

MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Wie kommen wir weiter?

Land_
Gespräche
HITTISAU
2020

Inhalt

06	<u>Autos, Autos</u>
08	<u>Wie es soweit kommen konnte</u>
14	<u>Wie tun wir weiter?</u>
28	<u>Ideen und realisierte Beispiele</u>
40	<u>Resümee: So kämen wir weiter</u>
44	<u>Die Referent*innen</u>
49	<u>Mitglieder des Podiums</u>
50	<u>Programm der Tagung 2020</u>

Wahrscheinlich

müssen wir in Zukunft mit irgendwelchen Veränderungen leben.

Gerhard Beer

Es waren Land|Gespräche unter besonderen Vorzeichen – nicht nur, weil eine aufkommende zweite Welle der Corona-Pandemie trotz aller getroffenen Sicherheitsvorkehrungen beinahe zu einer Absage in letzter Minute geführt hätte, sondern weil die Pandemie in diesem Jahr gezeigt hat, wie grundlegend sich Mobilitätsverhalten über Nacht ändern kann: leere Straßen und Parkplätze, keine Kondensstreifen von Flugzeugen am Himmel, geschlossene Grenzen, saubere Luft und Ruhe an den Durchzugsstraßen – mit freilich unabsehbaren Folgen für Wirtschaft, Beschäftigung, Gesellschaft und Politik.

Die Tagung fand statt, denn wie Bürgermeister Gerhard Beer in seiner Begrüßung unter Applaus vermerkte, „ein völliges Abklemmen aller gesell-

schaftlichen Zusammenkünfte tut dem Menschen nicht gut!“ Und der Ritter von Bergmann-Saal war denn auch fast bis auf den letzten Platz gefüllt, um den angereisten Referenten*innen – zwei wurden über Video zugeschaltet – den gebührenden Auftritt zu sichern und in der Diskussion berechnete Fragen zu stellen. Das Thema Mobilität „erzeugt naturgemäß ein ordentliches Spannungsfeld in der Bevölkerung und in der Gesellschaft“, vermerkte Gerhard Beer aus eigener leidvoller Erfahrung.

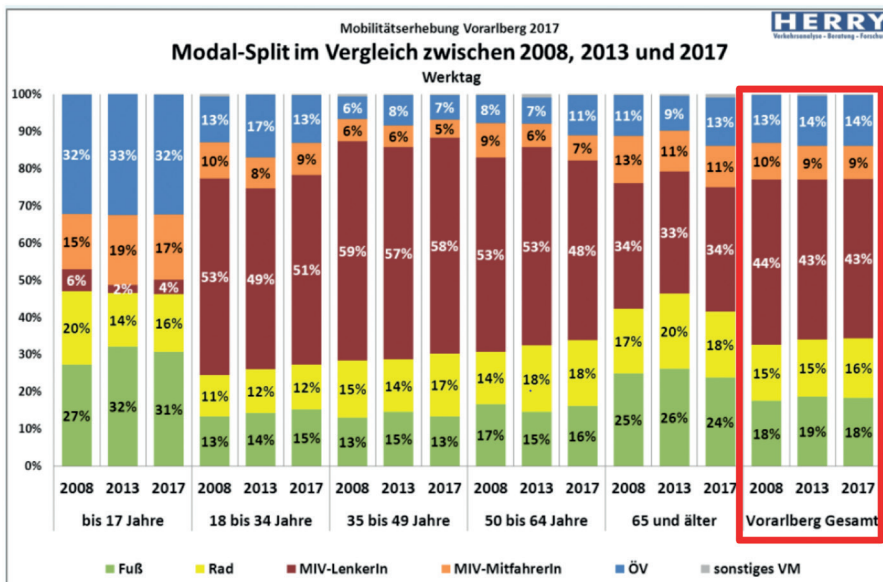
Oder wie es Markus Faißt im Schlusswort formulierte: Das Thema ist „so komplex und verstrickt und berührt uns alle, so dass man schnell in Widersprüchen ist; das zeigt aber doch auch, dass es nicht ein Randthema ist. Es wird uns alle noch gewaltig fordern.“

Andrea Weninger verwies als in der Sache versierte Moderatorin auf die Mehrdeutigkeit der Fragestellung des Titels Wie kommen wir weiter? „Als weiter, höher, schneller, könnte man sie verstehen. Oder wir könnten auch interpretieren, welche Alternativlösungen gibt es? Die Organisatoren haben sich dazu sehr breit aufgestellte Vortragende geholt“.

Treu der bisherigen Praxis – nach den Publikationen zu den Themen „Wohnformen der Zukunft“ und „Bildung im Ländlichen Raum“ – gibt es auch in diesem Jahr ein Ergebnisheft, das interessante Aussagen während der Tagung zusammenstellt, gedacht als Anregung zum Weiterdenken und – im besten Fall – als nützliches Werkzeug für weiterführend neues Tun.

Wenn Bürgermeister Beer den Land|Gesprächen schon den Mut bescheinigte, „Themen zu sensibilisieren, die diese Sensibilisierung auch dringend benötigen“, soll dies auch 2021 der Fall sein, wenn es am 25. September in Hittisau um die „Zukunft der sozialen und sozial-medizinischen Versorgung im ländlichen Raum“ gehen wird. Hierzu bereits jetzt eine herzliche Einladung!

Inspirierendes (Nach-)Lesen wünscht
das Organisationskomitee
Hermann Hagspiel
Johann Steurer
Markus Faisst



Andrea Weninger (AW) | Mobilität im ländlichen Raum ist natürlich ganz eng verzahnt mit der städtischen Region. Seit 40 oder 50 Jahren lernen wir in der Verkehrsplanung, der Verkehr soll auf die Hauptachsen gebündelt werden. Das sind die Autobahnen, die Landesstraßen. Das Problem ist jedoch, wenn es nur eine Straße in einem Tal gibt, dann bündelt sich alles dorthin, haben die Menschen, die dort wohnen, die volle Belastung, tägliche Erschütterungen und Lärm.

Jörg Zimmermann (JZ) | 2019 wurde das Mobilitätskonzept des Landes neu erstellt. In einigen Bereichen ist das frühere Ziel für 2015 ganz gut erreicht worden – aber natürlich, wenn man den Individualverkehr anschaut, v.a. was den

Anteil der PKW-Lenker betrifft, hätten wir uns eine deutlichere Reduktion gewünscht!

John Grubinger (JG) | Diese Entwicklung ist eigentlich sehr spannend, weil man es in Wirklichkeit als erstes immer mit Straßen zu tun hat! Früher steigerte sich Mobilität in den Ortszentren von 3,5 auf 10 km/h und jetzt von 3,5 km/h auf 50 km/h, und da ist es passiert, dass die Leute von der Straße, die Fußgänger vom Markt, von ihrem Lebensraum gedrängt worden sind. Das heißt, wo früher eine Begegnungszone war, hat sich das Auto den Platz gestohlen! Man kann es wirklich als reinen Diebstahl sehen, in Wirklichkeit reden wir von der Diktatur des Autos. Wir leben aber in einer Demokratie!

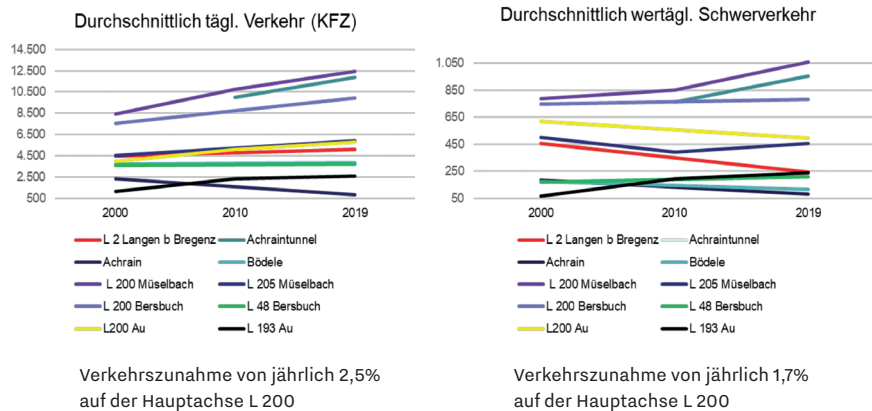
VM - Verkehrsmittel

MIV - Motorisierter Individual-Verkehr

ÖV - Öffentlicher Verkehr

Vorarlberg
unser Land

Verkehrszahlen Straßenverkehr



JZ | Bevölkerungsentwicklung im Bregenzerwald: 8,5 % Zuwachs zwischen den Stichtagen 31. 12. 2001 und 31. 12. 2019. Im Jahr 2010 gab es einen Knick, ab da geht der Zuwachs eigentlich steil bergauf. Das hat u.a. mit dem 2009 eröffneten Achrain-Tunnel zu tun. Ungefähr gleich geblieben ist die Zahl der Auspendler mit rund 20.000; 2/3 der Auspendler verlassen zwar ihre eigene Gemeinde, bleiben aber im Bregenzerwald. Der Rest geht zur Arbeit oder Ausbildung im übrigen Vorarlberg, ein kleinerer Teil verlässt Vorarlberg in ein anderes Bundesland bzw. ins Ausland.

Tourismus: Verzeichnete der Bregenzerwald im Jahr 2000 noch 1,5 Millionen Übernachtungen, so waren es 2019 1,85 Millionen; bei den Ankünften sieht man eine stärkere Steigerung, das heißt: Der Gast bleibt kürzer, kommt aber dafür öfter.

Öffentlicher Verkehr: Hier sehen wir eine Steigerung in den Zeitkartenverkäufen. Es sind zwischen 2010 und 2017 fast 50 % dazugekommen, wobei natürlich ein Großteil der Zeitkarten von Schülern und Lehrlingen benutzt werden; immerhin sind 2017 2400 Jahreskarten von Nicht-Schülern und Nicht-Lehrlingen gekauft worden.

Meine Vita zeigt Ihnen schon, dass Mobilität, Wohlstand, Wirtschaftsleistung und Lebensraum viel Gemeinsames haben.

Gerhard Fehr

Wirtschaft

Die wirtschaftliche Entwicklung treibt den Verkehr in die Höhe, umgekehrt kurbelt steigender Verkehr die Wirtschaft an.

Johann Steuerer | So wunderbar der klare Himmel während des Corona-Lockdown war, ist die Frage, ob die 10.000 den Mitarbeiter von Flugbetrieben, die jetzt auf die Straße gestellt werden, das auch so empfinden. Da bin ich mir nicht ganz so sicher...

Gerhard Fehr (GF) | Ich möchte nicht wieder wie 1880 im Ortskern wohnen, nur aus Folklore. Ich glaube, dass wir extreme Fortschritte in den letzten 150 Jahren gemacht haben – als Gesellschaft, als Lebensraum, und Mobilität ist ein entscheidender Faktor hierbei. Es gibt Dinge, die es vor 100 Jahren noch nicht gegeben hat,

nämlich Tourismus, Pendelverkehr, eine globalisierte Wirtschaft. – Und ich glaube, es ist wichtig bei allem, was man tut, zu fragen: Welche Gesellschaft wollen wir, und welche Nebenwirkungen sind wir bereit diesbezüglich zu ertragen?

Wir können uns Krisen-Momente leisten, wo Menschen aus der Arbeit kommen, denn wir können sie entsprechend unterstützen. Aber wenn wir langfristige Arbeitslosigkeit haben, wenn wir lange Nicht-Wertschätzung und respektlosen Umgang mit Menschen erleben, wirkt sich das auf die Gesellschaft verheerend aus. Das heißt, Nicht-Wachstum verursacht enorme Schäden, das kann man jetzt einfach kurzfristig sehen. – Freilich: Sehr viel Wachstum, wie wir es heute haben, hat zu viel negative Effekte – für die dritte Welt, für die Umwelt, für uns selbst teilweise. Wir müssen daran arbeiten, dass wir die wegstreichen. Doch wir müssen nicht das Wachstumsdenken wegbringen, sondern schauen, dass die Nebeneffekte kleiner werden.

