espace.mobilité

www.espacemobilite.ch

4. Schweizer Shopping Center Forum
& Swiss Council Congress

19. Mai 2011

Einkaufen & Mobilität

Sinn und Unsinn von Restriktionsmassnahmen bei Einkaufszentren und Fachmärkten

Markus Neukom
Präsident espace.mobilité

Inhaltsübersicht

I. Einleitung / Ausgangslage

II. Proportionen des VE-Verkehrs – Quantité négligeable

III. Gründe für die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen

IV. Fehlende Lenkungswirkung von Restriktionsmassnahmen

V. Fazit und Folgerungen

Teil I: Einleitung / Ausgangslage

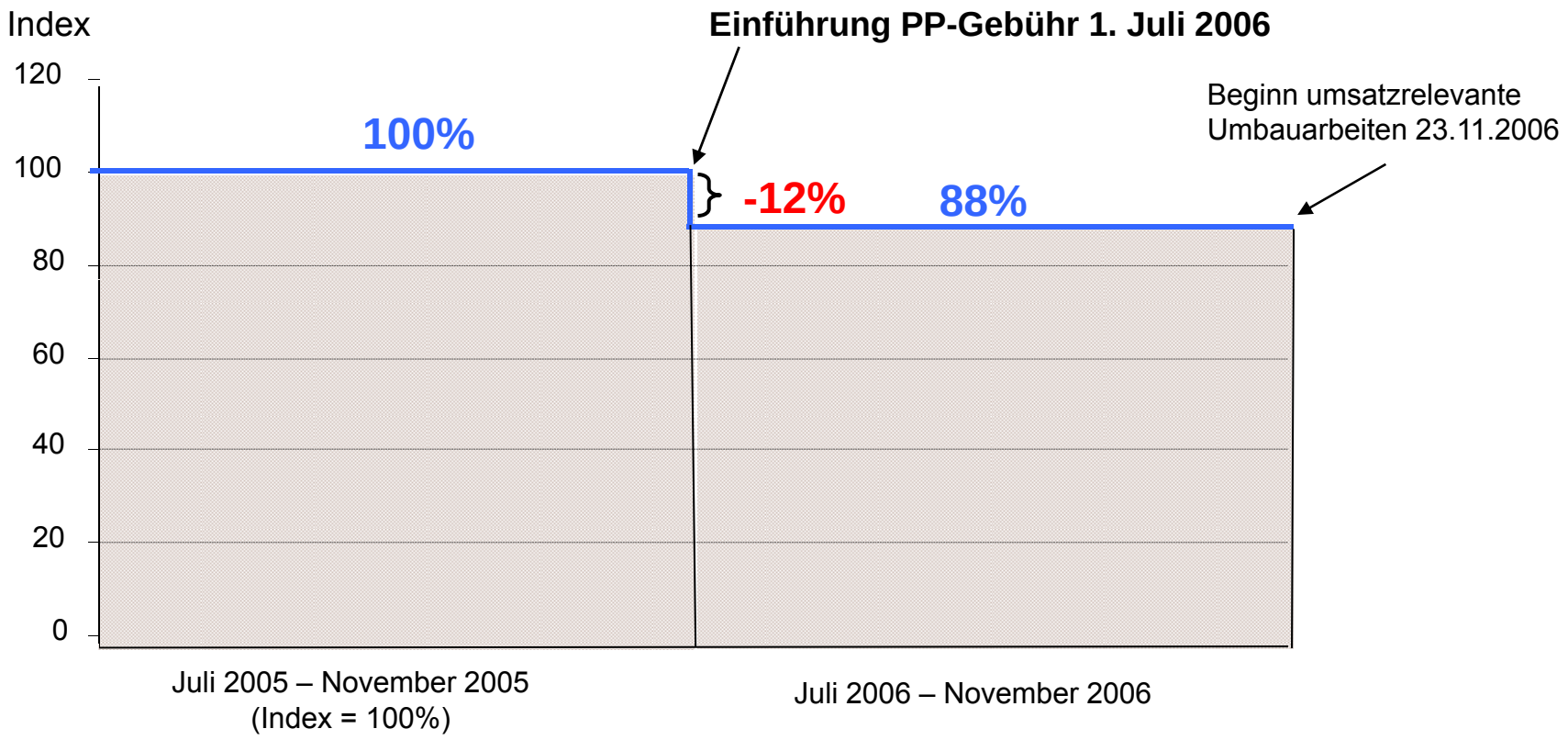
Restriktionsmassnahmen bei VE*)

*) verkehrsintensive Einrichtungen (Einkaufszentren, Fachmärkte etc.)

- Parkgebührenpflicht
- Parkplatzreduktion
- Fahrtenlimite
- Fahrleistungslimite
- Wegfahrtsdrosselung

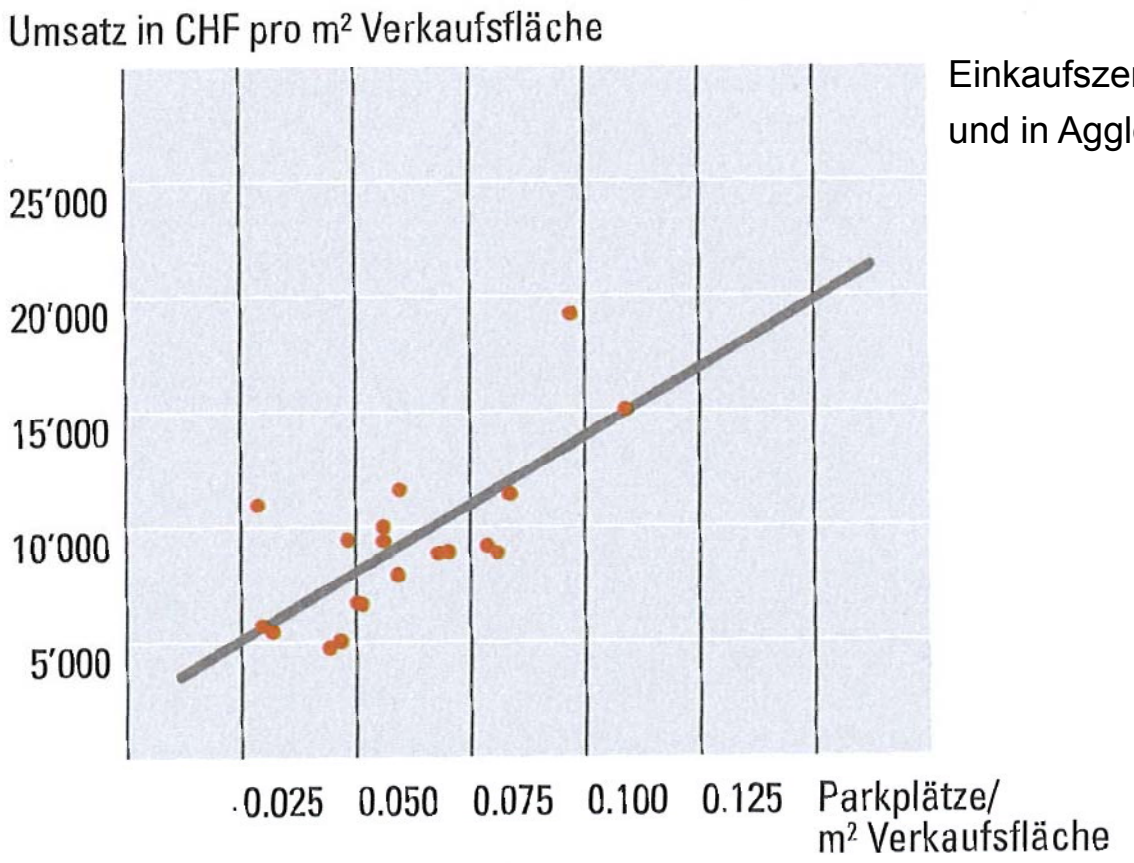
→ **Massive Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Erfolgs von Einkaufszentren und Fachmärkten**

Restriktionsmassnahmen beim Kundenverkehr schaden dem Detailhandel



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

Parkplatzdichte und Flächenumsatz



Einkaufszentren an grossstädtischen Randlagen und in Agglomerationsgemeinden

Quelle: Wüest&Partner, 2004

Parkplätze haben einen unmittelbaren Einfluss auf den Umsatz

Tendenz:
Immer einschneidendere Restriktionsmassnahmen

- Bei Parkgebühren sind bereits Beträge von 4.-/Std. in Diskussion, angewendet auch auf alle bestehenden Objekte.
- Die PP-Zahlen sollen um 30 – 60% reduziert werden.
- Diese massive PP-Reduktion soll auch bestehende EKZ treffen, sobald sie umgebaut oder erweitert werden.
- Der Schwellenwert für VE soll so tief angesetzt werden, dass bereits mittelgrosse Coop- oder Migros-Läden betroffen sind.

