

KONSUMENTEN ernst nehmen

Einkaufen? Den meisten Konsumentinnen und Konsumenten geht es gleich: Manchmal tun sie es gerne, manchmal ist es einfach unumgänglich, vor allem wenn es um den täglichen Pflichteinkauf geht; diesen reduzieren viele Leute auf das Allernotwendigste, weil sie nicht viel Zeit verlieren wollen und sie wissen: Der nächste Samstag kommt bestimmt. Der Grosseinkauf ist programmiert. Dann steigt man – oft die ganze Familie – ins Auto, fährt ins nächste Einkaufszentrum, wo man alles, was man braucht, unter einem Dach findet.

Doch die Einkaufsbedürfnisse sind so verschieden wie die Lebensumstände der Menschen. Ältere Leute haben andere Bedürfnisse als Familien oder allein stehende Erwerbstätige. Die Migros – wie auch andere Unternehmen im Detailhandel – respektiert diese unterschiedlichen Bedürfnisse mit ihren zahlreichen grösseren und kleineren Filialen, sei es in den Quartieren, in Stadtzentren oder mit Einkaufszentren an der Peripherie.

Aber gerade beim Bau oder Umbau von Verkaufsstellen tauchen immer wieder grosse Schwierigkeiten auf, und zwar beim Bereitstellen von genügend Parkplätzen. Denn seit etwa Ende der Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts



An der diesjährigen Urabstimmung geht es bei der konsultativen Frage darum, ob die Migros ausreichenden Parkraum zur Verfügung stellen soll.

hat sich die Idee festgesetzt, durch eine Verknappung und eine fiskalische Belastung der öffentlichen Parkplätze Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, insbesondere in den Innenstadtzentren, zu nehmen. In einem weiteren Schritt sollten dann Parkplatzbeschränkungen sogar auch auf private Liegenschaften ausgedehnt werden. Die Beschränkungen wurden zunächst im Rahmen der «Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung», später mit Wegleitungen oder Empfehlungen von Parkplatzreglementen sowie Gebührenvorschriften ergänzt.

Auf Bedürfnisse eingehen
«Heute sind wir so weit», erklärt Markus Henauer, Leiter Planung/Expansion beim Migros-Genossenschafts-Bund, «dass die Formel <Weniger Parkplätze = weniger Verkehr> zum Leitgedanken erhoben wurde, mit dem wir uns bei jedem Bauvorhaben und den notorischen Einsparungen von Umwelt-

verbänden zu befassen haben. Der Detailhandel hat aber weder Einfluss auf die Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes in der Schweiz noch auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse seiner Kunden. Massnahmen am Zielort tragen zur Lösung der Verkehrsprobleme wenig bei, und kostenpflichtige Parkplätze werden von all jenen als Einkaufssteuer verstanden, für die ein öffentliches Verkehrsmittel untragbar ist.»

Besonders beim grossen Wochenendeinkauf wäre es eine Zumutung, erläutert er, wenn Kundinnen und Kunden allein auf den öffentlichen Verkehr angewiesen wären. «Es geht nicht an», meint er weiter, «dass wir unseren Kunden vorschreiben, wann, wie und wo sie ihre Einkäufe tätigen sollen. Im Gegenteil, wir wollen sie als mündige Partner ernst nehmen und auf ihre Bedürfnisse eingehen. Eine willkürliche Beschränkung von Parkplätzen, wie sie verschiedene Organisationen zum Schutz der

Umwelt fordern, macht weder ökologisch noch ökonomisch Sinn. Die Parkplatzzahl muss in einem vernünftigen Verhältnis zur Nutzfläche stehen. Wenn Verkehr bloss verlagert wird, haben wir nichts erreicht.» Der ökologische Nutzen von Parkplatzbeschränkungen ist zudem höchst umstritten. Denn eine zu knappe Zahl von Parkplätzen bringt Such- und Ausweichverkehr sowie Stau mit sich. Und der damit verbundene Stop-and-Go-Verkehr führt zu noch höherer Belastung der Umwelt.