**Trotzdem ist es uns wichtig, dass in
jedem Haushalt pro Führerschein auch
ein Auto zur Verfügung steht.**

Gerhard Beer



Wir haben jetzt 70 Jahre dem Autoverkehr alle Wünsche von den leuchtenden Scheinwerfern abgelesen.

Harald Frey

Infrastruktur

Harald Frey (HF) | 70 Jahre haben wir falsche Infrastruktur gebaut, nämlich Auto-Infrastruktur: die Zunahme des Autobahn- und Schnellstraßennetzes steht dafür exemplarisch. Wir haben über die Jahrzehnte ein teuflisch großes Autostraßennetz errichtet und haben klarerweise damit aus Fußgängern und Radfahrern letztendlich Autofahrer gemacht. Auch wenn Sie Straßenbau betreiben und in einem gewissen Ausmaß gleichzeitig in den öffentlichen Verkehr investieren – so etwa nach dem Motto: wir geben einen Euro in den Straßenbau und einen halben Euro in den ÖV –, wenn Sie das über Jahrzehnte so betreiben, haben Sie am Ende dieser Zeitleiste natürlich ein völliges Ungleichgewicht. Der Autoverkehr ist in der Attraktivität ganz oben und der öffentliche Verkehr unten.

Außerdem haben wir unterschiedliche Zugänge bei Neuinvestitionen im öffentlichen Verkehr, insbesondere beim Ausbau Schiene versus Straße. Für jede Regionalbahn muss für 25 Jahre ein betriebswirtschaftliches Konzept vorgelegt werden, bei der Straße eher weniger...

David Moosbrugger Wir bevorteilen unser MIV-System schon sehr, nämlich monetär durch Steuervorteile, Subventionen, Pendlerpauschalen und sonst die ganzen Benefits.

Wie kann eine Gesellschaft es akzeptieren, dass man ein System so anlegt, das es für zwei bis vier Stunden am Tag an seine Leistungsfähigkeit kommt, während im Rest des Tages fast keine Autos mehr da sind? Wenn ich an die Industrie denke, wo jede Maschine auf 90 % Effizienz optimiert wird, ist unser Verkehrssystem im MIV eigentlich sehr unwirtschaftlich.

GF Durch das Working from Home, dadurch dass viele Leute seit Monaten von zu Hause arbeiten, reduziert sich natürlich auch die Auslastung der Verkehrssysteme.

Raumordnung

HF So wie sich der Mensch früher die Siedlungsstrukturen geschaffen hat, wie es sie zum Teil heute noch gibt in historischen Innenstädten oder Dörfern, prägt das Auto jetzt gewisse Infrastrukturen.

Wenn ich solche Siedlungs-
strukturen erzeuge, dann brauch
ich gar nicht auf die Idee zu kommen,
irgendwohin zu Fuß zu gehen.

Harald Frey



Auch wenn mein Nachbar hier Luftlinie 80 oder 100 Meter entfernt ist, denn ich muss zunächst einen Umweg von 300, 500 Meter zurücklegen. Das mache ich natürlich mit dem Auto!

Und: Es gibt auch

die Freude am Fahren -

Nutzen ist nicht nur monetär!

Gerhard Fehr

Das heißt, Mobilität wächst im Grunde nicht, sie verändert sich nur. Was eben früher in den Dörfern zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt worden ist, wurde zu Autofahrten – mit dem Effekt, dass aus kurzen Wegen weite Wege wurden. Es ist letztlich eine Zwangsmobilität, der Ausdruck eines Mangels am Ort!

Geht es um einen Supermarkt oder eine Nahversorgungseinrichtung im Ortszentrum, sagt man, das ist zu teuer, baut aber um eine Million einen Kreisverkehr außerhalb, und dann ist natürlich beim Kreisverkehr der Supermarkt und nicht mehr dort, wo die Menschen sind, dort wo die Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Das Argument lautet vielfach, das sind Wirtschaftsbetriebe, da muss man zufahren und parken können. Wenn man dann aber schaut, was dort für Geschäfte beheimatet sind, sieht man oft, es sind eigentlich alles Geschäfte, die früher im Zentrum angesiedelt waren: Der Friseur, das kleine Nagelstudio, was auch immer. Die ziehen dann irgendwo hinaus, weil dort schon etwas ist...

Wir haben heute 30 Mal mehr oder längere Wege als noch vor 60, 70 Jahren: Wir gehen noch immer einkaufen oder fahren jetzt einkaufen, wir fahren zur Arbeit, wir fahren Freunde besuchen, wir bringen noch immer die Kinder mit dem Auto zur Schule. Und es stellt sich die Frage, mit welchem Effekt?

Roland Gruber (RG) | Österreich ist Europameister in der Fläche von Supermärkten, ist doppelt so intensiv im Flächenverbrauch wie Deutschland, das heißt, im Endeffekt verbrauchen wir jährlich eine Fläche, die rund 10 % der Fläche Wiens entspricht und über 40 % davon versiegeln wir! Gleichzeitig ist fast eine Fläche von derjenigen Wiens verbaut und nicht genutzt!

Uli Böker (UB) | Das gibt es in vielen Landgemeinden: Zersiedelung an den Rändern, und gleichzeitig Leerstände im Ort.

RG | Man nennt es den „Donut-Effekt“, d.h. die Orte sind gewachsen, die Straßen wurden das verbindende Element; irgendwann haben sich die ganzen Nutzungen an den Straßen außerhalb angesiedelt, und in der Mitte ist zu einem großen Teil ein Loch übriggeblieben.

HF | Das heißt, das sind Fehler, die in der Praxis passieren, bei denen Sie jedoch auf der Gemeindeebene ganz viel – positiv – steuern können, wie auch zerstören.

Annehmlichkeit

GF | Auch Sie sind Menschen, Konsumenten, möglicherweise Politiker, Manager oder alles in einem – und Sie haben Verhaltensweisen, die genau diese Tendenz der Mobilität beeinflussen.



JS | Statt wie früher 2 Stunden mit Postauto und Wälderbahn steige ich heute ins Auto und bin, wenn kein Stau hinter dem Achrain-Tunnel ist, in 35 Minuten in Bregenz, bin dort zudem an Orten, wo mich die Wälderbahn nicht hingebraucht hat, und kann in ungefähr der gleichen Zeit wieder retour fahren, wann es mir passt.

GF | Es gibt noch andere Faktoren, die für die Art der Mobilität eine Rolle spielen: die Art der Aktivität, die Einkaufsmenge, ob Sie Kinder haben beim Einkaufen, ob es ein Wocheneinkauf ist, wo Sie dementsprechend einkaufen wollen. Im städtischen Bereich ist die Mobilität eine völlig andere als im ländlichen Bereich. Einkaufsfahrten sind auch oft mit anderen Zielen verknüpft, komplexe Wegketten werden häufiger mit dem Auto ausgeführt als Singletrips, die viel einfacher sind.

Emotion

Gerhard Beer (GB) | Wir leiden am Verkehr, gleichzeitig hoffen auch wir, am Wochenende und am Abend mit dem Motorrad, dem Cabrio oder sportlichen Zweitauto das tolle Gefühl von Geschwindigkeit und Freiheit zu erleben.

GF | Außerdem haben wir beim Auto etwas ganz Spezielles, das sich auf Englisch „sunk cost fallacy“ nennt: Ökonomisch wäre nach der klassischen Theorie, dass ich, wenn ich ein teures Auto habe, weniger damit fahre, weil eben die Kosten pro Kilometer höher sind je teurer das Auto ist. Tatsächlich ist es beim Auto aber völlig umgekehrt: Wenn die Kosten für das Auto höher werden, benutze ich es auch öfter!

Bernhard Kleber (BK) | Der Reise- und Ausflugsverkehr trägt im Bregenzerwald nicht unwesentlich zum steigenden Verkehrsaufkommen bei. Dennoch müssen wir uns dazu bekennen, dass wir diese Gäste auch wollen und dass wir sie auch brauchen, dass es einfach schon auch sehr viel hausgemachter Verkehr ist.

Wortmeldung aus dem Publikum

Wenn ich jeden Samstag um 9 Uhr bis ½ 11 Uhr die ganzen Kolonnen sehe, die vom Bregenzerwald auswärts fahren zum Einkaufen, und dann zwischen 3 und 5 Uhr wieder zurückfahren, dann muss ich schon sagen: Wir müssen etwas verbessern in der Organisation, die sich um den Einkauf „im Wald“ bemüht.

Wie tun wir weiter?

Ich fahre viel zu viel

mit dem Auto. Das ist mir

bewusst, aber irgendwie

auch schön.

Zitat von Teilnehmer

aus einem Workshop von nonconform

JG | Verkehrsteilnehmer sind wirklich, jeder in seiner Situation, so wie Hund und Katz. Und weil wir alle egoistisch sind in der Mobilität, in der Situation verharren, in der wir uns gerade befinden, sowohl als Autofahrer wie auch als Fußgänger oder Radfahrer, beißt sich irgendwo die Katze in den Schwanz.

AW | Wenn man dann, sagen wir am Samstag, nicht mehr Einkaufen fahren kann, weil alles zugestaut ist, hat das natürlich Rückwirkungen auf die Bevölkerung. Es ist aber ein kleinerer Teil davon, der nur gefühlt oft größer erscheint als er tatsächlich ist.

JZ | Es ist halt nicht so einfach, heute aus einer zweistreifigen Straße im Zuge einer Sanierung eine einstreifige zu machen...

AW | Die Gemeinden haben oft 1 Elektrofahrzeug, das sich alle 3.000 Einwohner ausborgen können, damit entsteht keine kritische Masse.

Johann Steurer | Solange das Autofahren Mobilität zum heutigen Preis mit diesem Komfort ermöglicht, wird es wahrscheinlich schwierig sein, Menschen dazu zu bringen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

Erich Kohler | Die Schwierigkeit ist, dass ich den eigenen Nutzen des PKWs recht leicht messen kann: ich kann Geschwindigkeit messen, ich kann den Zeitgewinn messen, und ich kann die Distanz von meinem Parkplatz bis zum öffentlichen Nahverkehr auch messen. Was wir dagegen leider nicht messen können, uns nur vorstellen können, ist hoffentlich, was es heißt, mehr Sicherheit für unsere Kinder auf dem Weg zur Schule zu haben oder mehr Begegnungsqualität an einem Dorfplatz.



**Die Form der Mobilität bestimmt
ganz maßgeblich, wie Dörfer und
Siedlungsstrukturen aussehen.**

Harald Frey

Peter Fetz (PF) | Wenn man als Bürgermeister so ein schwieriges Projekt, wie es der Verkehr ist, angeht, muss man damit rechnen, dass es die Leute spaltet. Irgendwie ist man dann dauernd dem Konflikt ausgesetzt. Man wohnt in der Gemeinde und will auch nicht von jedem Menschen, an dem man vorbeigeht, darauf angesprochen werden. Ich sehe da einen Fehler in dem System, wie wir zusammenarbeiten und wie wir diese Dinge planen: eben in sehr kleinen Einheiten.

GF | Wie müssen wir Institutionen verändern, dass wir die Lösung solcher Probleme sicherstellen können? Wie schaffen wir es, aus diesem „Deadlock“ herauszukommen: Wir haben vor 150 Jahren Institutionen geschaffen wie die Demokratie, die extrem viel gebracht haben, aber wo wir heute irgendwie an einem Ende sind, wo wir uns fragen: Wie müssen wir sie weiterentwickeln, welche institutionellen Rahmenbedingungen brauchen wir noch zusätzlich, damit wir weiterkommen?

Wie tun wir weiter?

Mobilität ist ein entscheidender Standortvorteil.

