Den Aufwand wert? Beschäftigungseffekte von Einkaufszentren im Verhältnis zu ihren gesellschaftlichen Kosten in Form des Verkehrsaufwands

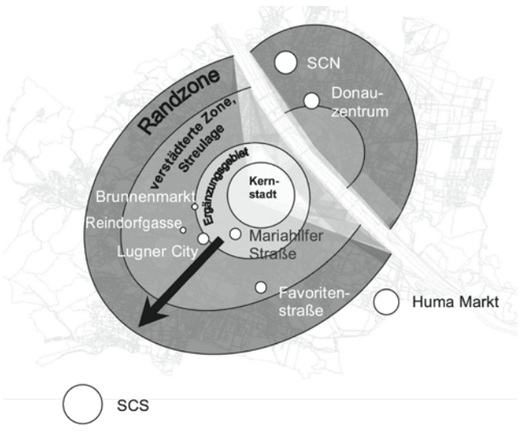
Jakob Egger

Wenn in der Vergangenheit überzeugende Gründe für den Neubau von Einkaufszentren an der entlegenen städtischen Peripherie vorgebracht wurden, dann fehlte ein Argument nie: Solche Zentren brächten Arbeitsplätze in hoher Zahl. Mochten Gegner solcher Vorhaben auch darauf verweisen, dass Einkaufszentren, die schlecht in das Siedlungsgebiet eingebunden sind und vor allem von hochrangigen Straßen erschlossen werden, in erster Linie motorisierten Individualverkehr erzeugen würden, so schien das Arbeitskräfteargument in der politischen Diskussion allemal stärker zu wiegen (auch wenn es weniger um Arbeitsplätze im Allgemeinen als um kommunale Einnahmen aus diesen Arbeitsplätzen im Besonderen gehen mochte).

Wir alle – und wohl auch Politiker und Politikerinnen – wissen um die negativen Effekte solcher Strukturen: Umweltbelastungen und Klimafolgen durch zunehmenden Verkehr, Kaufkraftabfluss und Erosion der Zentren, Verdrängung von Nahversorgern und Kleinhandelsbetrieben. Mehr Verkehr bedeutet nicht zuletzt auch mehr Kosten für die Allgemeinheit, sei es in Form der teuren Instandhaltung oder des Ausbaus des Straßennetzes, sei es in Form der „Reparaturkosten" bei Folgeschäden auf allen möglichen Gebieten. Hohe Kosten für die Mobilität haben auch volkswirtschaftliche Negativeffekte, denn Gelder, die in das Rohprodukt Erdöl investiert werden, fließen aus den regionalen Wirtschaftskreisläufen ab.

Die länderspezifischen Raumordnungsgesetze, auf deren Basis dieser Entwicklung gegenzusteuern wäre, beließen es bislang jedoch im Großen und Ganzen bei Vorgaben, die lediglich darauf abzielten, den Flächenumfang von Einkaufszentren zu beschränken.

Um das notwendige Umdenken zu beschleunigen, könnte es hilfreich sein, sich den Umwelt- und Verkehrsaufwand, den solche Zentren verursachen, vor Augen zu führen. Wirklich aufschlussreich wäre eine solche Demonstration aber nur, wenn dieser Aufwand mit jenem verglichen würde, den vergleichbare innerstädtische Strukturen benötigen. Um das Arbeitsplatzargument zu entkräften, wäre es schließlich auch notwendig, das Verkehrsaufkommen in Beziehung zur Beschäftigungswirkung zu setzen. Welche Strukturen weisen bezüglich Verkehrsaufkommen (gering) und Beschäftigungswirkung (hoch) die günstigeren Werte auf? Denn es reicht nicht aus, die Folgen einzelner (Bau-)Projekte etwa durch Umweltverträglichkeitsprüfungen bewerten zu lassen. Erst die Bewertung des gesamten Systems gibt Aufschluss über jene Strukturen, die am ehesten zu einer sowohl ökologisch wie auch ökonomisch nachhaltigen Entwicklung beitragen. Und erst dann könnte die Frage beantwortet werden, ob das ökonomisch-ökologische Ergebnis, das Shopping Centers auf der fernen Wiese bringen, den Aufwand wirklich lohnt.