→ **Diesen detailhandelsfeindlichen Tendenzen ist entschieden entgegenzutreten – mit guten Gründen !**

espace.mobilité

www.espacemobilite.ch

espace.mobilité …

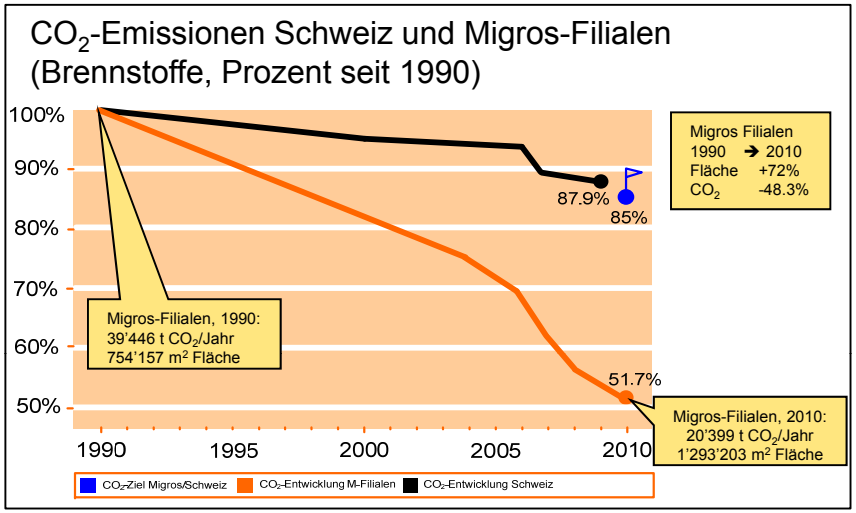
- ist eine Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels

coop IKEA MAUS FRÈRES S.A. 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 Umweltnutzen sind zu unterlassen !**

espace.mobilité: Taten statt Worte !
Grosses Engagement auch im Umweltschutz



Einkaufszentren am richtigen Ort sind raumplanerisch und ökologisch sinnvoll

Beispiel: EKZ Zugerland – alles unter einem Dach

- Im Zentrum der Agglomeration Zug, Cham, Baar, Steinhausen; gut erschlossen für ÖV, LV, MIV
- 70‘000 potenzielle Kunden innerhalb weniger Kilometer
- Verdoppelung der Verkaufsfläche, ohne zusätzliches Bauland

9 Punkte für die Umwelt

1 Filterbecken
2 Renaturierung
3 Busbahnhof
4 > 300 Veloabstellplätze
5 Optimale Dämmung
6 Extensive Begrünung
7 Reduktion Energiebedarf (rund 40% pro m^2)
8 Sickerfähige PP-Beläge
9 Haltestelle Stadtbahn / SBB

Parkgebühren ≠ Parkgebühren
Es gilt zu unterscheiden !

Gilt sinngemäss auch für andere Restriktions-massnahmen

Wo	auf privatem Grundstück		auf öffentlichem Grund
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**

Voraussetzungen für Grundrechtsbeschränkungen*) müssen kumulativ erfüllt sein**)

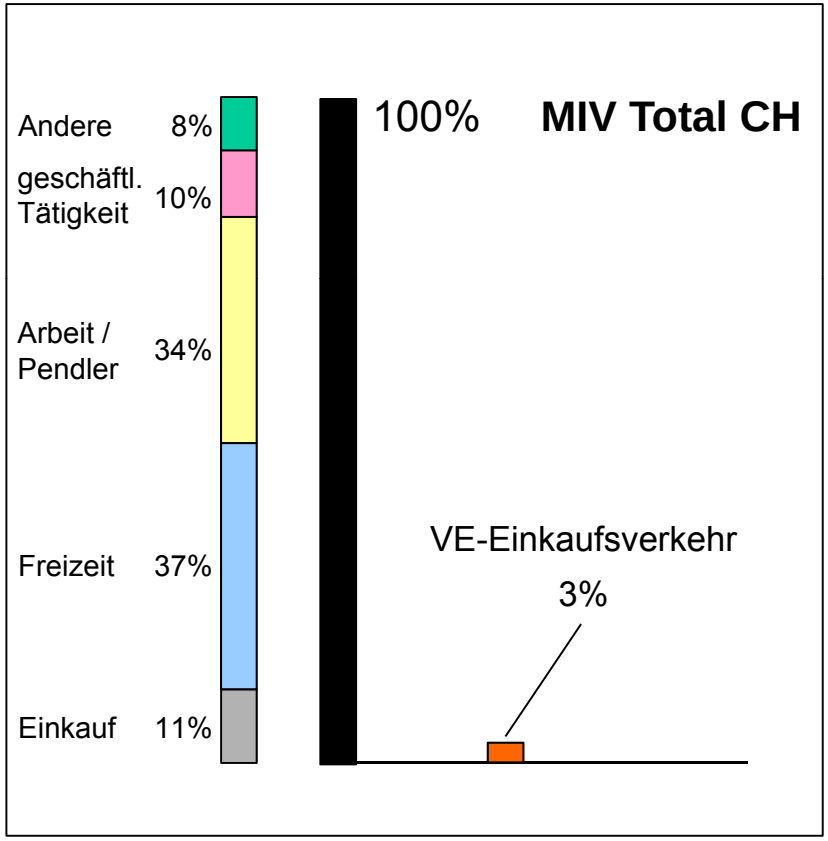
1. Gesetzliche Grundlage
2. Öffentliches Interesse
3. Verhältnismässigkeit
   a) Notwendigkeit
   b) Geeignetheit
   c) Proportionalität zwischen Mittel und Zweck