Gerhard Fehr

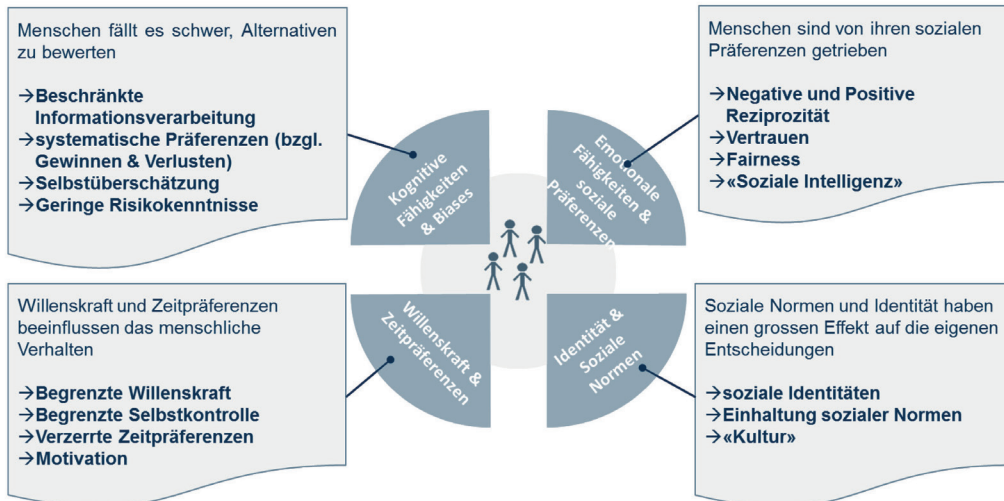
Mobilität ist auch immer ein Ausdruck der Diskussion darüber, welche Gesellschaft wir wollen. Und die Gesellschaft, die wir in den letzten 30, 40 Jahren geschaffen haben, ist zumindest für uns hier in Vorarlberg, in Europa eine Gesellschaft des Wohlstands, eine Gesellschaft der Bildung, eine Gesellschaft mit einem großen Angebot an kollektiven Gütern, eine Gesellschaft der wirtschaftlichen Sicherheit, des Versicherungswesens, kurzum eine Gesellschaft, wo Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, noch nie auf einem so hohen Lebensstandard gelebt haben wie heute.

Trotzdem: Was können wir tun? Alles auf dieser Welt hat mit Verhalten zu tun. Somit muss die Frage lauten: Mit welchen Maßnahmen, in welchem Set-up ändere ich welches menschliche Verhalten?

Je männlicher, je älter und je höher
im Management, desto höher ist die
Annahme über die eigene Rationalität
– und umso falscher ist sie!

Gerhard Fehr

Die vier BEATM Verhaltenstreiber liefern vertiefte Einsichten in das menschliche Verhalten



Gerhard Fehr: Das eine sind Einflüsse, wie wir denken. Wir glauben meistens, dass dies der Hauptentscheidungstreiber ist – ist es nicht. Das Zweite sind emotionale und soziale Präferenzen; das Dritte ist: Welche Geduld habe ich? Und das Vierte: Was zeigt mir die Gesellschaft, was ich tun soll; da könnte man auch sagen, wofür werde ich belohnt und für was werde ich bestraft?

Wie tun wir weiter?

**Wir sehen, dass Dörfer eine
lange Tradition hatten,
die wenig mit weiten Wegen
zu tun hatte.**

Harald Frey

Rationaler Zugang

HF | Ein erster Schritt wäre – das hört sich zwar trivial an, ist es aber in der täglichen Praxis nicht –, nicht die Fehler aus der Vergangenheit zu wiederholen. Überall dort, wo wir neues Geld in die Hand nehmen oder neue Strukturen errichten, das nicht mit jener Sichtweise und mit jenen Werkzeugen zu machen, mit denen wir die Probleme erzeugt haben. Das passiert jedoch permanent!

Das rührt auch daher, dass die Einschätzung der Politiker – empirisch erwiesen – meist diametral der Einschätzung der Verkehrsexperten entgegengesetzt ist, also die Einschätzung von zwei in den Planungsprozessen so relevanten Stakeholdern, den Planern und den Verantwortlichen. Letztere sind falsch unterwegs. Ich verweise nur auf 8,6 Mrd. Euro Ausbauprogramm für Autobahnen in

den nächsten 5 Jahren in Österreich. Sie können sich ausrechnen, was man mit diesen Geldern machen könnte.

Um ein Beispiel aus meiner Praxis zu nehmen: Man baut eine Umfahrungsstraße für irgendeine Ortschaft. Damit erscheint das Problem gelöst: Die Autos sind jetzt außerhalb unterwegs. Doch auf einmal beginnen sich da draußen die Metastasen anzusiedeln, die Shopping Center kommen, die großen Parkplätze, es entstehen Umwegverkehre, weil ich ja zuerst zur Umfahrung kommen muss; gleichzeitig beginnt drinnen der Ortskern auszusterben. Irgendwann fahren alle nur mehr mit dem Auto, die vorher noch zu Fuß gegangen sind.



Aus dem Donut muss ein Krapfen werden. Wir müssen fragen, wie kommt da wieder Fülle rein? Wie kann man da wieder Leben reinbringen?

Roland Gruber

Raumordnung

HF | Die Siedlungsstrukturen müssen natürlich entsprechend sein. Wenn diese in den Einzelhausgebieten schön gestaltet sind, kommen auch die Kinder wieder zurück auf die Straße, prägen den öffentlichen Raum wieder so wie es eigentlich Jahrtausende der Fall war. Die Frage stellt sich in jeder Gemeinde spezifisch: Wo kann ich diese Treffpunkte, Attraktivitätsknoten schaffen? Wie schaut es aus mit Wohnen im Ortskern?

Ich bin dafür, Neubau komplett einzustellen, weil wir so viel Bestand haben und zuerst schauen sollten, was da eigentlich leer steht. Wie können wir den Bestand herrichten? Der befindet sich meistens im Ortskern. Das macht das Vorhaben natürlich viel schwieriger, denn es ist viel komplizierter drinnen zu adaptieren als draußen auf der grünen Wiese neu zu widmen. Beispiele zeigen, Sie können auch einen Supermarkt schön in eine Sockelzone im Ortsgebiet integrieren, es muss nicht immer eine Schuhschachtel auf der grünen Wiese sein. Und wenn die Wirtschaft „riecht“, wo die Menschen sind, dann passt sie sich auch in ihrer Skalengröße an, denn sie braucht ja die Brieftasche der Leute!

Wo ein Auto auf 15 m² parkt, haben 15 Menschen Platz; im Auto sitzt meist nur eine Person, und eine Person mit einer Brieftasche ist deutlich weniger als 15 Personen mit 15 Brieftaschen.

Wie tun wir weiter ?

Und was ist mit der Ruhe

für die Erholungssuchenden

und Menschen, die im ländlichen

Raum wohnen?

Andrea Weninger

Helmut Muxel | Ich verstehe nicht, wie man ein Ortszentrum attraktivieren, d.h. die Lebensqualität dort verbessern kann, wenn gleichzeitig tagtäglich eine Verkehrslawine durch das Dorf geht. Die Gefahr, dass sich Einkaufszentren an der Umfahrungsstraße ansiedeln, kann doch die Gemeindepolitik, wenn sie es ernst nimmt, verhindern, indem sie entsprechende Widmungen dort nicht macht.

HF | Eine Umfahrung ist ein klassisches Beispiel einer Lösungssuche aus der Sicht und Problematik des Autos heraus. Allerdings, wenn eine Umfahrung das allerletzte Mittel ist, und ich gleichzeitig in der Lage bin, mit dieser Maßnahme im Ortskern wirklich einen Gewinn zu erzeugen und insgesamt nicht mehr Flächen versiegele, indem ich beispielsweise andere wieder entsiegele, indem ich die gesamte Bebauungsplanung entsprechend wieder nach innen verlagere statt nach außen, wenn es eine konsequente, und zwar nicht nur für eine Legislaturperiode festgeschriebene Widmungspolitik gäbe, die genau das impliziert, dass die nächsten 25, 30 Jahre diese Metastasen neben dieser Umfahrungsstraße wirklich nicht entstehen, dann kann durchaus eine Umfahrungsstraße, die messerscharf

geplant ist und alle Systemwirkungen berücksichtigt, ein geeignetes Instrumentarium sein.

Caroline Jäger (CJ) | Man sollte sich auch einmal Gedanken darüber machen, wohin sich der Tourismus in Zukunft im Bregenzerwald entwickeln soll. Denn er hat ganz stark mit Mobilität zu tun. Wir wissen, dass im hinteren Bregenzerwald der Tourismus immer weiter ausgebaut wird, während die kleinen Hotels, wo der Gast wirklich Qualität erlebt, eher zugrunde gehen. Für mich wäre es an der Zeit, dass man hier im Bregenzerwald einmal ein klares Statement setzt: Wir möchten strukturell eher kleine, gut geführte Hotels, wie sie sich auch während Corona-Zeiten behauptet haben.

PF | Es gäbe da noch sehr viel Potenzial, wenn wir es schaffen, die kleinen Anbieter in Kooperationen so untereinander zu verbinden, dass wir gewisse economies of scale realisieren und trotzdem die einzelnen Betriebe erhalten können, indem wir z.B. Services und Support-Prozesse für kleine Hotels bündeln.

BK | Wir sind ohnehin vom Land aufgefordert, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt einen

**Wo wir neu beleben wollen,
braucht es oftmals viel Geld und auch
professionelle Unterstützung,
um das umsetzen zu können.**

Mario Abl

räumlichen Entwicklungsplan zu erstellen; viele Gemeinden haben dies schon gemacht, andere sind dran an diesem Thema. Da werden genau diese Punkte bearbeitet.

Thomas Lampert (TL) | Es gab zuvor das REK¹, das vielfach einfach einmal übernommen worden ist. – Aber wir sehen, dass sich die Zeit geändert hat, dass wir einige Aspekte komplett neu durchleuchten und für die Zukunft vorbereiten müssen.

Öffentlicher Verkehr

JZ | Die Entwicklung im öffentlichen Verkehr in den letzten 20 Jahren sucht ein zweites Beispiel in Österreich. Es gibt, glaube ich, in ganz Österreich keinen vergleichbaren ländlichen Raum mit einem so gut funktionierenden öffentlichen Verkehr wie hier in Vorarlberg.

HF | Wenn der öffentliche Verkehr funktioniert, wenn er attraktiv ist und eine gute Alternative darstellt, dann funktioniert das. Es gilt die Gegebenheiten so zu gestalten, dass es für die Leute bequem ist, zum öffentlichen Verkehr zu kommen.

Damit können Sie auch für den Tourismus einiges bewirken. Umgekehrt, das wissen wir vom Wandern, bergab geht es immer schneller als bergauf. Das heißt, wenn ich beim öffentlichen Verkehr etwas demoliere, Verbindungen einstelle, dann sind die Leute schnell weg, und es wird dann ganz mühsam, sie mit Infrastrukturmaßnahmen wieder langsam zurückzubringen.

RG | Ich selbst liebe ja dieses Warten auf den Bahnhöfen, das ist mir eine sehr lieb gewordene Eigenschaft, für die mich alle für verrückt erklären, weil: Da kann ich an nichts denken. Ich ärgere mich auch nie, und ich liebe diese Zeit selbst an manchmal unsagbar hässlichen Haltestellen. Es sind Arbeitsorte für mich geworden...

GF | Fangen Sie allerdings nicht damit an, die Benützung des öffentlichen Verkehrs gratis zu machen. Fangen sie nicht mit solchen schwachsinnigen Aktionen an! Denn Sie haben erwiesenmaßen keine Umstiegs-Effekte. Sie haben vor allem dann politisch keine Möglichkeit mehr, später die Preise anzuheben. Damit nehmen Sie nur dem öffentlichen Bereich extrem wichtige Finanzierungsquellen.