(1) Die untersuchten Einkaufsstrukturen, ihre Größenrelationen und ihre Lage im städtischen Gefüge Wiens
Die Größe und Attraktivität der Zentren nimmt mit ihrer Distanz vom Stadtzentrum zu, was in erster Linie auf ihrer guten Anbindung an das motorisierte Verkehrssystem beruht.
Quelle: eigene Darstellung

DIE UNTERSUCHTEN WIENER EINKAUFSSTRUKTUREN

Nahversorger im Wohnnahbereich:
- Reindorfgasse

Viktualienmarkt:
- Brunnenmarkt

Einkaufsstraße, Geschäftsstraße:
- Mariahilfer Straße
- Favoritenstraße

In das städtische Gefüge integriertes Einkaufszentrum:
- Lugner City

Einkaufszentrum an der Peripherie:
- Donauzentrum
- Shopping Center Nord (SCN)

Einkaufszentrum auf der grünen Wiese:
- HUMA Einkaufszentrum Simmering
- Shopping City Süd (SCS)

AUSWAHL DES BRANCHENMIXES IN DEN STRUKTUREN

Kurzfristbedarf:
- Lebensmittel: „Greißler", Bäckerei, Fleischerei, Gemüsehandel, Filialbetriebe wie Billa, Merkur usw.
- Drogerie (Dm, Bipa usw.)

Auswahlbedarf:
- Elektrofachgeschäft, EDV-Fachgeschäft (Niedermeyer)
- Kleiderfachgeschäfte (HM, Kleiderbauer)
- Bürobedarf, Geschenke (Libro)
- Hausrat (z.B. Holzmann im SCN)

Dienstleistungsbetrieb:
- Friseur

Gastronomiebetrieb:
- Gasthaus, Restaurant

Neun Einkaufszentren in und um Wien ...

Das soll im Folgenden versucht werden. Am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien wurden vor einigen Jahren neun Einkaufsstrukturen in und um Wien untersucht: ein Nahversorger im Wohnnahbereich, ein Viktualienmarkt im dicht verbauten Gebiet, zwei Geschäftsstraßen, ein in das städtische Gefüge integriertes Einkaufszentrum, zwei Zentren an der Peripherie in Siedlungsnähe und zwei auf der „grünen Wiese" im Umland der Stadt. Diese Strukturen waren von unterschiedlicher Größe und Art, von durchaus unterschiedlicher Attraktivität, und sie verfügten über regional verschiedene Einzugsbereiche. Um einen Vergleich zu ermöglichen, wurde aus diesen Strukturen jeweils ein Geschäft aus den Branchen Lebensmittel, Hygieneartikel, Elektrogeräte, Bekleidung, Hausrat, Papier und Geschenke sowie Dienstleistung (Friseur) und Gastronomie herausgegriffen und untersucht. Bei den kleinräumigen Strukturen im Wohnnahbereich oder in Streulagen fanden sich zwar nicht jene typischen Filialbetriebe, wie sie in den großen Shopping Centers anzutreffen sind, jedoch gab es im Grobsortiment des jeweiligen, alternativen Betriebes eine Entsprechung. Enthielt die Hauptstruktur (wie etwa der Brunnenmarkt) kein vergleichbares Geschäft, so wurde das jeweils nächstliegende Geschäft dieser Branche im unmittelbaren Umfeld ausgewählt.

Als Hauptteil der empirischen Arbeit wurden im Herbst 2002 jeweils 20 bis 100 Kunden und Kundinnen einer Einkaufsstruktur auf der Basis eines Fragebogens befragt. Die den Kunden gestellten Fragen bezogen sich auf die Länge des Einkaufsweges (Distanz vom Ausgangsort des Einkaufs bis zur Einkaufsstruktur), auf die dabei benutzten Verkehrsmittel, die Häufigkeit des Besuchs, das aufgesuchte Geschäft und den Einkaufsbetrag. Telefonische Befragungen von Filialleitern und -leiterinnen erbrachten noch die Anzahl der Beschäftigten im Betrieb sowie dessen Verkaufsfläche.

