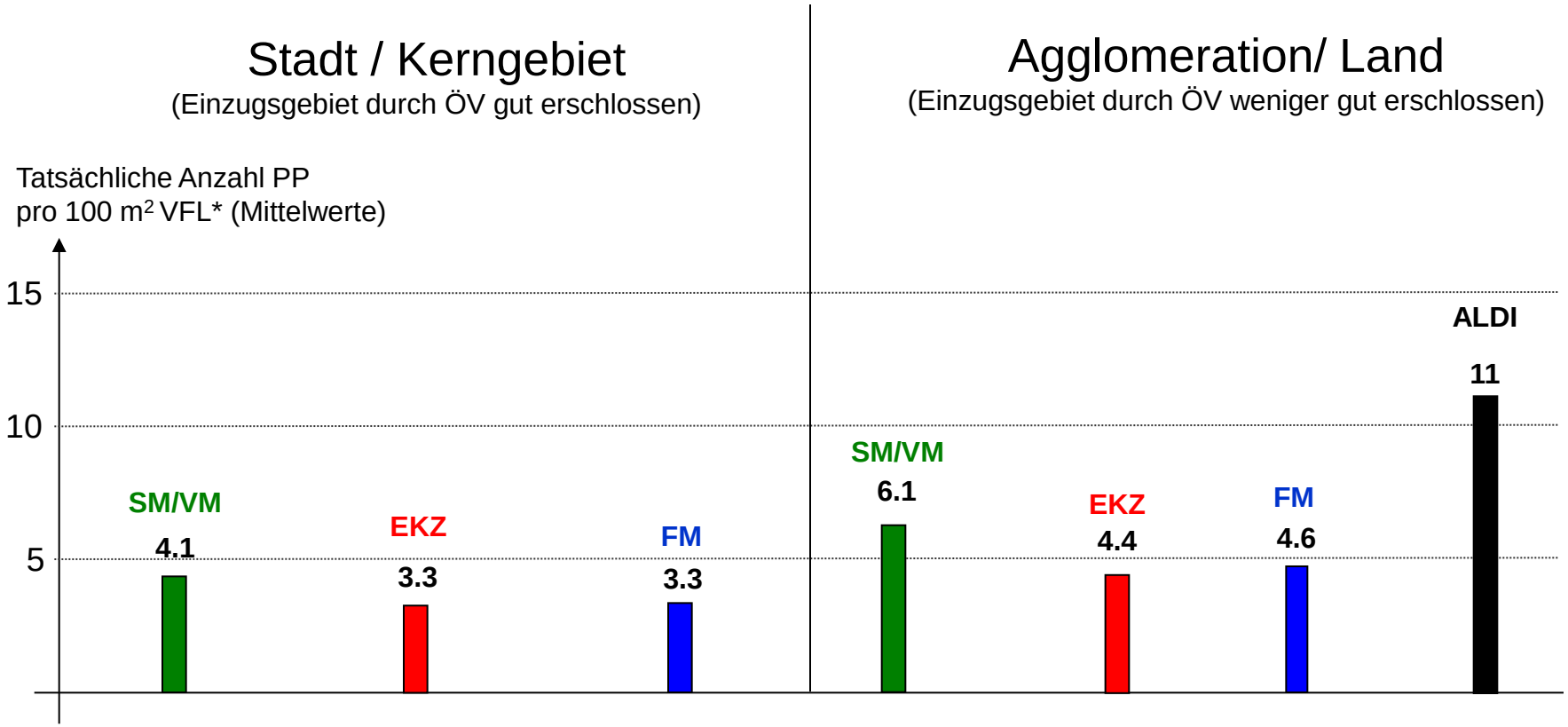
Schlussbericht

April 2011

Planungsbüro Jud
Verkehrsingenieure
Umweltwissenschafter
Mobilitätsberater
metron

Der durchschnittlich generierte Umsatz für die Strassenparkplätze in der Innenstadt von Zürich liegt bei CHF 328'000.- pro Jahr

Kennzahlen zur Parkplatz-Ausstattung d.h. bestehende, betriebserforderliche Parkplätze



SM/VM: 22 Supermärkte einer grösseren Migros-Genossenschaft (M, MM und MMM)

EKZ: 170 Einkaufszentren in der Schweiz (2013)