¹ REK Räumliches Entwicklungs-Konzept

JZ | Tatsächlich kostet der ÖV in Vorarlberg wirklich Geld! Und auf dem hohen Niveau, das wir haben, noch mehr zu verdichten, kostet umso mehr Geld! – Und trotz aller Ausgaben geht es tendenziell wieder in Richtung Irrationalität.

Komplementarität

GF | Wenn man in den öffentlichen Verkehr investiert, müssen gleichzeitig Komplementaritäten zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr geschaffen werden, Anknüpfungspunkte in einer Art, dass das miteinander gut funktioniert.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis, und je flexibler und je besser ich in einem Land von A nach B komme, je besser die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind, desto wirtschaftlich attraktiver ist ein Raum. Mobilität spielt da eine Riesenrolle!

JZ | In Vorarlberg ging in den letzten Jahren die Offensive in die Rad-Infrastruktur, und wir sehen da auch eine Entwicklung, nämlich dass diese auch genutzt wird.

HF | Ich könnte mir vorstellen, dass die Baubudgets der Landesstraßen z.B. zu einem Drittel zweckgebunden werden für Radweg-Ausbau.

GF | Je besser Mobilitätsmaßnahmen auf die empirischen Verhaltenstreiber abgestimmt sind, je stärker ich respektiere, dass es Komplementarität zwischen den Mobilitätsarten geben muss – und nicht Substitution! – je stärker wir aber auch gleichzeitig im ländlichen Bereich bereit sind, Lebensräume zu schützen, Lebensräume qualitativ zu verbessern, desto eher werden wir dort hinkommen, dass wir die beiden Dinge: Wachstum – wir brauchen das Wirtschaftswachstum –, sowie Wohlstand und Lebensqualität miteinander verbinden können.

Keine Frage, in Österreich muss in den öffentlichen Verkehr weiter massiv investiert werden. Es geht aber auch darum, dass man verfügbare Alternativen, die es wirklich zur selben Zeit gibt, effektiv verfügbar macht – und zwar auch „mental“ verfügbar macht, in dem Moment, in dem man sie braucht. Die Abstimmung muss so sein, dass das miteinander flutscht, dass Sie nicht Menschen in das „System 2“ bringen, rein verstandesmäßig zur Benützung des öffentlichen Verkehrs bewegen müssen. Dass es funktionieren kann, sieht man in der Schweiz, wo mit dem Auto problemlos am ÖV angedockt werden kann.

**Speziell individuelle
Mobilitätsentscheidungen
werden zum größten Teil
intuitiv getroffen.**

Gerhard Fehr

Wir haben bei FehrAdvice ca. 30 Mitarbeitende, und die fahren in der Schweiz quasi alle öffentlich, zum Kunden usw., egal wo sie hinmüssen. Das hat mit verschiedensten Aspekten zu tun, aber vor allem damit, dass es komplett planbar ist, dass ich kurze Zeiten bis zum öffentlichen Verkehr mit dem Auto machen kann, aber dass ich dann ein sehr klares, offenes System habe – Taktfahrzeiten, die wirklich verlässlich sind und zwar nicht nur stundenweise, sondern, wahrgenommen, viel kürzer. – Wenn ich heute von mir zu Hause, in der Peripherie mit dem Auto zum Zug fahre, dann habe ich in meinem Jahresabonnement den Parkplatz inkludiert; ich parke auf dem Dach des Bahnhofs, fahre hinunter zum Bahnsteig, mit dem Zug nach Genf, dort steig ich in den Bus ein, fahr zu meinem Kunden, und habe all das völlig durchgetaktet; ich muss mir kein einziges Mal Gedanken machen, irgendwas könnte nicht funktionieren. Und auch meine Mitarbeitenden sagen, das geht so ohne Probleme. Das geht natürlich auch im ländlichen Raum, aber das kostet eben Geld!

Streusiedlungen

JZ | Auch wir in Vorarlberg haben sehr viele Gemeinden, die in der Peripherie sind. Für die ist der PKW natürlich noch ein sehr wichtiges Verkehrsmittel.

Franz Baldauf | Es wohnen hier nicht alle im Ortszentrum, ganz viele Leute sogar weit weg. Wir müssen auch deren Bedarf ernst nehmen, schließlich bewilligen wir ja auch Häuser außerhalb der Ortszentren. Diese Menschen müssen auch alle irgendwie zur Arbeit kommen, und sie sollen am dörflichen Leben teilnehmen können.

BK | Es gibt in einer ländlichen Region einfach viele Wege, die man nicht immer mit dem Fahrrad oder mit dem e-Bike zurücklegen kann, da braucht man halt ein Auto. Das ist schon noch ein bisschen anders als in der Stadt.

Volker Amann (VA) | Wir haben innerhalb der Mobility V-Unternehmen mit über 10.000 Mitarbeiter*innen eine Datenanalyse gemacht: 52% haben keine Alternative zum eigenen PKW.

BK | Wir können auch nicht gänzlich auf die Parkplätze im Ortszentrum verzichten. Viele Leute sind schlecht zu Fuß und kommen also schwer zu einem Lebensmittelgeschäft. Sie brauchen das Auto auch für den Transport der Lebensmittel. Wir brauchen in den Gemeinden funktionierende Siedlungsränder; wir haben sie jetzt bereits, und die müssen auch weiter Bestand haben können. Letztlich gilt es aber für jede einzelne Gemeinde einen guten Weg zu finden.

Intuition, der emotionale Zugang

AW | Es gibt aber nicht nur Infrastruktur und Kosten, die unser Verhalten verändern, sondern es gibt auch psychologische Aspekte, die ganz stark auf unser alltägliches Verhalten, sei es jetzt in der Mobilität oder in anderen Bereichen, einwirken.

GF | Die Botschaft zum Mitnehmen ist, dass wir uns selber erwiesenermaßen in unserer eigenen Rationalität massiv überschätzen, und dass wir glauben, alle anderen, seien nicht so rational wie wir. Das ist, wenn Sie Entscheidungsträger sind, speziell Politiker oder Manager, ein fundamentales Problem. Denn in unserem intuitiven System, in dem wir täglich agieren, haben wir nur wenig analytische Kompetenz. Das intuitive System ist schnell, impulsiv und emotional, und das erwähnte „System 2“, in dem wir alle gerne wären, aber halt den größten Teil unseres Tages nicht sind, ist rational, analytisch und langsam. Und ganz wichtig: In unserem intuitiven System treffen wir die durchschnittliche Mobilitätsent-

scheidung; das sind keine rationalen Entscheidungen! Sie haben natürlich auch Möglichkeiten, die Menschen in ihr „System 2“ zu bringen. Jetzt kommt aber etwas Wichtiges und Schlimmes für die Politik: Jeder, der jemanden quasi forciert – probieren Sie es einmal zu Hause mit Ihrem Partner oder Ihrer Partnerin – ins „System 2“, zum Denken zu bringen, der wird bestraft. Das heißt, das „System 2“ ist anstrengend, und wir lassen uns sehr ungern in dieses System pushen. Die Konsequenz daraus ist: Sie müssen das System so designen, dass die Verkehrsmittelentscheidung im intuitiven System passiert. Das haben wir schon im Städteplanerischen bei der Frage gesehen: Wie laufen Kinder von einem Platz auf den andern und wie kommen sie wieder zurück, ohne dass ihr Leben in Gefahr ist? Meine Überzeugung ist deshalb: Wenn Sie nur rational agieren, z.B. über Zeit und Preis, werden Sie nicht wirklich zu Mobilitätsveränderungen kommen. Sie müssen andere Elemente einbeziehen.

Den Autoverkehr nur schlechter

zu machen, heißt nicht, dass

es Umstiegseffekte gibt!

Gerhard Fehr

Attraktive Angebote

UB | Wir machen einen Wochenmarkt in Ottensheim, um die Attraktivität des Einkaufes wieder dorthin zu bringen, wo sie früher war. Und es zeigt sich: Wenn die Attraktivität groß ist, dann ist den Menschen der Parkplatz wurscht!

BK | Wir müssen auch im Bregenzerwald möglichst attraktive Sachen in der Region anbieten, damit möglichst wenige den Weg nach draußen wählen.

PF | Die echte Konkurrenz der Geschäfte im Bregenzerwald ist nicht Dornbirn, sondern der Online-Handel! Und das heißt, wir können das Problem nur lösen, indem der stationäre Handel eine experience bietet oder eine Beratungsleistung übernimmt, die wir online nicht abrufen können. Sonst spielen wir nur auf den Idealismus an. Und Idealismus ist meiner Meinung nach da zu wenig stark, als dass er im großen Stil etwas ändert. Wir sind halt auch in einer freien Marktwirtschaft, wo Innovation und Convenience+ die Menschen an-

regt, ihr Verhalten zu verändern. Ich sehe immer auch die Unternehmer in der Pflicht, dass sie da etwas tun.

AW | So wie ich es aus den Beispielen sehe, geht es schon in diese Richtung: Aufenthaltsqualität in den Ortszentren schaffen, Lokale und Gastronomie stärken.

Gestaltung

JG | In Wirklichkeit kann man viel verändern – allein schon mit der Gestaltung. Man macht den Ortskern so ansehnlich wie möglich und versucht einmal, den Menschen mit ihren Sinnen und mit angreifbaren Elementen entgegenzukommen.

UB | Die Kreativität, die Kunst und Kultur ist etwas, was einen Ort lebendig macht, was auch die Mobilität im Denken bewirkt – und ich spreche sehr viel über diese Mobilität. Sie muss im Kopf passieren, damit wir auch in der realen Welt eine andere Mobilität erreichen.

HF | Schauen Sie, wo die Attraktivitätsknoten in Ihrer Gemeinde sind: Wo sind heute schon Punkte, wo sich Leute aufhalten? Wie sind die miteinander verknüpft? Kann ich da gut zu Fuß hingehen? Ein kleiner Test: Ich sitze da irgendwo beim Wirt am Rathausplatz und lasse mein Kind alleine zum nächsten Platz gehen, 200 oder 300 Meter. Das schaffen schon 4-5-Jährige ohne Problem und finden auch wieder zurück. Sie haben prinzipiell die Motorik dafür. Was sie jedoch nicht können, ist Geschwindigkeiten einzuschätzen. Das heißt, ein Kind kann bis zu einem Alter von 8 – 10 Jahren nicht wissen, ob das Auto jetzt mit 10, 20 oder 40 km/h daherkommt. Also muss ich eine Infrastruktur gestalten, die es ermöglicht, dass das Kind dorthin läuft und wieder lebend zurückkommt. Das wäre menschengerechte Planung.

Convenience

GF | Sind Menschen bereit, 80 Meter zu gehen, um ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen? Die Ökonomen würden uns nicht das fragen, sondern fragen, wie viel kürzer muss die Mobilitätszeit sein, und zwar die wahrgenommene, dass ich bereit bin, 80 Meter zu gehen und 10 Minuten auf den Bus zu warten? Das sind die Fragen, die wir uns stellen müssen. Und die Antwort haben wir schon bekommen: Wir sind im Schnitt sehr wenig bereit aufzugeben, wollen vielmehr den Komfort in

der Mobilität konsumieren können. Wir machen in der Mobilitätsentscheidung intuitiv einen ganz einfachen Shortcut: Was habe ich verfügbar? Verfügbarkeit ist das wichtigste Element in der Mobilität, und das zweitwichtigste Element ist Convenience. Von dem Moment an, wo ich ein Auto habe, ist es verfügbar; und ab dem Moment, wo ich es habe, ist es auch das „angenehmste“ Verkehrsmittel.

Was wir dagegen viel eher sehen, ist, dass es einen Umstieg gibt vom Langsam-Verkehr in den ÖV, und das ist vollkommen logisch. Sie müssen sich vorstellen, Sie laufen in Wien am Ring und sind zufälligerweise gerade an einer Haltestelle, in dem Augenblick fährt eine Straßenbahn heran: Was ist die most inconvenient thing you have to do? Sie müssen das Ticket kaufen. Und weil Sie das nicht mehr müssen, steigen Sie einfach in die Straßenbahn ein und gehen nicht mehr die 300 Meter zu Fuß, die Sie laufen müssten.