Bei der Auswertung der Daten wurden im Wesentlichen folgende Beziehungen ermittelt: Anteil des nicht motorisierten Verkehrs am Modal-Split, wie er sich aus den von den Kunden benützten Verkehrsmitteln für die einzelnen Einkaufsstrukturen ergab (unter Modal Split ist die Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel zu verstehen), Beschäftigte im Verhältnis zur Verkaufsfläche (Beschäftigte/m²), Beschäftigte im Verhältnis zur Anreiseweite der Kunden (Beschäftigte/km), Beschäftigte im Verhältnis zur Anreiseweite der Kunden und zur Verkaufsfläche (Beschäftigte/km und m²) und schließlich Beschäftigte im Verhältnis zu Anreiseweite und Kundenausgaben (Beschäftigte/km und €).

Das Beispiel Reindorfgasse

Ausgewählte Betriebe:

- Kurzfristbedarf/Lebensmittel: Billa
- Kurzfristbedarf/Hygieneartikel: Parfümerie
- Auswahlbedarf/Elektrogeräte: Expert Schweiger
- Auswahlbedarf/Elektrogeräte: Computerhaus Z
- Auswahlbedarf: Hausrat
- Auswahlbedarf/Papier, Geschenke: Papiergeschäft Ernst Pusta
- Auswahlbedarf/Textilien: Wäsche Denise
- Dienstleistung/Friseur: Studio 15
- Dienstleistung/Gastronomie: Gasthaus Quell

Verkehrsanbindung:

- MIV: Parkplätze überwiegend nur für Anrainer.
- ÖPNV: Straßenbahnlinie 52, 58, Autobuslinie 12A, 57A

(2) Reindorfgasse in Wien
Die Einkaufsstruktur Reindorfgasse liegt im innerstädtischen Bereich außerhalb des Gürtels im 15. Bezirk in der Nähe der Äußeren Mariahilfer Straße (Bereich Schwendergasse – Geibelgasse – Sechshauserstraße – Grimmgasse), wobei sich die Versorgungsbetriebe im Baublock befinden.
Quelle: http://www.wien.gv.at/wiengrafik, eigene Darstellung

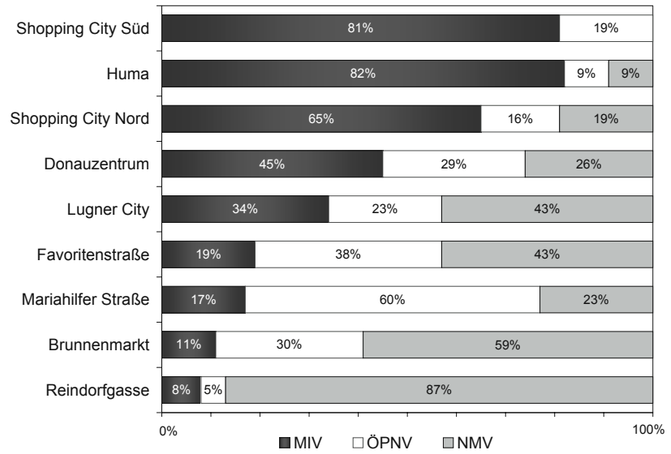
… und der Verkehrsaufwand ihrer Kunden

Es überrascht nicht und war durchaus zu erwarten, dass Kunden von peripheren, großflächigen Einkaufszentren überwiegend das Auto als Verkehrsmittel benutzten. In die Shopping City Süd kamen 81 Prozent der Befragten mit dem Automobil, der Rest von 19 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies hängt nicht zuletzt mit den großen Wegelängen zusammen, die die Kunden von ihrem Ausgangsort bis zur Erreichung ihres Einkaufsziels zurückgelegt hatten. In der Shopping City Süd betrugen diese durchschnittlich knapp 15 Kilometer (sowohl bei jenen, die mit dem Auto, als auch bei jenen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gekommen waren), erstreckten sich im Einzelfall aber sogar auf bis über 60 Kilometer.