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

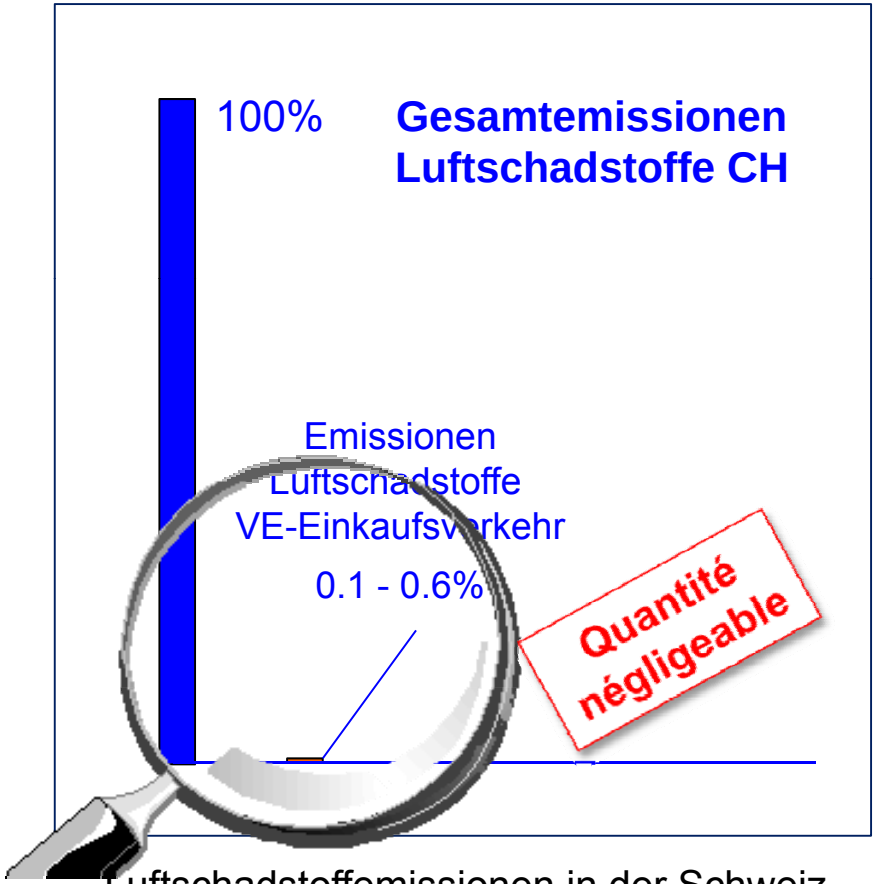
**) gemäss Art. 36 BV

Teil II: Proportionen des VE-Verkehrs – Quantité négligeable

Anteil VE-Einkaufsverkehr am MIV sowie an den Luftschadstoffemissionen

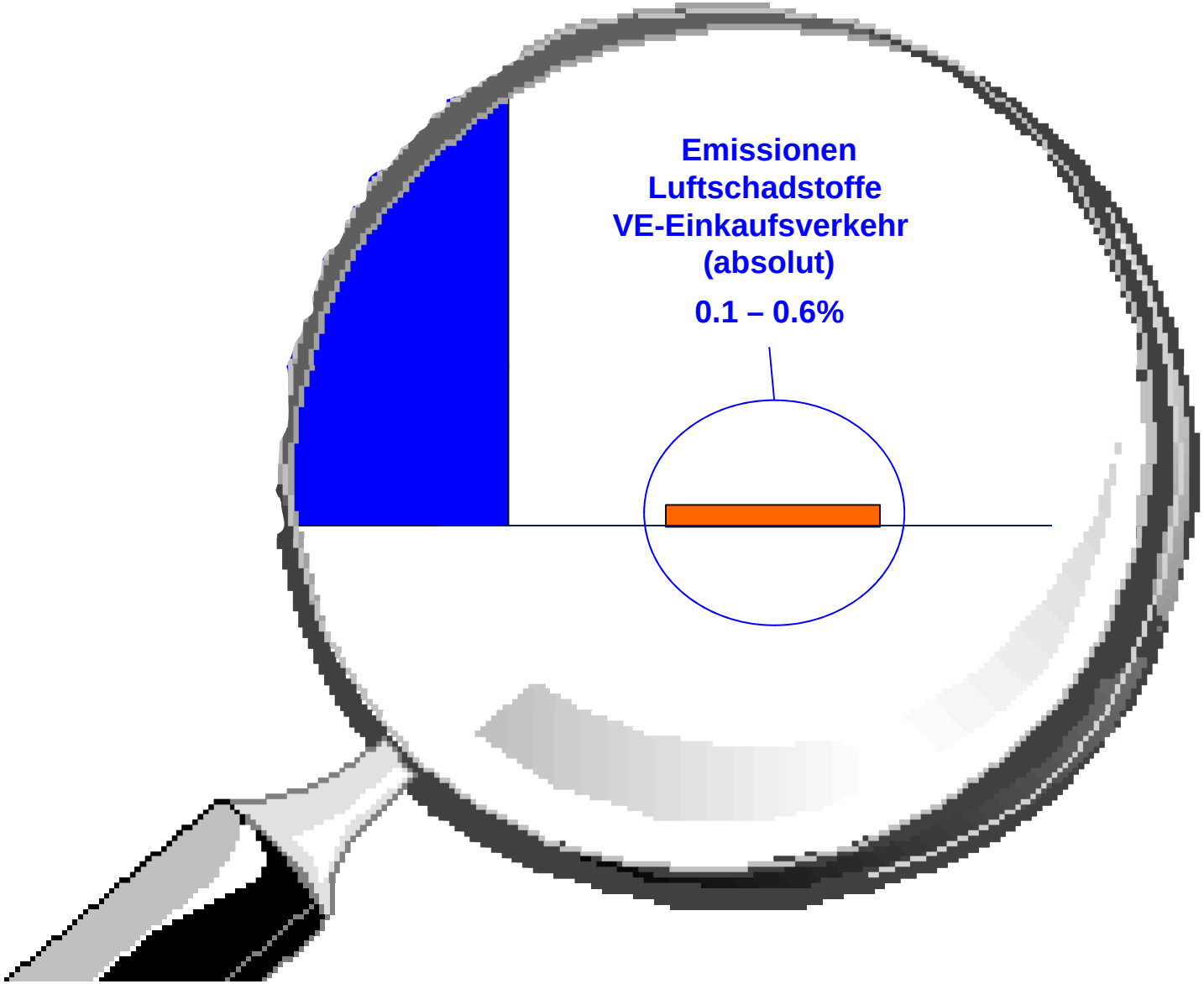


Gefahrene Fahrzeugkilometer des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Schweiz

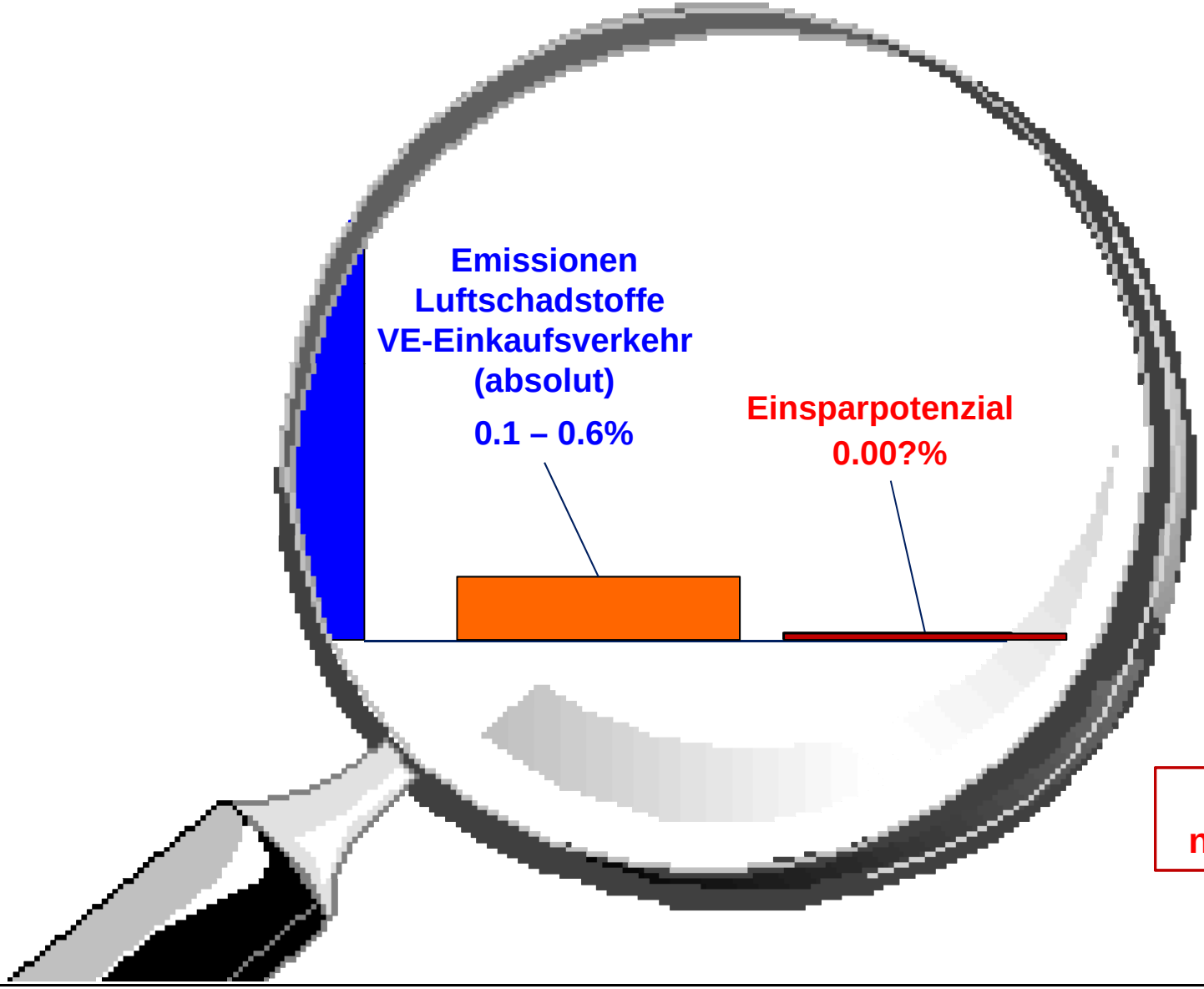


Luftschadstoffemissionen in der Schweiz

Anteil VE-Einkaufsverkehr an Luftschadstoffemissionen



Anteil VE-Einkaufsverkehr an Luftschadstoffemissionen

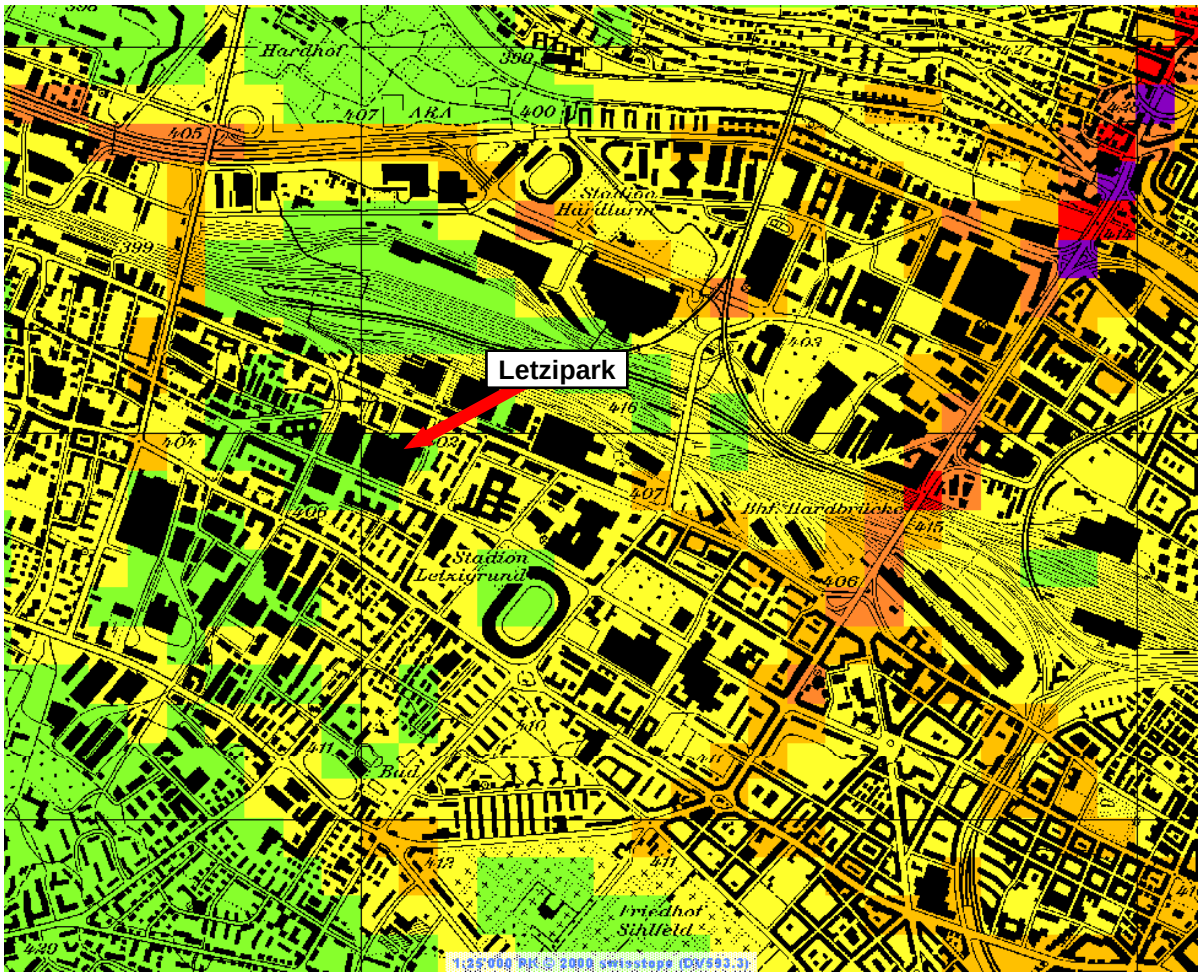


nicht messbar

Quantité négligeable !