Gewohnheit

GF | Ein zusätzlich fundamentales Element ist Gewohnheit. Wir sehen, dass Pendler im ÖV Gewohnheitselemente haben, die sie nicht aufgeben: Sie fahren zu 75 % mit dem selben Verkehrsmittel und im Zug im selben Waggon am selben Platz zur selben Uhrzeit täglich zur Arbeit.



Menschen verhalten

sich systematisch

begrenzt rational.

Gerhard Fehr

AW | Wenn man versucht, im Verkehr Spitzenstunden zu entzerren, damit nicht alle zu der gleichen Zeit in die Arbeit pendeln, ist das schwierig, weil die Menschen eben Gewohnheitstiere sind und weil es offensichtlich soziale Normen gibt, denen zufolge Mitarbeiter, die erst um 10 Uhr in die Arbeit kommen, als faul gelten. Da können wir Verkehr planen soviel wir wollen, solche Faktoren machen es auch für uns Verkehrsplaner schwierig, Dinge zu verändern.

Soziale Normen

GF | Hier liegt auch ein Grund, wieso wir im Car-sharing nicht weiterkommen oder damit, mehrere Menschen in einem Auto mitzunehmen: weil die soziale Normung dem widerspricht. Soziale Normen bedeuten eigentlich nichts anderes, als dass Sie etwas gleich gar nicht tun, wenn Sie sich dafür nicht blöd anschauen lassen wollen.

Ebenso eine Rolle in der Wahl der Verkehrsmittelwahl spielen Aspekte wie Status und Fahrvergnügen sowie gefühlte Unabhängigkeit. – Und jetzt merken Sie schon, warum das Auto so stark ist. Und wenn Sie beginnen, nur am Auto zu arbeiten und das unattraktiver machen, dann werden Sie das Problem nicht in den Griff bekommen!

Wenn Sie falsche Infrastruktur bauen, erzeugen Sie damit natürlich falsches Verhalten, und Geld und Zeit rinnt aus der Gemeinde irgendwo anders hin...

Harald Frey

GF | Ich glaube, wir sind uns darüber im Klaren, was die Probleme sind. Aber wir sehen auch, dass wir mit Maßnahmen, die wir in der Vergangenheit gesetzt haben, keinen gesellschaftlichen Konsens schaffen.

AW | Doch wir sehen auch, dass manche Gemeinden mutig sind oder mutig sein müssen, die Dinge neu und anders zu denken. Und da gibt es ja auch hier Beispiele!

Mario Abl (MA) | Wir versuchen in Trofaiach ganz massiv, unsere Gemeinde in Bürgerbeteiligungsprozessen weiter zu entwickeln. Da sind wir dann zum Beispiel gemeinsam unterwegs und schauen uns Bereiche unserer Stadt an.

CJ | Auch in Hittisau gibt es die Diskussion, wie wir den Ortskern und den Dorfplatz gestalten. Und immer wieder sind die Parkplätze ein Thema. Man wird sie natürlich nicht ganz wegnehmen, sollte aber sehen, dass es in Zukunft vielleicht auch andere Lösungen und Möglichkeiten gibt. Wichtig ist jedenfalls auch, dass man die Bevölkerung mitnimmt.

Belebte Ortskerne

BK | Vor 50 oder 60 Jahren hat man halt anders gedacht als heute, und deswegen stehen solche Prozesse jetzt eben in sehr vielen Gemeinden an. Da geht es natürlich darum, die Ortskerne zu stärken, nach Möglichkeit aus den Parkplätzen, die jetzt in den Ortszentren sind, wertvolle Aufenthaltsflächen zu machen. Ich glaube, viele Gemeinden sind bereits dran an diesem Thema und, und ich bin auch überzeugt davon, dass es in Zusammenarbeit mit Experten in den nächsten Jahren gute Lösungen in der Region geben wird.

HF | Natürlich hat es auf dem Land immer wieder Wege gegeben, die weiter waren als in der Stadt. Man hat etwa für die höheren Bildungseinrichtungen oder andere soziale Zwecke in die Bezirkshauptstadt oder weiter fahren müssen. Aber das war die Ausnahme! Die Regel war, dass ich eigentlich alle Wege in den kleinen Siedlungsstrukturen zurücklegen konnte. Der Vorteil dieser Regel war, dass sich die Menschen in den Dörfern und Ortschaften immer begegnet sind, das heißt, es gab einen Dorfplatz, es gab Verbindungen, es gab eine Form der Mobilität, die einfach durch die Nähe geprägt war.



Die 4 „Vs“ als Grundregeln der Verkehrsplanung im Ortsgebiet:

Vermeiden

Verlagern

Verlangsamen

Verdichten

Nach Fritz Kobi,
Entwickler des „Berner Modells“

HF | Diese Form des lokalen Verkehrs, die Jahrtausende lang die Strukturen geprägt hat und in Wechselwirkung mit den Strukturen auch die Menschen geprägt hat, ihren Charakter und ihr Wesen, hat natürlich die sozialen Bindungskräfte in diesen Strukturen enorm verstärkt und sie zugleich widerstandsfähig nach außen gemacht. Die Strukturen der Siedlungen bestimmen, wie viele Wege und Zwecke Sie innerhalb Ihrer Ortschaft halten können – und damit natürlich auch Geld, Energie und Zeit, und wie viel davon nach außen fließt. Die Zahlen belegen: Die ländliche Region blutet aus; das Geld fließt in die großen Agglomerationsräume, dorthin wo die Shopping Center sind, wo Sie halt mit der jetzigen Form der Mobilität die Kaufkraft hinführen. Der Kleine verliert zum Nutzen der Großen.

**Das Recht jener,
die im Ort leben, sich dort bewegen,
die das Leben ausmachen,
geht vor dem derjenigen, die einfach nur
durchfahren.**

Harald Frey

Im öffentlichen Verkehr ist der wesentliche Unterschied zum Auto, dass ich zuerst einmal zur Haltestelle kommen muss. Das heißt, auf dem Weg zur Haltestelle gehe ich irgendwo durch meine Ortschaft, treffe andere Leute, an der Haltestelle warte ich, da gibt es vielleicht ein Geschäft. Oftmals siedeln sich ja dort Geschäfte an, denn die Wirtschaft ist ja nicht dumm, sie sieht sofort, wo Leute Zeit verbringen. Geschäfte bei der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs können für sie auch einen wirtschaftlichen Nutzen bringen.

Der Schlüssel heißt Begegnungszone:

Im ersten Schritt richtet man das Ortszentrum so her, dass nicht das schnelle Durchfahren das maßgebende Kriterium ist, sondern das langsame, verträgliche Durchfahren.

UB | Wir haben in mehreren Jahren ein Ortskern-Entwicklungs-Projekt realisiert, versucht, in vielen Facetten die Kinder, die Schulen, die Kindergärten miteinzubeziehen, um auch die Kinder schon dafür zu sensibilisieren, wie wichtig ein Ortskern ist, wie wichtig eine Straße im Ort ist. Das Projekt hieß „Shared Space“, hat 2008 begonnen, und 2012 beschloss der Nationalrat sogar das entsprechende Schild, das neue Verkehrszeichen für die Begegnungszone. Schlussendlich sind wir stolz auf unsere Begegnungszone: Es ist eine neue Langsamkeit innerörtlich eingekehrt, die Kinder und die Autos und alle miteinander nützen diesen Raum. Und das Prinzip „Unsicherheit macht sicher“, hat sich bewährt. Es gibt, statistisch gesehen, keine oder kaum Unfälle.

Die Brieftasche
geht zu Fuß.

Harald Frey



MA | In Trofaiach haben wir die Hauptstraße, dort wo früher der viele Verkehr war, komplett leer geräumt, leer geräumt von allen Parkplätzen, von allen Hindernissen, und haben auch eine Begegnungszone eingerichtet. Auf einem Abschnitt unserer Hauptstraße haben wir eine 20-km/h-Zone eingerichtet, die sehr wesentlich dazu beiträgt, das Zentrum neu zu gestalten und die unterschiedlichen Verkehrstypen in Einklang zu bringen: die Fußgänger, die Radfahrer, Autofahrer und den Bus. – Sie alle sind gleichwertig in diesem Bereich.

Die neue Musikschule mit zur Straße offener Fassade hat keinen einzigen Parkplatz, sondern nur drei Flächen als Kiss & Ride-Zone, um vorfahren zu können, sein Kind aussteigen zu lassen oder ein Instrument auszuladen. Die Begegnungszone

und die Musikschule haben dafür gesorgt, dass wir jetzt fünf Mal so viel Fußgängerverkehr in diesem Bereich haben. Das bedeutet für unsere Geschäfte in der Innenstadt fünf Mal so oft die Möglichkeit, ein Produkt zu verkaufen. Ich glaube, wir müssen die Verkehrsflächen noch viel mehr teilen als bisher. Viele Jahrzehnte hat man in der Kommunalpolitik, in der Landespolitik, aber auch in der Bundespolitik immer nur rund um das Auto gedacht. Man hat Verkehrsplanungen auf die Frage fokussiert, wo schaffen wir noch mehr Parkplätze, und eben damit muss Schluss sein. Wir brauchen geteilte Fahrzeuge, wir brauchen Elektromobilität, wir brauchen mehr Radwege, und wir brauchen mehr Flächen für die Fußgänger.

**Das bleibt letztlich durch die längeren Wege
übrig: nichts mehr im Ort, sondern alles irgendwo
weiter weg – klarerweise, denn wenn ich ein Auto
habe, interessiert mich nicht, was vor meiner
Haustüre ist, sondern nur: Kann ich parken?**

Harald Frey

Wenn Gemeinden die Strukturen herrichten – das zeigt das Beispiel der kleinstädtischen Gemeinde Ottensheim –, können sie auch entsprechendes Sozialleben erzeugen, eben, wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wenn die Leute Flächen haben, wo sie sich aufhalten können, etwa große Fußgängerzonen. Da kann es ruhig Parkplätze am Rand geben, aber ich lasse das Auto stehen und gehe zu Fuß dorthin, wo ich die sozialen Kontakte pflegen kann.

So wie ich nicht mit dreckigen Bergschuhen im Wohnzimmer herumlaufe, muss das dreckige Auto außerhalb der Gemeinde bleiben, damit Sie innerhalb der Gemeinde ein gewisses Sozialgefüge, einfach eine gewisse zwischenmenschliche „Hygiene“ herstellen können, die das Auto zerstört. – Entweder Sie versammeln ein paar Tausend Menschen auf dem Markt im Ortszentrum – siehe die Bilder aus Ottensheim – oder Sie versammeln ein paar Hundert Menschen auf dem Parkplatz entfernt vom Ortszentrum.

BK | Ich will jetzt nicht Egg und Andelsbuch hervorheben, aber wir haben miteinander einen Wochenmarkt organisiert, der abwechselungsweise immer am Donnerstag in unseren beiden Gemeinden stattfindet, weil es uns eben wichtig ist, dass regionale Produkte, die in der Region erzeugt werden, auch da verkauft werden, damit die Leute eben auch kurze Wege haben.

HF | Eingekauft wird zu Fuß. Das ist das Wesentlichste, was mir bewusst sein muss, wenn ich eine Gemeinde stärken will. Sie können natürlich mit schönen Infrastrukturen zusätzlich zeigen, wie wieder Sozialleben in die Gemeinden zurückkommt. Das Beispiel einer verkehrsberuhigten Straße zeigt, eine Stunde nach der Eröffnung kommen auf einmal die Kinder wieder raus.

Und eigentlich ist die Maßeinheit für Planung so ein kleiner Gschrapp, etwa ein Meter groß, 20 kg schwer, 2 – 3 km/h schnell. Nach ein paar Minuten, wenn er zu Fuß gehen muss, fängt er schon zum Jammern an – es sei denn, es gibt eine interessante Umgebung!

