



## Walgauer Kaminesgespräch mit Prof. Hermann Knoflacher

24. November 2014 in der Villa Falkenhorst in Thüringen

**Teilnehmer:** Bgm. Ludwig Mähr (Düns), Bgm. Walter Rauch (Dünserberg), Bgm. Florian Kasseroler (Nenzing), Bgm. Peter Neier (Nüziders), Bgm. Toni Mähr (Schnifis), Bgm. Kilian Tschabrun (Zwischenwasser) mit 2 GV, Thorsten Diekman (Stadt Bludenz), Stefan Duelli (Stadt Feldkirch), Prof. Günter Emberger (TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik), Lorenz Schmidt, Edgar Hagspiel (Abt. Villa Raumplanung), Gisela Jussel, Manfred Walser (Regio Im Walgau)



### **Stellen Sie sich vor, man hätte das Auto bereits vor 1.000 Jahren erfunden und als Massenfortbewegungsmittel eingeführt. Gäbe es dann heute Ihre Gemeinde?**

Sicherheit und Eigenständigkeit sind zentrale Begriffe für die Existenz einer Kleingemeinde. Von einem räumlichen Blickwinkel aus betrachtet muss die Gemeinde als eine Gemeinschaft aufgefasst werden. Gemeinden konnten nur auf Basis des Fußgängers entstehen und wachsen. Der Fußgänger war die Voraussetzung für Gemeinschaft und Siedlungsraum – alles musste möglichst innerhalb maximal einer Stunde Fußmarsch (Ø 3km) erreichbar sein. „Die DNA der Gemeinde war der Fußgänger. Man konnte nicht einfach fortgehen und musste seine Probleme in der Gemeinschaft mit seinen Ressourcen lösen und sich dabei zusammen organisieren. Das ist wie bei der Hochwasser-Abwehr: Wenn es darauf ankommt, stehen alle zusammen.“



Österreich ist bei 83.000 km<sup>2</sup> Landesfläche in etwa 2.400 Gemeinden aufgeteilt. Das sind etwa 35 km<sup>2</sup> pro Gemeinde. Das alles war optimal organisiert. Das Auto aber löste diese räumliche Bindung auf. Der Mensch legt heute größere Entfernungen zurück, um ähnliche Bedürfnisse zu befriedigen wie früher. Der Heimatbegriff dient als Bezugssystem und Stabilisierungsfaktor. Das setzt auch eine gewisse Unverwechselbarkeit voraus, die Abgrenzung gegenüber der Nachbargemeinde. Das spricht nicht gegen die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden.

Südtirol hat beispielsweise eine sehr intensive Zusammenarbeit (vgl. Vinschgau) – nach außen geschlossen und vor allem bei der Raumplanung eine sehr gute Organisation, z.B. muss 1/3 der gesamten neu gebauten Kubatur dem sozialen Wohnbau gewidmet sein. „Bei der sozialen Durchmischung ist der Fußgänger das Entscheidende. Da ist der soziale Status nicht oder nur kaum erkennbar. Wenn Sie mit dem Auto auftreten, ist die Gleichheit zerstört.“

Im früheren Leben hatte man in Ressourcen gedacht. Da wurden Schuhe und Stoffe in guter Qualität gekauft und über die Generationen weitergegeben. Die Grundeinstellung war „teuer gekauft ist billig“! Als Fußgänger kaufte ich im Dorf ein und überlegte vorher, was man braucht und wo man das kauft. Dann kam das Auto und die Kaufkraft „fuhr“ weg, da wurden diese Bindungen im Nu aufgelöst, denn das Auto wirkt auf das System. Die ‚Reisezeit‘ bleibt immer die gleiche, ob zu Fuß oder im Auto. Nur die Ziele sind weiter entfernt und die Grenzen der Gemeinde verschieben sich.

Das Fernsehen hat diese Entwicklung zusätzlich gefördert, Information ist ja der zweite Teil der Fortbewegung. Ohne diese Informationsquelle Fernsehen, galt „Wozu soll ich irgendwohin gehen, wenn ich ja gar nicht weiß, wohin ich gehen kann...“. Heute sorgt die Werbung dafür, dass man weiß, wohin man gehen muss, und mit dem Auto ist ein freier Parkplatz das Ziel. Den gibt es auf der grünen Wiese, nicht bei den Geschäften im Ortskern. Und wenn bei denen ein paar Kunden wegbleiben, dann macht der Laden zu, denn er hat keine starke Bank oder einen Mutterkonzern im Hintergrund. Wohlgermerkt, ich habe kein Problem mit den Supermärkten, nur mit den großen Parkplätzen daneben.