In den kleinräumigen innerstädtischen Zentren verhielt es sich bei der Verkehrsmittelwahl genau umgekehrt. Die Nahversorgungszentren wie Brunnenmarkt und Reindorfgasse wurden zum weitaus überwiegenden Teil zu Fuß oder mit dem Fahrrad angesteuert (59 bzw. 87 Prozent der Kunden). Viele hatten auch ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt, insbesondere wenn sie größere Zentren wie die Mariahilfer Straße erreichen wollten. Nicht einmal 20 Prozent der Einkäufer und Einkäuferinnen in Mariahilfer und Favoritenstraße kamen mit dem eigenen PKW. In die Lugner City, einem recht großen Einkaufszentrum mitten im Stadtgebiet, das mit einer großen Garage ausgestattet ist und unmittelbar an einer mehrspurigen innerstädtischen Durchzugsstraße, dem Wiener Gürtel, liegt, kamen mehr Menschen mit dem Auto (34 Prozent) und weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln (23 Prozent), aber immerhin auch noch beachtliche 43 Prozent zu Fuß oder per Fahrrad.

Das Einzugsgebiet der Lugner City war nämlich vergleichsweise begrenzt und hatte einen Durchschnittsradius (genauer gesagt: durchschnittliche Anreiseweiten) von etwa einem Kilometer. Strukturen wie die stark überlokal frequentierte Mariahilfer Straße (3 Kilometer)

(3) Verkehrsmittelwahl der Kunden für die An- und Abreise zum Einkaufszentrum
MIV: Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
NMV: Nicht motorisierter Verkehr
Quelle: eigene Erhebung, eigene Darstellung



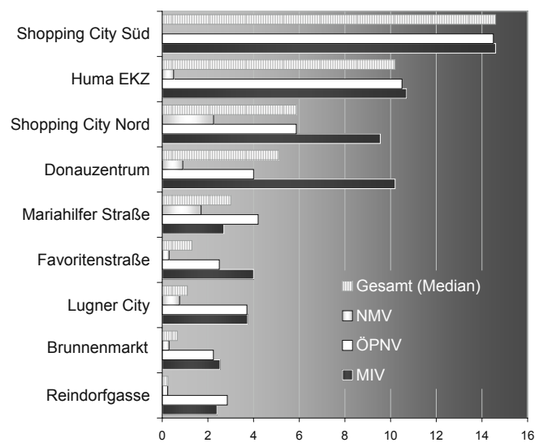
hoben den innerstädtischen Anreisedurchschnitt auf gerade einmal um die zwei Kilometer an.

Aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs günstig gelegene und relativ peripherieverbundene (also die dispers gelegenen Neubaugebiete am Stadtrand mit bedienende) Strukturen wie das Donauzentrum im 22. Wiener Gemeindegebiet nahmen übrigens eine Zwischenstellung ein. Dort waren die Anreiseweiten mit rund fünf Kilometern fast so lang wie jene im Shopping Center Nord (6 Kilometer), einem relativ neuen Einkaufsgebiet weiter außen an der nördlichen Stadtperipherie, die durchschnittlichen Anreiseweiten der Autofahrer (10 Kilometer) sogar noch eine Spur länger. Immerhin kamen in das Donauzentrum weniger Kunden mit dem Auto (45 Prozent) als in das am Stadtrand gelegene Konkurrenzgebiet (65 Prozent).

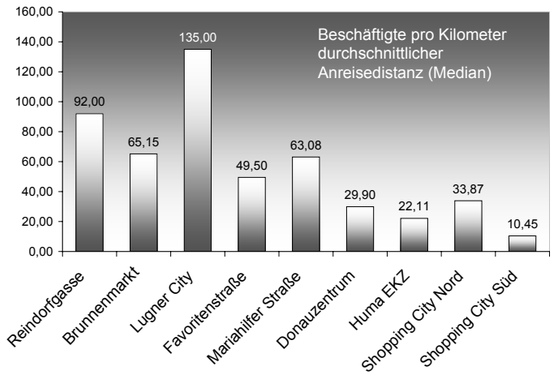
Arbeitsplätze und Verkehrsaufwand

Nun könnte man aus der betrieblichen Größe peripherer Zentren den Schluss ziehen, von diesen ginge auch die größte Beschäftigungswirkung