Vielleicht müsste jeder selbst
einmal mehr Eigenverantwortung tragen,
bevor wir hier auf die Gäste oder die
Touristiker losschießen.

Bernhard Kleber

MA | In einem Bürgerbeteiligungsprozess haben wir die ganze Bahntrasse, die durch den Ort geht und seit 25 Jahren komplett verwachsen war, ausgerodet, um dort eine Doppelt- oder Dreifachnutzung erreichen zu können. Wir werden dort neue Begegnungsflächen schaffen und auch wieder einen Tourismuszug einsetzen.

Von einem neuen Mobilitätsknoten aus haben wir jetzt einen 15-Minuten Bustakt in die Bezirkshauptstadt, das ist bei uns Leoben, und von dort aus alle 20 Minuten eine S-Bahn Richtung Graz. Das war ein Quantensprung in der öffentlichen Verkehrs-Anbindung für unsere Gemeinde. Und der futuristisch gestaltete Bus-Terminal hat dazu geführt, dass wir unter der Woche – Montag bis Freitag – 25 % mehr Busgäste haben und an den Wochenenden bis zu 60 %.

JG | Wir haben es geschafft, in der Mitte des Orts ein Zentrum zu bekommen, das es früher nie gegeben hat! Es war ein Prozess über acht Jahre, wo am Ende erst die Qualität feststellbar war.

Thomas Lampert (TL) | Das Projekt „Vom Parkplatz zum belebten Ortszentrum“ in Göfis begann im Prinzip mit einer Bücherei, die sich in einem leerstehenden Objekt verwirklichen ließ, und zur Bücherei gehörte auch ein Café, ein „Handg’macht“-Laden, wo Göfner Produkte angeboten wurden. Und die Leute, die gekommen sind, haben gesagt, „ja, das ist super, wir können auch heraußen sitzen, aber die Autos stören!“ Und dann ist die Idee entstanden: Warum machen wir diesen Platz nicht autofrei? Er ist kein großer Platz, aber inzwischen ist es einfach ein Treffpunkt für Menschen aus Göfis geworden, die nehmen das an. Das hat sich ergeben, ohne dass ein großartiges Konzept dahinter gestanden wäre, fast wie ein Selbstläufer.

CJ | Ein attraktiver Dorfplatz bewirkt eher, dass die Bevölkerung auch motiviert ist, den täglichen Einkauf oder sonstige Erledigungen einfach zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu tätigen. Die Beispiele zeigen, wenn ich da einen besseren Sozialraum habe, kann man es schaffen, dass die Bevölkerung da auch mehr mitgeht.

Ein ganz wichtiges

Anliegen ist mir die

Mobilität im Kopf.

Uli Böker

PF | Wir sollten hier Public Private Partnerships in der Form anstreben, dass die Gemeinde sich beteiligt, wenn wir die alten Häuser (im Ortszentrum) erhalten wollen. Denn das Investment, bis er dafür eine Betriebsanlagengenehmigung bekommt, rechnet sich für einen Unternehmer nie, sogar wenn er so ein Haus geschenkt bekommt. Also ist das ein reines Finanzierungsproblem, denn im Wert fallen werden die Objekte nicht, aber finanzieren müssen wir es irgendwie. Die Bonität der Gemeinden ist so, dass sie meiner Meinung nach recht günstig Geld bekommen könnten für so etwas. Man muss diese nur früh genug in Stellung bekommen, weil wir da einen Fonds oder Ähnliches aufbauen müssen.

Public Home Office

Erich Kohler | Seit Jahrzehnten kämpfen Unternehmen mit der Digitalisierung, innerhalb von zwei Wochen hat es Corona geschafft, dass jede Firma auf digital umgestellt ist!

HF | Überhaupt das schönste Geschenk für einen Pendler wäre natürlich ein Arbeitsplatz vor

Ort. Mit dem Geld, das wir in die Straßeninfrastruktur investieren, könnten Infrastrukturen entstehen, die das beheben können, was derzeit der Grund ist, dass die Pendler überhaupt hinausfahren, nämlich um einen Arbeitsplatz zu suchen oder suchen zu müssen. Das heißt, wir sollten uns überlegen, das Geld, das wir laufend in die Verkehrsinfrastruktur investieren, vielleicht dahin gehend zu investieren, dass wir Arbeitsplätze vor Ort schaffen und den Leuten hier eine Perspektive geben.

JG | Arbeiten im Ort ist bei uns das Ziel, das heißt, wir beleben den Ort, indem wir nicht alle über den Pendelverkehr in die Stadt reinbringen. Dafür habe ich in Thalgau das „Lokal 21“ entwickelt, das erste Co-working im Flachgau.

RG | Bei uns ist es ein Co-working space am Dorfplatz. Ich wohne in einem Ort mit 4.600 Einwohnern auf dem Land in Kärnten. Und aus den 3.000 km, die ich manchmal in einer Woche gefahren bin, sind jetzt 30 geworden, also von dem Haus, in dem ich wohne, in das Co-working. Meine Idee wäre das „Public Home Office“. Vielleicht

**Bei aller Negativität von Corona
muss man die positiven Momente
nützen und etwas Schlaues
daraus machen!**

Erich Kohler

muss die öffentliche Hand sagen, in jedem Ort gibt es im Zentrum so etwas wie das Public Home Office. Es gibt genug Objekte, die dafür verwendet werden können, in die man eine Menge Arbeitsplätze reingeben kann. Unternehmen, für die die Menschen arbeiten, bezahlen die Arbeitsplätze. Und die Leute würden nicht mehr wegfahren, sie würden vor Ort einkaufen, sie würden vor Ort ins Gasthaus gehen; die ganzen negativen Effekte, die wir bejammern, hätten wir vielleicht durch so etwas abgeschwächt.

TL | Ich denke, dass das Public Home Office auf jeden Fall in Zukunft eine ganz große Möglichkeit ist. Corona hat uns gezeigt, was eigentlich geht, was von zu Hause aus möglich ist, und dass man nicht unbedingt zum Arbeitsplatz fahren muss. Das spart natürlich jede Menge Energie, schont unsere Umwelt und schont die Ressourcen. Und ich denke schon, dass die Gemeinden und Regionen sich Gedanken machen sollten, ob es hier nicht irgendwo zentrale Räumlichkeiten gibt, womöglich auch in leerstehenden Gebäuden – die gibt es in jeder Gemeinde –, wo so etwas angeboten werden kann. Man müsste die Flächen

halt nur dementsprechend herrichten, und natürlich muss das Netz passen, ein Internet-Zugang, der den heutigen Anforderungen entspricht.

Experimente und Visionen

NN | In Anlehnung an die Idee von Boris Palmer, dem Bürgermeister von Tübingen, die Kinder dazu zu animieren, Energie zu sparen und auf die Eltern einzuwirken, könnte man Ähnliches beim Verkehr versuchen.

BK | Ich halte es für besonders wichtig, dass man den Kindern von klein auf einen entsprechenden Umgang mit diesem Thema beibringt.

GF | Wir haben ein Experiment dazu gemacht: „Kinder können Eltern erziehen.“ und die Ergebnisse gemessen. Das funktioniert sehr gut, beispielsweise beim Thema Littering oder beim Thema Energiesparen. Man kann auch einen Preis für Verhaltensänderung ausschreiben, zum Beispiel, dass man ein Jahr lang keine Steuern zahlen muss. Wir haben gesehen, auf einmal gibt es Umstiegseffekte. Es geht um den Mut, die Experimente auch zu machen.

Mobilität hat immer eine Grundlage: jene, dass wir Menschen uns zu irgendwelchen Zwecken begegnen möchten. – Und diese Begegnung soll im Zuge der Schaffung von Strukturen neu gedacht werden.

Mario Abl

UB | Das eine oder andere, was wir in Ottensheim gemacht haben, war kein sehr professionelles Projekt, aber ein Projekt, das unglaublich viel Begeisterung ausgelöst hat. Wir haben zum Beispiel das „Radamt“ geschaffen, mit dem wir das Mobilitätsverhalten der Menschen ins Bewusstsein bringen wollten; es ging um Radfahren im Ort, darum, kurze Wege mit dem Rad zu machen, kreative Möglichkeiten, um Transporte zu machen wie das Lastenrad. Das „Amt“ bietet auch eine Möglichkeit, das Rad selbst zu reparieren.

JG | Die Straße durch unser Ortszentrum haben wir mit 800 m² Rollrasen ausgelegt und in eine richtige kleine Oase verwandelt. Und da entstand dieser Augenblick, wo viele zum ersten Mal verstanden haben, wie es ist, wenn man heute Lebensqualität hat, wenn man einen Raum verändert, wie groß der Raum sein kann und welche Wirkung das hat. Man setzt sich nieder, die Kinder turnen rundherum, die Straßen-Cafés werden

aktiv, Künstler treten auf... Und mit dieser Initiative haben wir sehr viele Leute im Ort dazu gewonnen, die veränderte Denkweise mitzugehen.

UB | Auch wir haben sehr viel gemacht – der Pfarrer ist zum Beispiel mit dem Schild am Fahrrad „Pfarrer im Dienst“ herumgefahren –, einfach um den Schalter im Kopf der Leute umzudrehen.

JG | Wir haben einen großen Teppich über das gesamte Ortszentrum, knapp 9.000 m², gelegt und in einem Aufwisch Platz und Straße in einem gemacht. Und aus diesen Plätzen oder aus diesen Straßen sind durch Bepflanzung und gestalterische Elemente attraktive Lebensräume geworden, die Leute angezogen haben. Z.B. in das Restaurant kommen jetzt im Jahr 40.000 Leute von außerhalb, nur um zu essen, d.h. auch sie beleben diesen Ort! – Ich sage immer, das ist unser Wohnzimmer. Das sind so kleine Bereiche, die uns Spaß machen, vor allem, wenn man sieht, wie die Leute das dann auch annehmen.



VA | Hubert Rhomberg hat die Vision eines Eisenbahn-Tunnels in den Bregenzerwald. Den möchte er meines Wissens vom Steinbruch Hohenems hinauf nach Bersbuch bohren; einen Fahrradweg soll es auch geben, so dass man gemütlich runter rollen kann. Er hat auch schon ein Finanzierungskonzept. Es ist seine Vision, dass sich die Vorarlberger Unternehmer zusammentun und das unterstützen. Nach Rhombergs Vision würde es ein Gemeinwohl-Projekt werden: Anteile können gekauft werden, beispielsweise von Unternehmen, die ihre Gewinne mehr in Richtung Gemeinwohl investieren wollen. Denn die Wirtschaft wird sich auch aus meiner Sicht immer mehr Richtung Gemeinwohl entwickeln; unternehmerischer Erfolg und Nachhaltigkeit hängen letztlich zusammen. Ich glaube, das haben viele so wie Hubert Rhomberg verstanden. Ich glaube, er geht da einen konsequenten Weg, auch seine Unternehmerkollegen in Vorarlberg mit ins Boot zu nehmen.

RG | Ich lebe in einer Region, die auch Testregion ist für das autonome Fahren, das geschieht in unserem Nachbarort Pörtlach am Wörthersee. Ein elektrischer Bus fährt dort selbstständig und unhörbar die ganze Zeit im Kreis herum; du kannst einsteigen, aussteigen. Er ist vermutlich ein Vorbote dafür, wie wir es in ein paar Jahren viel öfter sehen werden, die Miniform von ÖVs, die sich vermutlich auch am Land durchsetzen wird. – Oder die elektrischen Flugtaxi, die gemeinsam mit einem chinesischen Unternehmen in Oberösterreich produziert werden. Ich glaube, dass auch das eine mögliche neue Form der Bewegung wird – natürlich nicht für alle und nicht für alle Tätigkeiten, aber vielleicht fliegen in ein paar Jahren für die eine oder andere Reise irgendwelche Leute in solchen elektrischen „Scht-Scht“ rauf und wieder runter.