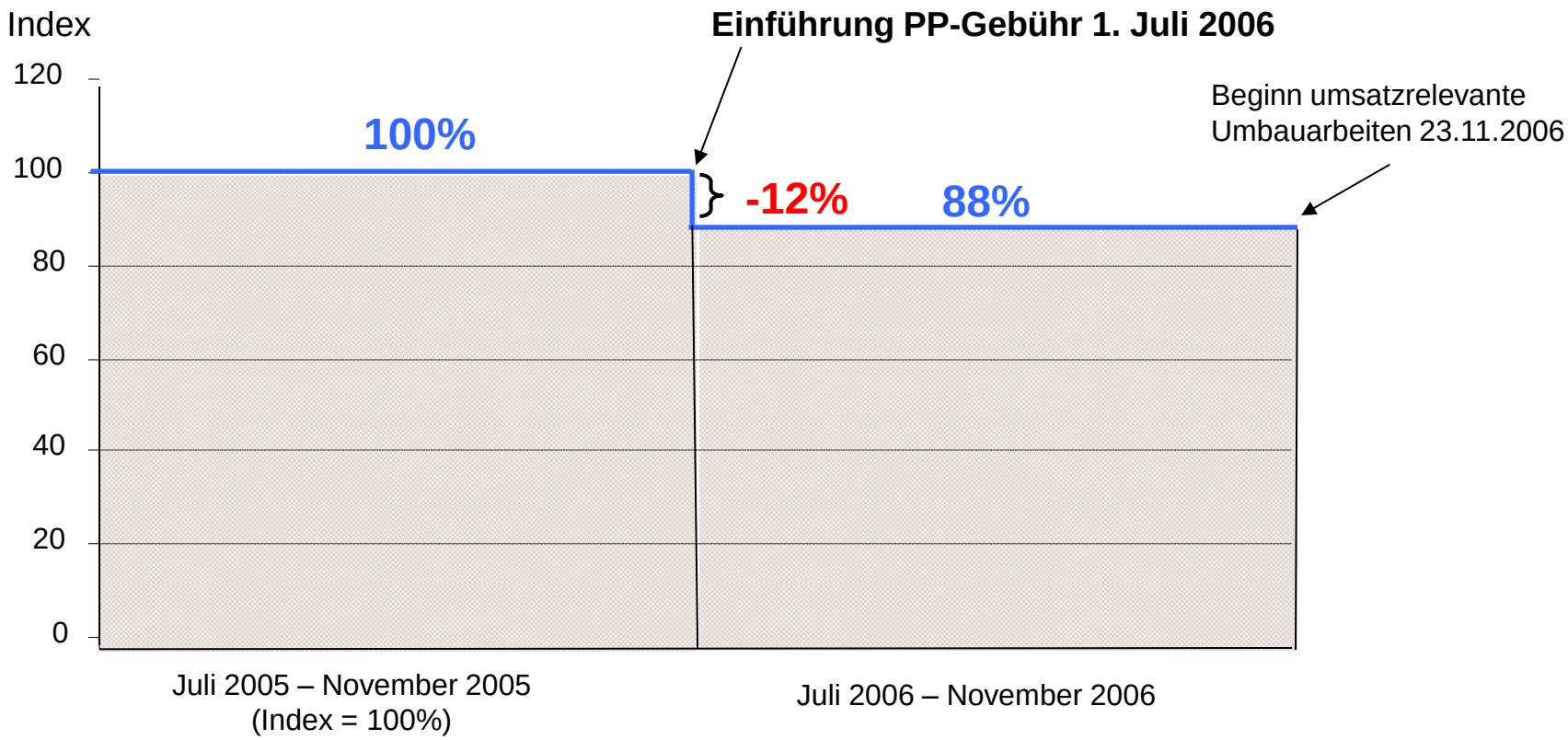
FM: 24 Fachmärkte bzw. Fachmarkt-Kombinationen der Migros

ALDI: 65 geplante oder eröffnete, statistisch auswertbare ALDI-Filialen (Stand: Januar 2014)