(4) Durchschnittliche Anreiseweiten der Kunden nach Verkehrsmittel
Die durchschnittliche Anreiseweite pro Struktur wurde nach dem Median berechnet. Dieser Wert entspricht nicht dem arithmetischen Mittelwert, sondern minimiert die Summe der absoluten Abweichungen vom Mittelwert, ist also bei „schiefen“ Verteilungen aussagekräftiger als der Durchschnitt.
Quelle: eigene Erhebung, eigene Darstellung



(5) Beschäftigte in den untersuchten Betrieben pro Kilometer durchschnittlicher Anreiseweite
Auf dieser Abbildung werden die von den Einkaufsstrukturen geschaffenen Arbeitsplätze mit ihrem Verkehrsaufwand gegengerechnet – würde dieser jeweils auf einen Kilometer reduziert (oder teilweise auch erweitert), kämen auf innerstädtische Strukturen weit mehr Arbeitsplätze.
Quelle: eigene Erhebung, eigene Darstellung



aus. In der Reindorfgasse im 15. Wiener Gemeindebezirk waren insgesamt 23 Personen in den untersuchten Betrieben beschäftigt, während es die Vergleichsbetriebe in einer der peripheren Strukturen zusammen auf 190 Beschäftigte brachten. Eine solche Schlussfolgerung wäre aber lediglich aus einer betrieblichen Sichtweise zutreffend.

Eine überbetriebliche Betrachtungsweise auf das Gesamtsystem, bei der die Anreisedistanzen der Kunden miteinbezogen werden, ergibt ein anderes Bild. Um dieses Bild entstehen zu lassen, muss man sich zunächst fragen, wie die Beschäftigungsbilanz der Klein- und Großstrukturen wohl aussehen würde, wenn der Verkehrsaufwand fair verteilt wäre, wenn also keine dieser Strukturen durch (externalisierte) Verkehrskosten subventioniert würde. Wir konstruieren also virtuelle Einzugsradien von jeweils einem Kilometer.

Dabei stellt sich heraus, dass innerstädtische Strukturen klar vorteilhafter sind. Eine Struktur in einem peripheren Einkaufszentrum mit einem durchschnittlichen Einzugsradius von 14 Kilometern mag insgesamt 190 Angestellte in den untersuchten Betrieben beschäftigen. Bei einem reduzierten Einzugsradius von einem Kilometer blieben von dieser Zahl nur noch um die 34 Arbeitsplätze. Verfährt man in dieser Weise, käme die innerstädtische Lugner City bei einem hypothetischen (in diesem Fall im Durchschnitt auch realen) Einzugsradius von einem Kilometer auf 135 Angestellte in den untersuchten Geschäften, die Wiener Mariahilfer Straße auf etwa 50 Angestellte, während die Shopping City Süd, Österreichs größtes Einkaufszentrum, in den untersuchten Betrieben nur noch etwas mehr als zehn Angestellte pro Kilometer Anreiseweite hätte.

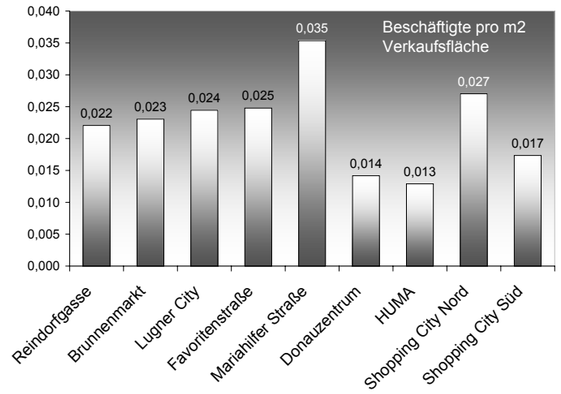
Noch mehr an räumlicher Gleichheit lässt sich herstellen, wenn man die Anzahl der Beschäftigten in ein Verhältnis zur Verkaufsfläche setzt und so und so viele Beschäftigte pro Quadratmeter Verkaufsfläche errechnet. In dieser Hinsicht bringt es die Mariahilfer Straße auf 35 Beschäftigte pro tausend Quadratmeter, während die SCS auf derselben Fläche bloß 17 Arbeitsplätze bereitstellt. Stellt man dann nochmals gleiche Bedingungen beim Verkehrsaufwand her und reduziert man den Kunden-Einzugsbereich abermals auf einen Kilometer, gewinnt das Bild an Schärfe: Auf tausend Quadratmeter Verkaufsfläche böte die Mariahilferstraße zehn Arbeitsplätze. Die periphere SCS brächte es bloß auf einen Arbeitsplatz, während in der Reindorfgasse auf dieser Fläche 70 Menschen Beschäftigung fänden.

