

Memo



Thema: **DACH+**
4. Campus „Gegeneinander? Miteinander! Publikumsintensive Einrichtungen und Aktivitäten“

Datum: **19. Dezember 2013**
Ort: **SEEhotel Friedrichshafen, Deutschland**
Mit: Siehe TeilnehmerInnen-Liste im Anhang
Von: stadtländ, Brigitte Noack und Herbert Bork, bregenz@stadtländ.at
Geht an: Anwesende und Eingeladene

Dipl.-Ing.
Alfred Eichberger
GmbH

Technisches Büro
für Raumplanung
und Raumordnung

A 1070 Wien
Kirchengasse 19/12
Tel +43 1 236 1912 11
Fax +43 1 236 1912 90

A 6900 Bregenz
Albert-Bechtold-Weg 2/11
Tel +43 664 964 6633
Fax +43 5574 209920-3290

eichberger@stadtländ.at
www.stadtländ.at

Die Karten, die als Inputs zur Diskussion dienten, stehen als pdf-files über das DACH+ Portal zum Download bereit bzw können bei Bedarf per E-mail angefordert werden.

Arbeitsrunde 1: Metropolen

Felix Reichert stellt zum Thema „Metropolen“ relevante Karten vor (Karten 1a-c Erreichbarkeit von Metropolräumen, Oberzentren und Mittelzentren; Karten 5a-b Erreichbarkeit von Flughäfen; 5c-d Erreichbarkeit von Bahnhöfen).

Anmerkungen / Wortmeldungen zu den Karten bzw. zum Thema „Metropolen“:

- Die auf den Karten abgebildete Erreichbarkeit von Metropolräumen, Ober- und Mittelzentren bezieht sich auf die Reisezeit in Minuten mit dem PKW. Die Erreichbarkeit über das Öffentliche Verkehrsnetz wäre interessant, aber aufgrund fehlender Daten (Taktung der Verkehrsmittel) nicht berechnen- bzw. darstellbar.
- In die Berechnung wurden auch Zentren, die außerhalb der DACH+ Region (z.B. Mailand, Innsbruck) liegen, einbezogen.
- Markierung der Metropolen und Zentren in der Legende ergänzen. Evtl. Beschriftung der Städte optimieren.
- Karten sollen strukturelle Unterschiede und Defizite im Raum aufzeigen.
- In der Schweiz ist das Zentrenthema ein sensibles Thema. Die Quellen der Karteninhalte müssen deshalb klar erkennbar sein (Raumkonzept Schweiz).
- Welche Funktion hat welche Stadt für die DACH+ Region?
- Erreichbarkeit von Bahnhöfen:
 - In die Berechnung / Darstellung sollte die Rhätische Bahn miteinbezogen werden.
 - In der Karte sollten auch Knotenpunkte, die nicht an den Fernverkehr angeschlossen sind, dargestellt werden.

Arbeitsrunde 2: Einkaufszentren

Felix Reichert stellt relevante Karten vor (Karten 2a-d Erreichbarkeit von Shopping Center, Factory Outlet, Fachmarktzentrum, Einkaufsmeile); stadtland gibt einen kurzen Input zum Thema „Einkaufszentren“ (aktuelle Tendenzen, Herausforderungen etc.).

Anmerkungen / Wortmeldungen zu den Karten bzw. zum Thema „Einkaufszentren“:

- Situation in der Schweiz:
 - Der Bauboom von Einkaufszentren ist vorbei. Überlastete Straßen machen es künftig schwer möglich bzw. unmöglich, Einkaufszentren an der Peripherie zu errichten.
 - Bei zukünftigen Überlegungen und Diskussionen muss das neue Raumplanungsgesetz mitbedacht werden (Ziele sind u. a.: Siedlungsentwicklung nach innen, Siedlungserneuerung).
- Situation in Vorarlberg:
 - Einkaufszentren dürfen eine maximale Größe von 10.000 m² Verkaufsfläche aufweisen, es gibt 2 Ausnahmen, dh 2 Einkaufszentren mit mehr als 10.000 m².
 - Es bestehen Shopping Center an der Peripherie; durch das Zusammenwachsen der Dörfer stehen diese Shopping Center aber nicht auf „der grünen Wiese“.
 - Ziel ist, keine neuen Einkaufszentren auf „der grünen Wiese“ zu errichten. Ortszentren sollen als Einkaufsschwerpunkte gestärkt werden.
- Situation in Liechtenstein:
 - Es gibt Bestrebungen, große Einkaufszentren zu errichten, und zwar nicht auf „der grünen Wiese“, sondern im Zentrum. Dort besteht allerdings das Problem der knappen Ressourcen.
 - In St. Gallen (CH) ist dieser Trend ebenfalls zu erkennen: Lebensmittelkonzerne erwerben innerörtliche, zusammenhängende Flächen und errichten in zentralen Lagen neue Geschäfte.
- Situation in Deutschland:
 - Auch hier ist man gegen Einkaufszentren auf „der grünen Wiese“ gewappnet.
 - In Bayern sind die Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Einkaufszentren großzügiger als in Baden Württemberg.
- Generell ist eine Tendenz der Verlagerung von Einkaufszentren – weg von der „grünen Wiese“ hinein ins Zentrum – erkennbar.
 - Ziel: Erstrebenswert sind Einkaufszentren in zentralen, innerstädtischen Lagen, die mit dem ÖV gut erreichbar sind. → Eine Möglichkeit, Einkaufszentren in zentralen Lagen zu fördern, ist der Ausbau des ÖPNV.
- In der DACH+ Region gibt es keine Reglementierungen, wie groß der Abstand zwischen Einkaufszentren sein muss.
- Wie geht man mit Einzelhandels-Objekten um, die gemeinsam einen Cluster bilden? Solche räumlichen Ansammlungen von Einzelhandels-Objekten werden immer häufiger und haben ein ebenso hohes Verkehrsaufkommen wie ein Shopping-Center.