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

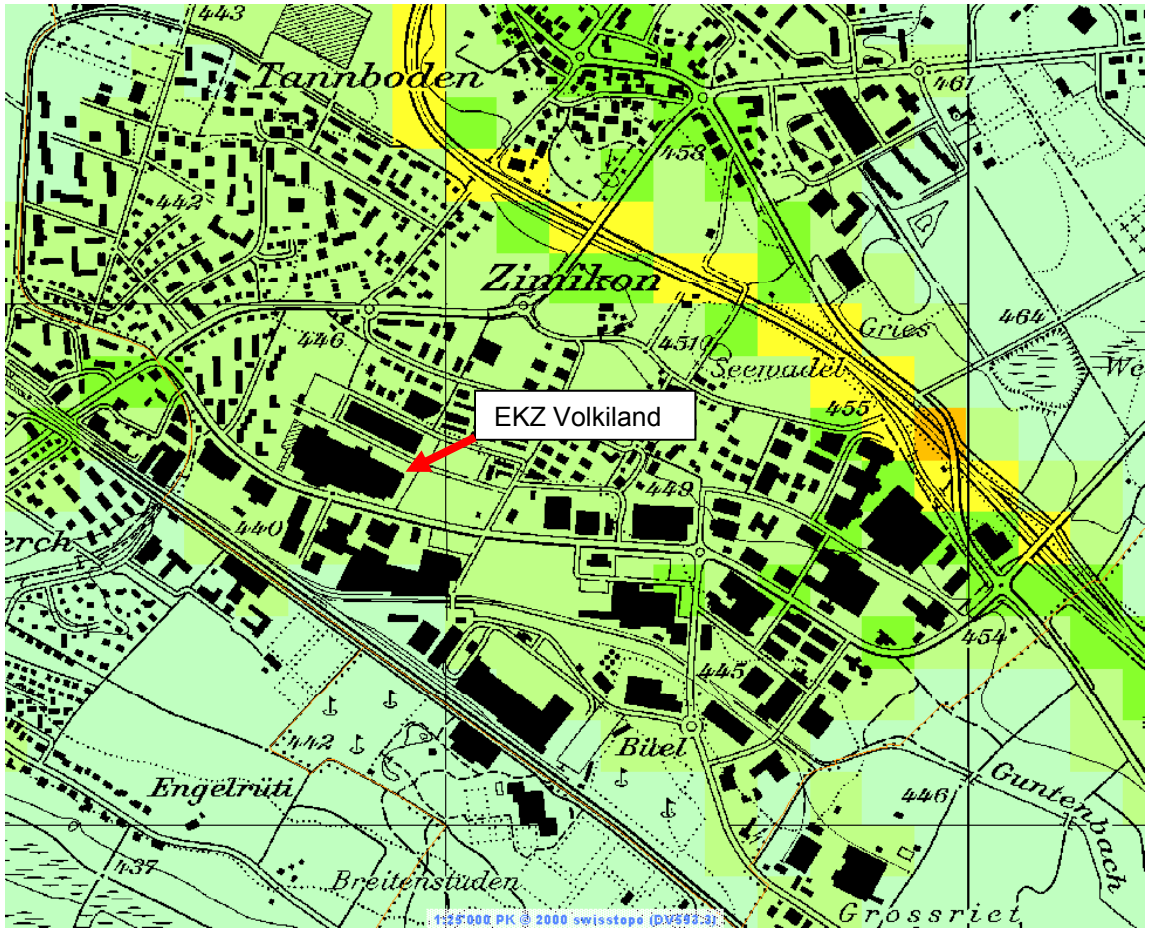
Grenzwert: 30 µg/m³ (Jahresmittel)

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:

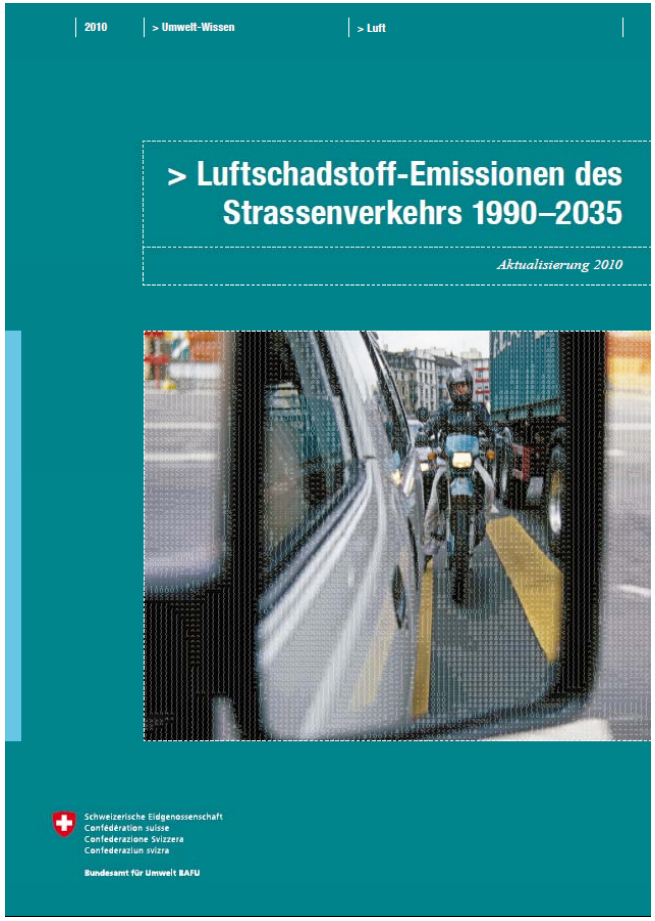
- < 16
- 16 bis 20
- 20 bis 24
- 24 bis 28
- 28 bis 32
- 32 bis 36
- 36 bis 40
- 40 bis 44
- > 44

Grenzwert: 30 µg/m³ (Jahresmittel)

Quelle:
AWEL Kanton Zürich

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

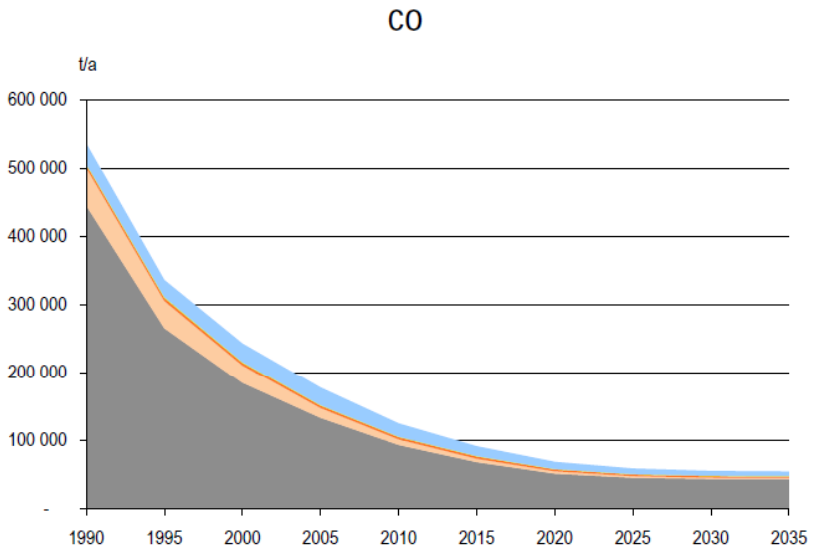
Neue BAFU-Studie zu den Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1990-2035

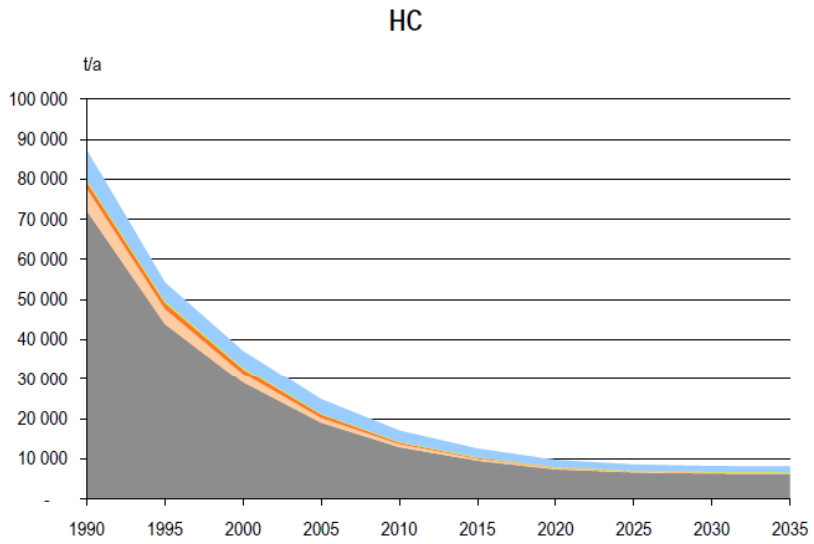


Fazit:

- Weiterhin markante Abnahme der Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs
- Dank wirkungseffizienten Massnahmen an der Quelle, d.h. bei den Automotoren