Beschäftigungseffekte und Geldflüsse im dicht verbauten Raum sind, anders als an der Peripherie, nicht an große Anreiseweiten und hohen Verkehrsaufwand geknüpft. Innerstädtische Angestellte befriedigen noch in hohem Maß eine örtlich gebundene Nachfrage und entsprechen daher den Zielvorstellungen von nachhaltigem Wirtschaften und geringem Energie- und Verkehrsaufwand.

Mehr Beschäftigung bei gleichem Umsatz

Das Arbeitsplatzargument greift selbst dann nicht, wenn in dieser Gleichung die Kundenausgaben mitberücksichtigt werden – im Gegenteil. Pro Euro Umsatz werden in der Mariahilfer Straße mehr Angestellte als in der Shopping City Süd beschäftigt – und das ist schon in der „realen“, aber räumlich einigermaßen ungleich gestalteten Welt der Fall. In dieser Welt wird der Verkehrsaufwand, der

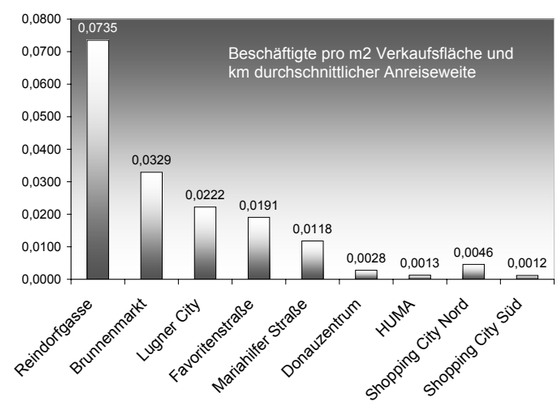
(6) Beschäftigte pro Quadratmeter Verkaufsfläche in den unterschiedlichen Einkaufsstrukturen
Der bauliche Aufwand zur Schaffung von Arbeitsplätzen ist in Strukturen wie Donauzentrum, Huma und SCS am größten.
Quelle: eigene Erhebung, eigene Darstellung



zur Erzielung des gleichen Umsatzes in Kauf genommen werden muss, nicht sichtbar, genauso wenig wie dessen Folgekosten. In der idealtypisch normierten Vergleichswelt der Ein-Kilometer-Einzugsradien aber müsste die Zahl der Angestellten pro Kilometer und Wochenumsatz in der Mariahilfer Straße bloß durch drei (Kilometer) geteilt werden, während in der SCS eine Teilung durch 14 in Kauf genommen werden müsste. Pro Euro Umsatz und Kilometer Einzugsradius sind im Shopping Center Nord also wesentlich weniger Angestellte nötig als in der Mariahilfer Straße.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht könnte man das vielleicht begrüßen. Aus gesamtgesellschaftlicher Sicht ist es anders zu sehen: Um den gleichen Umsatz mit einem vergleichbaren Einzugsgebiet zu erzielen, schaffen innerstädtische Einkaufsstrukturen weit mehr Arbeitsplätze als die Großstrukturen an der Peripherie – und zwar durchschnittlich knapp fünfmal so viele. Die Frage, ob das sozialökonomisch legitime Ziel der Arbeitsplatzbeschaffung den Aufwand des peripheren Zentrums lohnt, ist damit also einigermaßen klar zu beantworten: Nein, die Verluste an Umwelt- und Lebensqualität lohnen sich nicht.