* bzw. GLA bei EKZ

III. Impact von Parkplatz-Restriktions-massnahmen beim Detailhandel

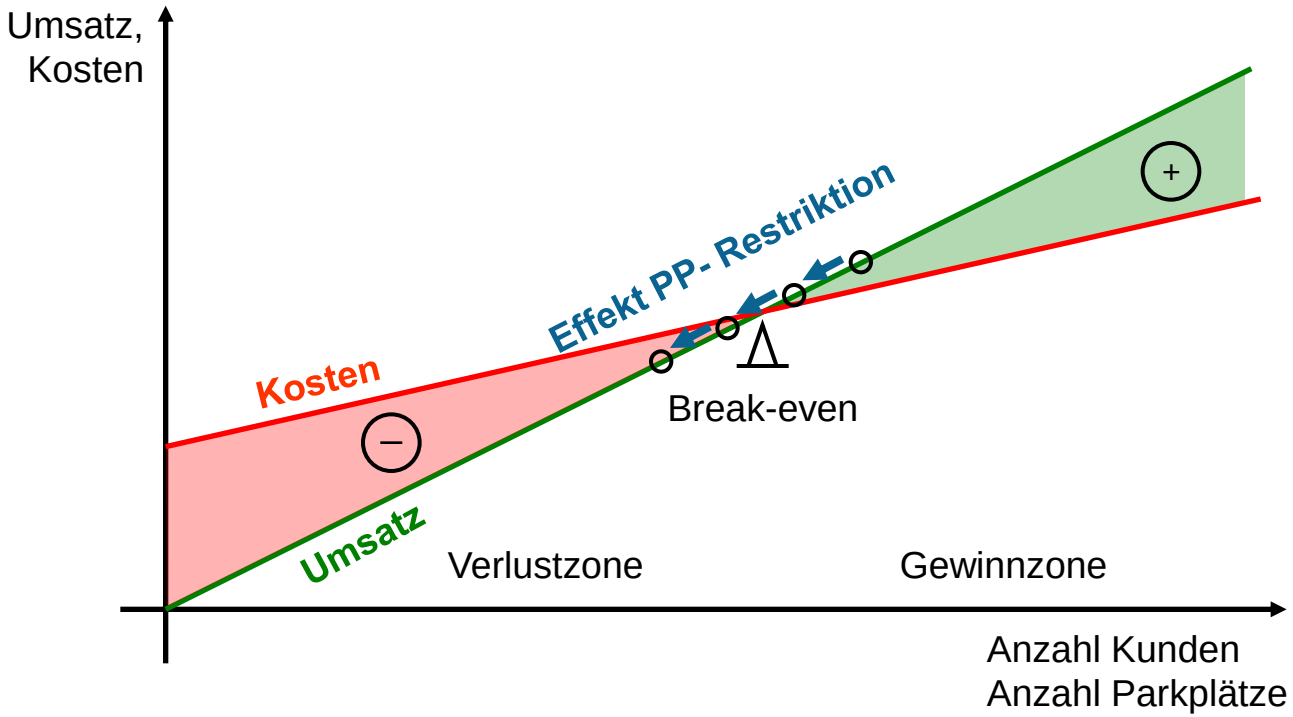
Faktum: Restriktionsmassnahmen beim Kundenverkehr schaden dem Detailhandel



Beispiel: Umsatzrückgang von 12% nach Parkgebühreneinführung im Centre Brügg (Quelle: Studie JEKO, 2007)

Wirkung von PP-Restriktionen auf Betriebsergebnis eines Einkaufszentrums oder Supermarktes

schematische Darstellung



PP-Restriktionen haben entscheidenden Impact auf die Rentabilität !

IV. Fehlende Wirksamkeit/Wirkungseffizienz von Parkplatz-Restriktionsmassnahmen beim Detailhandel

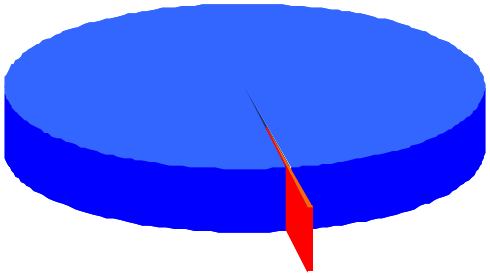
10 Studien kommen zum gleichem Schluss:

Parkplatz-Restriktionsmassnahmen bei Einkaufs- und Fachmarktzentren haben <u>keinen</u> Umweltnutzen !