Markante Abnahme bei CO und HC

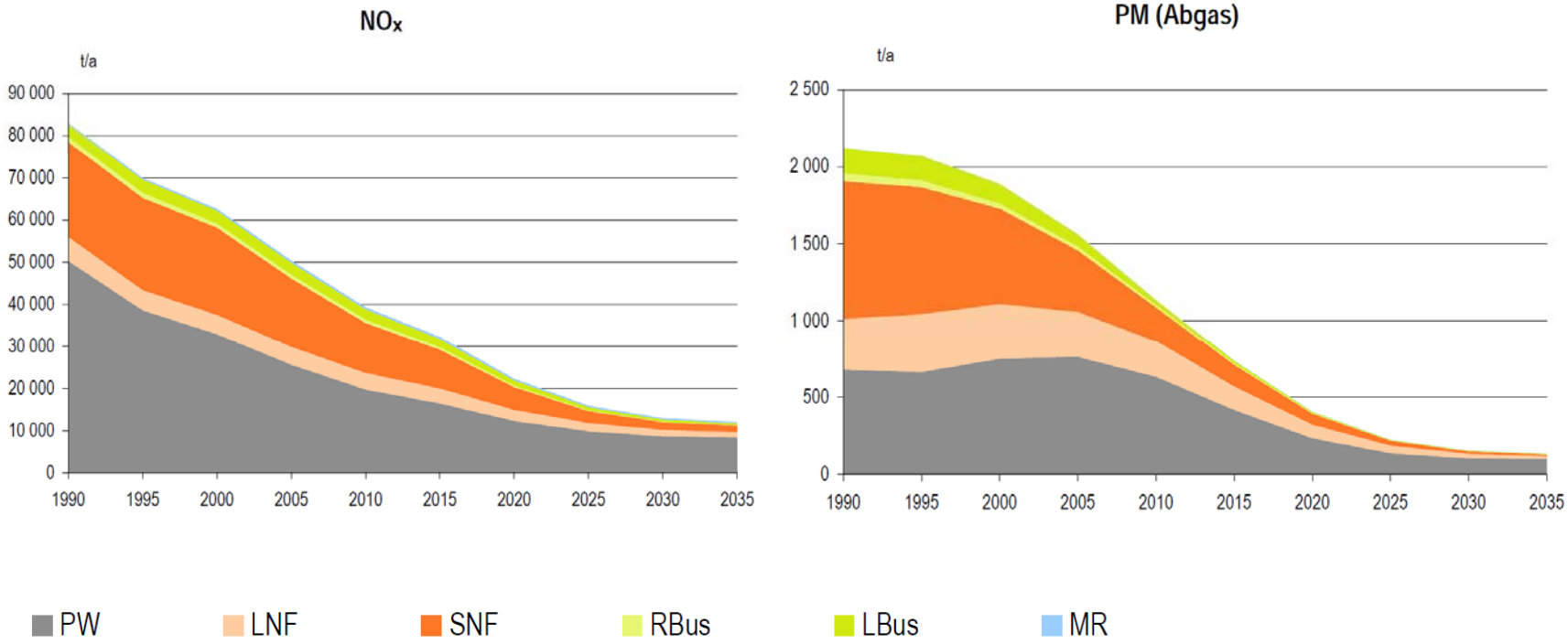




PW LNF SNF RBus LBus MR

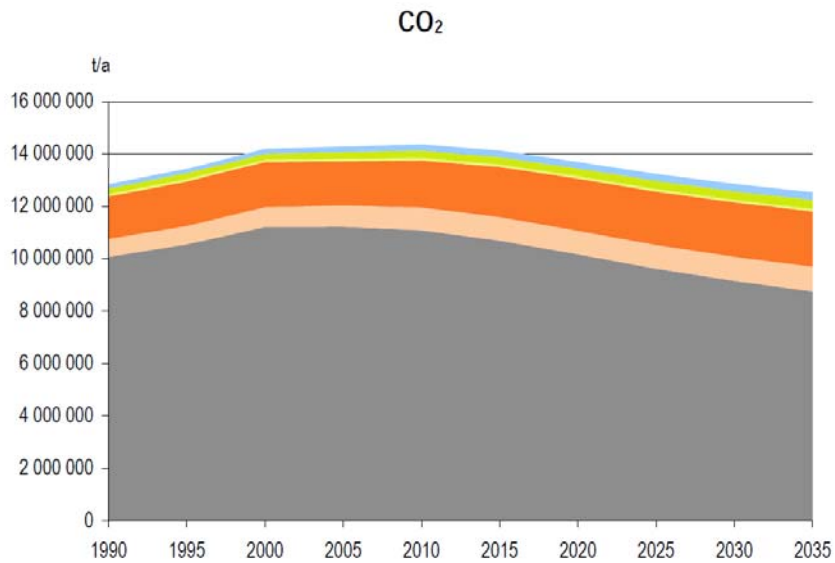
- Personenwagen (PW)
- Leichte Nutzfahrzeuge (LNF)
- Schwere Nutzfahrzeuge (SNF)
- Reisebusse (RBus)
- Linienbusse (LBus)
- Motorräder (MR)

Markante Abnahme bei NO_x und PM



- Personenwagen (PW)
- Leichte Nutzfahrzeuge (LNF)
- Schwere Nutzfahrzeuge (SNF)
- Reisebusse (RBus)
- Linienbusse (LBus)
- Motorräder (MR)

Nur langsame Abnahme beim CO_2



Stärkere CO_2-Reduktion nur möglich durch deutlich sparsamere Motoren

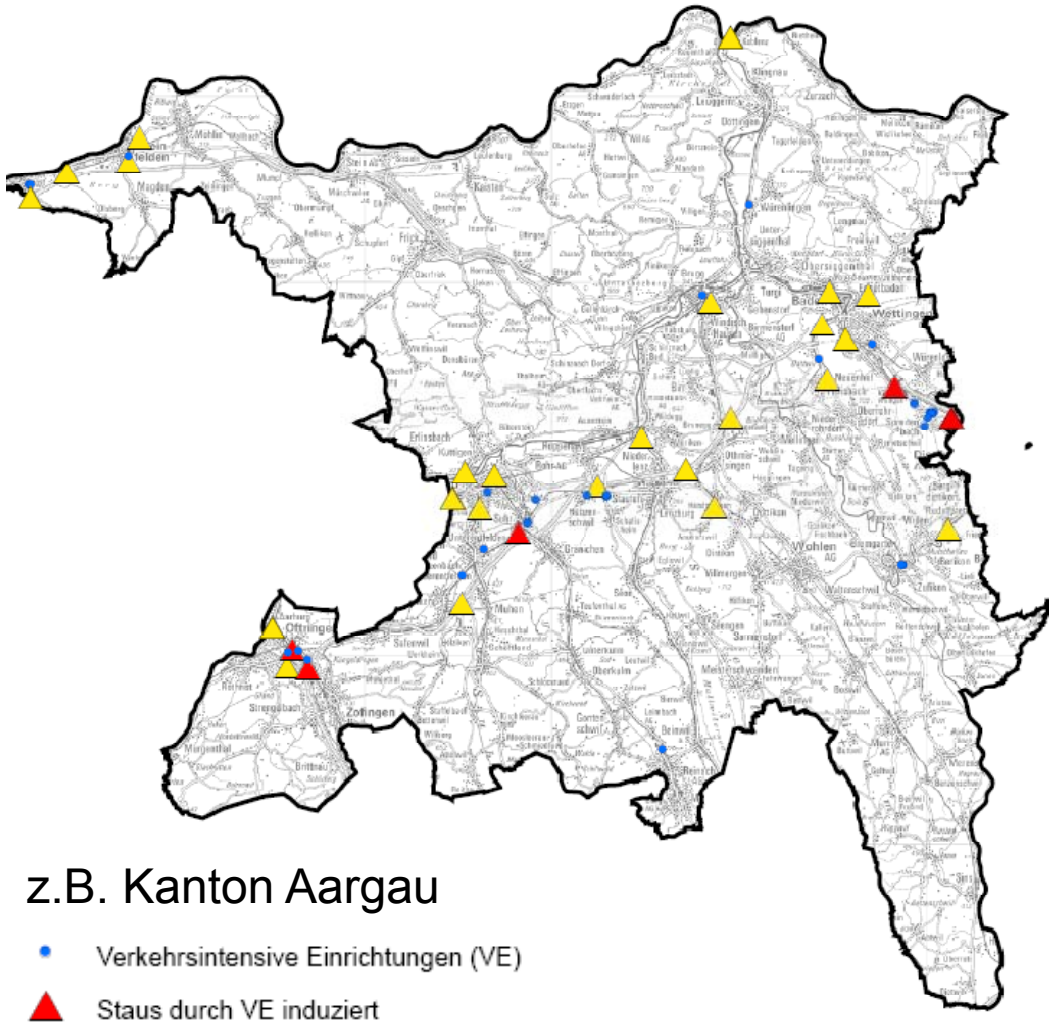
→ Lastengleiche Behandlung <u>aller</u> Verkehrsarten nötig !

PW LNF SNF RBus LBus MR

- Personenwagen (PW)
- Leichte Nutzfahrzeuge (LNF)
- Schwere Nutzfahrzeuge (SNF)
- Reisebusse (RBus)
- Linienbusse (LBus)
- Motorräder (MR)

Wer ist schuld am Stau?