Und wenn die lokalen Geschäfte aus dem Spiel genommen werden, dann fallen auch die kleinen lokalen Kreisläufe und Beziehungen und die Abhängigkeit von den großen Strukturen nimmt zu. Das muss man heute mit großem Aufwand wieder aufbauen, über Direktvermarktungsstrukturen. Ein Beispiel ist ein Biobauer aus der Nähe von Wien: erst kontaktiert er seine Stammkunden und bietet





seine Ware an, danach geht der „Rest“ in den teuren Meinl am Graben... Oder auch die 24h-Verkaufsautomaten für Eier sind solche Beispiele.

Diese Strukturen sind enorm gefährdet und als Bürgermeister kannst Du da gar nichts machen. solange das Auto bei jedem am Haus parkt. Hier müsste man über die Stellplatz-Verordnung ansetzen. Eine Gemeinde kann nur dafür sorgen, dass das Geld langsam an den Geschäften im Ortszentrum vorbeigeht. „Leute mit Geld in der Tasche gehen an einem Geschäft vorbei, das Geschäft riecht das – wenn die Leute Auto fahren würden, ginge das nicht, da sind sie viel zu schnell...“ Das Einkaufen im Ort kann ja ein Erlebnis sein, was die Einkaufszentren immer nachhüpfen wollen.

Das Fazit ist: Autos aus dem Ort heraushalten, mehr Fußgänger, mehr Bewegung, mehr Belebung im Ortskern. Der Parkplatz muss von der Wohnung aus mindestens so weit entfernt sein wie die nächste Bushaltestelle. Wenn der Parkraum außerhalb des Wohngebietes in einer Garage läge, dann hätten die Leute gemeinsame, kurze Wege, würden Lösungen überlegen, miteinander reden, Geschäfte würden dort entstehen ... Dann beginnt ein anderes Bewusstsein – das muss aber politisch sehr vorsichtig gehandhabt werden.



Wenn das Auto am Haus steht, kommen die Leute nicht dran vorbei, das ist normal. Vor allem nicht bei Schnee und Regen. Man kann ja nicht die Leute ändern. Aber das Beispiel der Vorarlberger Nachrichten zeigt, dass man etwas machen kann. Sie haben ein sehr gutes Mobilitätsmanagement, das auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet ist. Es hat sich gezeigt, dass die Mitarbeiter inzwischen auch zuhause weniger fahren, dass es da eine

gewisse Verhaltensänderung gibt. Die Jugendlichen in Wien nehmen Abstand vom Auto und kaufen gerne in der Stadt ein (und nicht draußen in einem EKZ).

Parkplätze machen Städte erpressbar, die Leute erwarten, dass der Parkplatz direkt beim Haus und direkt beim Einkaufszentrum ist. Da entstehen ja auch Kosten. 20m<sup>2</sup> Fläche für einen Parkplatz (mit Zu-/Abfahrt) à 300 € Bodenpreis pro m<sup>2</sup> und am Zielplatz dasselbe noch einmal. Aber das Parken wird ja zu einem großen Teil aus öffentlichen Mitteln finanziert.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist der Finanzausgleich. Er sollte sich nicht nach der Einwohnerzahl richten, denn dann müssen alle Zuzügler anwerben und die Infrastruktur fällt einem nachher auf den Kopf. Der Finanzausgleich sollte jene Gemeinden fördern, die Arbeitsplätze bieten, und ein Gleichgewicht zwischen Einwohnern und Beschäftigten haben. Und bezahlen müssen die Gemeinden, die entweder zu viele oder zu wenige Arbeitsplätze haben. Das wäre fair, die Gemeinden wären stabiler und



könnten ihre Aufgaben aus eigener Kraft lösen. Und die Arbeitsplätze sollten wenn möglich zu Fuß gut erreichbar sein und sich nicht außerhalb befinden.

Man kann nicht das Auto bekämpfen, das hat gar keinen Sinn. Aber man kann eine andere Raumordnung machen. Solche Dinge muss man konzeptionell sehr gut vorbereiten, aber nicht vor den Wahlen verkünden. Danach kann man es in zwei bis drei Jahren blitzartig umsetzen, dass der Bürgermeister bei der nächsten Wahl schon den Erfolg einheimst.

