

Kommentar zur Raumverträglichkeitsprüfung zum geplanten EKZ Kampcenter Zwettl, insbesondere zur Verkehrstechnischen Untersuchung 2012, Technischer Bericht, 21.06.2012, Retter & Partner ZT-GmbH.

A.) Ausgangslage:

Gegenstand der vorliegenden Kurz-Analyse ist die Raumverträglichkeitsprüfung zum geplanten EKZ Kampcenter in Zwettl. Unsere Kommentare beziehen sich dabei insbesondere zur Verkehrstechnischen Untersuchung 2012, Technischer Bericht, 21.06.2012, GZl. 08101, Einlagezahl 2, Retter & Partner ZT-GmbH.

Projektdarstellung

Das auf einem ehemaligen Gärntereigelände in der Gartenstraße, in Nahlage zum Hauptplatz beabsichtigte EKZ ist mit einer Verkaufsfläche von rd. 15.000 m² Verkaufsfläche projektiert: 34 Shops, 5 Gastronomiebetriebe sollen einen breit gefächerten Branchenmix herstellen. Dies bedeutet im Innenstadtbereich eine mehr als Verdreifachung der Einkaufsfläche (von derzeit rund 8.350 m² auf rund 23.350 m²).

Aus den Projektunterlagen geht hervor, dass durch ein mittleres EKZ in der beabsichtigten Größe, „das Einzugsgebiet der Stadt Zwettl erweitert und damit die Marktposition ausgebaut“ werden soll.

Einzugsgebiet

Im unmittelbaren Einzugsgebiet leben 13.000 Einwohner (Großgemeinde Zwettl und Großgöttfritz), im näheren Umkreis (Fahrzeit max. 20 Minuten) leben rund 22.000 Einwohner. Im

weiteren Einzugsgebiet, das bis in die Bezirke Gmünd, Waidhofen an der Thaya und Krems Land hinein reicht, leben 38.000 Einwohner. In Summe können somit rd. 73.000 Menschen durch das EKZ angesprochen werden.

Die Abschätzungen der Standort Marktanalyse (Standort + Markt-BeratungsgesmbH) gehen davon aus, dass sich der Verkehr aus folgenden Einzugsgebieten erschließt:

- EZB 1 (Zwettl Stadt, Großgöttfritz): 33 %
- EZB 2 (auf Zwettl ausgerichtete Gemeinden im näheren Umkreis): 30 %
- EZB 3 (weiter entfernte Gemeinden u.a. Bärnkopf, Schwarzenau): 23 %
- EZB 4 („Kampfeinzugsgebiet“ in anderen Bezirken, z.B. Gmünd, Schrems): 14 %

Verkehrliche Erschließung

Positiv wird in den Unterlagen angemerkt, dass das geplante EKZ im Stadtzentrum liegt, somit können rund 4.500 Einwohner des EKZ fußläufig erreichen. Im Gegensatz zu Projekten auf der „grünen Wiese“ wird dadurch eine Attraktivitätssteigerung der Zwettler Innenstadt angedeutet. Voraussetzung ist eine attraktive Gestaltung der Fußwege zwischen Hauptplatz und EKZ.

Da das prognostizierte Verkehrsaufkommen nicht über das bestehende Straßennetz abgedeckt werden kann, ist die Errichtung einer Zufahrt (mit Kampbrücke) von der B 38 /Böhmerwaldstraße vorgesehen. Unter dem EKZ ist die Errichtung einer Tiefgarage mit 590 Stellplätzen vorgesehen. Diese Stellplatzanzahl entspricht somit theoretisch der NÖ Bautechnikverordnung, die – unabhängig von Lage und Branchenmix einen Stellplatz pro 30 m² Verkaufsfläche vorschreibt.

Die **überregionale Anbindung** mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt in erster Linie über den Busbahnhof Zwettl, der allerdings rund 700 Meter entfernt liegt.

Linie	Linienführung	Haltestellen in Zwettl	Fahrplan Mo – Fr	Fahrplan Samstag
WA 1	Krems – Zwettl – Gmünd	Kampbrücke, Busbahnhof	2 h - Takt	Kein Betrieb
WA 14	Zwettl – Waidhofen	Busbahnhof	ca 2 h - Takt	Ca. 2 h Takt (auch So)
WA 30	Zwettl - Göpfritz	Busbahnhof	3 Verbindungen	Kein Betrieb
WA 31	Zwettl – Schweiggers – Gmünd	Postamt, Busbahnhof	3 Verbindungen	Kein Betrieb
WA 32	Zwettl – Gr. Gerungs -Karlstift	Gymnasium, Busbahnhof	6 Verbindungen	Kein Betrieb
WA 33	Zwettl - Arbesbach	Gymnasium, Busbahnhof	3 Verbindungen	Kein Betrieb
WA 34	Zwettl Gutenbrunn	Busbahnhof	2 Verbindungen	Kein Betrieb
WA 51	Zwettl – Ybbs	Busbahnhof	4 Verbindungen	Kein Betrieb
Wieselbus Linie F	St. Pölten – Gmünd	Kampbrücke P&R	4 Verbindungen	Kein Betrieb

Tab. 1: Übersicht über überregionale Verkehrsverbindungen von/nach Zwettl (Wieselbus, Waldviertellinie)

Ergänzend zu den WA-Linien, die das Rückgrat der überregionalen Erschließung im Bezirk darstellen, sind noch diverse Postbuslinien anzuführen, die jedoch hauptsächlich dem Schülerverkehr dienen.