Stau durch Verkehrsintensive Einrichtungen



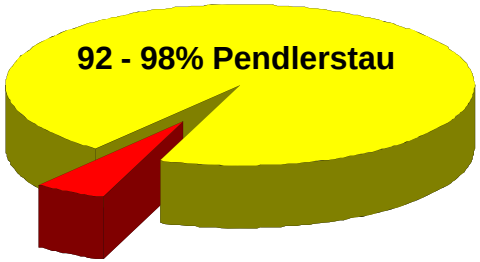
z.B. Kanton Aargau

- Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)
- Staus durch VE induziert
- Staus in Morgen- und Abendspitzenstunde (nicht durch VE induziert)

Ergebnis aus Staustudie:
VE-induzierter Stau ist sehr gering !

	Pendlerstau zu Morgen- und Abendspitzenstunden Anzahl Staustellen	Stau durch VE zu Spitzen-stunden Sa + Do od. Fr Anzahl Staustellen	Summe aller Stauereignisse	Anteil Staus durch VE
Einschätzung der Häufigkeit	5 bis 8 x Stau pro Woche	2 x Stau pro Woche		
Kt. Aargau	24	5	130 - 202	**5% - 8%**
Kt. Baselland	26	2	134 - 212	**2% - 3%**
Kt. Zürich	18	2	94 - 148	**3% - 4%**

- Der Anteil der durch VE verursachten Staus an den gesamten Stauereignissen ist sehr gering! Je nach Kanton beträgt er lediglich 2 bis 8%.
- Verursacher und Betroffene sind bei Staus durch VE sehr oft identisch.



nur 2 - 8% Stau durch VE

Teil III: Gründe für die Verkehrs-mittelwahl beim Einkaufen

Studie Hornung: Zweckmässige Verkehrsmittelwahl

HORNUNG | Wirtschafts- und Sozialstudien
études économiques et sociales

Berz Hafner + Partner AG, Bern
Künzler Bossert und Partner GmbH, Bern

Zweckmässige Verkehrsmittelwahl

Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln

Bern, Januar 2009

Konsumstrasse 20 | 3007 Bern | Tel. 031 372 42 72 | Fax 031 398 33 63 | info@hornung-studien.ch | www.hornung-studien.ch

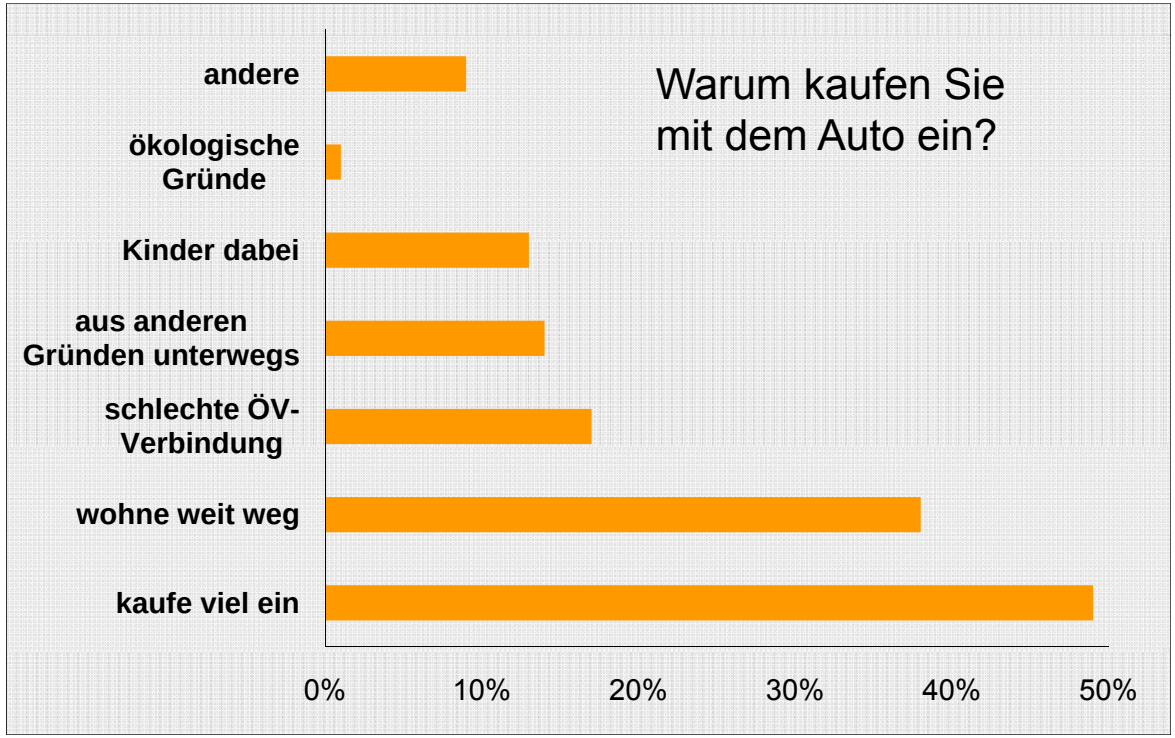
Kernaussagen

- MIV, ÖV, LV sind nicht für alle Zwecke gleich gut geeignet.
- Je nach Verwendung und räumlichem Kontext sind einzelne Verkehrsmittel im Vor- oder Nachteil.
- Die Verkehrsmittelwahl der Menschen ist deshalb kaum beeinflussbar.
- Für das Einkaufen grösserer Mengen oder sperriger Güter eignet sich das Auto am besten.
- Bei EKZ und Fachmärkten besteht deshalb kein bzw. kaum Umsteigepotenzial vom Auto auf den ÖV.
- Verkehrsbeschränkende Massnahmen bei EKZ haben deshalb kaum eine Wirkung.

Warum sich Autokunden nicht beeinflussen lassen

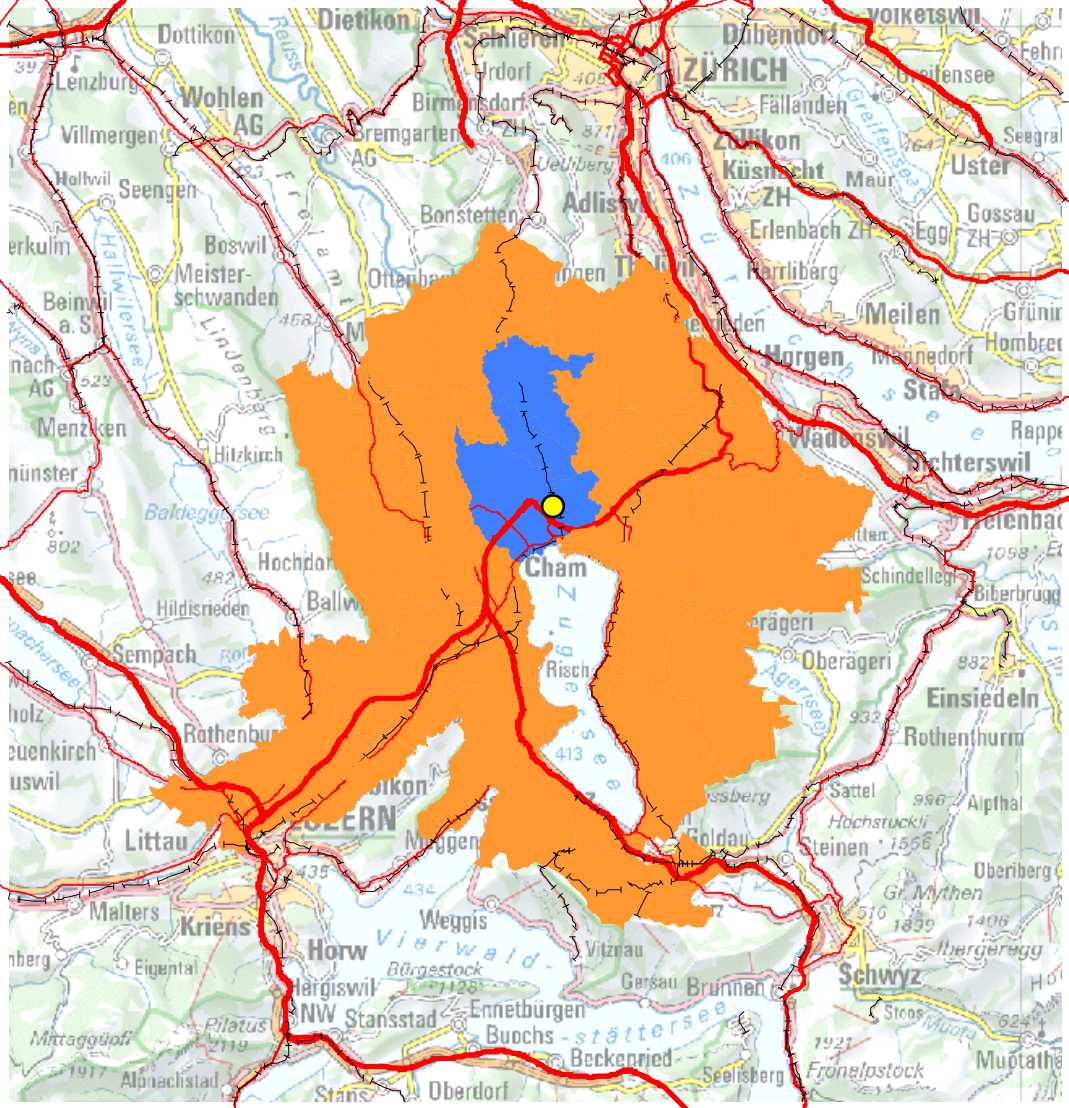
Die Erklärung ist absolut banal und einleuchtend:

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.