### Fragen an Prof. Knoflacher

Kann es sein, dass zu viel Geld ein Hemmschuh ist, wenn man diese Entwicklung ändern will? Wir haben in Vorarlberg beispielsweise die höchste Dichte an SUVs.

Antwort: „Leute, die einen SUV fahren, sind geistig im Outback, auch wenn sie mitten in der Stadt wohnen.“ Reichtum zerstört den Gemeinschaftsgeist. Aber die Jugendlichen in Wien zeigen, dass ein Umdenken stattfinden kann.

Unser Naherholungsgebiet ist an Spitzentagen mit Autos zugeparkt – wir überlegen keine Parkraumbewirtschaftung, sondern möchten an solchen Tagen bestimmte Straßen einfach sperren und nur Anrainer dürfen diese benutzen. Dafür möchten wir andere Freizeitformen fördern (wandern, E-Bike...).

Antwort: Das ist prinzipiell denkbar, müsste man sich aber genau anschauen (auch wie die eigenen Leute unterwegs sind). Das braucht einen konstruktiven Dialog über verschiedene Vorstellungen, denn bei kleinen Gemeinden sind die Eingriffe empfindlicher, da ist Sorgfalt nötig. Eine genaue Analyse der Situation der Gemeinde ist wichtig, denn ohne den „Patienten“ zu kennen, kann ich nicht „operieren“.

„Am Zielpunkt müssten also Parkplätze reduziert werden (bei Betrieben, EKZs) und auch zuhause vor der eigenen Haustüre sollen Parkplätze eingeschränkt werden (Stellplatzverordnung)? Was ist wichtiger...?“

Antwort: Es ist egal, wo man beginnt. Da wo man die Autotür hinter sich zumacht, ist man daheim. Wenn das zuhause vor der Haustüre ist, ist man bei sich zuhause; wenn das an einem Dorf-Gemeinschaftsparkplatz ist, dann ist man im Dorf ‚daheim‘ angekommen, dann ist viel stärker das ganze Dorf die Heimat. Da trifft man sich mit anderen, da regelt man vielleicht Fahrgemeinschaften, da können neue Angebote entstehen – das ist ein Gesundungsprozess.







„Wie kann man diese Strategie umsetzen? Wohnbauträger und EKZ bestehen auf genügend Parkplätze und der erste, der das anders handhabt, verliert. Wie kann man das unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten umsetzen? Nach Angebot und Nachfrage funktioniert das nicht, das zeigt das Beispiel Kastner & Öhler in Graz. Die haben eine mehrgeschossige Tiefgarage sehr kostspielig unter ihrem Altbau errichtet und zusätzlich eine Tiefgarage auf der gegenüberliegenden Murseite, die wenig genützt wird...“

Antwort:

Die Kommunalpolitik sollte keine Auflagen für Parkplätze machen. Wohnbauträger wollen von sich aus keine Parkplätze bauen, denn die sind teuer und sie kriegen ihre bestehenden Parkplätze nicht los. Beim Versuch, die Autos aus dem Ort zu verlegen, gewinnt man ja Fläche im Siedlungsgebiet und das Einkaufen wird auch eher zu Fuß erledigt.

Antwort: Die Widmung von Erdgeschossflächen in Ortszentren ist wichtig, da müssen Handel und Handwerk hinein. Dann sehen Kinder auch wieder, was ihre Eltern beruflich machen. In vielen Orten sind die Erdgeschoss-Zonen ehemalige Geschäfte und jetzt ganz hässliche Bereiche. Im Rahmen der Wohnraumverdichtung könnten solche EG aufgewertet werden.



„Mischnutzungen können auch problematisch sein. Bei uns gibt es ein Gasthaus im Wohngebiet, das muss um 22:00 Uhr schließen. Anrainer haben das aus Lärmschutzgründen mit amtsärztlichem Attest durchgesetzt. Auch die Berufung hat die Gemeinde in der nächsten Instanz verloren.“

Antwort: Das ist die Frage, ob man das Gutachten nicht knacken könnte. Wenn man den Straßenlärm wegnimmt, dann ist die Belastung geringer. Und man kann dem ein Sozialgutachten gegenüber stellen, sozusagen das Wirtshaus als psychische Heilstätte.

