

Gastkommentar – Bozen und die Kaufhaus-Entscheidung: Überlegungen zu Stadtplanung, Einzelhandel und Verkehr

Was die Stadt braucht

Bozen braucht eine langfristig gesunde Stadtplanung und Stadtentwicklung, **nicht riesige Einzelhandelsflächen an sensiblen Standorten.** Das stellt der Architekt Luigi Scolari als Reaktion auf die Meinungsäußerungen der SWZ zum Benko-Projekt fest.

Bozen – In ihrer Ausgabe vom 10. April geht die SWZ ausführlich auf das geplante Einkaufszentrum in Zentrumsnähe ein und befasst sich mit möglichen Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft. Zur Erinnerung möchte ich nur auf einige wenige Aussagen verweisen. Es wird gefragt, ob es wirklich ein Gesamtkonzept für den Handel brauche (als ob die Dichte der Handelstrukturen, die Größe der Handelsflächen und ihre

Ein Kaufhaus an einem sensiblen Standort

Verteilung über die gesamte Stadt nicht ausschlaggebend für ein ausgeglichenes Funktionieren des Wirtschaftssystems der Stadt sei). Ein Unternehmer würde nicht in Bozen investieren, wenn er sich nicht sicher wäre, dass ein Einkaufszentrum von mehr als 20.000 m² Anklang bei den Verbrauchern findet (dies obwohl Bozen laut Hds bereits eine um rund 70 Prozent höhere Handelsfläche pro Einwohner aufweist als Verona oder Mailand). Auch wird auf die Schwächen des Einzelhandels verwiesen, die schlechte Erreichbarkeit mit dem Auto unterstrichen und von Verkehrsverhinderungspolitik und schlechter Parkraumbewirtschaftung gesprochen. Aber sind nicht die via Mazzini in Verona oder der Corso Vittorio Emanuele in Mailand, zwei attraktive Einkaufszonen, als Fußgängerzonen nur schwer mit dem Auto erreichbar, die aber dennoch durch die Qualität der öffentlichen Räume mit Plätzen,



Laubengängen und Grünzonen unter freiem Himmel die Kunden anziehen?

Dies könnte auch für Bozen gelten; leider wurde es aber aus geschichtlichen und ideologischen Gründen verabsäumt, einen roten Faden vom Griener Platz über die Museumstraße, die Lauben und den Waltherplatz bis zum

Zwölfmalgreiener Platz zu ziehen. Einige Straßenabschnitte könnten mit wenig Aufwand aufgewertet und verknüpft werden. Es bräuchte aber vor allen Dingen Visionen für den Handel und ein professionelles Stadtmarketing.

Die protektionistische Politik zugunsten der lokalen Handelstreibenden in der historischen Altstadt hat nicht verhindern können, dass nach und nach jenes Angebot verschwunden ist, das Einheimische und Touristen besonders anzog. Das ist sicher nostalgisches Denken. Aber astronomische Mieten, welche durch die besondere Position der Geschäfte von internationalen Ketten bezahlt werden, haben dazu geführt, dass die Lauben von diesen „kolonisiert“ wurden.

Der PSU, ein Plan für städtebauliche Umstrukturierung, welcher das Kaufhausprojekt ermöglicht, ist ein „öffentliches“ Projekt, im Sinne des öffentlichen Interesses (?), mit privater Initiative. In welche Richtung will die öffentliche Hand die städtebauliche Erneuerung lenken? Wir kennen das Investitionskonzept der Signa Gruppe, welches sich nicht mehr mit Einkaufszentren auf der grünen Wiese beschäftigt, sondern auf die Stadtzentren konzentriert und hier nach demselben Konzept in die Höhe baut. Möchte unsere Stadtregierung dieses Konzept des Einkaufszentrums für die Entwicklung unserer Stadt anwenden, der Stadt diese neue Identität geben? Ist dies die Vision für die Zukunft unserer Stadt? Die Raumplanung unter Benedikt sah nicht diese Art der Stadtentwicklung vor. Diese in sich geschlossenen autonomen künstlichen Organismen waren unserer lokalen Kultur noch fremd. Auch die Ära Durnwalder hat uns davon bewahrt, bis gegen Ende dem Druck nachgegeben wurde. Nun sind mit einem weiteren „ad personam“-Gesetzesartikel die Schleusen vollends geöffnet. Mit dem Twenty sollte das Landeseinkaufszentrum entstehen, nun aber folgen unter anderem Centrum und Aspiag-Einkaufszentrum in Bozen Süd, und zusätzlich das Kaufhaus Bozen im Zentrum. Da sollen insgesamt zwischen 100.000 und 160.000 m² Verkaufsfläche geschaffen werden! Alle zulasten der Nahversorgung in den verschiedenen Stadtvierteln. Bozens Identität wird sich ändern und mit ihr das Image der Stadt. Das städtebauliche Gefüge wird einer Belastung ausgesetzt, dem es nicht standhalten kann, da es nicht die nötigen Infrastrukturen besitzt.