Die **Stadtbus-Haltestellen** Gartenstraße (Wirtschaftskammer), Gartenstraße (Stadtamt), Klosterstraße (Schulinstitut) und Hamerlingstraße/Neuer Markt befinden sich in einer Distanz zum EKZ von 200m bis 280m. Nach Fertigstellung des EKZ ist gemäß den Projektunterlagen eine Verlegung der Bushaltestellen bzw. eine neue Haltestelle bei der neu zu errichtenden Kampbrücke vorgesehen.

Der Stadtverkehr Zwettl (ÖBB Postbuslinie 1391) verkehrt von 7:00 bis ca. 18:00 im Stundentakt, die befahrene Rundlinie erschließt dabei weite Teile des Stadtgebietes von Zwettl.

Über weiter reichende planerische Maßnahmen die eine Attraktivierung, vor allem Kapazitätsausweitung des Öffentlichen Verkehrs nach Fertigstellung des EKZ bewirken, liegen keine Informationen vor.

Mitarbeiter/Innen

Die Mitarbeiteranzahl im Handelsbereich schwankt österreichweit zwischen 20 – 25 m² Verkaufsfläche / Mitarbeiter¹. In vergleichbaren EKZ beträgt die Verkaufsfläche rd. 38,58 m²/Mitarbeiter. Demnach würden im EKZ Zwettl (15.000 m²) bei Vollbetrieb rund 388 Arbeitsplätze geschaffen.

Besucheranzahl

Die Projektunterlagen gehen von unterschiedlichen Angaben aus.

Standort und Markt verweisen auf Seite 15 auf Vergleichswerte mit österreichischen EKZ ähnlicher Größe, die bei durchschnittlich 15.550 m² Verkaufsfläche rd. 3,33 Mio. Besucher pro Jahr aufweisen. Daraus leitet sich bei 300 Betriebstagen der Wert 0,714 Besucher / Tag und m² Verkaufsfläche ab. Dieser Wert würde – umgelegt auf die 15.000 m² Verkaufsfläche des EKZ-Zwettl rund 10.700 Besucher pro Tag ergeben.

Retter & Partner beziehen sich in ihrem Gutachten auf S 21 u.a. auf Bosserhoff: Je m² Verkaufsfläche können demnach 0,3 bis 0,8 – im Mittel 0,6 – Kunden angesetzt werden. Dies ergibt bei 15.000 m² Verkaufsfläche 9.000 Besucher pro Tag.

In der Vergleichsrechnung auf Seite 20 beziehen sich Retter & Partner auf die Angaben von Standort und Markt und errechnen mit dem Wert 0,66 Besucher / Tag und m² Verkaufsfläche rd. 9.900 Besucher pro Tag.

¹ Statistik Austria: Eckdaten Handel 2009: 16 Mio. m² Verkaufsfläche stehen 616.500 im Handel Beschäftigten gegenüber, Benchmark EKZ DEZ in Innsbruck (2011): 21,5 m² je Mitarbeiter.

Zulieferverkehr/Entsorgungsverkehr

Für das EKZ Kampcenter Zwettl wurde gemäß verkehrstechnischer Untersuchung eine Verkehrserzeugung von zusätzlich ca. 4.120 Kfz-Fahrten/Mo-Do und ca. 5.000 Kfz-Fahrten je Spitzentag ermittelt

Fahrten für Zuliefer- und Entsorgungsverkehr werden in beiden Modellen ausschließlich über die Schlüsselgröße „Verkaufsfläche“ ermittelt.

MIV-Anteil gemäß Punkt 5.4.2.

Retter und Partner beziehen sich bei der Berechnung der äußeren KFZ-Gesamtverkehrserzeugung auf das RVS Merkblatt 02.01.13 „Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren“. Dabei wird im Zuge eines vereinfachten Verfahrens anhand Tabellen direkt auf die Gesamtverkehrserzeugungsrate geschlossen². Mit einer Vergleichsrechnung laut Bosserhoff, die jedoch von Grunde auf große Schwankungsbreiten zulässt³, wird der Versuch einer Plausibilisierung der Ergebnisse unternommen.

Für den Nachweis gemäß RVS-Merkblatt werden folgende Kriterien herangezogen:

- Größenzuordnung: EKZ groß (über 20.000m² BGF)
- Lage: Mischlage zwischen „*innerhalb geschlossen bebauten Siedlungsgebietes zumindest in der Nähe des Stadtzentrums*“ und „*im Stadtzentrum, im Bereich von MIV-Restriktionen*“.
- ÖV-Erschließung in Haupt- und Nebenverkehrszeit gut (d.h. Intervalle länger als 7,5´ bis zu 30´)

² Methodisch exakter wäre eine Berücksichtigung der Teilverkehrserzeugungsraten aus den unterschiedlichen Branchen.

³ Je m² Verkaufsfläche können 0,3 bis 0,8 Kunden angesetzt werden, Retter & Partner wählen als Mittel den Wert 0,6.