„Zur neuen Stellplatzverordnung gibt es ein Positionspapier des Walgaus, da versuchen Bürgermeister, die Festlegungen aufzubrechen. Wie sollen wir ihrer Meinung nach da verfahren?“

Antwort: Zuerst muss man die Frage klären: Wie soll

Ihre Gemeinde sein? Welche Sozialbeziehungen, lokalen Wirtschaftskreisläufe, Gesundheit... wollen wir? Wenn die Leute bleiben sollen, dann keine Parkplätze anbieten. Wenn die Abhängigkeit zur Gemeinde verringert werden soll, dann bieten sie 2 Parkplätze an. Das ist ein mühsamer Heilungsprozess, bei dem sich aber die Gemeinde zurücklehnen kann, weil sie eine starke Landesverwaltung hat, die das aushält. Das Wertesystem ist verloren gegangen – was ist das wichtigste: der Mensch oder der Autofahrer? Wenn in einer Gemeinde das Haus mit Garage die politische Priorität ist, dann kennen sich die Leute eben nicht mehr. In der Stellplatzverordnung ist übrigens keine räumliche Anordnung der Parkplätze vorgegeben. Man kann auch mehr Parkplätze



machen, aber die Parkplätze dürfen sich also auch 300m weit weg befinden...

Kommentar: Mehr Parkplätze an den Ortsrand zu verlagern, würde auch heißen, weniger Geld für Verkehrssicherheit ausgeben zu müssen (z.B. beim Kindergarten und an der Schule) und man hätte weniger Lärm und Emissionen und mehr Kommunikation.

Könnte es beispielsweise mit einer Parkplatzbewirtschaftung bei EKZ funktionieren?

Antwort: Da sind die Spieße nicht gleich lang. In den Städten kosten es Parkgebühren, das belastet die Geschäfte, und der Parkraum ist zudem knapp. Die Shopping Center haben große Parkplätze, die sie kostenlos zur Verfügung stellen. Die Infrastruktur dazu hat die Gemeinschaft finanziert. Gleichlange Spieße würden bedeuten, die EKZ müssten für die Dauer ihrer Öffnungszeiten eine Parkplatzgebühr in der Höhe abführen, die den Gebühren in der Stadt entsprechen (z.B. 1 € pro Stunde Öffnungszeit mal Anzahl der Parkplätze – und das an jedem Werktag). Das sollte nicht der Kunde bezahlen, sondern das Unternehmen. Und dieses Geld fließt dann in einen Fonds, der zum Aufbau der Nahversorgung genutzt wird. Das Geld bleibt dann in der Wirtschaft. Das müsste allerdings über ein Landesgesetz geregelt werden, und zwar nicht über die Eigentumschiene, sondern über die Funktionsschiene. Vermutlich wird dann das EKZ seine Warenpreise erhöhen und der Preisunterschied zu den Nahversorgern wird geringer.

Wir haben in Vorarlberg noch 48 Gemeinden mit einem kleinen Laden und 9 Gemeinden ohne Nahversorger. Die Landesförderung für Nahversorger, das müssen die finanzschwachen Gemeinden heute doch zusätzlich bezahlen, und der Steuerzahler sowieso. Das hat nicht viel Sinn, oder?“

Antwort: Das ist allerdings wenig sinnvoll, denn das Verursacherprinzip ist durchbrochen. Man muss die Gewinner dieses Systems zur Kasse bitten.

Wenn man den motorisierten Individualverkehr aus den Ortsräumen verbannen will, muss man dann nicht gleichzeitig den öffentlichen Verkehr ausbauen? Oder erreiche ich damit Abwanderung aus dem ländlichen Raum?

Antwort: Der Ausbau des ÖV ist eine Symptombehandlung, weil die Ursachen nicht beseitigt sind: der Parkplatz am Haus und am Supermarkt. Da muss man die langfristige Entwicklung ändern, Parkraum zurückbauen, Radverkehr ausbauen usw. Da muss man die Wirkungszusammenhänge beachten. Zum Beispiel wurde die Jahreskarte in Wien für die Öffentlichen Verkehrsmittel vergünstigt und in kürzester Zeit haben sich die Benutzerzahlen verdoppelt. Aber die öffentlichen Verkehrsmittel waren auf diesen Ansturm kaum vorbereitet. Man hätte zuerst den ÖPNV verbessern müssen, danach die Kosten senken und die Parkplatz-Gebühren erhöhen.

Wie sieht es mit neuen technologischen Entwicklungen aus, wenn der öffentliche Verkehr immer individueller wird (mit Smartphone-Apps, Uber & Co.) und der Individualverkehr immer mehr zentral gesteuert. Welche Auswirkungen hat diese Entwicklung?