Diese Vordenker*innen oder

Vormacher*innen brauchen

Nachmacher*innen!

Roland Gruber

VA | Da kommt Gigantisches auf uns zu, auch aus dem Silicon Valley. Ich habe in meiner Dissertation das Thema autonomes Fahren angeschaut, auch in Bezug auf Car sharing. Also klar wird sein, wir werden diese autonomen Autos nicht kaufen. Wir können sie vielleicht besitzen – das wird die Automobilindustrie auch wollen – doch richtig Sinn macht es, diese autonomen Fahrzeuge, zumindest im engeren Kreis, zu teilen, damit die Fahrzeuge untertags eine hohe Auslastung fahren.

Das heißt, es wird technologische Möglichkeiten geben, die uns da weiterhelfen. Durch sie wird auch der regionale Raum viel attraktiver werden, als Lebensort und auch als Wohnort. Gleichzeitig sehe ich aber auch eine starke Bewusstseinsänderung. Sie wird nicht zuletzt von den Jungen angetrieben, von den Kindern und von den Jugendlichen, die das ganze System unter Druck setzen. Unternehmen im Rheintal wissen jetzt schon, dass nicht jeder Jugendliche mit dem Auto im

Stau zur Firma fahren will, sondern dass diese eigentlich erwarten, dass es gute Alternativen gibt, und deswegen sind die Firmen auch bestrebt, an neuen Lösungen wie etwa dem Bahntunnel mitzuwirken.

PF | Mir wäre es am liebsten, wir könnten mit einem der letzten dann noch verbliebenen Autobauer ein Abo machen: Einmal kommt der Lieferwagen und einmal kommt das Cabrio gefahren – je nachdem, was wir halt gerade brauchen, das perfekte Ding!

VA | Wir sind jetzt dabei, Firmen-übergreifend ein ride sharing aufzubauen, wir haben Scooter verteilt an die Firmen, also so sharing scooter. Damit haben alle einen Riesenspaß. Da haben wir also durchaus auch die Emotion dabei, die so wichtig ist in der Verhaltensänderung. Sukzessive kann man auf diese Art neue Lösungen finden. Aus meiner Sicht haben die Unternehmen einen Riesenhebel in dieser Mobilitätswende.

Bevor wir scheitern

arbeiten wir doch

zusammen.

Uli Böker

Kooperieren

PF | Wir müssen mehr überregionale Lösungen finden, in dem Sinne, dass wir z.B. im Mittelbregenzerwald miteinander reden. Denn wenn wir in Schwarzenberg eine Verkehrsberuhigung in der Gemeinde durchbringen würden, dann werden sich die Andelsbucher bedanken! Dann haben die nämlich noch mehr Fahrzeuge, die dort durchbrettern. Das funktioniert so nicht! Zudem heißt die Destination für den Gast aus Baden-Württemberg nicht Schopponau oder Au, sondern Bregenzerwald! Also, es braucht meiner Meinung nach eine überregionale Steuerung. Wie sollen wir in Schwarzenberg mit 1.800 Einwohnern eine sinnvolle Lösung produzieren, die dann nicht den Andelsbuchern oder den Eggen auf den Kopf fällt? Da drehen wir uns immer so im Kreis, da haben wir einfach zu wenig Courage alle miteinander.

CJ | Bei allen Mobilitätslösungen muss immer auch der grenzüberschreitende Verkehr mitbedacht und im Auge behalten werden: wir haben Nachbarländer, mit denen es auch ganz viel Pendelverkehr gibt.

MA | Wir versuchen in Trofaiach, immer wieder neues Know-how in unsere Gemeinde zu bringen und suchen dabei die Zusammenarbeit mit den Universitäten, etwa mit der TU in Graz. So hat eine Studentengruppe über ein Jahr in unserer Stadt gearbeitet und zum Beispiel im Bereich der Begegnungszone alle Gebäude als eine Einheit betrachtet. Es wurden die Eigentumsgrenzen weggedacht und dieser Teil der Gemeinde vollkommen neu gedacht – in puncto Mobilitätsanschließung, in puncto Zusammenleben der Menschen.

JG | In Thalgau beziehen wir die Fachhochschulen mit ein. So haben wir mit dem Holztechnikum in Kuchl das gesamte Möblierungsprojekt in der Begegnungszone entwickelt. Unser Waldbauernverein hat eigens die Eichen geschlagen, so dass wir im Endeffekt regionale Werkstoffe als Juwelen in diesen neuen Raum hineinsetzen konnten.

Der letzte Führerschein-Neuling

ist schon geboren.

Mario Herger,
Silicon Valley

HF | Die gängigen Prozesse weisen immer noch auf diese energie- und flächen-intensive oder fossile Mobilität hin. Die wahre Herkules-Aufgabe liegt darin, 70 Jahre Bestand, der am Auto ausgerichtet ist, irgendwie, schrittweise in eine Zukunft, die anders aussieht, in eine neue Vision von Mobilität zu bringen. Da brauchen wir jede Menge Geld, da brauchen wir jede Menge Bemühen, jede Menge Hirnschmalz – nämlich davon am meisten – und natürlich auch Durchhaltekraft. Wenn man alles beherzigt, den Mensch wieder als Maßstab nimmt, dann schaut am Ende ein anderes Wirtschaftssystem raus, ein anderes Arbeitssystem, ein anderes Sozialsystem und eine viel weniger zerstörte Umwelt! Aber man müsste halt irgendwo einmal anfangen...

PF | Ein wenig Sorgen bereitet, dass man mit einer bewahrenden Haltung in der Politik tendenziell besser fährt als mit einer mutigen, visionären. Irgendwie sind in ganz vielen Gemeinden die Probleme ähnliche, und wir müssen eigentlich gar nicht alles neu erfinden.

RG | Wir machen regelmäßig Lernexpeditionen hin zu Vorreiterorten, um dieses Thema in die Köpfe reinzubringen. Es geht ums Angreifen! Man muss die Dinge begreifen. Man muss sie verstehen. Man muss die Akteure, die für diese Prozesse im Hintergrund zuständig sind, gesehen haben, deren Durchhaltevermögen erlebt haben, und dann ist es möglich, vielleicht auch im eigenen Ort die eine oder andere kluge Maßnahme umzusetzen und durchzuhalten.

Wie lange wird das alles,

was wir an Menschen und

Gütern bewegen, und diese Art

von Wirtschaft mit dieser Art

von Wachstum für die Welt gut sein?

Markus Faißt

Bewusste Wege

CJ | Wir machen hier in Hittisau ganz stark Bewusstseinsbildung, in der Richtung, was es für Alternativen zum Auto gibt. Das erste wäre meiner Meinung nach einmal ein bewussterer Verkehr, dass sich jeder überlegt: Auf welche Fahrten könnte ich vielleicht verzichten?

Erich Kohler | Freiwillig haben wir im Corona-Lockdown alle nicht verzichtet – wir mussten verzichten! Doch sollten wir wenigstens so ehrlich zu uns selber sein und analysieren, wo konnte ich weniger fahren, weil ich das nicht mehr machen musste? Wo habe ich verzichtbare Wege, verzichtbare Mobilität?

TL | Auch ich habe die Vision, dass die Autos weniger werden, insofern, dass eine 4-köpfige Familie nicht 4 Autos braucht, was heute noch oft gegeben ist. Ich denke, dass das Umdenken bei vielen Jungen auch schon stattfindet: Wir haben 1 Familienauto oder 2, und wir haben im Ort das Car sharing-Projekt: Es braucht nicht zu jedem Zeitpunkt ein Auto!

BK | Ich finde, wir müssen alles unternehmen und auch Mittel dafür einsetzen, dass dort, wo man auf Autos verzichten kann – da geht es um den öffentlichen Personennahverkehr oder andere Fortbewegungsmittel –, attraktive Wegverbindungen in den Gemeinden geschaffen werden. Da gehören auch Rad- und Fußwege dazu, damit wir eben ein entsprechend gutes Angebot haben und die Leute dazu animieren können, das Auto möglichst oft zu Hause zu lassen. Ich meine, dass jeder selbst mehr Eigenverantwortung tragen müsste und das auch weitergeben sollte.

Ich wünsche mir einfach, dass

der Verkehr ein bisschen erträglicher wird.

Und dort glaube ich schon, dass es Maßnahmen,

Mittel und Möglichkeiten gibt,

um das zu erreichen.

Bernhard Kleber

Mein Ansinnen ist immer, dass ein mutiges Verkehrskonzept im Bregenzerwald durchaus auch Menschen anziehen kann.

Peter Fetz

Vorbilder

AW | Aus den Praxisbeispielen könnte man auch ersehen, dass der Bürgermeister oder die Gemeindeverantwortlichen Vorbilder sein müssen. Zudem nehme ich mit, dass vielleicht auch die Unternehmen Vorbilder sein müssen, die führenden Touristiker, dass sie etwa selber mit dem Fahrrad fahren und ihr Mobilitätsverhalten generell überdenken.

Magdalena Bechter | Ich finde, dass wir als Eltern auch gefordert sind und für die Kinder eine Vorbild-Funktion haben.

BK | Also ich bin schon bemüht, Vorbild zu sein, und ich glaube, diese Aufgabe hat man auch als politische Führungsperson in einer Gemeinde.

UB | Natürlich könnten wir Politiker und Politikerinnen noch viel mehr machen, wo wir auch Vorbildfunktionen übernehmen. Ich war 12 Jahre Bürgermeisterin, und ich weiß, dass es funktioniert!

MA | Ich wünsche uns allen, dass wir einen genug langen Atem haben, denn es geht bergauf und nach unten, meistens gibt es nach einem Erfolg wieder einen Misserfolg.

UB | Man muss beim Experimentieren auch das Scheitern miteinkalkulieren, wenn wir so etwas wie Labore aufmachen. Doch wie es eine Künstlerin bei uns in großen, im Zentrum aufgestellten Buchstaben formuliert hat – und das, glaube ich, sollten wir beim Thema Mobilität unbedingt mitnehmen: „Bevor wir scheitern arbeiten wir doch zusammen“.

PF | Ich finde, dass wir genau das Gegenteil tun. Wir sollten nicht immer nur den kleinsten gemeinsamen Nenner suchen, sondern irgendwie eine große gemeinsame Vision hinbringen. Und das braucht Mut, Mut auch in dem Sinne, dass man den Konflikt ertragen muss, den das mit sich bringt.

**Nicht verzichten,
sondern anders genießen,
lautet die Devise!**

Roland Gruber

Ich würde mir wünschen, dass wir eben diese Dinge diskutieren und nicht nur immer eine Lösung finden, die allen halb-gut gefällt, weil das ist ja meistens das, was passiert. Dann haben wir immer so eine vermurkste Mittellösung, die in Österreich offensichtlich sehr beliebt ist...

Wir brauchen allerdings auch eine Lösung für die 10 Jahre dazwischen. Und in diesem Zeitraum kann ich mir leider nicht vorstellen, dass wir vom motorisierten Individualverkehr weit wegkommen werden, weil die Convenience derzeit einfach zu groß ist; auch mit baulichen Eingriffen größerer Natur werden wir das momentan nicht hinbekommen. Denn wir haben auch viele Weiler-Gemeinden, und ich kann absolut nachvollziehen, dass man da das Auto bevorzugt.

GF | Was Sie brauchen, ist Leadership, indem Sie beginnen, sich mit Ihrer Kommune, mit Ihren Bürgern auseinander zu setzen. Es bleiben immer 10 - 15 Prozent – wo wir sehen, die wollen das nicht, die wollen sich einfach nicht verändern. Aber mit denen müssen wir auch leben, und die Institutionen müssen damit umgehen können. Im Fall von Mobilität sehe ich es nur positiv, dass Ortskerne verkehrsberuhigt werden. Das ist gesunder Menschenverstand. Und ich würde da auf positive Ansteckungseffekte setzen, die wir auch haben.