Parkgebühren bei EKZ sind nachweislich wirkungslos

Erkenntnisse einer repräsentativen Umfrage in den Centern Boujean und Brügg

- Umfrage bei 1025 Kunden in Biel/Brügg
- Wegen den Parkgebühren sind nur 3 Personen vom Auto auf den ÖV umgestiegen (0.3%) !
- Dieses Ergebnis wird durch neuste Studie in Pizolpark / Pizolcenter Mels absolut zweifelsfrei bestätigt (Umsteigeeffekt in Mels: 0.0%)



100%-ig gestützt durch Pizolstudie

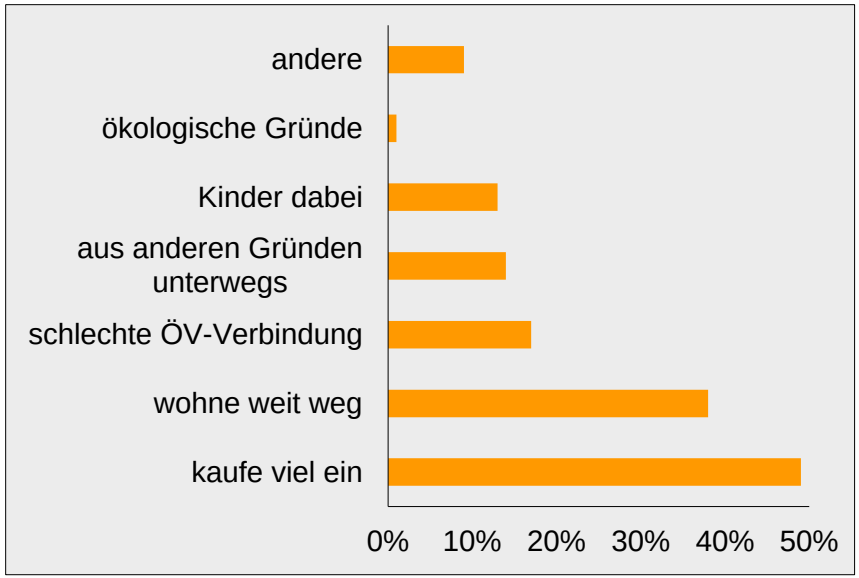
nur 0.3% Umsteigeeffekt auf den ÖV

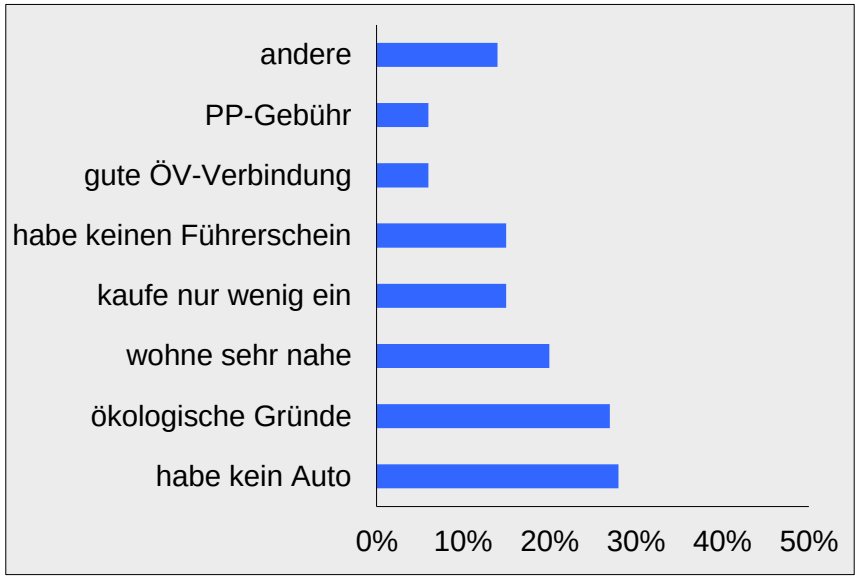
Parkgebühren – wie hoch auch immer angesetzt – haben praktisch <u>keinen</u> Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kunden !