Quelle: JEKO, 2007

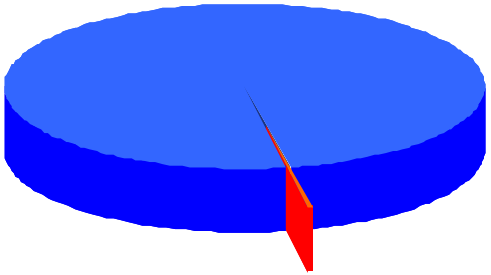
ÖV vs. MIV – Faktor Zeit ist entscheidend !


Dietikon
Dottikon
Lenzburg
Wohlen AG
Villmergen
Hallwil
Seengen
Boswil
Meister-schwanden
Beinwil a. S.
Menziken
Hitzkirch
Hildisrieden
Sempach
Rothenburg
Littau
Malters
Kriens
Horw
Weggis
Vitznau
Gersau
Brunnen
Schwyz
Stansstad
Ennetbürgen
Buochs
Beckenried
Oberdorf
Stans
Cham
Risch
Zug
Einsiedeln
Rothenthurm
Oberägeri
Sattel
Steinen
Alpthal
Oberiberg
Ibergeregg
Meilen
Horgen
Wädenswil
Richterswil
Küsnacht ZH
Zollikon
Zürich
Dübendorf
Fällanden
Uster
Gossau ZH
Egg
Erlenbach ZH
Herrliberg
Bonstetten
Adliswil
Birmensdorf
Bremgarten AG
Urdorf
Schlieren
Reuss
Lindenberg
Hallwilersee
Baldeggersee
Vierwald-stättersee
Pilatus
Mittaggüpfi
Alpnachstad
Bürgestock
Frohnalpstock
Seelisberg
Muotathal
Stoos
Gr. Mythen
Hochstuckli
Schindellegi
Biberbrugg
Wädenswil
Rapperswil
Grüningen
Hombrechtikon
Männedorf
Stäfa
Kilchberg
Adliswil
Thalwil
Oberrieden
Kilchberg
Zürichsee
Greifensee
Pfäffikersee
Aegerisee
Sihlsee
Sihl
Limmat
Reuss
Lorze
Emme
Wiggen
Goldau
Lauerzersee
Sarnersee
Kerns
Sachseln
Giswil
Lungern
Meiringen
Brienzersee
Thunersee
Interlaken
Brienz
Grindelwald
Lauterbrunnen
Wengen
Mürren
Gimmelwald
Stechelberg
Gimmelwaldsee
Lauterbrunnen
Wengernalp
Kleine Scheidegg
Eigerwand
Eiger
Mönch
Jungfrau
Schynige Platte
Faulhorn
Grosse Scheidegg
Rosenlaui
Gletscher
Gletschergarten
Reichenbach
Kandersteg
Frutigen
Adelboden
Lenk
Gstaad
Saanen
Zweisimmen
Spiez
Thun
Oberhofen
Gunten
Beatenberg
Interlaken
Bern
Biel
Solothurn
Olten
Aarau
Baden
Zurzach
Brugg
Lenzburg
Wohlen
Bremgarten
Mellingen
Baden
Dietikon
Zürich
Uster
Wetzikon
Rapperswil
Einsiedeln
Schwyz
Altdorf
Erstfeld
Göschenen
Andermatt
Hospental
Realp
Furka
Oberwald
Gletsch
Grimselpass
Grimselsee
Gotthard
Gotthardpass
Airolo
Ambri
Piotta
Faido
Giornico
Bellinzona
Locarno
Ascona
Brissago
Lugano
Chiasso
Mendrisio
Stabio
Ticino
Tessin
Valle Leventina
Valle Maggia
Valle Verzasca
Valle Onsernone
Valle Bavona
Valle Vigezzo
Valle Cannobina
Valle Intrasca
Valle Cannobina
Valle Vigezzo
Valle Onsernone
Valle Bavona
Valle Verzasca
Valle Maggia
Valle Leventina
Ticino
Tessin
Lugano
Chiasso
Mendrisio
Stabio
Locarno
Ascona
Brissago
Bellinzona
Airolo
Ambri
Piotta
Faido
Giornico
Gotthard
Gotthardpass
Grimselpass
Grimselsee
Furka
Oberwald
Gletsch
Realp
Hospental
Andermatt
Erstfeld
Göschenen
Altdorf
Schwyz
Einsiedeln
Rapperswil
Wetzikon
Uster
Zürich
Dübendorf
Zollikon
Küsnacht ZH
Meilen
Horgen
Wädenswil
Richterswil
Rapperswil
Einsiedeln
Rothenthurm
Oberägeri
Sattel
Steinen
Alpthal
Oberiberg
Ibergeregg
Schwyz
Stoos
Muotathal
Frohnalpstock
Seelisberg
Beckenried
Buochs
Ennetbürgen
Stansstad
NW
Bürgenstock
Pilatus
Mittaggüpfi
Alpnachstad
Oberdorf
Stans

Teil IV: Fehlende oder kontraproduktive Lenkungswirkung von Restriktionsmassnahmen beim VE-Verkehr

Parkgebühren bei EKZ haben keinen Umweltnutzen

- 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%)



nur 0.3% Umsteigeeffekt auf den ÖV

100%-ig gestützt durch Pizolstudie

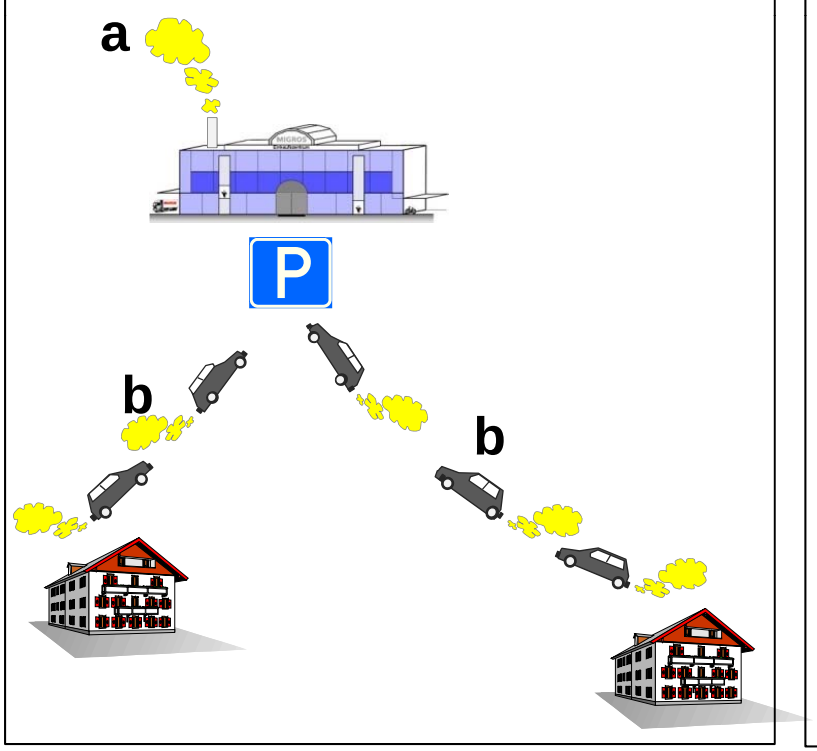
Parkgebühren – wie hoch auch immer angesetzt – haben praktisch keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kunden !

Restriktionsmassnahmen am Zielort sind kontraproduktiv

2 Arten von Emissionen bei VE:

a lokal emittierte Emissionen

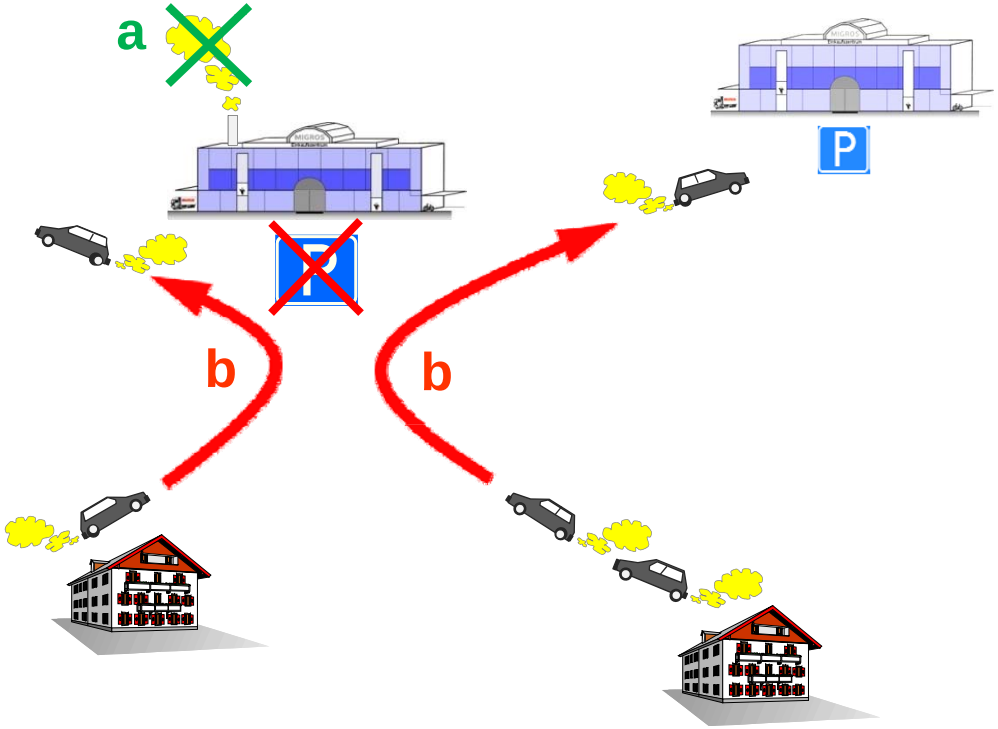
b weiträumig verteilt emittierte Emissionen



2 unterschiedliche Effekte von Emissionsmassnahmen:

a energetische Sanierung am Gebäude bewirken
→ Emissionsreduktion

b Restriktionen bei Fahrten und Parkplätzen bewirken
→ Such- und Ausweichverkehr → **Mehremissionen !**



Fahrten-/Fahrleistungsmodelle sind Scheinlösungen !