AW | Die Umgestaltung kostet die Bürgermeister zwar sehr viel Kraft und Energie, hat aber eben Wiederholungstäter und Wiederholungseffekte zur Folge.

Die Referent*innen



Andrea Weninger, Dipl.Ingⁱⁿ

ist Raumplanerin, Lektorin an verschiedenen Fachhochschulen und Geschäftsführerin bei Rosinak & Partner mit Standorten in Dornbirn und Wien. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind Mobilitätskonzepte, räumliche Entwicklung, Machbarkeitsstudien und Analysen in der Verkehrs- und Umweltpolitik. Sie ist Mitglied des Fachbeirats für Stadtplanung und Stadtgestaltung in Wien.



Harald Frey, Dipl. Ing. Dr. techn.

ist Senior Scientist am Institut für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Wien, studierte Bauingenieurwesen und spezialisierte sich auf den Bereich Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Sein Tätigkeitsfeld umfasst neben Forschung und Lehre auch verkehrsplanerische und verkehrspolitische Beratung von Gemeinden und Politikern bis hin zur Erstellung von Verkehrskonzepten und der integrativen Planung von Siedlungs- und Verkehrssystemen. Er ist in zahlreichen Gremien engagiert, u.a. als Leiter des Arbeitskreises „e-mobility“ und als stellvertretender Leiter des Arbeitskreises „Verkehrsträger“ der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG).



Jörg Zimmermann, Dipl.Ing.

ist Verkehrsplaner im Amt der Vorarlberger Landesregierung – studierte Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur in Wien. Seine beruflichen Aktivitäten führten ihn von den Ingenieurbüros Donauconsult Zottl&Erber, Wien und ILF, Dornbirn über die ASFINAG Alpenstraßen GmbH bzw. Bau-management GmbH zur aktuellen Funktion in der Vorarlberger Landesregierung in Bregenz, wo er seit 2008 in der Abteilung „Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten“ tätig und an der Erstellung des Landesmobilitätskonzepts Vorarlberg mitgearbeitet hat.



Gerhard Fehr, Mag.

ist in Hörbranz/Vlb. aufgewachsen, wohnt in Winterthur und ist CEO und Gründungspartner der FehrAdvice & Partners AG in Zürich. Er studierte Betriebswirtschaftslehre an der Universität Wien und war während seines Studiums in New York, London und Los Angeles. Er ist ausgebildeter Journalist und besitzt mehr als 10 Jahre Managementenerfahrung im Investment Banking, Mediensektor und Kreditkartenmarkt. Mit seinen profunden Kenntnissen von Marktmechanismen, Unternehmens-Strukturen, -Hierarchien und -Prozessen und seinem theoretischen Knowhow in der Verhaltensökonomie war er die treibende Kraft hinter der Entwicklung und Anwendung des Behavioral Economics Ansatzes BEA™. Als CEO von FehrAdvice AG zeichnet er für die gesamte operative Entwicklung des Unternehmens verantwortlich.

Die Referent*innen



Roland Gruber, Mag. arch. MBA, MAS

moderiert Beteiligungsprozesse für Veränderung von Orten, ist Mitgründer und Geschäftsführer von nonconform in Moosdorf/Kärnten, Wien und Berlin. Er studierte Architektur und Kulturmanagement, ist Initiator und Kurator der „Leerstandskonferenz“, Mitgründer und Beiratsvorsitzender von „LandLuft“ (www.landluft.at) und Mitgründer des „Netzwerk Zukunftsorte“ (www.zukunftsorte.at), außerdem Mitgründer von RURASMUS (www.rurasmus.eu), einem Stipendienprogramm, „um junge Menschen aufs Land zu bringen“.



Uli Böker

nennt sich „Botschafterin der kleinen Strukturen“, war 2003 - 2015 Bürgermeisterin der Marktgemeinde Ottensheim (an der Donau, 10 km oberhalb von Linz, 5.000 Einwohner, 11,2 km²) und ist seit 2015 Landtagsabgeordnete. Sie ist ehrenamtliche Kulturarbeiterin, viele Jahre im Umfeld von Architekten, arbeitete an der Kunstuniversität Linz bei Roland Gnaiger und war einige Jahre Geschäftsführerin des „Festivals der Regionen“. Sie fährt fast täglich mit dem Fahrrad 10 km in die Arbeit, manchmal auch mit dem Donaubus (Schiff).



Mario Abl, MBA

ist seit 2009 Bürgermeister der Stadtgemeinde Trofaiach (zwischen dem obersteirischen Erzberg und dem VÖEST-Alpine-Stahlwerk gelegen, ca. 11.000 Einwohner, durch Zusammenschluss mit Nachbargemeinden 2013 von 5 auf 143 km² angewachsen mit viel Natur um ein sehr enges Zentrum herum). Er machte sich einen Namen als Vordenker und Umsetzer innovativer Projekte, mit den Schwerpunkten Revitalisierung der Innenstadt und öffentlicher Verkehr. 2020 erhielt Trofaiach den VCÖ-Mobilitätspreis der Steiermark. Er ist gern mit seiner alten Vespa unterwegs, versucht alle längeren dienstlichen Fahrten mit dem Bus oder mit dem Zug zu machen, doch bleiben immer noch sehr viele Fahrten mit dem Auto; hat großen Spaß am Radfahren.



John Grubinger

ist Landwirt und seit 2018 Bürgermeister der Gemeinde Thalgau (6.000 Einwohner, 20 km östlich der Stadt Salzburg, mit zwei Landesstraßen, die den Ortskern durchschneiden, d.h. ca. 8.000 Fahrten täglich), aber schon seit 2004 in der Gemeindevertretung. 2009 übernahm er als Mastermind das Projekt Ortsbildgestaltung – „ein Projekt, das keiner wollte, weil man an so was eigentlich nur scheitern kann“. Daraus entstanden eine Reihe von Mobilitätsinitiativen.



Peter Fetz, MA

führt als Hotelier den Gasthof „Hirschen“ in Schwarzenberg, hat Tourismuswirtschaft studiert und 2017 den Familienbetrieb übernommen. „Als Privatperson bin ich natürlich Verkehrsteilnehmer, als Touristiker verursache ich wahrscheinlich ein bisschen Verkehr, und als Hotelier bin ich ziemlich genervt davon, mich bei Gästen ständig dafür entschuldigen zu müssen, dass wir viel Verkehr haben. So ist meine Position irgendwie nicht die einfachste.

Volker Amann, Dr.

macht in der Firma Avimo viele Mobilitätsprojekte, auch für die öffentliche Hand. Mit Hubert Rhomberg hat er die Initiative „Mobility V“ gestartet, in der mittlerweile neun große Industrieunternehmen Vorarlbergs mit über 10.000 Mitarbeitern Mitglied sind; sie wollen Vorarlberg bewegen, den Beschäftigten Alternativen bieten und Irrationalitäten im derzeitigen System aufbrechen.

Mitorganisatoren

e5-Team Hittisau

mit km^o Markt für lokale Hersteller am
Vormittag auf dem Dorfplatz
Weltladen Hittisau
verantwortlich für die
Pausenverpflegung

Caroline Jäger, BA

arbeitete mehrere Jahre in der Regio Bregenzerwald mit dem Schwerpunkt öffentlicher Verkehr; derzeit ist sie Assistentin der Geschäftsführung der Käsestraße Bregenzerwald und stark mit Mobilitätsthemen im e5-Team in Hittisau befasst

Bernhard Kleber

ist seit 10 Jahren Bürgermeister in Andelsbuch und auch Verkehrssprecher der Regio Bregenzerwald. Er versucht in Mobilitätsfragen, „wachsendes Vorbild“ für seine Mitbürger*innen zu sein.

Thomas Lampert

ist seit 2018 Bürgermeister in Göfis und neuerdings Preisträger des Gesamt-VCÖ-Mobilitätspreises 2020 für das Projekt „Vom Parkplatz zum belebten Ortszentrum“. Er geht jeden Tag zu Fuß ins Amt.

Teilnehmer*innen des
Orientierungsgesprächs
4. Januar 2020

Dominik Bartenstein

Gerhard Beer

Caroline Jäger

Bernhard Kleber

Dietmar Nussbaumer

Martin Reis

Christian Steger-Vonmetz

13:00

Begrüßung durch Bürgermeister Gerhard Beer und Johann Steurer

Einführung in das Thema Mobilität im ländlichen Raum – Andrea Weninger

Harald Frey – „Weites Land und weite Wege?

Zukunftsfähige (Mobilitäts-) Strukturen für den ländlichen Raum“

Jörg Zimmermann – „Die Entwicklung der Mobilität bzw. des Verkehrs im Bregenzerwald im Lauf der letzten 20 Jahre.“

Gerhard Fehr – „Kann das menschliche Mobilitätsverhalten beeinflusst werden?“

14:45

Kaffeepause und Rundgang auf dem Dorfplatz: Infostände und Fahrzeug-Präsentation des e5-Teams, der Energieregion Vorderwald und der vkw vlotte

15:30

Roland Gruber – „Miteinander weiter lenken“ – mit Impulsen von Bürgermeister*innen über Erfahrungen mit innovativen Mobilitätskonzepten in ihren Heimatgemeinden: Mario Abl/Trofaia (St), Uli Böker/Ottensheim (OÖ) und John Grubinger/Thalgau (S)

Podiumsdiskussion: Vorarlberger mobilitätspolitische Praktiker*innen und Visionär*innen Peter Fetz, Caroline Jäger, Bernhard Kleber, Thomas Lampert und (Hubert Rhomberg, vertreten durch) Volker Amann.

Diskussion im Plenum

Resümee – Andrea Weninger

18:00

Dank und Ausblick – Markus Faißt



Wir danken allen Sponsoren, die es uns ermöglichen, ohne Belastung eines öffentlichen Haushalts oder eines Fördertopfs eine politisch unabhängige Tagung abzuhalten und dieses Heft herzustellen:

Claus Haberkorn, Raiffeisenbank Vorderbregenzerwald, D.I. Pius Lässer,
vkw vlotte, Wirtschaftskammer Vorarlberg

Wir danken für die mediale Begleitung der Veranstaltung
Ingrid Bertel | ORF Vorarlberg
Peter Niedermair | Kultur
Andreas Dünser | Thema Vorarlberg
Marlies Mohr und Erwin Moosbrugger | Vorarlberger Nachrichten.

Land_ GESPRÄCHE HITTISAU

Gemeinde Hittisau: Gerhard Beer, Bürgermeister und Koordination;
Veronika Piazza, Anmeldungen und Teilnehmerbetreuung;
Juliane Sohler, Kommunikation; René Schneider, Georg Bals, Saaltechnik
Projektion und Aufnahmetechnik: Dieter Nussbaumer und Thomas Dörner
Saaldekoration: Resi Bals
Pausenbewirtung: Team Weltladen Hittisau
Social Media-Betreuung: Judith Faißt und Rebekka Faißt
Organisationsteam: Johann Steurer, Markus Faißt, Hermann Hagspiel
Layout und Grafik: Christiane Eberle
Fotografien: Markus Faißt bzw. aus Präsentationen der Referent*innen
Fotocredits / Referenten: Roland Gruber: Lars Landmann, Harald Frey: Stephan Huger, Jörg Zimmermann: Santina Wochinz

Impressum: Für den Inhalt verantwortlich Hermann Hagspiel, Scheidbach 1, 6952 Hittisau

Beiträge in diesem Heft von:

Andrea Weninger | AW

Bernhard Kleber | BK

Caroline Jäger | CJ

Gerhard Fehr | GF

Harald Frey | HF

John Grubinger | JG

Jörg Zimmermann | JZ

Mario Abl | MA

Peter Fetz | PF

Roland Gruber | RG

Thomas Lampert | TL

Uli Böker | UB

Volker Amann | VA