Warum sich Autokunden nicht beeinflussen lassen

Die Erklärung ist absolut banal und einleuchtend:

Alle Restriktionsmassnahmen am Zielort, beim EKZ (Fahrtenlimiten, PP-Gebühren, PP-Verknappung etc.) ändern rein gar nichts an den tatsächlichen Beweg-Gründen der Kunden, das Auto zum Einkaufen zu benützen.





Auftrag an den Bundesrat
gem. Motion ‘Wirkungseffizienz von Umweltmassnahmen‘ (2009)

Motionstext:

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu prüfen und zu treffen, die geeignet sind, sicherzustellen, dass die Massnahmen zum Schutz der Umwelt im Sinne der Verhältnismässigkeit:

a. sachlich und räumlich nach den Kriterien der Wirksamkeit und nach einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis eingesetzt werden, und

b. bei neuen Erkenntnissen über die Wirksamkeit oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis nötigenfalls angepasst werden.

Motion 08.3003 (initiiert von espace.mobilité), überwiesen im Juni 2009

BAFU/ARE-Projekt «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei VE»

Auftraggeber
BAFU/ARE

Begleitgruppe
- mehrere Kantone
- espace.mobilité
- Umweltallianz

Auftragnehmer
Ernst Basler + Partner
Interface

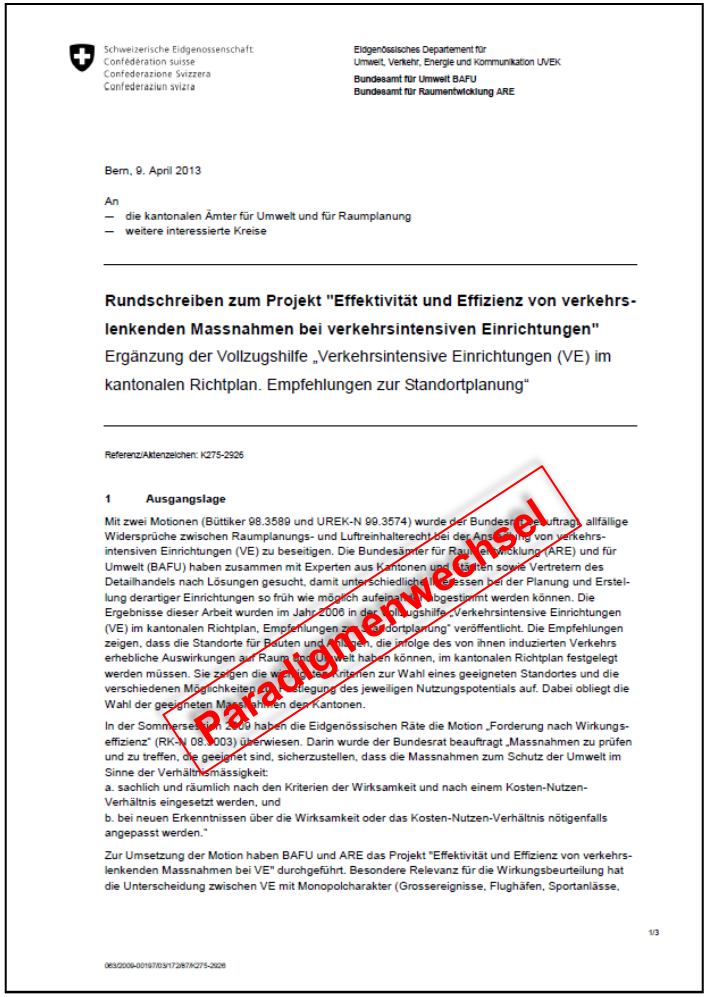
Projekt-Ziel

- Klärung der Wirksamkeit verkehrslenkender Massnahmen bei VE

Projekt-Ergebnis

- Nur bei 2 von 8 Massnahmen konnte ein Wirkungszusammenhang aufgezeigt werden:
  a) Beschränkung von Nutzungsart- und mass
  b) Wahl von integriertem Standort
- 6 Massnahmen haben <u>keine</u> nachweisbare, u. U. sogar eine kontraproduktive Wirkung (PP-Gebührenpflicht, PP-Reduktion, FM, FLM etc.)