(7) Beschäftigte pro Quadratmeter Verkaufsfläche und pro Kilometer durchschnittlicher Anreiseweite
Diese Abbildung zeigt die Relation der geschaffenen Arbeitsplätze unter den hypothetischen Voraussetzungen „räumliche Gleichheit“ und „ausgeglichener Verkehrsaufwand“.
Quelle: eigene Erhebung, eigene Darstellung



Chancengleichheit schaffen und Verkehrserzeugung teurer machen

Die Ergebnisse der beschriebenen Untersuchung machen deutlich, dass die Stärkung der Nahversorgungsstrukturen nicht nur klima- und umweltpolitisch, sondern auch gesamtwirtschaftlich überaus sinnvoll ist. Um aber ein flächendeckendes, ökologisch wie ökonomisch nachhaltiges Standortgefüge mit starker lokaler Beschäftigungswirkung im Einzelhandel zu schaffen, müsste zunächst zumindest annähernd Chancengleichheit zwischen den beiden räumlichen Strukturen geschaffen werden.

Die anhaltende Entwicklung hin zur Konzentration der Verkaufsflächen macht deutlich, dass die Regelungen zur Errichtung von Einkaufszentren in den Raumordnungsgesetzten bis dato nicht ausreichten, um die Erosion der kleinräumigen Nahversorgungsstrukturen zu stoppen. Periphere großflächige Einkaufsstrukturen sind nämlich in vielerlei Hinsicht begünstigt, in erster Linie durch die niedrigeren Bodenpreise und durch ihre gute Einbindung in ein oft hochrangiges Individualverkehrsnetz, das ihnen staatlicherseits mit Steuergeldern zur Verfügung gestellt wird. Diese Vorteile müssten abgeschwächt werden, und dies wäre etwa in Form einer Verkehrserzeugungsabgabe möglich. Damit könnten Mittel aus den bestehenden Großstrukturen in Form von Zuwendungen hin zu den schwächeren Einkaufsstrukturen und lokalen Märkten verlagert werden.

Es ist anzunehmen, dass viele Kleinbetriebe und Nahversorger noch (oder erneut) existieren würden, wenn diese abgaben- oder steuertechnisch gegenüber den Großstrukturen begünstigt wären. Und es ist wohl tatsächlich so, dass die Politik dem Zentren- und Geschäftssterben bislang zwar einigermaßen geschockt, aber auch mehr oder minder gelähmt zugesehen hat. Erst wenn sie es zustande bringt, Wettbewerbsgleichheit von innerstädtischen, kleinräumigen und peripheren, großräumigen Strukturen sicherzustellen, erst wenn die gesellschaftlichen Kosten Letzterer nicht mehr externalisiert und auf die Allgemeinheit abgewälzt werden, erst dann können (wieder) nachhaltige räumliche Versorgungs- und Handelsstrukturen entstehen.

AUTOR:

Jakob Egger, Jg. 1971, Studium Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien
Arbeitsschwerpunkt Geographische Informationssysteme. E-Mail: j.egger@schubert.at

LITERATUR:

Ax, C. (1997): Das Handwerk der Zukunft: Leitbilder für nachhaltiges Wirtschaften. Basel

Egger, J. (2004): Verkehrsaufkommen und Beschäftigungseffekte von kleinräumigen innerstädtischen Strukturen im Vergleich zu großräumigen außerstädtischen peripheren Strukturen. (Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung 1/2004)

Fischer, P. (1997): Verkehrsenergieaufwand städtischer Einkaufs- und Versorgungsstrukturen. Diplomarbeit, Wien

Frehn, M. et. al. (1999): Verkehrliche Wirkungen von Großeinrichtungen des Handels und der Freizeit. Karlsruhe

Kanonier, A. (2001): Einkaufszentrenregelungen in den Raumordnungsgesetzen der österreichischen Bundesländer. Wien

Knoflacher, H. (1996): Raum- und Stadtverträglichkeitsprüfung: Schaffung von Grundlagen für Gutachterverfahren. Im Auftrag der MA 18. Wien