Kein Widerspruch

Und wie sieht die Rolle der Migros als Umweltschutzpionierin aus? Gibts da einen Widerspruch? Markus Henauer: «Nein. Beim Bau von Einkaufszentren und grösseren Verkaufsstellen an der Peripherie will die Migros ökologischen und wirtschaftlichen Kriterien im Sinne des Umweltschutzgesetzes Rechnung tragen. Wettbewerbsfähig ist ein Standort immer dann,



Bei Grosseinkäufen benützen die meisten Leute das Auto.

Bild Dick Vredenberg

wenn er gut erreichbar ist. Deshalb investiert die Migros an vielen Standorten erhebliche Mittel in die Tram-, Bus- und Bahninfrastruktur und leistet auch Betriebsbeiträge, um Einkaufszentren möglichst gut an das öffentliche Verkehrsnetz anzubinden.»

Den wichtigsten Beitrag zur Verkehrsproblematik und zur Verminderung der Schadstoffbelastung der Luft leistet die Migros jedoch mit einem dichten und gut erreichbaren Verkaufstellennetz in Quartieren, Ortszentren und Agglomerationen. Die besten Standorte sind

dabei jene an den Schnittstellen der öffentlichen Verkehrsnetze. Hier können Behörden auf Mobilitätsbedürfnisse Rücksicht nehmen, indem sie Beschränkungen abbauen und Verkehrsknoten für den Detailhandel nutzbar machen.

ERIKA BEDICK STRUB

Urabstimmung 2002

Liebe Genossenschaftlerinnen und Genossenschaftler

Wie letzte Woche angekündigt, haben Sie in diesen Tagen das an Sie persönlich adressierte Kuvert mit der Stimmkarte für die Urabstimmung 2002 erhalten. Sie haben dieses Jahr Gelegenheit, zu zwei Themenbereichen Stellung zu nehmen. Die erste Frage betrifft die Genehmigung der Jahresrechnung Ihrer Genossenschaft, die Sie auf den Regionalseiten dieser Ausgabe des «Brückenbauers» finden. Berichte und Jahresrechnung sind vom Genossenschaftsrat geprüft worden und werden Ihnen zur Annahme empfohlen. Bei der zweiten Frage handelt es sich um eine konsultative Urabstimmungsfrage. Sie lautet: **«Befürworten Sie die Bemühungen der Migros zur Schaffung von ausreichendem Parkraum für ihre Kundschaft?»** Damit Sie sich genau informieren können, um was es geht, **lesen Sie bitte unseren Artikel «Konsumenten ernst nehmen» auf Seite 4 sowie das Interview mit Herbert Bolliger, Geschäftsleiter der Genossenschaft Aare, auf Seite 7 dieser «Brückenbauer-Ausgabe.**

Nehmen Sie Ihr Recht zur Urabstimmung wahr und tun Sie uns Ihre Meinung kund. Wir hoffen auf eine rege Stimmbeteiligung.

Letzter Abstimmungstag ist Samstag, der 8. Juni 2002.