Fazit BAFU/ARE-Projekt im Rundschreiben von BAFU/ARE zuhanden Kantone (09.04.2013)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Bern, 9. April 2013

An
— die kantonalen Ämter für Umwelt und für Raumplanung
— weitere interessierte Kreise

Rundschreiben zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen"
Ergänzung der Vollzugshilfe „Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan. Empfehlungen zur Standortplanung"

Referenz/Aktenzeichen: K275-2926

1 Ausgangslage

Mit zwei Motionen (Büttiker 98.3589 und UREK-N 99.3574) wurde der Bundesrat beauftragt, allfällige Widersprüche zwischen Raumplanungs- und Luftreinhalterecht bei der Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) zu beseitigen. Die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und für Umwelt (BAFU) haben zusammen mit Experten aus Kantonen und Gemeinden sowie Vertretern des Detailhandels nach Lösungen gesucht, damit unterschiedliche Interessen bei der Planung und Erstellung derartiger Einrichtungen so früh wie möglich aufeinander abgestimmt werden können. Die Ergebnisse dieser Arbeit wurden im Jahr 2006 in der Vollzugshilfe „Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan, Empfehlungen zur Standortplanung" veröffentlicht. Die Empfehlungen zeigen, dass die Standorte für Bauten und Anlagen, die infolge des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben können, im kantonalen Richtplan festgelegt werden müssen. Sie zeigen die wichtigsten Kriterien zur Wahl eines geeigneten Standortes und die verschiedenen Möglichkeiten zur Festlegung des jeweiligen Nutzungspotentials auf. Dabei obliegt die Wahl der geeigneten Massnahmen den Kantonen.

In der Sommersession 2009 haben die Eidgenössischen Räte die Motion „Forderung nach Wirkungseffizienz" (RK-N 08.3003) überwiesen. Darin wurde der Bundesrat beauftragt „Massnahmen zu prüfen und zu treffen, die geeignet sind, sicherzustellen, dass die Massnahmen zum Schutz der Umwelt im Sinne der Verhältnismässigkeit:
a. sachlich und räumlich nach den Kriterien der Wirksamkeit und nach einem Kosten-Nutzen-Verhältnis eingesetzt werden, und
b. bei neuen Erkenntnissen über die Wirksamkeit oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis nötigenfalls angepasst werden."

Zur Umsetzung der Motion haben BAFU und ARE das Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei VE" durchgeführt. Besondere Relevanz für die Wirkungsbeurteilung hat die Unterscheidung zwischen VE mit Monopolcharakter (Grossereignisse, Flughäfen, Sportanlässe,

1/3

063/2009-00197/03/17/287/K275-2926

Paradigmenwechsel

- Es wird unterscheiden zwischen Anlagen mit Monopolcharakter (Grossereignisse, Flughäfen, Sportanlässe, Spitäler, grosse Dienstleistungsbetriebe etc.) und VE mit Ausweichmöglichkeiten (Verkaufsstellen des Detailhandels, Freizeitanlagen wie z. B. Freizeitbäder, Kinos etc.).
- «Die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs nehmen ab. Die Bedeutung der VE als Ursache für übermässige Immissionsbelastungen nimmt damit generell ab.»
- «Deshalb muss vor Anordnung von verkehrslenkenden Massnahmen bei VE, die sich auf die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes abstützen, jeweils im Einzelfall je nach Standort und Immissionssituation sorgfältig geprüft werden, ob die Massnahmen auch vor diesem Hintergrund noch verhältnismässig sind.»
- Die Erkenntnisse aus der Verhaltensökonomie sind zu berücksichtigen (Studie Fehr Advice & Partners).

Neue Erkenntnisse der Verhaltensökonomie müssen zwingend berücksichtigt werden

Den Homo oeconomicus gibt es nicht – erst recht nicht im Verkehr

Verkehrslenkende Massnahmen zeigen oft wenig Wirkung. Kein Wunder, denn sie ignorieren grundlegende menschliche Verhaltensmuster und laufen deshalb gar Gefahr, unbeabsichtigte und mitunter auch kontraproduktive Verhaltensweisen auszulösen. Nötig ist eine politische Kultur der «evidenzbasierten Entscheidungsfindung». Von Gerhard Fehr

Über wenige Themen wird derart leidenschaftlich und kontrovers diskutiert wie über verkehrspolitische Fragen. Im Zentrum stehen der Mensch und seine wachsenden Mobilitätsbedürfnisse. Die Streitfragen lauten: Was darf er tun, was soll er lassen? Und mit welchen Mitteln und Instrumenten lässt sich sein Mobilitätsverhalten beeinflussen? Wenn wir unser eigenes Verhalten beobachten, erkennen wir in manchem unserer Verhaltensweisen Muster, die unvernünftig scheinen.