- Fahrtenmodelle bedingen Controlling der Fahrtenzahl.
- Sie lassen sich nur durchsetzen, wenn bei deren Überschreitung harte Sanktionen ergriffen werden, das heisst Parkplatzrestriktionen und Nutzungsbeschränkungen.

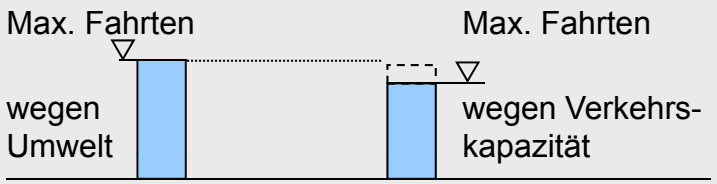
→ **Warum ein System einführen, das nur mit denjenigen Mitteln* durchgesetzt werden kann, welche es vorgibt zu vermeiden?**
(*Parkplatzrestriktionen und Nutzungsbeschränkungen)

→ **Fahrtenmodelle sind verkappte Parkplatzreduktionen.**

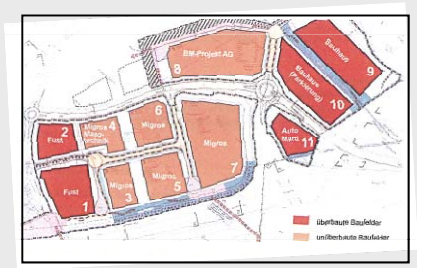
→ **Fair und ehrlich wäre, von Anfang an das verträgliche Nutzungsmass und die Nutzungsart zu definieren, wie in der Var. 1 der BAFU/ARE-Empfehlungen des Bundes für VE vorgesehen.**

Umsetzung Variante 1* BAFU/ARE-Empfehlungen

Umwelt und Verkehr
Wie viele Fahrten sind aus umweltrechtlicher oder verkehrsplanerischer Sicht möglich?



Raum-/Nutzungsplanung
Welche Nutzung ist wo erwünscht?



Max. Anzahl Fahrten

erwünschte Nutzungen

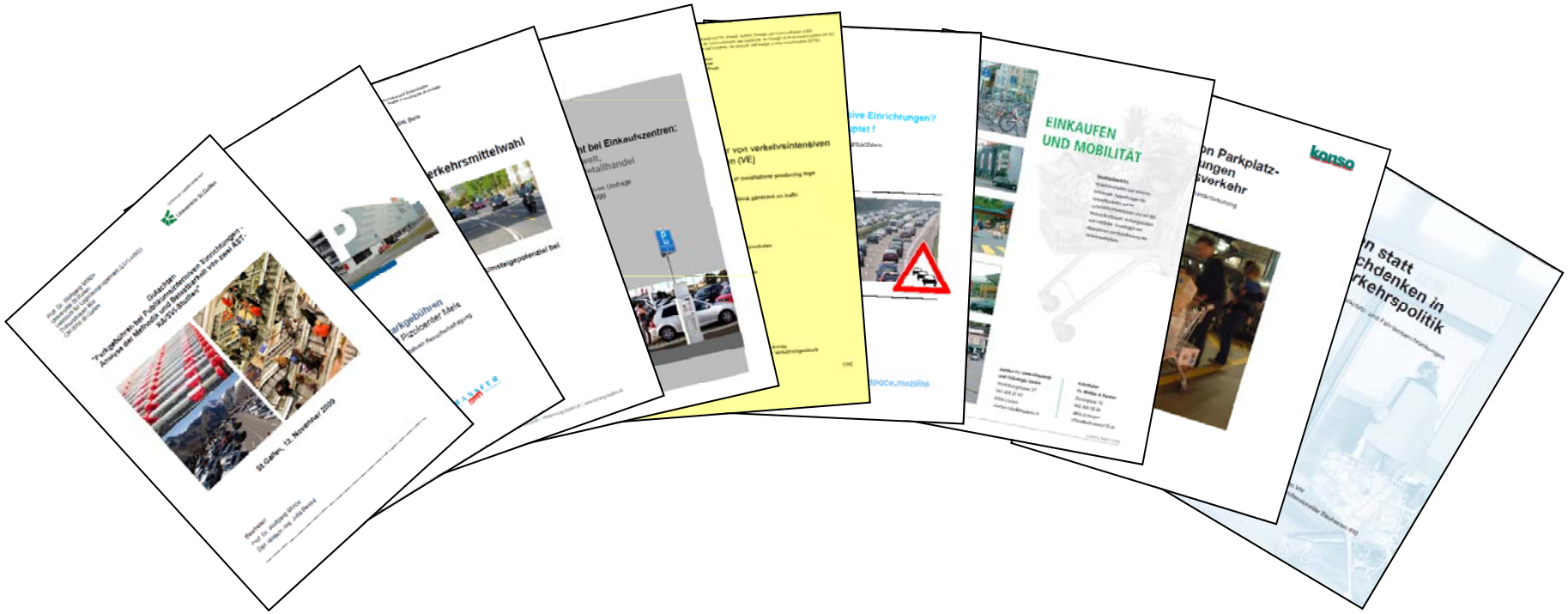
Fahrten und Nutzungen aufeinander abstimmen

Nutzungsvorgaben (Art und Mass)

- … m² Detailhandel Food
- … m² Detailhandel Fachmarkt
- … m² Büro
- … m² Wohnen

* Festlegung von Nutzungs-art und Nutzungsmass

9 Studien kommen zum gleichem Schluss:



Parkplatz-Restriktionsmassnahmen haben <u>keinen</u> Umweltnutzen

Schlussfolgerungen aus 9 übereinstimmenden Studien

1	Einkaufen = Warentransport
2	Das Auto ist in vielen Fällen das zweckmässigste Verkehrsmittel zum Einkaufen.
3	Der Kunde trifft die Wahl des Verkehrsmittels immer am Ausgangsort, bei sich zu Hause.
4	Die meist genannten Gründe, das Auto zum Einkaufen zu benutzen, sind grosse Menge, grosse Distanz, schlechte ÖV-Qualität am Ausgangsort, Kinder mit dabei.
5	Restriktionsmassnahmen am Zielort, beim Einkaufszentrum, ändern folglich nichts an den eigentlichen Beweggründen, das Auto zum Einkaufen zu benutzen.
6	Restriktionsmassnahmen bei Einkaufszentren sind deshalb nicht wirkungseffizient.
7	Restriktionsmassnahmen bei Einkaufszentren sind oft kontraproduktiv, denn sie führen zu Such- und Ausweichverkehr und damit zu Mehremissionen.
8	Parkgebühren haben keinen nachweisbaren Umweltnutzen.
9	Der Einkaufsverkehr zu den Einkaufs- und Fachmarktzentren beträgt weniger als 3% des gesamten Autoverkehrs in der Schweiz.
10	Der Einkaufsverkehr zu den Einkaufs- und Fachmarktzentren verursacht deutlich weniger als 1% aller Luftschadstoffemissionen in der Schweiz.

Teil VI: Fazit und Folgerungen

Fazit

- 9 Studien zeigen, dass Restriktionsmassnahmen beim VE-Verkehr keinen nachweisbaren Umweltnutzen haben.

- Es gibt keine Studie, die beweisen kann, dass Restriktions-massnahmen beim VE-Verkehr eine positive Wirkung auf die Emissionsreduktion haben.

- Restriktionsmassnahmen beim VE-Verkehr widersprechen deshalb dem Verfassungsgrundsatz der Verhältnismässigkeit und sind somit rechtlich unzulässig.

Schlussfolgerungen / Forderungen

- Ganzheitliche Betrachtung der Einkaufszentren unter allen drei Aspekten der Nachhaltigkeit: Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft
- Umweltmassnahmen JA – aber nur solche die wirken
- Rechtlich unzulässige Restriktionsmassnahmen beim VE-Verkehr sind zurückzuweisen – sowohl beim Einzelobjekt, wie auch bei Gesetzesvorlagen

Wegweisendes neues Aargauer Baugesetz

- Dank Intervention von espace.mobilité
- neuer Lösungsansatz
- statt Restriktionsmassnahmen gegen den VE-Verkehr
- ganzheitlich-räumlicher Ansatz
- frühzeitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- und Einbezug aller Verkehrsarten

→ **Was im Kanton Aargau realisiert wurde, muss auch in anderen Kantonen möglich sein**

Die Urner wehren sich gegen Parkgebühren-Artikel im neuen Baugesetz

- Das Urner Kantonsparlament <u>streicht</u> die Parkgebührenpflicht aus dem Entwurf zum neuen Baugesetz

➡ **Stopp mit wirkungslosen Umwelt-massnahmen in neuen Baugesetzen !**

Helfen Sie mit, dass bei zukünftigen Bauvorhaben und Baugesetz-revisionen keine Auflagen mehr gemacht werden, die der Umwelt nichts nützen aber der Wirtschaft schaden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Unterstützung !