Bevor solche Immobilien- und Handelsprojekte genehmigt werden, welche Tausende von Autos bewegen, müssten in der Landeshauptstadt Infrastrukturen gebaut werden, die den Verkehr aufnehmen, umleiten und verteilen können, so wie es in Meran und Brixen passiert ist. Die SWZ spricht über Wirt-

schaft. Immer häufiger bestimmt diese, begleitet von einer kurzfristigen Politik, die Entwicklung der Stadt, anstatt dass langfristige Planung und Programmierung die Regie führen.

Nur aus starken wirtschaftlichen Interessen heraus entsteht ein Artikel 55 quinquies, auch „Lex-Benko“ genannt, der die politische und städtebauliche Vorrangstellung schwächt, die demokratischen Spielregeln in Frage stellt und gegen die Gleichheit der Bürger verstößt. Ich erkläre es besser: Der Artikel erlaubt es einem privaten Investor, ein Stadtgebiet als „heruntergekommen“ zu erklären und für dieses eine neue, nach seinem

Gutdünken interessante Zweckbestimmung vorzuschlagen. In unserem Fall eine Zweckbestimmung, die im Widerspruch zur vorher beschlossenen Stadtplanung steht, nämlich dem ARBO Projekt für die Bahnhofsbauung. Dieses Projekt sah ein Einkaufszentrum vor, welches bei der Finanzierung dieser öffentlichen Initiative eine wichtige Rolle spielen sollte. Dieses Gesetz bedeutet die Kapitulation der öffentlichen Hand in Sachen Stadtplanung.

Welche Verhandlungsstärke bleibt einer fragilen Stadtregierung, der öffentliche Gelder fehlen, bei einem Angebot wie jenem von Signa/Benko? Das Gesetz sieht die Einführung einer übergeordneten Dienststellenkonferenz vor, welche die normalen Verwaltungswege überspringt, Baukommissionen, Urbanistikkommission und Ensembleschutz abschafft.

Es wird eine programmatische Vereinbarung vorgesehen, nach dem Prinzip der Ausgleichszahlungen der Vertragsurbanistik (do ut des), zwischen dem Projekteinbringer, dem Landeshauptmann und dem Bürgermeister. Nach einer öffentlichen Vorstellung des Projektes, bei dem die Bürger aber kein Mitspracherecht haben, folgt die Genehmigung oder Ablehnung durch den Stadtrat, das heißt, dieser muss dem Bürgermeister das Vertrauen oder Misstrauen aussprechen, ohne Möglichkeit, noch irgendeine Abänderung/Verbesserung einbringen zu können. Dieses scheint keine akzeptable Prozedur zu sein, und der Artikel muss so abgeändert werden, dass der Stadtrat bereits in einer früheren Projektphase eingreifen kann und auch eine Bürgerbeteiligung zulässt.

Bei diesen Projekten muss das Bestehen von öffentlichem Interesse nachgewiesen werden. Hier wurde dieses aufgrund von drei Überlegungen aufgestellt: die Erneuerung des Bahnhofsparks, die Errichtung eines Multifunktionszentrums und der wirtschaftliche Gewinn der Gemeinde durch die Veräußerung der neu zugelassenen groß-

zügigen Baukubatur auf der öffentlichen Fläche.

Die Erklärung des öffentlichen Interesses ist sehr fragwürdig, was folgende Fragen deutlich machen:

- Weshalb lässt die Gemeinde einen öffentlichen Park verbauen und verbirgt so ein an dieser zentralen Stelle nicht mehr reproduzierbares Gut?
- Weshalb hebt die Gemeinde den Ensembleschutz auf, den sie vorher über den Park und die umliegenden Gebäude im öffentlichen Interesse gelegt hatte?
- Weshalb beauftragt die Gemeinde die GMA mit der Untersuchung zur Nachhaltigkeit und zu den Auswirkungen eines Einkaufszentrums auf den Einzelhandel der Stadt, eine Gesellschaft, welche große Einkaufszentren betreibt?
- Weshalb lässt die Gemeinde einen unterirdischen Tunnel – eine Sackgasse – errichten, der ein voraussichtliches tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 6.500 Autos aufnehmen muss und dessen Abgabe das Stadtviertel um den Verdichtungsplatz stark belasten werden, und der zusätzlich die Ein- und Ausfahrt auf die Mayr-Nusser-Straße vorsieht, die diesen Verkehrsfluss niemals aufnehmen kann?
- Weshalb lässt die Landesverwaltung einen provisorischen Busterminal an einer für die Benutzer ungeeigneten Stelle errichten?
- Weshalb nimmt sie eine Verschlechterung des öffentlichen Transports und zusätzliche Kosten in Kauf, um entlang der Verkehrsachse vor dem Bahnhof weitere Haltebuchten zu bauen, welche die Entfernung zum Terminal überbrücken sollen?
- Weshalb wird behauptet, dass die Südtiroler Straße verkehrsberuhigt wird, wenn dort in Zukunft zirka 1.000 Stadtbusse durchfahren werden?
- Weshalb nimmt man nicht die Vorschläge des Beraters der Gemeinde auf, der empfiehlt, die Parkplätze im Einkaufszentrum zu reduzieren und der öffentlichen Verwaltung zu übergeben, damit kein unlauterer Wettbewerb gegenüber den öffentlichen Garagen entsteht (Gratisparkplätze für Kunden)?
- Weshalb ist die Einfahrt zum Einkaufszentrum nicht auf dessen Grundfläche vorgesehen, anstatt auf öffentlichem Grund, mit Kosten in Millionenhöhe für Infrastrukturen von fraglichem Nutzen, welche so zulasten der Öffentlichkeit gehen?
- Weshalb will man den Bau eines Einkaufszentrums erlauben, wenn dann als Ausgleich Zahlungen verlangt werden, mit denen der Einzelhandel gestärkt werden soll, der vom Einkaufszentrum geschädigt wird?
- Weshalb verteilt man die Stadterneuerung nicht auf die verschiedenen Stadtteile, wie im Masterplan vorgesehen ist?
- Weshalb wurde in das gesamte aufzuwertende Areal nicht auch das seit Jahren brachliegende Baugrundstück der Gemeinde an der Südtiroler Straße einbezogen?

Auf all diese Fragen gibt es derzeit keine Antworten. Dies zeigt: Die Debatte darf nicht auf ein „Pro oder Contra Benko“ reduziert werden, denn hier geht es um Auswirkungen auf die Entwicklung der ganzen Stadt und deren politische, wirtschaftliche, bauliche und soziale Zukunft.

Luigi Scolari



Der Autor: Luigi Scolari ist freischaffender Architekt in Bozen und Landschaftsarchitekt; viele Jahre lang war er Präsident der Stiftung der Architektenkammer und Leiter der Architekturzeitschrift „Turrissabel“. Den Gastkommentar verfasste er in seiner Eigenschaft als Teilnehmer an der Initiative „unsere Stadt-città nostra“.

PR-Information – Gregor Staub vermittelt Lernstrategien für Beruf und Alltag

Gedächtnistraining

Gregor Staub ist bekannt dafür, dass er Menschen hilft, ihr **Gehirn fit zu halten.** Am 7. Mai kommt er zu einem Gedächtnistraining nach Brixen.

Brixen – Manche Menschen können sich viele Dinge einprägen und haben sie parat, wenn sie sie brauchen, andere vergessen Namen von Geschäftspartnern oder die Geheimnummer der Bancomatkarte. Das hat nichts mit Begabung zu tun, sondern ist eine Frage der Technik. Der Schweizer Gregor Staub gehört zu den erfolgreichsten Gedächtnistrainern Europas. „Wenn Sie beim Lernen Verstand und Gefühl im Kopf zusammenkoppeln, werden Sie feststellen, dass Sie sich die Informationen sehr einfach, schnell und nachhaltig merken können“, sagt er. Ob Zahlen, Namen, Vokabeln, schwierige Formeln oder die Inhalte des nächsten Vortrages: Entscheidend ist laut Staub, dass man das zu Lernende mit Bildern verbindet. Schüler einer dritten Klasse hätten sich so innerhalb von drei bis vier Minuten eine 40-stellige Zahl merken können.

Staub hat 1990 eigene Lerntechniken entwickelt, das „mega memory“ Gedächtnistraining“. Seitdem widmen ihm immer wieder verschiedenste Zeitungen und Zeitschriften anerkennende Artikel, und er ist ein gefragter Referent, der gut 2.500 Vorträge und Seminare gehalten hat. Besonders hervorgehoben wird, dass es ihm gelingt, sein Wissen auf eine spielerische, witzige Art weiterzugeben.

Auf Initiative von Marius Gebhard, dem Inhaber des Reisebüros Thomas Cook in Brixen, kommt Gregor Staub am Donnerstag, 7. Mai, ins Forum



Gregor Staub

Brixen. Mit Beginn um 19.30 Uhr erläutert er, wie man sich Namen, Gesichter und Zahlen merken kann, aber auch, wie man Sprachen leichter lernt und Vorträge und Reden frei halten kann, ohne die Inhalte zu vernachlässigen.

Erwachsene zahlen fünf Euro Eintritt, für Schüler und Studenten ist die Teilnahme kostenlos.