Lage	ÖV-Erschließung in Haupt- und Nebenverkehrszeit		
	sehr gut ¹⁾	gut ²⁾	schlecht ³⁾
peripher ⁴⁾	0,60	0,80	0,97
zentral ⁵⁾	0,45	0,70	0,95
zentral ⁶⁾	0,10	0,30	0,90

¹⁾ Attraktives Angebot mit Intervallen bis zu 7,5'

²⁾ Dichtes Angebot mit Intervallen länger als 7,5' und bis zu 30'

³⁾ Kein Angebot oder Angebot mit Intervallen länger als 30'

⁴⁾ Am Siedlungsrand oder im Freiland

⁵⁾ Innerhalb des geschlossen bebauten Siedlungsgebietes zumindest in der Nähe des Stadt- oder Stadtteilzentrums

⁶⁾ Im Stadt- oder Stadtteilzentrum, im Bereich von MIV-Restriktionen (z.B. Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung)

} an einer Haltestelle im unmittelbaren Umfeld des EKZ/MFZ

Abb. 1: MIV-Anteil an Gesamtwegen gem. RVS-Merkblatt

Aus den angeführten Kriterien schließen die Autoren für den MIV-Anteil den Wert 0,5. Sämtliche weiterführende Berechnungen, insbesondere auch Angaben zur Verkehrsbelastung der zu- und abführenden Straßenzüge bauen auf diesem Rückschluss auf, dem somit eine zentrale Rolle zukommt.

B.) Kommentar Juhász & Markgraf

- Die Annahme, der MIV-Anteil beträgt 50 %, muss sowohl inhaltlich als auch methodisch zur Gänze als unzulässig erklärt werden.
- Die Berechnung, derzufolge 9.000 bis 10.700 Besucher pro Tag das EKZ besuchen, basiert auf einer völlig vereinfachten Tabellenauswertung, die ausschließlich auf die Schlüsselgröße Verkaufsfläche Bezug nimmt. Standort-, Kunden- und marktspezifische Kriterien werden dabei völlig außer Acht gelassen.
- Ebenso geben die angeführten Daten keine konkreten Hinweise über Ver- und Entsorgungslogistik bzw. die zeitliche Staffelung des Wirtschaftsverkehrs.
- In Kombination ergeben die angeführten Daten und Angaben kein schlüssiges Gesamtbild sondern vor allem hinsichtlich Mobilität/Modal Split völlig unrealistische Szenarien.
- Da auch die Angaben zu Parkraum auf o.a. „Methodik“ basieren, sind die Angaben der benötigten Parkplätze nur entsprechend oberflächlich formuliert. Im Übrigen wird selbst in den Projektunterlagen auf die verhältnismäßig zu geringe Stellplatzanzahl hingewiesen⁴.

Methodik:

Die Berechnung nach RVS-Merkblatt RVS Merkblatt 02.01.13 „Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren“ erfolgte in stark vereinfachter Form ohne Berücksichtigung der Teilverkehrserzeugung nach Branchen. Als einzige Schlüsselgröße wurde dabei die Verkaufsfläche (15.000 m²) herangezogen, ohne sich dabei konkret auf das Kundenprofil, die Branchen sowie die für besonders für den Raum Waldviertel spezifischen Struktur- und Lagemerkmale zu beziehen. Es ist allgemeiner Erfahrungsstand, dass strukturschwache Regionen wie das Waldviertel über spezifische soziodemografische Merkmale (Lebensgewohnheiten, Altersstruktur, Ausbildung) verfügen. In diesem Zusammenhang kann ein Vergleich mit österreichweiten Benchmarks (die wesentlich von den EKZ in den Ballungsräumen beeinflusst sind) mitunter als problematisch angesehen werden.

Generell ist anzumerken, dass der zugrunde liegende Denk-Ansatz, die Kundenanzahl steige linear mit der zur Verfügung gestellten Verkaufsfläche, in der Praxis wohl nicht haltbar sein kann.

Der Versuch einer Plausibilisierung durch Anführung der Vergleichsrechnung lt. Bosserhoff kann schon allein aufgrund der im Text erwähnten Schwankungsbreite (Anmerkung: 0,3 Kunden bis 0,8

⁴ Standort und MarktberatungsgesmbH, S. 15

Kunden/m²) nur bedingt nachvollzogen werden. Bei 15.000 m² Verkaufsfläche liegt diese Schwankungsbreite zwischen 4.500 und 12.000 Kunden. Die bloße Auswahl eines Mittelwertes (0,8) ohne konkrete Begründung erscheint vor diesem Hintergrund zu einfach gegriffen.

Auch die Berechnung laut Bosserhoff sieht grundsätzlich ein wesentlich komplexeres Verfahren vor (siehe Abb. 2). Dieses geht sehr wohl auf Beschäftigtenverkehr, Güterverkehr und Kundenverkehr in Abhängigkeit der Branchen maßgebend ein (Bosserhoff 2005). Retter & Partner erbringen in ihren Berechnungen keinen Nachweis, diese Aspekte in der gebotenen Tiefe geprüft zu haben. Stattdessen erscheint die Auswahl eines frei gewählten Mittelwertes von 0,6 Kunden/m² als doch sehr simplifizierte Methodik, die in Anbetracht der Tragweite des Projektes nicht zielführend erscheint.

Retter & Partner führen auf Seite 20 (Punkt 5.4.3) eine Vergleichsrechnung nach Standort und Markt an. Demzufolge *„weisen EKZ in vergleichbarer Größe und Lage eine durchschnittliche Verkaufsfläche von 16.450m² und eine jährliche Besucheranzahl von 3,3 Mio auf“*. Retter & Partner leiten aus diesen Angaben den Wert 0,66 Besucher / Betriebstag / m² Verkaufsfläche ab, woraus sich bei den 15.000 m² des EKZ Zwettl 9.900 Besucher / Tag ableiten.