Antwort: Man muss trotzdem die Parkplätze nach draußen bringen, das ist auch ein Humus für das Carsharing. Daraus können sich neue Mobilitätsprojekte entwickeln. Uber benötigt zentrale Strukturen, mindestens 5.000 Einwohner. In Niederösterreich und im Waldviertel haben sie eigene Systeme entwickelt, schon mit 600 Einwohnern und mit gleichzeitiger Förderung der Elektromobilität. Die Leute



haben sich dort mehr und mehr angewöhnt, selber zu denken (z.B. Waldviertler Schuhe). Es braucht immer die Einzellösungen (kاپieren, nicht kopieren).

Welche Rolle spielt die Größe der Handelszentren, also die Verkaufsfläche der EKZ?

Antwort: Das ist das falsche Thema. Nicht die Größe eines EKZ gehört diskutiert, sondern die Lage und die Parksituation.

Könnte eine Regionalwährung förderlich sein?

Antwort: Regionalwährungen sind zur Unterstützung absolut sinnvoll. Es gibt viele gute Beispiele, Die WIR-Bank in der Schweiz, die lokalen Tauschringe, Argentinien und Japan haben sich mit Regionalwährungen aus der Krise geholfen. Wenn sie richtig aufgestellt und realitätsnah ist, ist eine Regionalwährung sehr Wirtschaftsfördernd. Geld ist Energie und Energie muss man fließen lassen, zirkulieren lassen. Jedes Mal, wenn das Geld umgesetzt wird, schafft es Werte – Geldverkehr ist auch eine Form des Verkehrs. Allerdings ist es schwierig, die kritische Größe einer Region abzuschätzen.

Wir haben in Vorarlberg laufend Diskussionen um EKZ-Erweiterungen, aktuell beim Messepark Dornbirn. Wie sollte in Bürgermeistern damit umgehen?

Antwort: Die Arbeitsplätze kann man vergessen. Wir haben an unserem Institut ShoppingCenter und Stadtgeschäfte mit gleichen Warensortimenten und Umsätzen verglichen – im Stadtzentrum sind fünfmal so viel Beschäftigte mit höherer Qualifikation am Werk. Das ist eine Systemwirkung der ‚economies of scale‘ (noch keine Fusion hat zu einer Zunahme von Arbeitsplätzen geführt und deswegen sind auch Freihandelsabkommen wie das TTIP Arbeitsplatzvernichter). Also aus Beschäftigungsgründen auf jeden Fall die Erweiterungen bekämpfen, Parkplätze verknappen und bewirtschaften und nicht jedes Märchen glauben, das einem erzählt wird.

Ein Kostentreiber bei der Nahversorgung ist die Logistik. Wie geht man damit um?

Antwort: Das ist ein Problem des fehlenden Speicherraumes. Da Lagerraum fehlt, muss alles just-in-time geliefert werden. Die rollende Lagerhaltung puffert das ab, um Kosten zu senken, das System ist ein Stau-Bilder. Es wird höchste Zeit für langfristiges Denken und den Aufbau lokaler Kreisläufe.

Kommentar: Je kleiner das Geschäft, desto besser kennt man die Kunden und weiß, was sie wollen – da kann man sehr genau einkaufen. Das ist Heimat – und Hofer und Billa ist das Fremde.





Kann man das von oben verordnen oder muss man das als Beteiligungsprozess organisieren? Es gibt ja auch in jeder Gemeinde unterschiedliche Wohnlagen...

Antwort: Alles, was dem System nicht schadet, soll der Gemeinde überlassen werden. Aber wenn ein lokaler Politiker, der sich um seine Gemeinde kümmert, deswegen gefährdet ist, braucht er die Rückendeckung des Landes. Der Wettbewerb zwischen den Gemeinden kann das System auch zerstören. Ein Beispiel von der ‚Shopping City Süd‘: Das riesige EKZ ließ seinen Verkehr so lange über die Straßen der kleinen Nachbargemeinde laufen, bis diese lange und laut genug beim Land interveniert hat. Dann wurde eine große Zufahrt auf Kosten der Allgemeinheit gebaut. Ein solches Verkehrskonzept ist Erpressung.

Die Frage ist: sind wir der Gesellschaft oder dem Gewinn verpflichtet? Man sollte den Leuten helfen, auf die Füße zu kommen“ (wieder Fußgänger zu werden).

(Gesprächsnotiz: Gisela Jussel, Manfred Walser)