Beispiel: Stadt Wil, St. Gallen (CH) – einzelne Objekte bilden ein Einzelhandels-Cluster, haben aber keine Dachmarke.

- Eine genaue Definition der verwendeten Begriffe (Shopping Center, Einkaufsmeile etc.) ist wichtig; eine einheitliche Definition zu finden ist schwierig.
- Für die Berechnung der Erreichbarkeit von Einkaufs-Standorten sollten auch Standorte außerhalb der DACH+ Region berücksichtigt werden, zB gibt es in Tessin (CH) einige Outlet-Center.
- Neben der Erreichbarkeit von Einkaufs-Standorten spielt auch deren Anziehungskraft eine große Rolle. → Welche Indikatoren können die DACH+ Partner zur Verfügung stellen, um in den Karten die Anziehungskraft darzustellen?
- Ebenfalls von Bedeutung sind die Auswirkungen von Einkaufszentren. → Können die Auswirkungen von Einkaufszentren in Karten dargestellt werden? Welche relevanten Daten können die DACH+ Partner bereitstellen?
- Grenzüberschreitende Abstimmung ist notwendig, u. a. aufgrund von / in Bezug auf:
 - Verkehr
 - Konkurrenz, die durch unterschiedliches Planungsrecht (Instrumente, Prinzipien ...) erzeugt wird.
 - Rahmenbedingungen: Marktwirtschaft vs. Planungsrecht (Steuerung)
- Was muss grenzüberschreitend abgestimmt werden?
 - grenzüberschreitende Aspekte
 - räumliche Steuerung
 - Grundversorgung
 - Anziehungskraft

Zusammenfassung Diskussion zum Thema Einkaufszentren:

Herausforderung

- Einkaufszentren etc. sind planerisch nicht steuerbar.
- Markt ist voll.
- Einkaufen + zusätzliches Angebot / Attraktionen
- Einkaufszentrum = Freizeiteinrichtung; keine Versorgungsfunktion
- dezentrale Versorgung (Nahversorgung im Ort) relevanter
- Maßstäblichkeit: Nahversorgung mit Siedlungsstruktur zusammenbringen und große Einrichtungen anders betrachten.

Gemeinsames Handeln

- Austausch / von einander lernen
 - dezentrale Versorgung (zB)
 - innenstadtrelevante Produkte

Grenzrelevanz

- Währungsunterschied

Arbeitsrunde 3: Freizeiteinrichtungen

Felix Reichert stellt relevante Karten vor (Karten 3a-i Erreichbarkeit publikumsintensiver Freizeiteinrichtungen).

Anmerkungen / Wortmeldungen zu den Karten bzw. zum Thema „Freizeiteinrichtungen“:

- Auf der Karte sind Stadien mit mindestens 10.000 Plätzen abgebildet. Hier sollte nicht nur die Platzanzahl berücksichtigt werden, sondern auch in welcher Liga der Verein spielt.
- Freizeiteinrichtungen, die bei der Darstellung/Berechnung ebenfalls berücksichtigt werden sollten:
 - Bodensee
 - Sportstätten, die große Auswirkungen auf die Region haben (Anziehungskraft), wie zB Volleyballhalle in Friedrichshafen oder Eishockeyhalle in Ravensburg.
 - Touristische Attraktionen (zB Festspiele Bregenz, Rheinfälle) wären interessant / aufschlussreich, sind aber schwer abzugrenzen bzw. zu definieren. Als Indikator könnte die Zahl der Übernachtungen dienen.
- Der Bodensee ist eine große und für die Region bedeutende „Freizeiteinrichtung“ mit regionalen Auswirkungen, wie zB hohes Verkehrsaufkommen.
→ Wie gehen wir im Rahmen des DACH+ mit dem See um?
- Was wollen wir mit den Karten aussagen? Welche Schlüsse wollen wir daraus ziehen? Welche Fragen wollen wir beantworten?
→ Sollten nicht nur Übersichtskarten sein, zB wäre es spannend, die grenzüberschreitenden Auswirkungen oder die Besucherintensität/-zahlen an Wochentagen und Wochenenden sowie nach Saison darzustellen. Eine Übersicht des bestehenden Angebotes wäre ebenfalls interessant.
→ Anhand von Karten aufzeigen, wo Herausforderungen und Potenziale sind.
- Erreichbarkeit hat mit Verkehr zu tun. In der Regel ist mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens Freizeitverkehr (zB in CH, BRD). Deshalb sollte bei allen Karten das Verkehrsnetz dargestellt sein. Auch große Infrastrukturprojekte (zB neue Straße) sind für die Erreichbarkeit relevant und könnten in den Karten dargestellt werden. Verringert sich zB durch den Bau eines neuen Tunnels die Fahrzeit, nimmt man längere Fahrtstrecken in Kauf.
- Bodensee-Tourismuskarte: Es gibt eine Bodensee-Erlebnis-Card der Internationalen Bodensee Tourismus GmbH (IBT). Auswertungen der Karte zeigen, dass Touristen während ihres Aufenthaltes mehrere längere Ausflüge.
→ Wie stehen die einzelnen Tourismusattraktionen und Freizeiteinrichtungen am Bodensee in Beziehung zueinander? Wie wird der Bodenseeraum wahrgenommen?
- Skigebiete – relevante Aspekte für die Auswirkungen:
 - Tagestourismus (zB Flums, CH) versus Wochentourismus (Davos, CH)
 - Anfahrt mit MIV versus Anfahrt mit ÖPNV

- Es hat Auswirkungen auf die Standortgemeinde/Region, ob der Skiort für Tagestourismus oder Wochentourismus ausgelegt ist.

Zusammenfassung Diskussion zum Thema Freizeiteinrichtungen

Grenzrelevanz

- Auswirkungen Verkehr
- naturräumlich / visuell (weit sichtbar)
- grenznah
- Umgang mit dem See

Gemeinsames Handeln

- nur Empfehlungen
- eher punktuelle / objektbezogene Fragestellungen
- Skitourismus
- gemeinsames Raumverständnis
- Positionierung des Bodensee(raumes) im europäischen Kontext
- Zusammenarbeit und Austausch bzgl. unterschiedlicher Herangehensweisen:
Wie wird ein Thema in den Ländern behandelt?

Mentale Landkarte zu Freizeitqualitäten

- Was sind die bedeutenden Räume? Es geht nicht nur um Freizeiteinrichtungen, sondern auch um Freizeiträume (Bodensee, Berge etc.).

4. Weiteres Vorgehen

4.4.2014: Werkstattrunde "Planungsprinzipien"

Zu dieser Werkstattrunde werden alle Kolleginnen und Kollegen der ROK-B eingeladen.

26.06.2014: Campus V - Projektabschluss

Dieser Termin liegt direkt vor der Sommersitzung der ROB-B am 27.06. im Kanton Zürich. Den Tagungsort für unseren Campus passen wir an den Sitzungsort der ROK-B an. Wir hoffen, dass damit möglichst viele von uns an unserem abschließenden Campus teilnehmen können. Bei der inhaltlichen Ausgestaltung werden wir die aktuelle Diskussion aufgreifen.

Name	Institution	E-Mail
Jonas Daumann	Geoinformation+Planung	daumann@geoinformation-planung.de
Klaus-Dieter Schnell	IBK-Geschäftstelle	schnell@bad-see-konferenz.org
Ueli Struuss-Gallmann	Kanton St. Gallen	ueli.struuss@sg.ch
KOPF Manfred	Land Vorarlberg	manfred.kopf@vorarlberg.at
Hagspiel Edgar	--	edgar.hagspiel@vorarlberg.at
Benjamin Meyer	ARE Kt. Zürich	benjamin.meyer@bd.zh.ch
Richard Atzmüller	ARE GR	richard.atzmueller@are.gr.ch
STEFAN OBKIRCHER	Land Vorarlberg	stefan.obkircher@vorarlberg.at
Bettina Wolf	IHK Bodensee-Region	wolf@weingarten.ihk.de
MARTE GARNOW	RVGO	garnow@rvbo.de
HARALD WINKELHAUSEN	RVBO	winkelhausen@rvbo.de
Denise Annett Stehler	AB1 FL	denise@annettstehler.at
PROIDL CATARINA	^{LIECHTENSTEIN} AB1-GRUPPEN	catarina:proidl@lv.li
Felix Bichler	Geoinfo+Planung	reichel@geoinformation+planung
Gottfried Hage	HHP	hage@hhp-rauchbichler.de
Herbert Bork	Stadtland	herbert.bork@stadtland.ch
KH Hoffmann	RVHB	hoffmann@hochrhein-bodensee.de
Brigitte Noack	Stadtland	brigitte.noack@stadtland.at