Trotzdem sind wir nur teilweise in der Lage, diese Verhaltensmuster zu ändern. Diese Muster – in der Fachsprache werden sie oft als «Bias» oder Verzerrungen bezeichnet – werden seit rund 30 Jahren mittels Labor- und Feldexperimenten systematisch empirisch erforscht. Damit kann die Wirksamkeit der kontrovers diskutierten Massnahmen in der Verkehrspolitik wesentlich besser bewertet werden.

Menschen handeln oft nicht rational

Evidenzbasierte Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen sind der Schlüssel zu nachhaltigen, fallen und wirksamen Massnahmen. Wir haben nun erstmals wissenschaftliche Erkenntnisse aus der Verhaltensökonomie in eine Studie zur Wirksamkeit verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr einfliessen lassen.

Zu diesen Massnahmen zählen unter anderem die Limitierung von Parkplätzen oder die Erhöhung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs. Die Studie zeigt, dass vielen dieser Massnahmen fundamentale Irrtümer in Bezug auf das tatsächliche menschliche Verhalten zugrunde liegen. Exemplarisch sollen zwei dieser Irrtümer in den bisherigen Annahmen aufgezeigt werden.

➤ Irrtum 1: Weniger Parkplätze führen zwingend zu weniger Verkehr. Eine Angebotsverknappung führt nicht zwangsläufig auch zu einem Rückgang der Nachfrage. Denn nicht immer agiert der Mensch derart rational, wie es uns das Modell des Homo oeconomicus weismachen will. Vielmehr manifestieren sich die verschiedenen von der verhaltensökonomischen Forschung in den letzten drei Jahrzehnten empirisch nachgewiesenen, nur bedingt rationalen Verhaltensmuster auch beim Verkehrsverhalten.

So lassen beispielsweise viele Menschen häufig bereits entstandene und deshalb irreversible Kosten in die Wahl des Verkehrsmittels einfliessen – obwohl dadurch allenfalls eine unter rein monetären Gesichtspunkten optimale Lösung verhindert wird («sunk cost fallacy»). Ein Verhalten, das wir alle kennen: wenn wir im Kino einen langweiligen Film dennoch zu Ende schauen, nur weil wir dafür an der Kinokasse Eintritt bezahlt haben.

In Analogie dazu nutzen viele Autofahrer das Auto, weil sie in der Vergangenheit einmal teures Geld dafür ausgegeben haben und diese «sunk costs» in die Entscheidungsfindung bei der Verkehrsmittelwahl mit einfliessen lassen. Obwohl der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr aus rein objektiven, rationalen Gesichtspunkten durchaus als Substitute betrachtet werden könnten, nehmen die Autofahrer den öffentlichen Verkehr oft nicht als vergleichbare Alternative wahr.

Aus einer künstlichen Verknappung des Parkplatzangebots resultieren deshalb keine oder nur marginale Effekte des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr. Und anders als etwa bei Einrichtungen mit Monopolcharakter, wie beispielsweise Flughäfen und Sportstadien, ist es beim Einkaufsverkehr ein Leichtes, auf andere Einkaufszentren auszuweichen.

➤ Irrtum 2: Erhöhung der ÖV-Erschliessungs-Qualität bei Einkaufszentren führt zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV. Eine Erweiterung des ÖV-Angebots schränkt die Autofahrer in ihrem bisherigen Verhalten nicht ein. Das Auto bleibt für die Autofahrer weiterhin das kognitiv am einfachsten verfügbare Verkehrsmittel. Umso mehr, als Individuen generell stark an ihrem gewohnten Verkehrsmittel festhalten. In der Regel wird sich der Autofahrer daher nicht zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bewegen lassen. Die Verhaltensökonomie spricht hier vom «status quo bias».