Die Angabe von 16.450 m² ist aus unserer Sicht nicht begründbar, auf Seite 15 führen Standort und Markt in ihrer Untersuchung eine Durchschnittsfläche von nur 15.550 m² Verkaufsfläche für vergleichbare EKZ an, die pro Jahr durchschnittlich 3,33 Mio. Besucher aufweisen. Bei 300 Betriebstagen würde dies den Wert 0,7138 Besucher / Betriebstag / m² Verkaufsfläche ergeben, woraus sich bei dieser Rechenmethodik für das EKZ Zwettl rund 10.700 Besucher ableiten würden. Die Frage bleibt zu beantworten, warum Retter & Partner den Wert 16.450 m² Durchschnittsverkaufsfläche zitieren, wogegen die Quelle (Standort und Markt, Seite 15) nur 15.550 m² als Durchschnittsverkaufsfläche anführt.

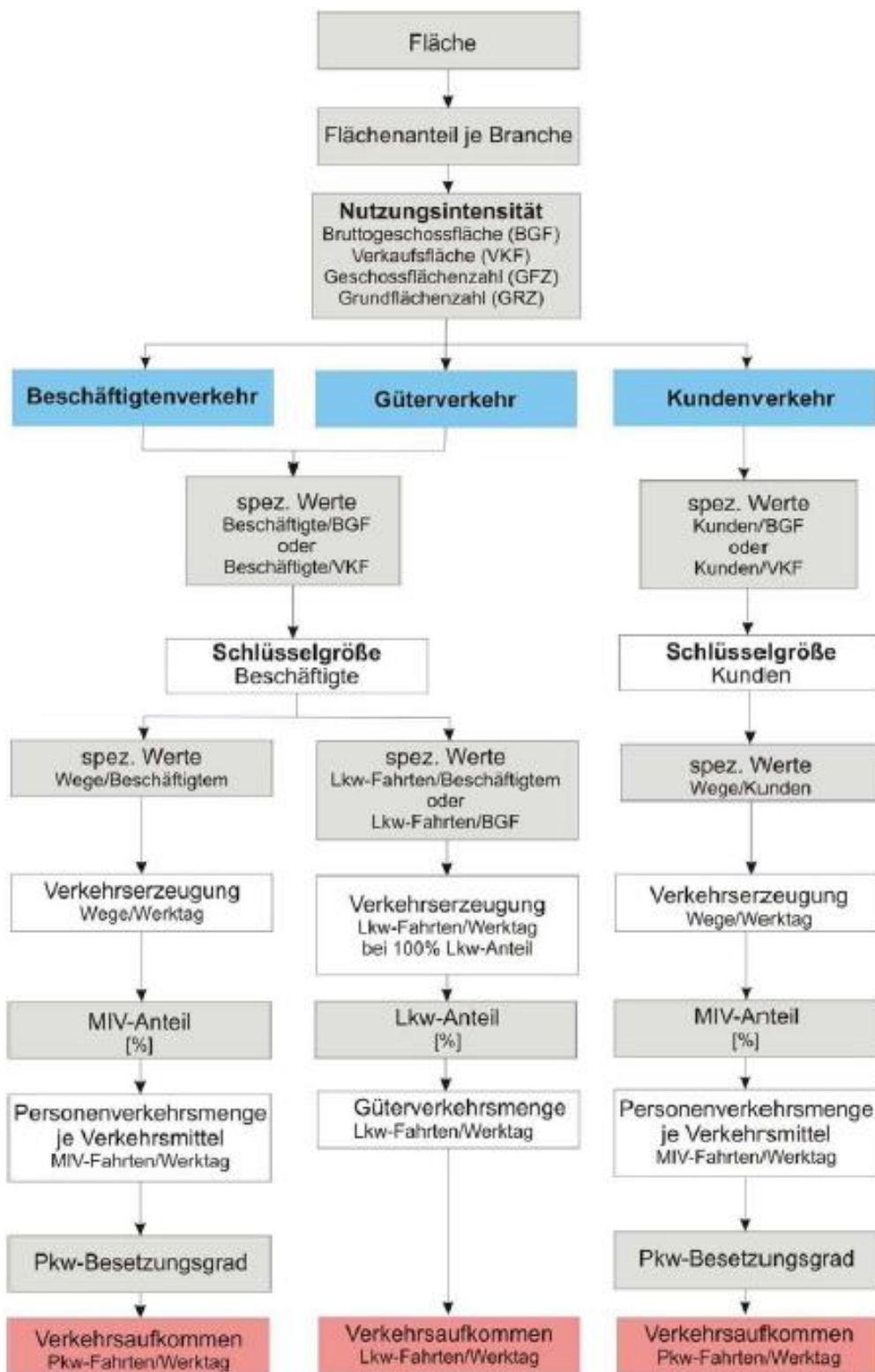


Abb. 2: Abschätzung des Verkehrsaufkommens von EKZ nach Bosserhoff (Bosserhof 2005)

Inhaltliche Anmerkungen:

1.) Beurteilung des derzeitigen ÖV-Angebotes

Die Lage-Attestierung einer „guten ÖV“-Anbindung im Zusammenhang mit der RVS-Kategorisierung ist nicht nachvollziehbar. Tatsächlich befindet sich in fußläufiger Entfernung der Stadtbus Zwettl. Der, in Form eines Midibusses (ca. 15 bis 20 Sitzplätze) geführte Stadtbus verkehrt im Stundentakt. Zudem ist die Kapazität des eingesetzten Fahrzeuges in keiner Form geeignet, nur annähernd die Verkehrsbedürfnisse eines EKZ in der beabsichtigten Größe auf geeignetem Qualitätsniveau zu erfüllen.

Der von Regionalbuslinien angefahrene Busbahnhof befindet sich in rund 700 Metern Entfernung. Diese ist für fußläufige Akzeptanz, insbesondere zum Zweck von Einkauf, als grenzwertig einzuschätzen. Mit Ausnahme der Linien WA 1 (Krems – Gmünd), eventuell noch WA 14 (Zwettl – Waidhofen an der Thaya) verkehren sämtliche Regionalbuslinien nur in einem sehr dünnen Intervall. Der Fahrplan erfüllt demnach zwar die Sicherstellung einer Mobilitäterschließung, für die Gewinnung von zusätzlichem Fahrgastpotenzial, insbesondere vom MIV zum ÖV, ist das Angebot jedoch nicht geeignet.

Die Besetzung wird mit 1,4 Personen/KFZ angegeben⁵.

Niederösterreichweit beträgt der Modal-Split-Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Wegezweck „Einkauf“ unter 5 %. Bei in Anlehnung an Bosserhoff ermittelten 9.000 Kunden/Tag würde dies rund 450 Fahrgäste bedeuten.

Es ist nicht anzunehmen, dass die derzeitige Kapazität des Stadtbusses ausreicht, 450 Fahrgäste je Richtung (!) aufzunehmen. Über einen wesentlichen Ausbau des Stadtbusses, vor allem eine Kapazitätsausweitung und Fahrplanverdichtung, geben die Projektunterlagen keinen Hinweis.

2.) Beurteilung der zentralen Lage im Zusammenhang mit MIV-Restriktionen

Hinsichtlich der zentralen Lage ist vor allem der Bezug auf MIV-Restriktionen nicht nachvollziehbar (Fußnote 5). Dieser gemäß der angewandten Kategorisierung wesentlichen Kennzahl zufolge schwankt der MIV-Anteil zwischen 0,7 und 0,3. Im Innenstadtbereich stehen 263 gebührenfreie Parkplätze sowie die Parkspirale mit 330 Stellplätze zur Verfügung. Somit ist die MIV-Restriktionierung in der Zwettler Innenstadt im Vergleich zu anderen Stadtzentren als außergewöhnlich niedrig zu bezeichnen.

Genauere Begründung Cross-Selling-Effekt (15 % der EKZ-Besucher suchen auch das Stadtzentrum auf) wird vermisst. Aufgrund des unausgewogenen Flächen-Verhältnis zwischen EKZ und der Betriebe im Stadtzentrum (15.000 m² Verkaufsfläche im EKZ stehen rd. 8.350 m² im Zentrum gegenüber) könnte dieser Wert in der Praxis darunter liegen.

⁵ Die Angaben zum Besetzungsgrad schwanken zwischen 1,07 (VCÖ) und deutlich höheren Werten. Der Wert 1,4 dürfte somit im oberen Bereich liegen. Konkrete Erfahrungen / Benchmarks von vergleichbaren EKZ fehlen.

3.) Motorisierungsgrad

Mit 639 PKW je 1000 Einwohner⁶ weist der Bezirk Zwettl von allen österreichischen Bezirken die dritthöchste PKW-Motorisierung auf. Es ist unbestritten, dass eine hohe Verfügbarkeit zu einem Spitzenanteil an MIV-Wegen führt (Rauh 2006). Insbesondere im Ländlichen Raum, besonders im Waldviertel, sind die Lebensgewohnheiten fast vollständig an das Auto angepasst. Zudem ist diesen Räumen ein weitgehendes Fehlen attraktiver öffentlicher Verkehrsverbindungen zu bescheinigen. Die hauptsächlich an den Schülerverkehr angepassten Busverbindungen, der kapazitätsschwache Stadtverkehr (Studentakt) sowie die Pendlerbusse (Wieselbus, Waldviertel-Linie) sind für den Wegezweck „Einkaufen“ nur von eingeschränkter Attraktivität.

4.) Einzugsgebiet

Nur 33 % der erwarteten Besucher kommen laut Projektunterlagen aus dem unmittelbaren Einzugsgebiet (Anmerkung Stadt Zwettl und Groß Göttfritz). 67 %, d.h. 6.030 Besucher sollen demnach aus weiter entfernten Regionen kommen. Aufgrund der o.a. nur bedingten Attraktivität und den Erfahrungen mit anderen ländlichen Vergleichsregionen⁷ scheidet ein hoher ÖV-Anteil aus, ebenso ist gemäß dem allgemeinen Erfahrungsstand nicht anzunehmen, dass diese Wege mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

In Verbindung mit dem hohen Motorisierungsgrad ist der Schluss zulässig, dass ein überwiegender Anteil der auswärtigen Besucher den eigenen PKW für die Anreise zum EKZ-Kampcenter anreisen wird.

Beurteilung des Gesamtbildes

Retter & Partner nehmen unter stark vereinfachter Bezugnahme auf das RVS-Merkblatt rund 9.000 Besucher, unter Bezugnahme auf Standort und Markt 9.900 Besucher pro Tag an. Ebenso wird daraus ein MIV-Anteil von 50 % abgeleitet. Beide Annahmen ergeben in Kombination ein unrealistisches Bild, was wie folgt argumentiert wird.

Snizek & Partner in Kooperation mit herry Consult haben in der Vergangenheit umfassende Analysen zum Mobilitätsverhalten in Österreich durchgeführt, diese werden nach wie vor für sämtliche Planungsprozesse des Amtes NÖ Landesregierung und bmvit herangezogen. Demnach werden NÖ-weit 50 % aller Wege mit dem eigenen Auto zurückgelegt (Tendenz steigend), 17 % aller Wege entfallen auf Einkauf.

⁶ <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/Ausgabe2011->

⁷ Verweis auf diverse Fahrgasterhebungen, Zählungen, Verbundauswertungen der Verfasser u.a. in der Wachau, auf der Busachse Eisenstadt – Mattersburg, Buskonzept Waldviertel, Linie Retz-Drosendorf, Bregenzerwald, Korridor Weizelsdorf – Rosental – Klagenfurt u.a.

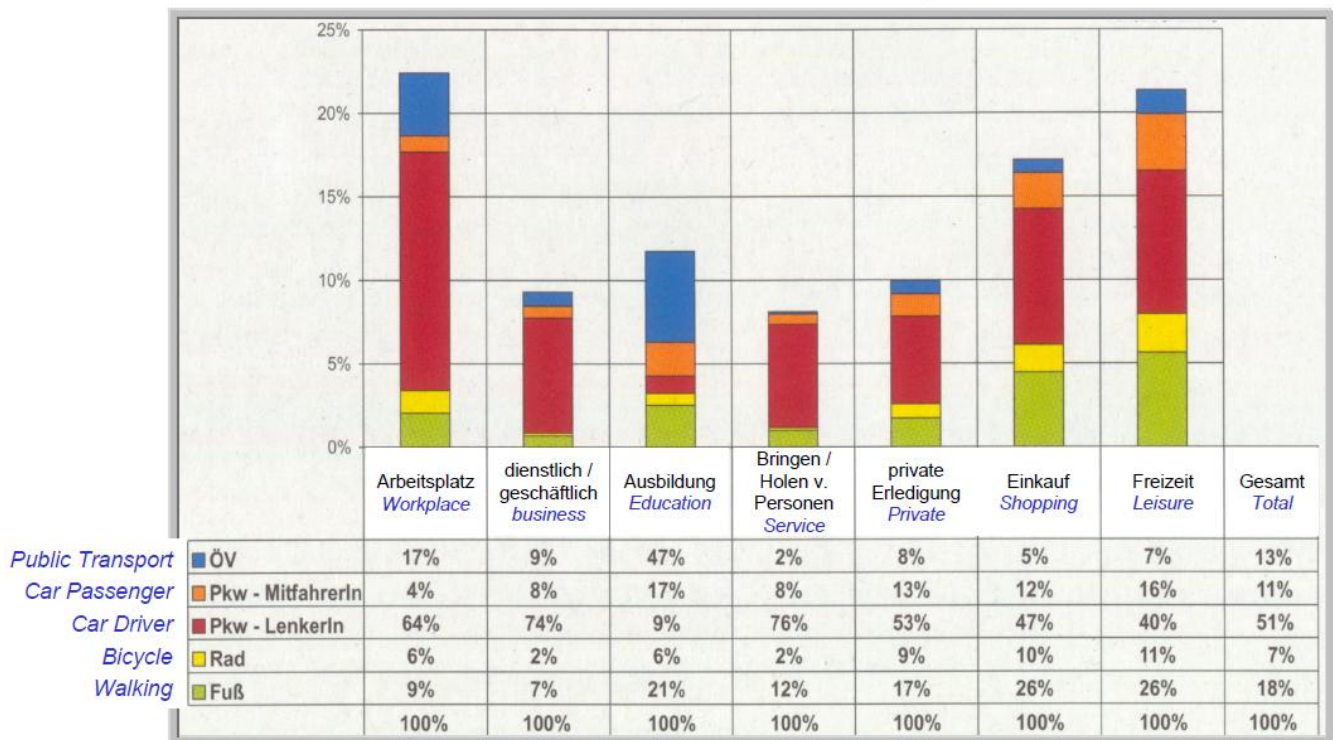


Abb. 3: Anteil der werktäglichen Wege der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittel je Wegzweck im Jahr 2003, Snizek & Partner, 2008

Herabgebrochen auf den Modal-Split Anteil einzelner Verkehrsmittel am Wegzweck „Einkauf“:

- PKW: 46,59 %
- Zu Fuß: 26,21 %
- Rad: 9,37 %
- PKW-Mitfahrt 13,28 %
- ÖV: 4,54 %
- **Summe 100 %**

Betreffend MIV-Anteil zeigt sich, dass sich die Aussagen von Retter & Partner mit den Angaben von Snizek zum Mobilitätsverhalten decken. Vor allem die Lage im Stadtzentrum wirkt sich insbesondere auf den Fußgängeranteil stark erhöhend aus (Sammer 1998).

Retter & Partner übersehen jedoch bei dieser Interpretation das gravierende Missverhältnis zwischen den prognostizierten Besuchern (Anmerkung 9.000 bis 10.700) und den im Stadtzentrum lebenden Menschen. Ebenso wird in den Einreichunterlagen mehrmals festgehalten, dass aus dem unmittelbaren Umkreis (Anm. Zwettl Stadt und Großgöttfritz) nur 33 % der Gäste erwartet werden. D.h. allein schon aufgrund des Einzugsgebietes reduziert sich der Anteil der Personen, die theoretisch zu Fuß oder mit dem Rad kommen könnten, auf unter 3.000 Besucher.

Stellt man o.a. Werte in Relation zu den angeführten 9.000 bis 10.700 Besuchern würde sich folgendes Gesamtbild ergeben⁸:

- PKW: 4.193
- Zu Fuß: 2.359
- Rad: 843
- PKW-Mitfahrt 1.195
- ÖV: 408
- **Summe 8998**

Bei rund 11.500 Einwohnern der Großgemeinde Zwettl ist nicht anzunehmen, dass 20 % der Einwohner täglich zu Fuß in das EKZ zum Einkauf gelangen werden, während beim ÖV die Beförderungskapazität des Stadtbuses schlicht nicht ausreicht, diese Zielsetzungen zu erfüllen.

Der guten Ordnung halber ist anzuführen, dass der MIV-Anteil mit zunehmender Entfernung zum Geschäft überproportional steigt. Die Intention des EKZ-Kampcenter, insbesondere auf entfernt gelegene Einzugsgebiete abzielen, wurde mehrmals dokumentiert. Sämtliche Erfahrungswerte mit anderen EKZ zeigen deutlich höhere MIV-Anteile, insbesondere im ländlich geprägten Raum bis zu 90 Prozent⁹.

⁸ Berechnungsbasis 9.000 Besucher

⁹ MIV-Anteil für EKZ-Nutzung in Tirol: MIV-Anteil Innsbruck Stadt 65 %, für Innsbruck Umland 90 %, Mobilitätsanalyse 2002/ 2003 Innsbruck Stadt und Umlandgemeinden, IMAD Marktforschung im Auftrag Amt der Tiroler Landesregierung und Magistrat Innsbruck, online unter <http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsprojekte/mobilittsverhalten/>

C.) Zusammenfassende Analyse

Ein EKZ mit rund 15.000 m² Fläche in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt Zwettl mit derzeit 8.350 m² Verkaufsfläche hat auf das innerörtliche Wirtschafts- und Verkehrsgefüge zweifellos weitreichende Auswirkungen. Die Situation wird insofern verschärft, als die Großgemeinde Zwettl nur über 11.500 Einwohner (davon nur rund 4.500 Einwohner im Stadtgebiet unmittelbar rund um das EKZ) verfügt, die Altersstruktur, Kaufkraft und Bevölkerungsentwicklung sowohl der Stadt, vor allem aber dem Umland deutlich unter dem österreichweiten Durchschnitt liegen. Hingegen sind durch die hohe Motorisierung die Mobilitätsgewohnheiten insbesondere im Waldviertel markant auf den PKW ausgerichtet, wodurch allgemeine Aussagen insbesondere hinsichtlich Kauf- und Mobilitätsverhalten nur eingeschränkte Gültigkeit haben.

Für den Betrieb des EKZ Kampcenter werden von Retter und Partner täglich rund 9.000 bis 9.900 (!) Kunden angegeben, Standort und Markt gehen von 11.000 Kunden aus. Dadurch kommt die Notwendigkeit einer überregionalen Strahlkraft deutlich zum Vorschein. Anzumerken ist, dass sich diese Zahlen ausschließlich an der Verkaufsfläche (RVS) bzw. an Vergleichswerten mit anderen EKZ (Vergleichsrechnung lt. Standort und Partner) orientieren.

Die Vergleichsrechnung laut Bosserhoff setzt je m² Verkaufsfläche 0,3 bis 0,8 (im Mittel 0,6) Kunden an. Im konkreten Fall wären dies bei 15.000 m² 4.500 bis 12.000 Besucher, also eine reichlich groß bemessene Schwankungsbreite mit erheblichem Interpretationsspielraum.

Eine Analyse dieser Beziehungen bzw. der langfristigen Entwicklungen anderer bestehender Einrichtungen ist in der Raumverträglichkeitsprüfung dezidiert ausgeschlossen. Aufgrund der Dimension des EKZ im Vergleich zum unmittelbaren Einzugsgebiet (Einwohnerzahl der Stadt, Verkaufsfläche), und den damit verbundenen Risikofaktoren (sowohl positiv als auch negativ) wäre eine detailliertere Analyse jedoch wünschenswert. Vergleichbare Projekte auf Ebene der Bezirkshauptstädte, insbesondere in strukturschwachen Regionen, gibt es in Österreich nur wenig brauchbare.

Für die Abschätzung des durch das EKZ generierten Gesamtverkehrsaufkommens wurde die RVS 02.01.13 Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren herangezogen. In Form eines vereinfachten Verfahrens wurde daher basierend auf Tabellen ein MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von rund 50 % festgehalten. Dieser Wert setzt gemäß RVS-Definition eine „gute ÖV-Erschließung“, konkret eine ÖV-Anbindung im 7,5'-bis 30'-Takt voraus. Die Autoren beziehen sich dabei auf den Stadtbus Zwettl, eine im Stundentakt verkehrende und mittels Midibusse (20 Sitzer) bediente Stadtverkehrslinie. Die überregionale Anbindung durch Taktverkehre (u.a. Wieselbusse und Waldviertellinie) erfolgt zum Busbahnhof, der jedoch rund 700 Meter entfernt liegt.

Die RVS definiert eine ÖV-Anbindung, die vom Qualitätsniveau unter einem 30'-Takt liegt, eindeutig als „schlecht“, wodurch die MIV-Anteile von 0,30 bis 0,70 auch 0,90 bis 0,95 steigen.

Die Autoren ziehen für deren Analyse einen Mittelwert von 0,50 an ohne diese Entscheidung konkret zu begründen.

Niederösterreich liegt der Modal-Split des MIV für den Wegezweck „Einkauf“ bei rund 47 %, für EKZ mit einem deutlich differenzierteren Warenangebot liegt der MIV-Wert deutlich höher (Benchmarks bis zur 70 %). Vor allem der Modal-Split-Anteil des Öffentlichen Verkehrs kann maximal 5 % betragen, dies würde bei prognostizierten 9.000 bis 10.700 Besuchern rund 450 bis 535 öffentlich angereister Besucher entsprechen. Bei einer stündlichen Anbindung durch den Citybus (ca. 20 Sitzplätze) kann diese Kapazität rein von der Gefäßgröße nicht gewährleistet werden. Das Konzept gibt keinerlei Hinweise über eine wesentliche Attraktivierung und Kapazitätssteigerung der Öffentlichen Verkehrsanbindung. Ebenso sind keine Tendenzen zu MIV-Restriktionen oder ähnlichen verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen, die auf eine Reduktion des PKW-Anteils schließen, absehbar.

Eine nennenswerte Anzahl überregional angereister Personen ist aufgrund des nur mäßig attraktiven Verkehrsangebotes (Waldviertellinie im Zweistundentakt, kein Regionalverkehr an Samstagen) sowie der teilweisen langen Fußwege ausgeschlossen werden.

Weiters ist im Bezirk Zwettl mit einem Motorisierungsgrad von 639 PKW/1000 Einwohnern faktisch von einer Vollmotorisierung zu sprechen. Die PKW-Verfügbarkeit spielt im Verkehrsverhalten eine zentrale Rolle, über MIV-Restriktionen, Parkraumbewirtschaftung oder erheblich erschwerte Zufahrten in das Stadtzentrum Zwettl liegen keine Hinweise vor. Stattdessen ist die Stadt Zwettl eines der wenigen Zentren, in denen Parken nicht gebührenpflichtig ist. Wer kann, fährt Auto! Jene Gruppe, die über kein eigenes Auto verfügt, wird tendenziell weniger zur Kernzielgruppe des EKZ zählen.

Die Argumentation des niedrigen MIV-Anteils durch die Zentrumslage bzw. eines daraus resultierenden hohen Anteil zu Fuß oder mit dem Rad anreisender Personen ist im Allgemeinen zulässig. Tatsächlich kann durch attraktive Zentrumslage, von der im konkreten Fall ausgegangen werden darf, in Kombination mit attraktiven Zugängen ein hoher Anteil an Fußgängern erreicht werden¹⁰. Im konkreten Fall wird bei dieser Interpretation allerdings übersehen, dass das innenstadtnahe Kundenpotenzial in fußläufiger Erreichbarkeit für die Prognosewerte nicht ausreicht. Ein sich bei unterstellten 50 % MIV-Anteil ergebener Anteil für Fußgänger und Radfahrer von ca. 35 % würde bei prognostizierten 9.000 bis 10.700 Besuchern etwa 3.150 bis 3.850 Personen ergeben, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad anreisen müssten.

Fußgänger- oder radaffin sind in allen Fällen nur der nähere Umkreis bzw. das Stadtgebiet von Zwettl mit rund 4.500 Einwohnern. Demzufolge müsste beinahe jeder Einwohner der Stadt Zwettl täglich mit dem Rad oder zu Fuß in das EKZ Kampcenter fahren, um diese Hypothese zu stützen. Konkrete Aussagen, wie dieses Ziel erreichbar ist, werden vollständig vermisst. Zudem wird in der Untersuchung davon ausgegangen, dass nur 33 % aus dem Einzugsgebiet 1 (Zwettl Stadt und Großgöttfritz), jedoch 67 % aus dem näheren und entfernteren Umland kommen.

- **Somit liegt der Schluss nahe, dass entweder die tägliche Besucherfrequenz mit 9.000 – 10.700 Besuchern viel zu hoch bewertet wird, oder der MIV-Anteil deutlich höher als 50**

¹⁰ Seyringer 2007, Analyse des Einzugsbereichs und Modal Splits von Nahversorgern

% anzusetzen ist. Die von den Autoren angegebenen Werte ergeben, wie hinlänglich erwähnt, in Kombination ein unrealistisches Gesamtbild.

- Aufgrund der spezifischen Standortkriterien, insbesondere betreffend Einkaufs- und Mobilitätsverhalten, in Kombination mit den demografischen, vom Mittel deutlich abweichenden Kennzahlen des Bezirkes Zwettl, ist eine konkrete Erfassung des bisherigen Mobilitäts- und Einkaufsverhaltens in der Untersuchungsregion zur seriösen Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des EKZ Kampcenters unumgänglich.
- Aufgrund der Tragweite und der ausgeprägten Projektspezifika ist eine auf allgemeinen Erfahrungen aufbauende, völlig vereinfachte Ableitung der Verkehrserzeugung unzulässig, noch dazu die Ergebnisse in sich ein völlig unschlüssiges (und realitätsfremdes) Gesamtbild ergeben.
- Eine Begründung des mit 15 % angegebenen Cross-Selling-Effekt fehlt.
- Keinerlei Bezug nehmen die Autoren auch auf durch das EKZ generierten Pendler- und Arbeitsverkehr sowie die Versorgungs- und Entsorgungslogistik.

Mag. (FH) Gerold Markgraf
Dr. Andreas Juhász

Wien am 08.11.2012