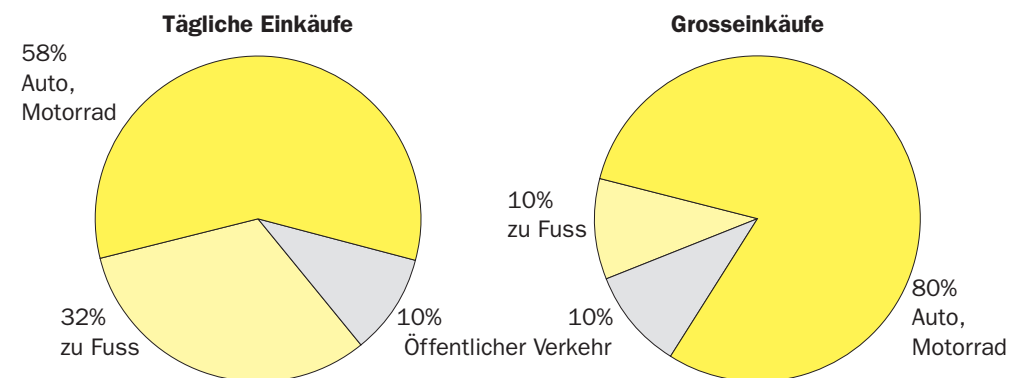
IHRE MIGROS

GEWICHTIGE EINKÄUFE

Fast unvorstellbar, was alles eingekauft wird beziehungsweise eingekauft werden muss. Eine vierköpfige Schweizer Familie verspeist beispielsweise durchschnittlich pro Jahr rund 2,3 Tonnen Lebensmittel. Zum Beispiel: 200 Kilogramm Brot, 364 Kilogramm Milch, 166 Kilogramm Rinds-, Kalbs- und Schweinefleisch, 338 Kilogramm Frischgemüse und 175 Kilogramm Kartoffeln. Dazu kommen noch 356 Liter Mineralwasser und 300 Liter Süssgetränke. Die Einkaufsliste kann beliebig ergänzt werden mit Produkten aus dem Nicht-Lebensmittelbereich: Wasch- und Reinigungsmittel, Toilettenpapier, Windeln, Kleider, Möbel, Pflanzen, Sportgeräte usw. usw. usw.

Benutzte Verkehrsmittel beim Einkaufen

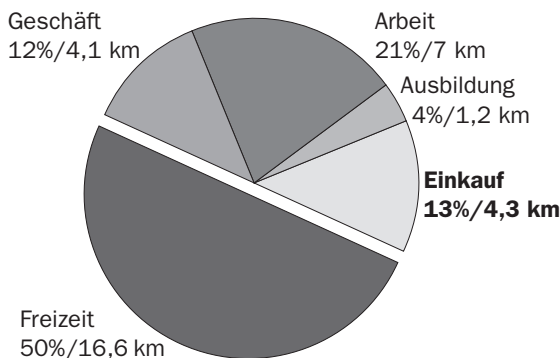
Das Bedürfnis nach individueller Mobilität ist vor allem bei Grosseinkäufen am Wochenende gross.



Quelle: Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Bfs, EVED/Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern 1994

Einkaufsverkehr

Der Einkaufsverkehr hat lediglich einen Anteil von 13% am Gesamtverkehr/Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck

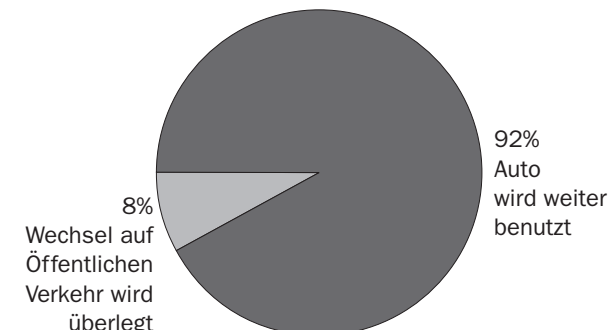


Quelle: Verkehrsverhalten in der Schweiz GV, Bfs 1994

Verkehrsverhalten in der Schweiz GV, Bfs 1994

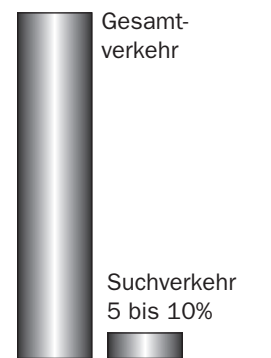
Konsequenz bei Einführung einer Parkplatzgebühr von Fr. 4.–/Stunde.

Selbst hohe Parkplatzgebühren haben laut Umfrage geringen Einfluss auf die Mobilitätswahl.



Quelle: HSF Befragung 2001

Suchverkehr, wo Parkplätze knapp sind



Nur heisse **EISEN** lassen sich schmieden

Herbert Bolliger, Geschäftsleiter der Genossenschaft Aare, nimmt Stellung zum Thema Parkplatzproblematik.

Die diesjährige konsultative Urabstimmungsfrage ist von den Geschäftsleitern der Genossenschaften initiiert worden. Warum?

Wir meinen, dass es an der Zeit ist, dass die Frage der Parkplatzproblematik auf breiter Front diskutiert wird, national. Wir scheuen uns nicht, diese – zugegeben – «heisse Kartoffel» anzupacken. Dem Ergebnis sehen wir deshalb mit grosser Spannung entgegen. Wird sich in diesem Lande eine Mehrheit finden, die JA sagt und deshalb der Meinung ist, dass eine vernünftige Anzahl von Parkplätzen für Autofahrer der Umwelt eher dient, weil der Motor dann so schnell als möglich abgestellt werden kann und damit unnötiger Suchverkehr vermieden wird, der Anwohner und Umwelt zugleich belastet? Oder wird sich eine Mehrheit finden, die der Meinung ist, dass es nur dann weniger Verkehr gibt, wenn weniger Parkplätze zur Verfügung stehen und den Bemühungen der Migros somit kritisch gegenüber steht?

Wie möchten nach Ihrer Ansicht die Kunden die Migros-Filialen erreichen?

Die Bedürfnisse unserer Kundschaft sind so vielfältig wie die Kundschaft selber! Die einen wollen zu Fuss einkaufen, andere mit dem Velo, andere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und andere



Herbert Bolliger:
«Die Frage nach genügend Parkplätzen muss auf breiter Front diskutiert werden.»

Bild Christoph Hoigné

wiederum mit dem Auto. Es muss doch Aufgabe der Migros sein, allen Gruppen das Einkaufen so einfach als möglich zu machen, von gedeckten Veloabstellplätzen angefangen bis hin zu genügend Parkplätzen für Autofahrer.

Mit welchen konkreten Problemen hat ein Geschäftsleiter an der Front zu kämpfen, wenn es darum geht, diese Kundenwünsche zu erfüllen?

Wenn wir uns bemühen, bei Um- oder Neubauten optimale Voraussetzungen für Fussgänger, Velofahrer oder Benutzer des öffentlichen Verkehrs zu schaffen, dann

geht das ohne Widerstand. Wollen wir aber die Autofahrer auch nur einigermaßen gleich behandeln, dann wird alles versucht, um unsere Bemühungen zu torpedieren und zu verhindern.

Darf ich eine Gegenfrage stellen: Demnächst werden wir an verschiedenen Stellen im Schweizer Strassennetz den totalen Verkehrskollaps erleben, unter dem vor allem Anwohner und Umwelt zu leiden haben werden. Wer ist denn daran schuld? Ist es die steigende Zahl von Autos, oder ist es der Umstand, dass dem wachsenden Verkehr nicht früh genug Rechnung getragen wurde? Das Auto ist heu-



te ein wirtschaftlicher Faktor, und der Autoverkehr lässt sich nicht einfach per Dekret beschränken. Der Wunsch nach Mobilität und freier Wahl des Verkehrsmittel ist viel stärker.

Wie bringen Sie die diesjährige Urabstimmungsfrage mit dem Umweltschutzengagement der Migros in Einklang?

Ich habe überhaupt kein Problem damit. Sehen Sie, ein Entweder-oder bringt uns in dieser Frage nicht weiter. Eine der Gefahren unserer Zeit ist das ausgeprägte Schwarz-Weiss-Denken bei vielen aktuellen Themen. Motto: Ich gut, du böse. Hier Freund, dort Feind. Das Auto ist denn auch nicht des Teufels, auch wenn bestimmte Kreise uns das immer wieder weismachen und bewusst ein schlechtes Gewissen verursachen wollen. Wichtig ist doch, dass man bewusst und vernünftig damit umgeht. Die Migros ist in Sachen Umweltbemühungen Pionierin in diesem Land, aber sie kann doch nicht einfach die Augen vor der Realität verschliessen.

Die Fortschritte im Automobilbau zur Reduzierung der Abgase sind gross. Die Abgasvorschriften werden immer restriktiver. Ich gehe davon aus, dass sich die Umweltbelastungen durch den Autoverkehr laufend reduzieren werden. Der logische Schritt bei einem solchen Szenarium wäre dann, dass wir so viele Parkplätze bauen dürfen, wie wir wirtschaftlich vertreten können. Mit der diesjährigen Zusatzfrage fordert die Migros nicht bloss heraus, sie wird auch gefordert. Dieser Herausforderung stellen wir uns gerne!

INTERVIEW ERIKA BEDICK STRUB