Das Verharren im Status quo, das sich in den unterschiedlichsten Kontexten nachweisen lässt, ist mit der dem Menschen inhärenten Verlustaversion zu erklären. Verluste werden stärker wahrgenommen als Gewinne in gleicher Höhe. Darüber hinaus ist zu beachten, dass in vielen Fällen durch eine Erhöhung der ÖV-Erschliessungs-Qualität am Zielort nicht zwingend auch eine Verbesserung am Ausgangsort der Fahrt erfolgt.

Lösungsansätze für die Verkehrspolitik

Es mag ernüchternd klingen. Aber aus evidenzbasierter Perspektive betrachtet, erscheint es unwahrscheinlich, dass die zurzeit diskutierten verkehrslenkenden Massnahmen beim Einkaufsverkehr tatsächlich zu den erhofften Verhaltensänderungen führen. Massnahmen, die ohne Berücksichtigung des tatsächlichen menschlichen Verhaltens angeordnet werden, laufen gar Gefahr, unbeabsichtigte und mitunter auch kontraproduktive Verhaltensweisen auszulösen.

Und doch basiert ein Grossteil der verkehrslenkenden Massnahmen noch immer auf «konventionellen» Annahmen. Damit wichtige Verkehrsfragen in Zukunft weniger von ideologischen Konflikten und vordergründig plausiblen, aber letztlich spekulativen Meinungen geprägt sind, benötigen wir eine politische Kultur der «evidenzbasierten Entscheidungsfindung». Nicht glauben, sondern wissen – so muss die Maxime in Zukunft lauten.

Gerhard Fehr ist CEO und Managing-Partner von FehrAdvice & Partners, einem auf Verhaltensökonomie spezialisierten Beratungsunternehmen mit Sitz in Zürich.

NZZ, 09.04.2013

Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse

FehrAdvice & Partners AG

16. August 2012

- Das BAFU/ARE-Rundschreiben führt die Studie von Fehr Advice & Partners als Grundlage auf
- Eine wichtige Rolle für verkehrsplanerische Überlegungen spiele das individuelle Verkehrs-verhalten und damit die Erkenntnisse der Verhaltensökonomie

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie von Fehr Advice

- Eine Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr muss zwingend beim menschlichen Verhalten ansetzen.
- Die folgenden verkehrslenkenden Massnahmen beim Einkaufsverkehr – auch bei restriktiver Anwendung – dürften in der Regel keine oder nicht die primär intendierten Effekte haben:
  - Parkplatzbewirtschaftungspflicht
  - Beschränkung der Parkplatzzahl
  - Fahrtenmodell
  - Fahrleistungsmodell
  - Modal-Split-Vorgaben
- Die oben aufgeführten Massnahmen führen in der Regel aufgrund der erwähnten, begrenzt rationalen menschlichen Verhaltensmuster höchstens zu Fahrtenverlagerungen.
- Bei allen Massnahmen sind hingegen nur minimale Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV/LV zu erwarten.

Neue Sichtweise auf verkehrslenkende Massnahmen bei sogenannten VE (vgl. BAFU/ARE-Rundschreiben)

- Die Verkaufsstellen des Detailhandels haben eine zentrale Versorgungsfunktion für die Gesellschaft
- Die heutige Anordnung der Standorte und Formate ist die Antwort auf die Bedürfnisse der 8 Mio. Menschen in der Schweiz (= Abbildung des öffentlichen Interesses)
- Der Transport der Waren vom Hersteller zum Kunden – und damit auch der Einkaufsverkehr – ist eine unvermeidbare Notwendigkeit
- Der MIV-Einkaufsverkehr zu den VE ist marginal (nur 0.1 – 0.6% der Gesamtemissionen)
- Zudem: Markante Abnahme der Emissionen des Strassenverkehrs (BAFU-Studie 2010)
- Auf Immissionskarten sind VE nicht erkennbar (also keine übermässigen Immissionen)
- Einflussnahme auf VE-Standorte muss frühzeitig über die Richtplanung erfolgen (integrierte Standorte sowie Festlegung der Nutzungsart und des Nutzungsmasses)
- Anordnung verkehrslenkender Massnahmen bei VE nur wenn deren Wirksamkeit und Verhältnismässigkeit im spezifischen Einzelfall sorgfältig nachgewiesen werden kann
- Diverse Restriktionsmassnahmen bei VE haben keine nachweisbare, oder sogar eine kontraproduktive Wirkung (Studie FehrAdvice & Partners)

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit