

Gesamtverkehrskonzept Feldkirch Partizipativer Planungsprozess erzielt eine breite Unterstützung

Im März 2009 hat die Stadt Feldkirch in Vorarlberg ein zukunftsorientiertes Gesamtverkehrskonzept beschlossen. Grundlage dieses einstimmigen Beschlusses bildete ein zweijähriger partizipativer Planungsprozess. In einer 65-köpfigen Begleitgruppe wurden interessierte Bürger, VertreterInnen politischer Parteien, Fachleute und verschiedene Interessensgruppen mit in die Planung einbezogen. In drei Mobilitätskonferenzen konnte die Gruppe bei der Erarbeitung verkehrsplanerischer Leitlinien und Zielsetzungen sowie bei der Entwicklung konkreter Handlungsfelder und Massnahmenbereiche mitwirken. Diese sollen für die Politik und Verwaltung als verbindliche Arbeitsinstrumente für künftige verkehrspolitische und planerische Aktivitäten dienen. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Gesamtverkehrskonzept Feldkirch:

www.feldkirch.at/diverses/mobilitaet

Exemple d'élaboration d'un concept de transports global Succès d'un processus de planification participatif

La cité de Feldkirch, dans le land autrichien du Vorarlberg, a achevé, en mars 2009, la définition d'un concept de transports global, orienté vers l'avenir. Ce projet, qui a été unanimement plébiscité, constitue l'aboutissement d'un processus participatif de deux ans. Un groupe d'accompagnement constitué de 65 personnes représentant la population, les partis politiques, différents groupes d'intérêt et des spécialistes, ont été impliqués. Le groupe a pu définir des lignes directrices et des objectifs et participer au développement de mesures, dans le cadre de la planification des transports de la ville. Feldkirch propose au travers de cette démarche, un exemple d'outil de travail intéressant pour les politiques et l'administration. (langue : allemand)

Pour plus d'informations:

Gesamtverkehrskonzept Feldkirch:

www.feldkirch.at/diverses/mobilitaet

05.05.2009

> [Portalseite der Stadt Feldkirch](#) > [Diverses](#) > [Mobilität_In...](#)

Das Gesamtverkehrskonzept

Im **Sommer 2007** wurde mit der **Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts** Feldkirch, die Überarbeitung des aus dem Jahr 1985 stammenden Generalverkehrsplans Feldkirch, **gestartet**. Als **externe Projektbearbeitung** konnte die Arbeitsgemeinschaft des Zürcher Verkehrsplanungsbüros „**Müller, Romann und Schuppisser**“ und das Berner „**Büro für Mobilität AG**“ gewonnen werden.

Als Bindeglied zwischen den Fachleuten und der Bevölkerung wurde eine „**Begleitgruppe**“ mit VertreterInnen politischer Parteien und verschiedenen Bevölkerungs- bzw. Interessensgruppen installiert. Im Rahmen von drei Mobilitätskonferenzen nahm diese Begleitgruppe einen maßgeblichen Einfluss auf die Resultate des Planungsprozesses.

Entwicklung der nächsten 10, 15 Jahre

In der Vorbereitungsphase wurden nach Zusammenstellung der wichtigsten Daten und Fakten zum Verkehrsgeschehen in Feldkirch die Problemfelder, Sichtweisen und Zielsetzungen verschiedener Gruppen im Rahmen der „**1. Mobilitätskonferenz**“ der Begleitgruppe im **November 2007** erörtert. In der Analysephase wurden detaillierte Leitlinien und Zielsetzungen erarbeitet, die zeigen, in welche Richtung sich das Verkehrsgeschehen in den nächsten 10 - 15 Jahren entwickeln soll.



Ebenfalls wurden in den einzelnen Themengebieten detaillierte räumliche Analysen unternommen, die Rückschlüsse auf Potentiale und Mängel zuließen. Die Leitlinien und Zielsetzungen sowie die Ergebnisse der Analysephase wurden im Rahmen der

2. Mobilitätskonferenz der Begleitgruppe im **März 2008** vorgestellt und bearbeitet. In der Entwicklungsphase wurde konkrete Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche ausgearbeitet und im Rahmen einer **3. Mobilitätskonferenz** im **September 2008** mit der Begleitgruppe eingehend diskutiert.

Auf diesen Prozess aufbauend hat das Zürcher Verkehrsplanungsbüro „Müller, Romann und Schuppisser“ ein umfassendes Bündel an Maßnahmenbereichen ausgearbeitet und zu einem gesamthaften Bericht zusammen gefasst (siehe „Der Schlussbericht zum Gesamtverkehrskonzept“).

Verbindliches Arbeitsinstrument

Das Gesamtverkehrskonzept versteht sich als Richtschnur für die Verkehrspolitik der Stadt Feldkirch in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Es soll ein für Politik und Verwaltung verbindliches Arbeitsinstrument sein, aufgrund dessen die verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Aktivitäten der nächsten Jahre konzipiert und koordiniert werden. Dabei ist für jede der vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf deren Realisierung das für die betreffende Maßnahme übliche Entscheidungsverfahren zu durchlaufen. Mit dem Gesamtverkehrskonzept werden in diesem Sinne nicht Entscheide vorweggenommen, sondern es wird die **Grundlage für ein sinnvolles, koordiniertes und nachhaltiges Vorgehen** bezüglich Verkehrsplanung und Verkehrspolitik gelegt.

Die **Stadtvertretung** hat in ihrer **Sitzung vom 10. März 2009** den **einstimmigen Beschluss** gefasst, dieses Gesamtverkehrskonzept zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und als Richtschnur der künftigen verkehrspolitischen Arbeit zu verwenden.

Dieses System basiert auf dayta, der universellen CMS Plattform der tomcom GmbH

Feldkirch aktuell

G E S A M T
V E R K E H R S
K O N Z E P T
F E L D K I R C H



Mobilitätsmanagement

- Bewusstseinsbildung
- Verkehrsverhalten

Angebotsorientierte
Veränderung des Mobilitätsverhaltens
— nicht über Zwangsmaßnahmen

Betroffenheit erzeugen

Lesbare (nicht so kleine)
Anzeigen u. Automaten
— leicht bedienbar

Anzeigetafeln an den
Haltestellen, wann kommt
der nächste Bus
z.B. in 7 min

individuelle Beratung
Betrieben
(Sachverständige erkennen)

Park & Ride
außerhalb der Stadt kostenlose
Parkfläche mit guter ÖPNV Anbindung

Mobilitätszentrale
- Kontakt z. Firmen, Vereinen
Schulen
- Cowsharing
- Fahrgemeinschaften

Parkplatz -
Bewirtschaftung
generell
in allen Betrieben möglich

Shuttle Busse zu
Sportveranstaltungen

WERBUNG FÜR ZUS

BEWUSSTSEINSBILDUNG ÜBER
VEREINE MIT BENEFITS
FÜR VEREINE (GEWINNSPIELE)

Permanente wiederholende
Information (nicht nur einmal)
Verfügbare Kommunikation nutzen.



Liebe Leserin, lieber Leser!

Nach fast drei Jahren Analysen, Planungen und Dialog hat am 10. März die Feldkircher Stadtvertretung einstimmig „Ja“ zum Gesamtverkehrskonzept gesagt und damit der Richtschnur für die verkehrspolitischen Entscheidungen der nächsten 10 bis 15 Jahre in Feldkirch zugestimmt.

Es freut mich außerordentlich, dass es in vielzähligen Diskussionen und Beratungen mit politischen Vertretern, mit Fachplanern, mit Interessensgruppen, vor allem aber auch mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern gelungen ist, ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, hinter dem nun alle politischen Parteien gleichermaßen stehen und damit signalisieren, dass ihre Argumente für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik berücksichtigt worden sind. Es ist mir ein Anliegen, allen, die am Gesamtverkehrskonzept mitgewirkt haben, ein herzliches Dankeschön zu sagen!

Das Klima des offenen Dialogs und positiven Zusammenwirkens, das die letzten Monate unsere gemeinsame Arbeit geprägt hat, soll auch in Zukunft spürbar sein - dann nämlich, wenn es um die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen geht, die im Gesamtverkehrskonzept vorgeschlagen werden.

Mir ist bewusst, dass in einigen Bereichen noch keine befriedigenden Lösungen zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen gefunden werden konnten. Ich bin jedoch zuversichtlich, dass es uns gelingen wird, mit der gezeigten Haltung des Zuhörens, des Austausches und gemeinsamen Entwickelns, auch hier Lösungsansätze zu finden. Unser Ziel ist jedenfalls dasselbe. Wir wollen Lebensqualität und Mobilität in Feldkirch in Einklang bringen und damit zu einer positiven weiteren Entwicklung unserer Stadt beitragen.

Mag. Wilfried Berchtold
Bürgermeister



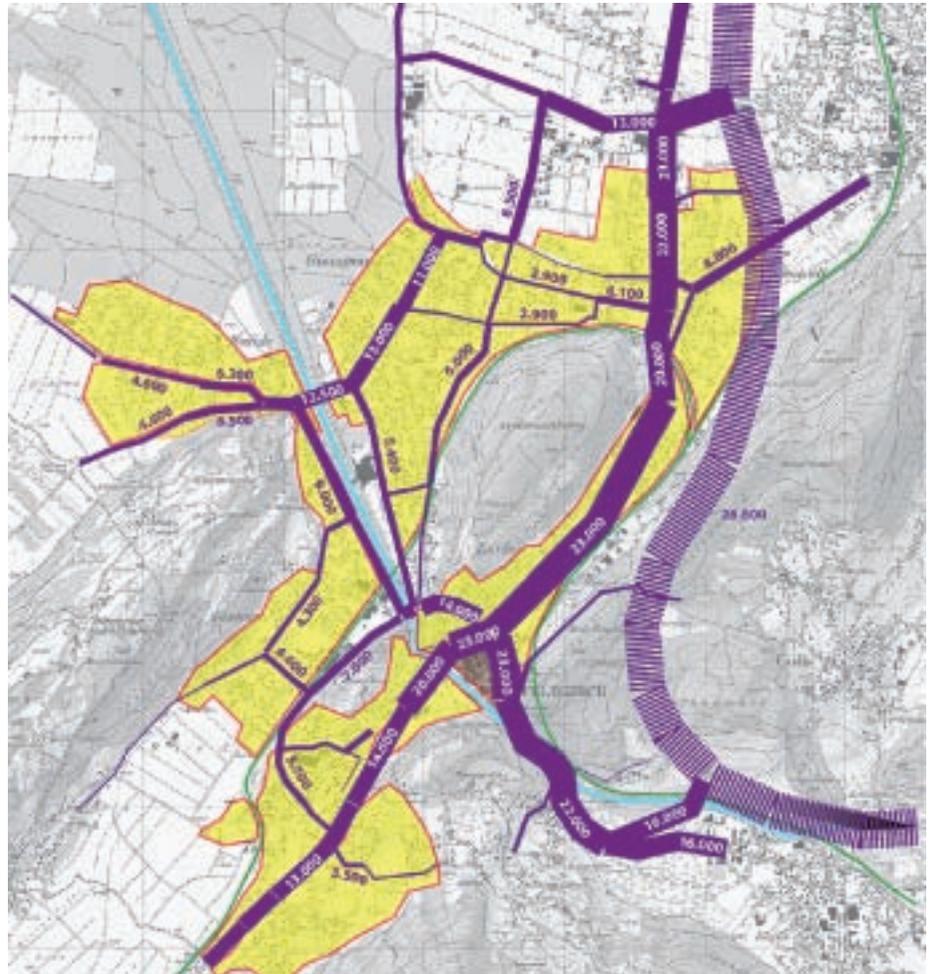
Die Belastungen steigen

VERKEHRSENTWICKLUNG IN VORARLBERG UND FELDKIRCH

Großräumige Entwicklungen im Verkehrsgeschehen machen auch nicht vor Vorarlberg und Feldkirch halt: Der Verkehr hat österreichweit im letzten Jahrzehnt weiter zugenommen - jährlich zwischen 1,5 und 2,5 Prozent. Noch höher sind die Wachstumsraten beim LKW-Verkehr. Ebenso ist der Bestand an PKWs in den letzten Jahrzehnten stark angewachsen, wobei Vorarlberg beim „Motorisierungsgrad“ mit ca. 500 Kfz/1.000 Einwohner ein „positives“ Schlusslicht darstellt.

Ein Blick in die Vergangenheit belegt, dass Feldkirch bereits vor über 25 Jahren mit hohen Verkehrsbelastungen zu kämpfen hatte: Im Jahr 1983, noch vor dem Bau des Ambergtunnels, wurde auf der L190 (Bahnhofstraße) an Spitzentagen bereits ein Verkehrsaufkommen von bis zu 31.500 Kraftfahrzeuge gemessen. Die nun verkehrsfreie Kapfstraße im Bereich der Kapfchlucht kam damals auf bis zu 13.500 Kraftfahrzeuge/Tag. Auch viele der nun verkehrsberuhigten Straßen in der Innenstadt, wie etwa die Vorstadt und die Neustadt, hatten ein beträchtliches Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Durch den Bau des Ambergtunnels und den Bau des Ardetzenbergtunnels konnte auf den Hauptachsen der L190, L191 und der L53 für Entlastung gesorgt werden. Die heutige Belastung auf diesen Straßen übersteigt mittlerweile jedoch wieder diese Werte aus den 1980ern.

Quelle: Verkehrskonzept Vorarlberg 2006
Quelle: Generalverkehrsplan 1985;
Quelle: Modellberechnungen Büro Besch und Partner; der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) pro 24 h ist über 365 Tage/Jahr berechnet (inkl. Wochenenden und Feiertagen).



Der durchschnittliche tägliche Verkehr im Feldkircher Straßennetz 2007 (Kraftfahrzeuge/24h).

Aber auch auf anderen Hauptachsen in Feldkirch, wie etwa der Klosterstraße oder der Nofler Straße, war ein Verkehrswachstum in den letzten zwanzig Jahren zu vermerken: Die Nofler Straße beispielsweise wies im Jahr 2007 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 13.000 Kfz/24 h auf.

Der Verkehr hat in den letzten Jahren österreichweit jedes Jahr um 1,5 bis 2,5 Prozent zugenommen - dies macht sich an neuralgischen Punkten wie der Bärenkreuzung besonders bemerkbar.

Offensichtliche Zusammenhänge

Die Steigerungen des Verkehrsaufkommens auf einigen Hauptachsen in den Stadtteilen in den letzten zwanzig Jahren lassen sich neben einer erhöhten Mobilität auch mit dem Bevölkerungswachstum erklären.

Hatte beispielsweise Gisingen im Jahr 1988 noch ca. 6.300 Einwohner, wohnen dort nun rund 8.200 Personen. Andere Beispiele sind Nofels, das in der gleichen Zeit von ca. 2.700 auf 3.800 Einwohner angewachsen ist und Altenstadt, dessen Einwohnerzahl von ca. 3.500 auf ca. 4.700 anstieg.



Wieso wächst das Verkehrsaufkommen?

Von Verkehrsexperten werden folgende Hauptgründe für die Zunahme des Verkehrs auf der Straße angeführt:

- Demografische Veränderungen, wie etwa die Zunahme der Bevölkerung und der zunehmende Anteil älterer Personen mit eigenem Fahrzeug
- Zunehmender Freizeitverkehr
- Veränderungen im Verkehrsverhalten, wie etwa zunehmende durchschnittliche Weglängen
- Siedlungs- und raumplanerische Veränderungen

Das Gesamtverkehrskonzept setzt sich in der Analyse deshalb intensiv mit dieser Einwohner- und Verkehrsentwicklung, den damit verbundenen Zusammenhängen zwischen Siedlung und Mobilität und den Auswirkungen auf die Straßenräume in Feldkirch auseinander.

Die Siedlungsentwicklung hat Einfluss auf die Steigerung des Verkehrsaufkommens (Altstadt 1950, im Vergleich zu 2006)

Problem Schleichwegverkehr

Mit der erhöhten Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen wurde auch das Problem des Schleichwegverkehrs aktuell - also der zunehmende Verkehr auf Straßenzügen, die eigentlich nicht für den Durchgangsverkehr geeignet sind.

Aber auch Erfreuliches

Erfreulich sind die Daten zum öffentlichen Verkehr in Vorarlberg und Feldkirch: 9.000 Fahrgäste nutzen täglich die S-Bahn-Vorarlberg auf der Strecke zwischen Bludenz und Bregenz, der Stadtbus Feldkirch konnte 2008 wiederum ein Rekordergebnis mit knapp 6 Mio. beförderten Fahrgästen pro Jahr einfahren. Die Analyse im Gesamtverkehrskonzept zeigt, dass die Erschließung mit Bus und Bahn in Feldkirch insgesamt von hoher Qualität ist. Mit Ausnahme des Gebietes Letze wird die ganze Stadt im Halbstundentakt von Bussen bedient. Es gibt allerdings vereinzelt noch Bereiche, die mehr als 300m Zugangsstrecke bis zur nächsten Bushaltestelle aufweisen.

Fleißige Radfahrer

Die VorarlbergerInnen sind österreichweit die fleißigsten Radfahrer. 406 km wurden von den Vorarlbergern 2008 durchschnittlich im Alltag mit dem Rad zurückgelegt. Betrachtet man die Radhaupttrouten in Feldkirch, sind dort überdurchschnittlich viele Radfahrer unterwegs: In der Kapfchlucht liegt die Zahl der RadfahrerInnen bei bis zu 1.800 pro Tag. Dennoch ist das Verkehrsverhalten in Feldkirch immer noch stark vom Automobil geprägt.



Was wurde in den letzten 20 Jahren erreicht?

MEILENSTEINE IN DER VERKEHRSPLANUNG

In den letzten 20 Jahren wurde in Feldkirch stetig daran gearbeitet, den Verkehr besser abzuwickeln und Fußgängern, Radfahrern und Benutzern von öffentlichen Verkehrsmitteln bessere Rahmenbedingungen zu bieten. Durchaus mit Erfolg, wie ein Rückblick auf die wichtigsten Meilensteine der letzten Jahre zeigt.

Auf zahlreichen Straßenzügen in Feldkirch wurde seit Ende der 80er-Jahre der motorisierte Individualverkehr zurückgedrängt und haben Fußgänger und Radfahrer mehr Platz bekommen.

Aufenthaltsqualität statt Straße

Mit der Ausweitung der Fußgängerzone in der Innenstadt im Bereich Markt-gasse, Kreuzgasse und Montfortgasse wurde 1993 einer der entscheidendsten Schritte für die Aufenthaltsqualität und die Entwicklung der Altstadt gesetzt.

1998 hat die Innenstadt eine weitere Aufwertung erfahren, indem der Durchgangsverkehr in der Vorstadt und der Neustadt unterbunden wurde. Im vergangenen Jahr wurde mit der neuen Schattenburgauffahrt und der dadurch möglichen Neugestaltung der Burggasse auch das Feldkircher Wahrzeichen deutlich attraktiver an die Altstadt angebunden. Seither ist auch der Gaiszipfel weniger von Verkehr belastet.

Mit insgesamt drei neuen Brücken über die Ill wurden seit 1989 für Fußgänger und Radfahrer direkte und gern genutzte Verbindungen geschaffen (Illsteg 1989, Ganahlsteg 1991, Brücke am Illspitz 2008).



1993 wurde die Fußgängerzone auf Markt-gasse, Kreuzgasse und Montfortgasse ausgeweitet.

Vorfahrt für Radfahrer

Mit der Umsetzung des „Radwegesetzes Feldkirch“ von 1990 bis 1992 sind grundlegende Verbesserungen für Radfahrer in Feldkirch realisiert worden. Die Markierung von durchgehenden Radstreifen, Lückenschlüssen im Netz und neue Radwege, die Öffnung der Einbahnen für Radfahrer oder auch vorgezogene Haltelinien in Kreuzungsbereichen haben deutlich gemacht, dass Radfahren in Feldkirch gefördert wird.



Die Kapf-schlucht wurde 1998 verkehrsfrei und steht seither den Radfahrern zur Verfügung.

Bereits 1988 ist in der Fidelisstraße, der Mutterstraße und der Rebberggasse der Durchgangsverkehr unterbunden worden und damit eine Radhauptroute entstanden. 10 Jahre später erhielten ca. 17.000 FeldkircherInnen mit der Inbetriebnahme des Ardetzenbergtunnels und der Verkehrsfreimachung der Kapf-schlucht eine attraktive verkehrsfreie Verbindung von Gisingen, Tosters und Nofels in die Innenstadt.

Die neuen Radwegverbindungen durch das Tisner Ried nach Liechtenstein (2004) und von Nofels nach Bangs (2005) haben weitere Lücken im attraktiven Feldkircher Radwegenetz geschlossen.

Darüber hinaus wurde mit Radabstellanlagen bzw. Radboxen, wie sie seit kurzem am Feldkircher Bahnhof verfügbar sind, nützliche Infrastruktur für Radfahrer geschaffen.

Erfolgsgeschichte Stadtbus

Kaum zu glauben, dass es Anfang 1993 noch keinen Stadtbus gab. Dieser ist am 21.3.1993 in Betrieb gegangen, damals mit 5 Linien, die jeweils im Halbstunden-Takt bedient wurden. Zu den nachfrageschwachen Zeiten, am Abend und am Wochenende, wurden alle Linien im Eineinhalbstunden-Takt gefahren. Einem kontinuierlichen Ausbau - in den ersten drei Jahren wurden drei zusätzliche Linien eingeführt - vor allem aber der regen Nutzung durch die Feldkircherinnen und Feldkircher ist die einmalige Erfolgsgeschichte des Stadtbus Feldkirch zuzuschreiben. In den letzten Jahren wurde das Angebot bei Stadt- und Landbus stetig ausgeweitet und verdichtet - zuletzt auch mit direkten Verbindungen nach Liechtenstein. Selbstverständlich brachten aber auch Busbeschleunigungsmaßnahmen, Anschlusssicherung und die dynamische Fahrgastinformation spürbare Verbesserungen.

Eine ganz wichtige Qualitätssteigerung hat der Öffentliche Verkehr in Feldkirch nicht zuletzt durch den Ausbau des Bahnhofs mit einer Investition von 86 Mio. Euro erfahren.



In den letzten Jahren hat die Stadt Feldkirch große Anstrengungen in die Bewusstseinsbildung gesetzt.



Der Service für Stadtbusfahrgäste wird laufend verbessert.



Seit 2007 wird der Parkplatzsuchverkehr durch das Parkleitsystem minimiert.

Autoverkehr „lenken“

Wo immer - trotz aller attraktiven Alternativen - Autoverkehr vorhanden bleibt, soll dieser bestmöglich abgewickelt werden. Dazu hat die Stadt Feldkirch Maßnahmen gesetzt, wie die schrittweise Einführung von Tempo 30 Zonen Anfang der 90er-Jahre. Zur selben Zeit wurde ein Parkierungskonzept für die Innenstadt und damit die Parkplatzbewirtschaftung realisiert. Um den Parkplatzsuchverkehr und damit verbundene Belastungen in der Innenstadt zu minimieren, ist seit 2007 ein Parkleitsystem in Betrieb. Und um benötigte Parkflächen möglichst unter der Erde zu situieren, wurden Tiefgaragen im Reichenfeld und beim Busplatz errichtet.

Wesentliche Verbesserungen in der Verkehrsabwicklung haben Bauprojekte wie die Neugestaltung der Bärenkreuzung und die Anbindung von Gisingen, Tosters und Nofels über den Ardetzenbergtunnel 1998 gebracht.

Durch den Bau der L52 im Jahr 1995 konnte das Betriebsgebiet Runa an das hochrangige Straßennetz angebunden werden und neben einer Entlastung von Brederis auch Straßenzüge in Altenstadt und Gisingen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Als Begleitmaßnahmen wurden Gewichtsbegrenzungen für LKWs auf den Zufahrtsstraßen zu den Zollämtern Nofels/Ruggell und Bangs sowie der begleitende Um- bzw. Rückbau der L60 in Gisingen und L53 in Nofels vorgenommen.

Seit 1990 wurden mit der Umsetzung des Kanalbaukonzepts fortlaufend Straßenräume neu gestaltet, um neben dem motorisierten Individualverkehr auch Fußgängern und Radfahrern entsprechenden Raum und entsprechende Sicherheit zu bieten.

Hohes Bewusstsein

Attraktive Alternativen zum Auto zu schaffen und gute Rahmenbedingungen für Radfahrer und Fußgänger sind Grundvoraussetzung, dass immer mehr Mitbürger immer öfter auf das Auto verzichten. Diese Angebote müssen von den Autofahrern aber auch wahrgenommen werden. Aus diesem Grund hat sich die Stadt Feldkirch in den vergangenen zwei Jahren intensiv der Information und Bewusstseinsbildung gewidmet - mit dem „Jahr der Mobilität 2007“ sowie einer „Wahlkampagne 2008“ für alternative Verkehrsmittel.

Mit dem „Mobilpunkt Feldkirch/Oberes Rheintal“ wurde 2008 ein regionales Mobilitätsbüro und damit Informations- und Servicebüro geschaffen. Es war dies eine von zahlreichen Maßnahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements.

Weichen für die Zukunft

Ein Hauptthema, was den Verkehr in Feldkirch betrifft, ist nach wie vor die Entlastung der Innenstadt. Mit der „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ wurde 2005 ein transparenter Planungsprozess gestartet, der nun unmittelbar vor dem Abschluss steht. Mit der Bestvariante 5.3, entsprechenden Begleitmaßnahmen und dem weiteren Ausbau bzw. der Förderung des ÖPNV soll diese nachhaltige Entlastung erreicht werden.

Studie belegt vorbildliche Entwicklung!

ERGEBNIS MOBILITÄTS-
ERHEBUNG HERRY 2008

Dass sich Feldkirch auf einem hervorragenden Weg zu einer (umwelt)bewussten Mobilität befindet, belegt das aktuelle Ergebnis der vom Büro Herry im Herbst 2008 durchgeführten Mobilitätsbefragung Feldkirch, die zeigt: Der Anteil der umweltfreundlichen Mobilität in Feldkirch beträgt stolze 50 Prozent!

Die gemeinsam mit der vorarlbergweiten Mobilitätsbefragung durchgeführte Befragung für Feldkirch (Stichprobe in Feldkirch: 1.700 Haushalte) im Herbst 2008 zeigt großartige Steigerungen beim Radverkehr sowie bei den Bus- und Bahnbenutzern gegenüber der ersten Erhebung 2003.

Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel (= Modal Split) in Feldkirch

(Angaben in Prozent)	Erhebung 2003	Ziel bis 2015 laut Gesamtverkehrskonzept	Erhebung 2008	Relative Veränderung 2003/2008
Rad	11	+4 auf 15	14	+27**
Fuß	18	+3 auf 21	18	0
Öffentlicher Verkehr	14	+2 auf 16	18	+29
davon Bus	10		13	+30
davon Bahn	4		5	+25
MIV*-Mitfahrer	10	+1 auf 11	8	-20
MIV-Lenker	48	-10 auf 38	42	-12,5

* MIV = motorisierter Individualverkehr

** eine Steigerung von 11 auf 14% entspricht einer relativen Zunahme um 27%



Der Mobilpunkt Feldkirch bündelt seit 2008 Service und Beratung in Sachen Mobilität.

Besonders erfreulich sind die erstaunlichen Steigerungsraten bei den Busbenutzern, wo das Ergebnis der aktuellen Befragung die im Gesamtverkehrskonzept gesetzte Zielsetzung bereits erreicht hat(!). Gleichzeitig ist der Anteil der Wege, die in Feldkirch von Autolenkern zurückgelegt wurden, um ebenso erfreuliche 12,5 Prozent gesunken.

„... der Anfang eines Prozesses ...“

DI HANNES MÜLLER ZUR ERARBEITUNG DES GESAMTVERKEHRSKONZEPTS

DI Hannes Müller ist seit über 25 Jahren als Verkehrsplaner tätig. 1997 hat er gemeinsam mit einem Partner das Planungsbüro Müller, Romann & Schuppisser in Zürich gegründet. Sein Tätigkeitsschwerpunkt liegt in der Entwicklung von Öffentlichen Verkehrssystemen sowie der Entwicklung von Gesamtverkehrskonzepten.

Letztere Aufgabe hat DI Müller seit 2007 auch für die Stadt Feldkirch übernommen. Feldkirch aktuell hat mit ihm das nachfolgende Interview geführt.

Herr Müller, das neue „Gesamtverkehrskonzept“ ersetzt den bisherigen „Generalverkehrsplan“ - nur eine neue Bezeichnung oder auch eine neue Herangehensweise?

Oft hat man früher bei Generalverkehrsplänen v.a. an den Individualverkehr gedacht. Heute ist viel mehr drin. Das Konzept ist vielschichtiger und beschränkt sich nicht nur darauf, was Neues gebaut wird, sondern vielmehr, was insgesamt passieren soll - von gestalterischen Maßnahmen bis hin zum Mobilitätsmanagement.

Was kann ich mir unter dem Feldkircher Gesamtverkehrskonzept konkret vorstellen?

Das Gesamtverkehrskonzept ist eine Richtschnur für die verkehrlichen und verkehrspolitischen Entwicklungen in Feldkirch in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Das Gesamtverkehrskonzept ist somit ein Arbeitsinstrument für die Verwaltung, die angehalten ist, sich daran zu orientieren. Dieses Konzept reicht bis zu konkreten Maßnahmen, wobei einzelne Maßnah-



DI (ETH) Hannes Müller

geb. 1949

Planungsbüro Müller,
Romann & Schuppisser, Zürich
www.mrs-zh.ch

men vor ihrer Umsetzung wiederum die üblichen Entscheidungsprozesse durchlaufen.

Das vorliegende Konzept ist somit nicht das Ende eines Prozesses, sondern dessen Anfang. Es definiert bei schwieri-

Die beauftragten Büros

„MÜLLER, ROMANN UND SCHUPPISSE“
„BÜRO FÜR MOBILITÄT AG“

Für die externe Projektbearbeitung des Gesamtverkehrskonzepts konnte im Frühjahr 2007 die Arbeitsgemeinschaft des Zürcher Verkehrsplanungsbüros „Müller, Romann und Schuppisser“ und das Berner „Büro für Mobilität AG“ als Bestbieter mehrerer Angebote gewonnen werden.

Das Zürcher Büro „Müller, Romann und Schuppisser“ mit Projektleiter DI Hannes Müller war bereits vor dem Gesamtverkehrskonzept durch verschiedene Projekte in Feldkirch und Vorarlberg mit

den örtlichen Problemstellungen vertraut. Das 1997 gegründete Planungsbüro hat die Tätigkeitsschwerpunkte in den Bereichen Verkehrsplanung und Raumentwicklung. Projektleiter DI Hannes Müller verfügt über eine nun 30jährige Erfahrung als Verkehrsplaner in verschiedenen Unternehmen.

Die Berner „Büro für Mobilität AG“ mit der Prozessmoderatorin Dipl.-Geogr. Martina Dvoracek wurde 2002 gegründet. Das Büro mit einem interdisziplinären Team ist in den Geschäftsfeldern Mobilitätsberatung, Mobilitätsmarketing und Innovationsmanagement insbesondere in der Schweiz tätig. So gehört auch die Begleitung und Moderation kooperativer Gesamtprozesse im Bereich nachhaltiger Mobilität zum Tätigkeitsbereich des Büros.

Das Büro „Müller, Romann und Schuppisser“ zeigte sich im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts federführend für den gesamten Planungsprozess, die fachliche Erarbeitung von Lösungsvorschlägen und die Redaktion der Ergebnisse verantwortlich. Das Hauptaufgabengebiet der „Büro für Mobilität AG“ lag in der Vorbereitung und Moderation der Workshops der Begleitgruppe und der inhaltlichen Bearbeitung im Bereich Mobilitätsmarketing und -management.

Kontakt:

Müller, Romann und Schuppisser
CH-8004 Zürich
www.mrs-zh.ch

Büro für Mobilität AG
CH-3011 Bern
www.bfmag.ch



Das Gesamtverkehrskonzept Feldkirch ist ein rollender Prozess, bei dem immer wieder die Bevölkerung einbezogen wird.

gen Fragen die Leitplanken, um gemeinsam mit der Bevölkerung konkrete Schritte zu entwickeln. Das Gesamtverkehrskonzept Feldkirch ist in diesem Sinne ein rollender Prozess, bei dem immer wieder die Bevölkerung einbezogen wird.

Was hat eine Stadt wie Feldkirch davon, wenn sie Zeit und Geld investiert, um ein solches Konzept zu entwickeln?

Feldkirch bekommt dadurch eine Gesamtschau, die Klarheit schafft, wohin die Reise gehen soll, die aber auch einen Überblick über den Einsatz von Ressourcen gibt. Ich weiß dann bei jeder Investition, wo überall weitere Maßnahmen gesetzt werden müssen. Das gibt die Chance für ein koordiniertes Vorgehen.

Was macht ein gutes Gesamtverkehrskonzept aus?

Da gibt es zwei Aspekte - auf den Prozess bezogen und was den Inhalt betrifft.

Was den Prozess betrifft, gelingt es mit einem guten Konzept, Verbindlichkeiten vorzugeben, gleichzeitig aber auch Entwicklungen offen zu lassen. Das heißt, dass bei umstrittenen Fragen die Handlungsfähigkeit gegeben bleibt und nicht mit dem Konzept blockiert wird.

„Es braucht Änderungen im Verkehrsverhalten der Feldkircher, denn der größte Teil des Verkehrs ist hausgemacht!“

Inhaltlich soll ein gutes Konzept den Grundstein für eine nachhaltige Verkehrspolitik legen, die sich an allen Verkehrsträgern orientiert. Mit Nachhaltigkeit meine ich, dass soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte in die Planung integriert werden.

Aber auch Raumplanung spielt eine Rolle. So befasst sich ein Handlungsfeld im Feldkircher Gesamtverkehrskonzept mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Wenn z.B. die Bahnhaltestelle Amberg hervorragende Anschlüsse an die Bahn bietet, dort aber im Umkreis von 200m kaum Siedlung vorhanden ist, sollte man auf die Siedlungsentwicklung Einfluss nehmen.

Nimmt das Feldkircher Gesamtverkehrskonzept auch Bezug auf übergeordnete Verkehrsplanungen?

Aus dem Vorarlberger Verkehrskonzept wurden die Ziele für die Entwicklung des Modal-Split übernommen und für Feldkirch adaptiert. Natürlich werden

aber auch Vorhaben der Nachbarn, wie der Bahnausbau in Liechtenstein oder aber Planungen mit Rankweil im Norden Feldkirchs mit dem Gesamtverkehrskonzept koordiniert.

Was sind die besonderen Herausforderungen für Feldkirch?

An erster Stelle steht die „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“. Wir haben diesen Bereich im Gesamtverkehrskonzept nicht nochmals separat angegangen, da ja bereits ein breiter Planungsprozess läuft. Das Gesamtverkehrskonzept deckt jedoch alle Richtungen ab, die dort eingeschlagen werden könnten. Unabhängig davon, für welche Variante man sich schlussendlich entscheidet, bis es soweit ist, vergeht noch einiges an Zeit. Und auch diese Zeitspanne muss das Gesamtverkehrskonzept abdecken.

Die zweite große Herausforderung betrifft das Verhältnis der Innenstadt zur Entwicklung im Norden Feldkirchs: Ob es gelingt, die Einkaufszentren auch für den Öffentlichen Verkehr oder den Radverkehr interessant zu machen. Und ob Feldkirch es schafft, mit einer attraktiven Einkaufsstadt im Zentrum ein Gegengewicht zu setzen. Rein straßenbauliche Maßnahmen am Nordrand der Stadt reichen da nicht aus, denn sie werden nur die nächsten 5 bis 10 Jahre wirksam sein.

Vielmehr braucht es Änderungen im Verkehrsverhalten der Feldkircher, denn der größte Teil des Verkehrs ist hausgemacht! Und für das Verkehrsgeschehen in Feldkirch wird die Frage von Feldkirch Nord künftig eine ganz entscheidende sein.

Danke für das Gespräch!

4-3-2-1 - so soll sich der Verkehr verändern

MODAL-SPLIT ZIELSETZUNGEN

Im Gesamtverkehrskonzept hat sich Feldkirch ein hohes Ziel gesteckt, was die künftige Entwicklung des Verkehrs betrifft. Bis zum Jahr 2015 soll der Anteil der Radfahrer um 4 Prozentpunkte erhöht werden, jener der Fußgänger um 3 Prozentpunkte, die ÖPNV-Benützer sollen um 2 Prozentpunkte ansteigen und die PKW-Mitfahrer um 1 Prozentpunkt. Gleichzeitig soll der PKW-Lenkeranteil um 10 Prozent gesenkt werden.



Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr soll laut Gesamtverkehrskonzept um vier Prozent steigen.

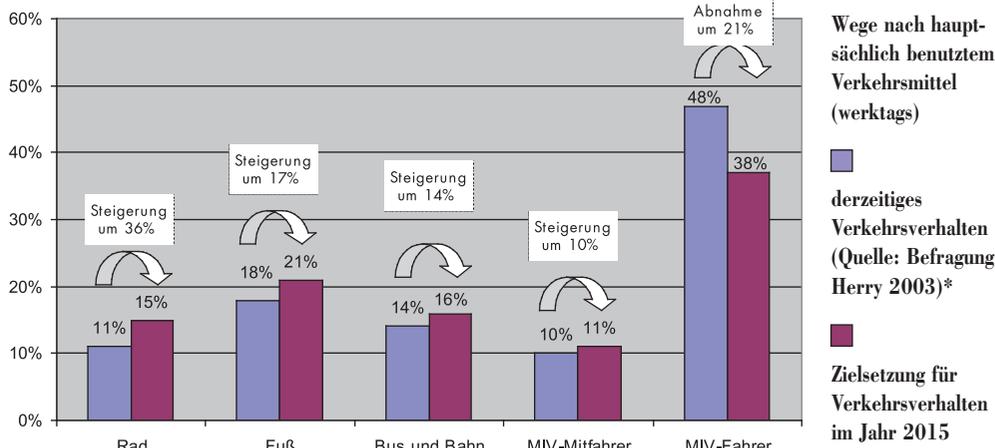
Wie ambitioniert diese Vorgaben sind, wird deutlich, wenn man jedes einzelne Verkehrsmittel und die auf diese Weise zurückgelegten Wege für sich genommen betrachtet:

In Feldkirch werden laut einer Umfrage des Instituts Herry aus dem Jahre 2003 11 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr um 4 Prozentpunkte auf gesamt 15 Prozent zu steigern, hieße somit, dass die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege um 36 Prozent zunehmen.

Bei Bus und Bahn wird eine Zunahme der Wege von 14 Prozent angestrebt. Die zu Fuß zurückgelegten Wege sollen um 17 Prozent steigen. Jene Wege, die als Pkw-Mitfahrer zurückgelegt werden, um 10 Prozent. Im Gegenzug sollen die Wege, die in Feldkirch durch das Lenken eines Pkws zurückgelegt werden, um 21 Prozent sinken.

Wie aber sollen diese Veränderungen erreicht werden? Das Gesamtverkehrskonzept formuliert eine ganze Reihe an unterschiedlichen Zielsetzungen, um attraktive Rahmenbedingungen für die Alternativen zum eigenen Auto zu schaffen. In den jeweiligen Handlungsfeldern werden diese Maßnahmen weiter konkretisiert.

Verkehrsverhalten in Feldkirch



* Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts waren die Daten der Befragung Herry 2008 noch nicht bekannt (siehe Seite 8).

Sichere Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger

Ein flächendeckendes, sicheres und auch möglichst direktes Netz an Radrouten soll dazu einladen, möglichst viele Wege mit dem Rad zurückzulegen: innerhalb der Wohngebiete, von den Wohngebieten in die Innenstadt, zum Bahnhof, zur Arbeit, zum Einkaufen. Dabei soll - wo möglich - das Prinzip „Mischverkehr“ angewendet werden. In der Innenstadt und in den Stadtteilen sollen darüber hinaus eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen zur Verfügung stehen. Insbesondere an Bahnhaltstellen sind möglichst gedeckte Abstellplätze wünschenswert.

Für Fußgänger sollen ebenfalls sichere und direkte Gehwegverbindungen geschaffen werden. Diese sollen gleichzeitig attraktiv gestaltet sein, um zu Fuß gehen angenehm zu machen. Bei den Straßenzügen werden im Gesamtverkehrskonzept ebenerdige Straßenquerungen angestrebt.

Attraktives Busangebot

Feldkirch verfügt bereits über ein sehr gutes Stadtbusangebot, das knapp 6 Mio. Fahrgäste pro Jahr nutzen - Tendenz steigend. Das Gesamtverkehrskonzept sieht aber auch hier einen weiteren Ausbau vor: Anmarschwege, die kürzer als 300 Meter sind, 15 Minuten Takt in dichter bebauten Gebieten, möglichst umsteigefreie Verbindungen sowie eine direkte Anbindung der Stadtteile zu den Nachbarn nach Liechtenstein oder Rankweil sind Ziele.

Bahn als Rückgrat stärken

Die Bahn als Rückgrat im Angebot des Öffentlichen Verkehrs soll gestärkt werden, indem bestehende Bahnhaltestellen in Altenstadt, Gisingen, Tisis und Amberg aufgewertet und gleichzeitig optimal mit dem Einzugsbereich verknüpft werden. Die Machbarkeit neuer Infrastrukturen und Haltestellen soll geprüft werden. Das Angebot der ÖBB soll insbesondere zwischen Feldkirch und Liechtenstein verdichtet werden. Diese Interessen will die Stadt Feldkirch bei Land und ÖBB mit Nachdruck einbringen.

Motorisierten Verkehr gut abwickeln

Den motorisierten Verkehr gut abzuwickeln bedeutet, den Durchzugsverkehr soweit möglich außerhalb der Stadt vorbei zu führen. Quell- und Zielverkehr sollen auf übergeordneten Straßen geführt, Schleichwege unterbunden werden. Autos in der Stadt sollen auf direktem Weg



Attraktive Angebote und persönliche Beratung sollen zum Umstieg animieren.

zu ihrem Zielparkplatz geführt und Belastungen für Anrainer möglichst gering gehalten werden. Nicht zuletzt ist Sicherheit im Verkehrsablauf zu schaffen.

Das Angebot und die Bewirtschaftung von Parkplätzen sind je nach Lage und Erschließungsqualität mit anderen Verkehrsmitteln differenziert zu betrachten. So sollen beispielsweise Berufspendler animiert werden, mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu kommen.

Der Straßenraum in den Siedlungsgebieten soll so gestaltet werden, dass verschiedene Verkehrsteilnehmer gemeinsam die bestehenden Flächen nutzen („Koexistenzprinzip“). Bei jeder Neugestaltung oder Sanierung sollen selbstverständlich auch die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden.

Mit „Mobilitätsmanagement“ Umstieg fördern

Richtige Information ist eine Schlüsselgröße, wenn es darum geht, möglichst viele MitbürgerInnen zum Umsteigen zu animieren. Fahrpläne, Fuß- und Radwegkarten, Information zu Angeboten wie Carsharing oder Fahrgemeinschaften, und entsprechende Bewusstseinsbildung sollen das Ein- und Umsteigen erleichtern.

Als besonders wichtig werden aber auch persönliche Beratung und auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittene Angebote erachtet. Der Mobilpunkt Feldkirch/Oberes Rheintal bietet bereits eine ganze Reihe solcher Angebote. Das breite Spektrum des Mobilitätsmanagements soll laut Gesamtverkehrskonzept künftig Schritt für Schritt erweitert werden: z.B. durch Organisation von Hauslieferdiensten, Mobilitätsberatung von Unternehmen, Kombi-Tickets bei Veranstaltungen u.v.a.m.

BürgerInnen haben maßgeblich Einfluss genommen

DREI MOBILITÄTSKONFERENZEN ZUM GESAMTVERKEHRSKONZEPT

Das Gesamtverkehrskonzept dient als Richtschnur für die Feldkircher Verkehrspolitik der nächsten 10 bis 15 Jahre. Entsprechend großen Stellenwert hatte der Einbezug von Bürgerinnen und Bürgern in dessen Erarbeitung. Eine 65-köpfige Begleitgruppe mit Bürgern, Vertretern der Politik und Interessensgruppen hatte im Rahmen von drei Mobilitätskonferenzen maßgeblichen Einfluss auf die Resultate.

2007 wurde die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts in Angriff genommen und die wichtigsten Daten und Fakten zum Verkehrsgeschehen in Feldkirch zusammengetragen. Mit diesem Datenmaterial hat sich in der Folge die 1. Mobilitätskonferenz im November 2007 auseinander gesetzt und dabei Problemfelder, Sichtweisen und Zielsetzungen der Beteiligten erörtert.

Leitlinien erarbeitet

Aufbauend auf den gesammelten und diskutierten Verkehrsdaten wurden in einem zweiten Schritt Leitlinien und Zielsetzungen erarbeitet, in welche Richtung sich das Verkehrsgeschehen in den nächsten 10 bis 15 Jahren entwickeln soll. Die 2. Mobilitätskonferenz im März 2008 hat diese Leitlinien eingehend diskutiert und gleichzeitig erste Vorschläge für konkrete Maßnahmen eingebracht.

In der Folge sind durch die Fachleute sieben verschiedene Handlungsfelder definiert worden.



Gemeinsam mit Bürgern, Interessensgruppen, Politikern und Experten wurden Leitlinien und Handlungsfelder erarbeitet.

Handlungsfelder festgelegt

Mit Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern hat sich schließlich die 3. Mobilitätskonferenz im September 2008 auseinandergesetzt. Nach teilweiser Überarbeitung der von den Experten eingebrachten Vorschläge wurde das Gesamtverkehrskonzept am 10. März 2009 in der Stadtvertretung von allen politischen Parteien einstimmig verabschiedet.



„Yes, we can.“ Dieses Gefühl nahm ich nach den Mobilitätskonferenzen bei den Teilnehmenden - in unterschiedlicher Intensität - wahr. Gepaart mit einem hohen Verantwortungsbewusstsein gegenüber dem gemeinsamen Prozess, dem Gesamtinteresse, dem Lebensraum und der Machbarkeit ist diese Grundhaltung ein wertvolles Fundament für die Zukunft. So lassen sich nun in unterschiedlichen Kooperationen zwischen Behörden, Verbänden, Bürgerinnen und Bürgern konkrete Projekte zugunsten einer nachhaltigen Mobilität in Feldkirch anpacken. Viel Erfolg!

MARTINA DVORACEK, MODERATORIN
BÜRO FÜR MOBILITÄT AG



Im Rahmen von drei Mobilitätskonferenzen haben BürgerInnen, VertreterInnen der politischen Parteien und verschiedener Interessensgruppen gemeinsam geplant.

Bürgerinnen und Bürger meinen ...

STATEMENTS ZUM PROZESS
UND ZUM ERGEBNIS

„Es war beeindruckend, dass es gelungen ist, so viele Vertreter der unterschiedlichsten Interessensgruppierungen zu vereinen, um gemeinsam ein für Feldkirch zukunftsweisendes Thema ernsthaft zu bearbeiten.“

MAG. WERNER SCHALLERT,
WIRTSCHAFTSKAMMER
VORARLBERG

„Dass der Prozess in dieser Form stattfand, hat dazu beigetragen die ganze Angelegenheit zu versachlichen und aus dem politischen „Hick-hack“ herauszunehmen.“

DR. NORBERT KATHAN,
VLBG. KRANKENHAUS-
BETRIEBSGESELLSCHAFT

„Sehr erstaunlich war, dass für das Feldkircher Gesamtverkehrskonzept die Verkehrsplanung Feldkirch Süd nicht in die Überlegungen mit einbezogen worden sind.“*

INGRID SCHARF, STADTVERTRETERIN

„Mein Schlüsselerlebnis im Prozess des Gesamtverkehrskonzeptes war, dass es keine nennenswerte Verkehrsreduktion auf der L 190 (Reichsstraße, Bahnhofstraße) geben wird.“

DR. TRUDI TIEFENTHALER,
ORTSVORSTEHERIN

„Schlüsselerlebnis war für mich die Tatsache, dass sich alle am Prozess (Gruppe 1) beteiligten Personen für das Achsen-Kammern-Prinzip aussprachen, wenn auch mit der Forderung entsprechender Begleitmaßnahmen.“

PETER LINS, VIZEKOMMANDANT
STADTPOLIZEI

„Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes sind überraschend progressiv in allen Bereichen und damit sehr positiv.“

MAG. PETER SCHMID, BÜRGER

*(Anm.: Die Planungen und Ergebnisse der „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ wurden im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes nicht nochmals in Frage gestellt, aber durch Berücksichtigung verschiedener Szenarien sehr wohl einbezogen)

„Ich werde mit sehr großem Interesse beobachten, was in den nächsten Jahren geschieht.“

ROLAND FEURSTEIN, BÜRGER

„Ich beurteile die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes positiv!“

MICHAEL LUDESCHER, BÜRGER

„Egal ob Fahrradfahrer, öffentlicher Verkehr, Fußgänger oder motorisierter Individualverkehr, alle konnten sich einbringen, wurden gehört und arbeiteten gemeinsam, sich gegenseitig respektierend, miteinander an der (Verkehrs)Zukunft unserer Stadt.“

GERHARD KRÄUTLER,
VERKEHRSVERBUND

„Mein Schlüsselerlebnis war, dass die Teilnehmer größtenteils „Grün angehaucht“ und zumindest wortgewaltiger waren. Am liebsten wäre es denen, das Auto in Grund und Boden zu verdammen. Es wurden oft utopische Forderungen gestellt.“

HERBERT STATTMANN, ARBÖ

„Das Gesamtverkehrskonzept wird von mir abgelehnt. Wichtig sind für den Großteil der Personen nur Fahrradverkehr und 30km/h Zonen. Entlastung der Anwohner an den Hauptachsen ist unwichtig.“

WILLI BECK, BÜRGER

„In der Diskussion in der kleinen Gruppe mit Fachleuten, Politikern und anderen interessierten Bürgern wurde offen gesprochen, jede Meinung wurde angehört und akzeptiert. Ich hatte das Gefühl, auch als einfacher Bürger meinen Beitrag leisten zu können.“

THOMAS FUSSENEGGER, BÜRGER

„Mein Schlüsselerlebnis in diesem Prozess war, zu merken, wie stark der Wunsch nach umweltfreundlicherer Mobilität sowohl in der Stadtvertretung als auch bei den Bürgern war und, dass der moderne Planungsprozess so interaktiv läuft.“

PAULA RINNE, BÜRGERIN

„Das Gesamtverkehrskonzept zementiert die Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs auf die nächsten Jahrzehnte und ist damit nicht geeignet, eines der wesentlichen Ziele, nämlich CO₂-Reduktion zu erreichen.“

DR. ROBERT KRUSE, BÜRGER

„Eine interessante Erkenntnis war für mich die Überlegung, dass man dort, wo öffentlicher Verkehr ohnehin da ist, Stadtentwicklung betreiben sollte. Z.B. im Umfeld des Bahnhofs oder auch am Bahnhof Altstadt.“

DR. ALFRED SCHMID, BÜRGER

„Mich hat positiv überrascht, wie engagiert und informiert der Prozess zur Entwicklung des Gesamtverkehrskonzepts ablief! Im Bereich Raumplanung gibt es allerdings noch viel zu tun. Fehler in der Vergangenheit haben zu Belastungen durch mehr Verkehr geführt und sind nur schwer zu korrigieren.“

DR. MATTHIAS MAYER, BÜRGER



STR. DR.
ANGELIKA LENER

„Philosophie der künftigen Verkehrspolitik verankert“

Verkehrspolitik ist mehr als Straßenbau. Moderne Verkehrspolitik operiert im Spannungsfeld wirtschafts-, umwelt- und sozialpolitischer Erfordernisse und hat sich in den letzten Jahren von der bloßen Bereitstellung verkehrlicher Infrastruktur in Richtung einer vorausschauenden Mobilitätspolitik für alle gesellschaftlichen Gruppierungen gewandelt.

Auf Basis dieser verkehrspolitischen Zielsetzungen und aufbauend auf dem „Leitbild Verkehr“, einem Abschnitt des erst vor kurzem verabschiedeten strategischen Stadtentwicklungsplans (STEP) der Stadt Feldkirch, wurde für unsere Stadt ein neues Gesamtverkehrskonzept erar-

beitet, welches die verkehrliche und Mobilitätsentwicklung der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre zu gestalten vermag. Hier wurde sozusagen die „Philosophie“ der Verkehrspolitik in und für Feldkirch verankert. Besonders geglückt ist dabei in diesem im wahrsten Sinn des Wortes gesamthaften Konzept die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und allen verwandten Bereichen der Verkehrsplanung.

Die im neuen Gesamtverkehrskonzept formulierten Lösungsansätze für unterschiedlichste Handlungsfelder bilden wertvolle „Leitplanken“ für die anstehenden ordnungspolitischen wie strukturellen Vorhaben. Es ist gleichermaßen Richtschnur für die Politik wie Handlungsanweisung und Arbeitsinstrument für die Verwaltung.

Bemerkenswert ist auch der hinter uns liegende Prozess, in welchem die Entwicklung dieses Gesamtverkehrskonzeptes gelang: Neben den üblicherweise befassten politischen Gremien wurde eine Begleitgruppe installiert, in die neben engagierten Bürgern und Bürgerinnen unserer Stadt auch alle maßgebli-

chen mit Verkehrsfragen befassten Interessensgruppierungen eingeladen waren. Diese Begleitgruppe kam in drei Mobilitätskonferenzen zusammen. Die dabei offen wie respektvoll geführten Diskussionen führten zu einem breiten Verständnis bezüglich der komplexen Zusammenhänge und der unterschiedlichen Positionen zum Thema Mobilität. Als positives Ergebnis dieser intensiven Arbeit konnte eine Aufbruchstimmung gespürt werden, wie unsere Mobilität in Zukunft nachhaltig gestaltet werden kann.

Von den ersten Visionen der Begleitgruppe zu konkreten Maßnahmen - als Zwischenergebnis dieses Prozesses liegt nunmehr ein sehr engagiertes und mutiges Programm für die künftige Mobilität in Feldkirch vor, das erfreulicherweise von allen politischen Gruppierungen mitgetragen wird. Das Gesamtverkehrskonzept wurde am 10.03.2009 einstimmig in der Stadtvertretung verabschiedet.

Ich bin zuversichtlich, dass auch die Umsetzung der einzelnen Schwerpunkte - welche weiterhin im Dialog mit der Bevölkerung stattfinden wird - sich ebenfalls auf breite Akzeptanz stützen wird.

Mit „Achsen“ und „Kammern“ den Verkehr lenken

STÄDTISCHES ERSCHLIEßUNGSKONZEPT

Ein eigenes Erschließungskonzept soll den Verkehr schonend durch Feldkirch lenken: Vorbei an Feldkirch, wer nicht nach Feldkirch muss. Auf ausgewiesenen Hauptachsen von und zu den Zielen im Stadtgebiet. Und immer mit geringst möglicher Belastung für die Wohngebiete.

Das dafür entwickelte städtische Erschließungskonzept definiert im Stadtgebiet Hauptachsen, Haupterschließungsstraßen und Kammern. Es gliedert sich gleichzeitig in ein überregionales Erschließungskonzept ein.

Hauptachsen...

... sind jene Straßenzüge, auf denen der Durchzugsverkehr durch Feldkirch bewegt werden soll. Hauptachsen sollen aber auch jene Verkehrsteilnehmer benützen, die in die Stadt hinein, oder aus der Stadt heraus wollen (Ziel- bzw. Quellverkehr).



Im Gesamtverkehrskonzept wird Tempo 40 beispielsweise für den sensiblen Bereich der Nofler Straße vorgeschlagen.

Um den Verkehr auf die jeweils vorgesehenen Straßen zu lenken, können unterschiedliche Maßnahmen genutzt werden: Verkehrslichtsignalanlagen, Staumanagement, polizeiliche Vorschriften wie Fahrverbote, Einbahnregelungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, oder aber bauliche Veränderungen. „Eingänge“ zu Kammern können beispielsweise mit Schwellen oder Pflasterungen hervorgehoben werden.

Tempo 30, 40 oder 50?

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Feldkirchs Straßen richten sich im Erschließungskonzept nach den spezifischen Verhältnissen der einzelnen Straßenzüge.

Tempo 50 soll dort gelten, wo die Hauptachsen und Haupterschließungsachsen eine ausreichende Breite aufweisen und zudem beidseitige Radstreifen vorhanden sind. Ist dies nicht der Fall, soll laut Gesamtverkehrskonzept auf diesen Straßen im Siedlungsgebiet Tempo 40 gefahren werden. Tempo 30 soll generell in den Kammern gelten. Auf Hauptachsen kann Tempo 30 zur Anwendung kommen, wenn es sich um besonders sensible Punkte oder Streckenabschnitte handelt, oder aber in den Ortskernbereichen.

Haupterschließungsachsen...

... sind Straßenzüge, die die einzelnen Stadtteile in Feldkirch erschließen. Haupterschließungsachsen führen aber auch zu zentralen Infrastruktureinrichtungen oder größeren Industrie- und Gewerbegebieten.

Kammern...

... sind jene Teile des Stadtgebiets, die vor allem Wohnzwecken dienen und wo die Belastung durch den Verkehr minimiert werden soll. Dort gilt Tempo 30 und gibt es keine Vorrangstraßen. Diese Straßenzüge werden von allen Verkehrsmitteln gemeinsam genutzt (Prinzip der Koexistenz). Die „Eingänge“ in die Kammern sind derart gestaltet, dass sie sich von Hauptachsen und Haupterschließungsachsen abheben.

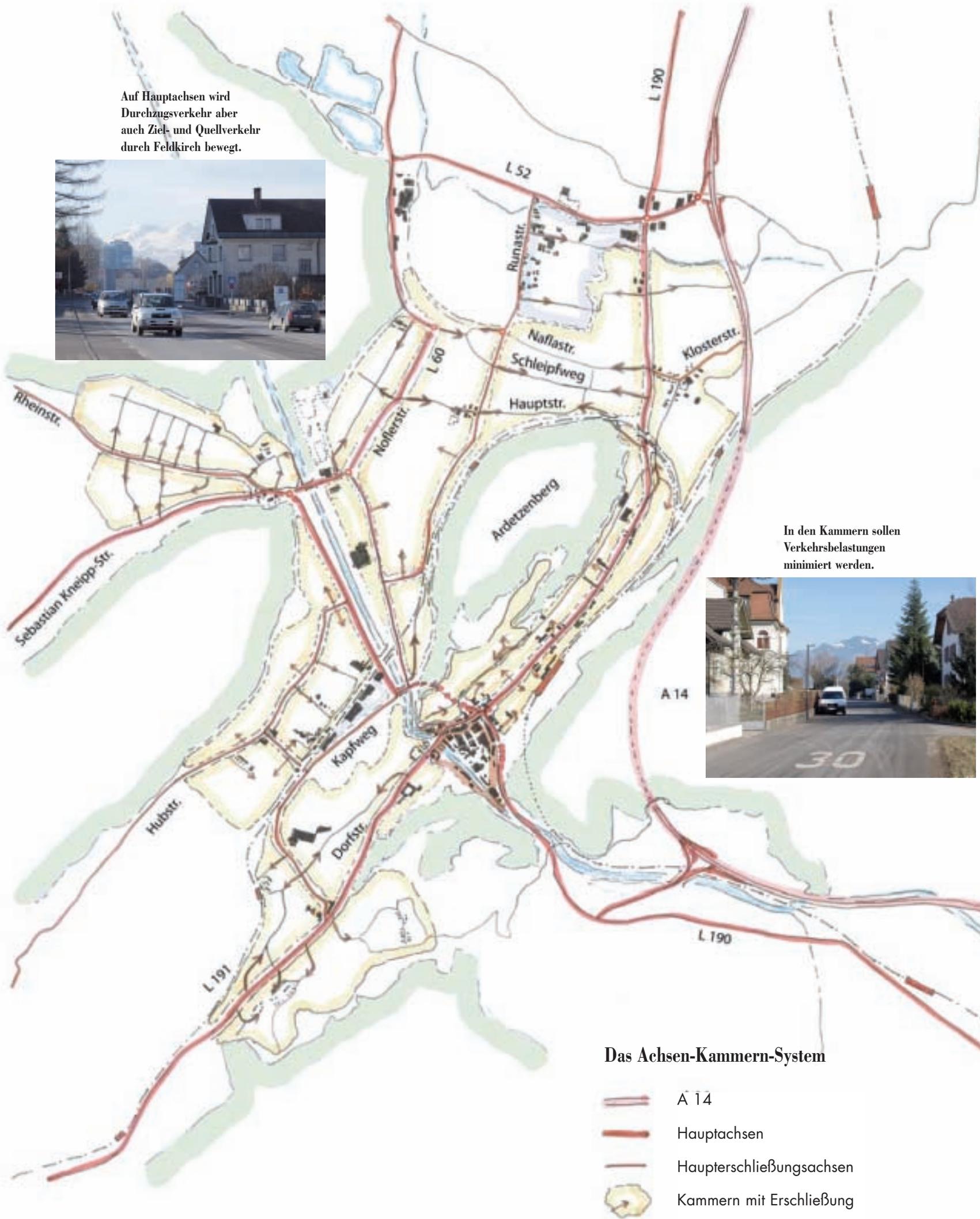


Feldkirch ist in ein überregionales Erschließungskonzept eingebunden.

Das städtische Erschließungskonzept für Wohngebiete



Auf Hauptachsen wird Durchzugsverkehr aber auch Ziel- und Quellverkehr durch Feldkirch bewegt.



In den Kammern sollen Verkehrsbelastungen minimiert werden.



Das Achsen-Kammern-System

-  A 14
-  Hauptachsen
-  Haupterschließungsachsen
-  Kammern mit Erschließung



Der offene Prozess der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes war durch die Begleitgruppe auf direkte BürgerInnenbeteiligung ausgerichtet. In den Mobilitätskonferenzen entwickelte sich ein sehr sachlicher und auch informativer Dialog zwischen den Fachleuten, den politischen Vertretern, den unterschiedlichen Interessensgruppen und der engagierten Bevölkerung.

Die kritische und differenzierende Auseinandersetzung aller beteiligten Gruppen habe ich als sehr konstruktiv und lösungsorientiert erlebt. Unter professioneller Begleitung konnte ein sehr ausführliches und umfassendes Gesamtverkehrskonzept ausgearbeitet werden, in dem jeder Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, und kein Verkehrsproblem ausgespart wurde. Neben der Situationsanalyse sämtlicher verkehrsrelevanter Bereiche beinhaltet das vorliegende Verkehrskonzept als Ergebnisse nun auch konkrete Vorschläge und einzelne Lösungsschritte, unterschiedliche Änderungsmöglichkeiten und Alternativen, aber auch visionäre Ideen.

Für mich persönlich zeigte sich mit diesem Prozess wieder deutlich, wie wichtig vor allem eine Bewusstseinsbildung rund um das Thema Mobilität ist, da jeder Einzelne sowohl von Verkehrsproblemen betroffen, als auch ein Verkehrserreger ist.

STV DI VERONIKA BRÜSTLE (ÖVP)
MITGLIED PLANUNGSAUSSCHUSS



In Feldkirch als Kreuzungspunkt verschiedener Verkehrswege werden die negativen Auswirkungen des Verkehrs besonders deutlich sichtbar. Durchzugsverkehr macht aber nur einen geringen Anteil aus. Sowohl das Mobilitätsbedürfnis innerhalb von Feldkirch als auch Ziel- und Quellverkehr sind in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Ein zeitgemäßes Gesamtverkehrskonzept war also schon längst fällig. Das jetzt vorliegende Ergebnis kann sich sehen lassen. Die identifizierten Handlungsfelder gehen die Thematik umfassend an und auch langjährige grüne Forderungen werden berücksichtigt: Öffentlicher Verkehr, Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie Mobilitätsmanagement.

Verschiedene Gründe haben zum Gelingen beigetragen. So hat sich die Auswahl des Planungsbüros MRS mit dem Projektverantwortlichen DI Hannes Müller als Glücksgriff erwiesen. Ein wichtiger Faktor war die Einbeziehung breiter Kreise: Fachleute, politisch Tätige, Interessensvertretungen und vor allem interessierte BürgerInnen. In den drei Mobilitätskonferenzen entwickelte sich eine erstaunliche Dynamik und manches Thema, das sonst wohl kaum Akzeptanz gefunden hätte, wurde so aufgegriffen. Diesen Beteiligungsprozess wünschen wir uns auch für die Umsetzung der Maßnahmen und die laufende Anpassung.

STV DR. GERHARD DIEM (FB)
MITGLIED PLANUNGSAUSSCHUSS



Seit langem schon forderten wir die Überarbeitung bzw. die Neuerstellung des aus den 80er Jahren stammenden Verkehrskonzeptes der Stadt Feldkirch. Diesem Verkehrsleitkonzept, das in den verschiedenen Erstellungsphasen eine gut strukturierte Bürgerbeteiligung zuließ, Vorschläge der Beteiligten einarbeitete und Diskussionen ermöglichte, können wir zustimmen.

Wir befürworten, dass Umsetzungen wieder von den politischen Gremien beraten und beschlossen werden, was eine flexible und von demokratischem Geist geprägte Vorgangsweise ermöglicht.

Die Verkehrsprobleme in Feldkirch verlagern sich zunehmend in den Norden Feldkirchs zur Gemeindegrenze Rankweil. Der bevölkerungsreichste Ortsteil Gisingen ist von starkem und ständig anwachsendem Durchzugsverkehr durch Wohngebiete betroffen.

Eine der Zielsetzungen der Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Siedlungsgebiete vom Durchzugsverkehr zu entlasten, muss auch für andere Ortsteile von Feldkirch gelten.

Die Fragen, die den Durchzugsverkehr besonders in Gisingen betreffen, sind nach wie vor ungelöst, wenn auch Vorschläge vorliegen, die den Durchzugsverkehr durch entsprechende Maßnahmen für die Bevölkerung erträglicher machen können.

STV RITA REISCH (SPÖ)
MITGLIED PLANUNGSAUSSCHUSS



Der Prozess zur Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes für Feldkirch war ein sehr guter, da die Gesprächsbasis sehr offen und dem Dialog aller Beteiligten genug Zeit und Raum gegeben war. Dabei hat die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in den einzelnen Ortsteilen in vorbildlicher Art und Weise stattgefunden.

Da ich grundsätzlich das Wachsen und Gedeihen der Wirtschaft als vordergründig und sehr wichtig im Hinblick auf alle Verkehrslösungen sehe, würde ich mir vor diesem Hintergrund teilweise eine neutralere Begleitung von Seiten der beauftragten Büros wünschen, eine spürbare Verdammnis des Autoverkehrs ist dabei unpassend.

Das Ergebnis kann in dieser Form als adäquat bezeichnet werden, ein Konzept diesen Umfangs kann ja immer nur eine derzeitige Marschrichtung vorgeben, ein Konzept ist auch immer nur so gut, als wie damit auch raschest auf geänderte Rahmenbedingungen reagiert werden kann. Gerade in diesem sensiblen Bereich darf die dynamische Anpassung nicht zu kurz kommen und muss ständig vorhanden bleiben.

Als Meilenstein werte ich das klare Bekenntnis zur „Verkehrslösung Feldkirch Süd“ mittels der geplanten Tunnellösungen. Hoffentlich bleibt hier der momentane Schwung erhalten. Zu viele Jahre wurde hier schon nur geredet und leider bisher nichts umgesetzt.

MANFRED RÄDLER (FPÖ)
MITGLIED PLANUNGSAUSSCHUSS

Das Achsen-Kammern-System umsetzen

HANDLUNGSFELD A

Im Handlungsfeld A wurde untersucht, durch welche Maßnahmen das vorgeschlagene Erschließungskonzept des „Achsen-Kammern-Systems“ umgesetzt werden kann.

Hirschgraben und Schlossgraben integrieren

Das Stadtentwicklungsgebiet im Bereich Jahnplatz - Wichnergasse - Saal- baugasse soll bestmöglich mit der „Kammer Innenstadt“ in Beziehung gesetzt werden. Das bedeutet, die trennende Wirkung des Schlossgrabens zu verringern und diesen auch gestalterisch aufzuwerten.

Durch die Verkehrsplanung Feldkirch Süd soll sich mittelfristig auch im Hirschgraben ein erhöhter Gestaltungsspielraum ergeben und der Hirschgraben in die „Kammer Innenstadt“ integriert werden.

Ortszentren aufwerten

In den Kammern in den Stadtteilen Tisis und Tosters gibt es derzeit relativ wenig Probleme. Einzig die Lage des Landeskrankenhauses in Tisis führt zu einem wenig erwünschten Verkehrsaufkommen innerhalb der Kammer.

Das Gesamtverkehrskonzept schlägt daher eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Rheinbergerstraße und dem Alberweg vor sowie weitere Maßnahmen, die im Falle der Umsetzung der Verkehrsplanung Feldkirch Süd zu ergreifen sind. Dazu zählen Maßnahmen zur Verkehrslenkung, eine verstärkte Erschließung des LKH über die Hohle Gasse und die Ausdehnung der Kammern durch Umgestaltungen in den Zentren von Tosters und Tisis sowie eine Temporeduktion auf der Liechtensteinerstraße.



Der „Schleichwegverkehr in den Kammern soll reduziert und Ortszentren aufgewertet werden.

Schleichwegverkehr reduzieren

Auch der Durchgangsverkehr in den nördlichen Stadtteilen Feldkirchs soll sich auf den Hauptachsen bewegen. Der Schleichwegverkehr in den Gisinger Kammern, in der Reichsstraße und dem Straßenzug Lehenhofgasse-Bürgergasse soll reduziert werden.

Einzelne Vorschläge für die Reduzierung des Durchgangsverkehrs wurden bereits erarbeitet. Diese und weitere Maßnahmen sollen im Konsens mit der betroffenen Bevölkerung konkretisiert werden. Das Betriebsgebiet Runa soll eine verbesserte Anbindung durch den Öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr erhalten.

Verkehr auf der L 60 in Gisingen besser abwickeln

Untersuchungen haben gezeigt, dass eine mögliche Umfahrung von Gisingen aufgrund der unzureichenden Entlastungswirkung und der städtebaulichen Einbindung fachlich zu hinterfragen ist. Die L60 in Gisingen wird somit die Funk-

tion einer Hauptachse beibehalten. Da die Belastung für das angrenzende Wohngebiet ein großes Problem darstellt, sieht das Gesamtverkehrskonzept Maßnahmen vor, um den Verkehrsablauf zu beruhigen und erträglicher zu machen:

Vorschläge sind Tempo 40 entlang der L60, eine Verringerung der Trennwirkung, die Optimierung des Knotens mit der Hauptstraße sowie zusätzliche Maßnahmen beim Schulzentrum Oberau.

Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche

Die aufgrund der Analyse erkannten Probleme wurden im Rahmen von Handlungsfeldern, also thematisch zusammengehörender Bereiche, bearbeitet. Die Handlungsfelder werden in einzelne Maßnahmenbereiche gegliedert. Diese enthalten Maßnahmenpakete, die innerhalb unterschiedlicher Zeithorizonte realisiert werden sollen.

Gestaltung und Betrieb auf den Hauptachsen

HANDLUNGSFELD B

Das Handlungsfeld B widmet sich im Besonderen den Hauptverkehrsachsen, die auch in Zukunft hohen Verkehrsbelastungen ausgesetzt sein werden.

Vielschichtige Funktionen

Hauptverkehrsachsen wie die L190 und L191 sind heute gestalterisch hauptsächlich am Motorisierten Individualverkehr orientiert. Dabei sind Hauptachsen meistens auch Hauptstrecken des öffentlichen Verkehrs und Haupttrouten für viele Fahrradfahrer und Fußgänger. Darüber hinaus wird an diesen Straßen zügen gewohnt. Nicht zuletzt prägen sie das Stadtbild maßgeblich. Alle diese Aspekte sollten bei der Straßengestaltung an Haupttrouten berücksichtigt werden.

Städtebauliche Gestaltung

Hauptachsen wie die L190 oder die L191 müssen wichtige verkehrstechnische Funktionen erfüllen. Sie sollten darüber hinaus aber auch städtebaulichen Kriterien gerecht werden. Bezüglich der Verkehrsorganisation wurden an der L190 in den letzten Jahren wesentliche Verbesserungen erreicht (z.B. mit der Schaffung eigener Busspuren). Das Gesamtverkehrskonzept empfiehlt jedoch zusätzlich städtebauliche Maßnahmen und dafür die Entwicklung eines sogenannten „Integralen Betriebs- und Gestaltungskonzeptes“ für diese wie auch für andere Hauptachsen in Feldkirch.

Verbesserte Querungsmöglichkeiten

Auch für den Teilabschnitt Bärenkreuzung bis Felsenau auf der L190 - und dabei insbesondere für den Schlossgraben - wird ein gesamtheitliches Gestaltungs-



Eine oberirdische Querung am Schlossgraben wird angestrebt.

und Betriebskonzept verlangt. Zudem wird eine baldige Umsetzung einer oberirdischen Quermöglichkeit für Fußgänger in Verlängerung der Wichnergasse im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich vorgeschlagen.

Möglichkeiten durch „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“

An der L191 von der Illbrücke bis zur Grenze in Tisis bestehen bereits jetzt Möglichkeiten, den Verkehr zu beruhigen, die Bedingungen für Fußgänger und Fahrradfahrer zu verbessern und die Belastung an der Straße zu vermindern. Mit der „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ und der mengenmäßigen Entlastung in Tisis ergeben sich zusätzliche Chancen - insbesondere für den Zentrumsbereich von Tisis.

Am Hirschgraben ergeben sich neue Möglichkeiten für eine städtebaulich attraktive Gestaltung. Voraussetzung ist neben der Realisierung der „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ ein zusätzliches Maßnahmenbündel, um den PKW-Ziel- und Quellverkehr so weit wie möglich auf andere Verkehrsarten zu verlagern.

Verkehrslenkung erforderlich

Damit eine „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ größtmögliche Entlastung im Stadtraum bringt, sind verkehrslenkende Maßnahmen notwendig. Diese Maßnahmen reichen von optimaler Beschilderung, über die Gestaltung der Knoten an den Einfahrten zu den Umfahungsstraßen, bis hin zur Erhöhung des Widerstands für eine Zentrumsdurchfahrt.

Verkehrslenkende Maßnahmen sollen sicherstellen, dass der Verkehr auf den neuen Umfahungsmöglichkeiten der Verkehrsplanung Feldkirch Süd fließt.



Verkehr und Nutzungen

HANDLUNGSFELD C

Die Abstimmung von städtischen Nutzungen und Verkehr ist einer der entscheidenden Erfolgsfaktoren für eine langfristige Ausrichtung der Verkehrspolitik.

Verdichtungen im Zentrum

Eine hohe Nutzungsdichte ist dort anzustreben, wo die Qualität der Erschließung durch alle Verkehrsmittel hoch ist: Deshalb machen Verdichtungen von Wohnnutzungen und verkehrsintensiven Nutzungen im Stadtzentrum, wie sie

Ist die „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ im Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt?

Die „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ wird als eigener Planungsprozess parallel zum Gesamtverkehrskonzept geführt. Im Gesamtverkehrskonzept sind die Planungsüberlegungen der „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ - dort, wo nötig - anhand verschiedener Planungszustände berücksichtigt:

- Einerseits der heutige Zustand, von dem angenommen werden kann, dass er noch einige Jahre existieren wird.
- Und andererseits die zwei Szenarien mit den Annahmen, dass die Straßenbauvariante 5.3 der „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ oder eine „Variante 0+“ der „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ realisiert ist.

Diese unterschiedlichen Planungszustände sind auch in den Handlungsfeldern berücksichtigt, wo verschiedene Fragestellungen, je nach Planungszustand unterschiedlich beantwortet werden.



Das Gesamtverkehrskonzept empfiehlt im Bereich Feldkirch Nord, dort wo keine öffentlichen Verkehrsmittel verfügbar sind, auch keine weiteren publikumsintensiven Einrichtungen anzusiedeln.

etwa im Bereich der Wichnergasse und im Bahnhofsbezirk beabsichtigt sind, aus verkehrlicher Sicht Sinn. Im Gesamtverkehrskonzept werden zusätzliche Anforderungen definiert, wie die verkehrliche Erschließung der verdichteten Zentren erfolgen soll.

Entwicklungen im Bereich „Feldkirch Nord“

Andere Voraussetzungen gelten für städtische Randgebiete an der L190/L52 im Norden Feldkirchs und in Rankweil. Hier im Einzugsbereich des Autobahnanschlusses soll es möglich sein, Nutzungen anzusiedeln, die mit dem Auto angefahren werden.

Es wird jedoch empfohlen, keine weiteren publikumsintensiven Einrichtungen abseits der mit dem öffentlichen Verkehr und Radverkehr gut erschlossenen Bereiche anzusiedeln. Diesbezüglich werden baurechtliche und raumplanerische Maßnahmen vorgeschlagen. Gleichzeitig sollen für Kunden wie Mitarbeiter das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und die Zugänglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr weiter ausgebaut werden.

Verdichtungen um Bahnhaltspunkte

Potenzial bietet sich bei Bahnhaltspunkten wie etwa bei der Haltestelle Amberg. Hier besteht ein attraktives Bahnangebot mit Halbstundentakt und damit beste Voraussetzungen für ein künftig dichteres Wohngebiet. Nachdem auch eine entsprechende Flächenwidmung vorliegt, wird hier eine verbesserte Erschließung der Bahnhaltstelle vorgeschlagen.

Nutzungsstruktur anpassen

Schließlich gilt es für Hauptachsen, an die hauptsächlich Wohnnutzungen angrenzen, alle Möglichkeiten für eine langfristige Anpassung der Nutzungsstruktur auszuschöpfen. Dies trifft im besonderen Maße für die L60 (Nofler Straße/Ketschelenstraße) zu.

Ziel sollte eine Aufwertung dieser Achse sein, indem dort vermehrt Dienstleistungs- und kommerzielle Nutzungen mit Zentrumsfunktionen entstehen.



Im Umkreis der Haltestelle Amberg steht Bauland zur Verfügung, das bereits optimal ans Öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist.

Fußgänger- und Fahrradverkehr

HANLUNGSFELD D

Im Handlungsfeld D des Gesamtverkehrskonzepts ist festgelegt, welche Infrastruktur- und „weichen“ Maßnahmen zur weiteren Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs in Feldkirch umgesetzt werden sollen.

Lücken im Netz schließen

In Feldkirch wurde in den vergangenen Jahrzehnten bereits viel geleistet für den Radverkehr. Dennoch wurden im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts 50 weitere Bau- und Sanierungsvorhaben zur Ergänzung des bestehenden Netzes ausfindig gemacht, die schrittweise umgesetzt werden sollen.

Hochrangige Radrouten

Innerhalb des bereits engmaschigen Radroutennetzes wurde ein Netz hochrangiger Radrouten definiert, auf denen die RadfahrerInnen schnell, direkt und komfortabel an die wichtigen Ziele der Stadt gelangen. Diese hochrangigen Radrouten haben besondere Qualitätsansprüche zu erfüllen. Bereits ab dem heurigen Jahr werden erste Maßnahmen umgesetzt, um diese „Autobahnen“ für RadfahrerInnen zu verwirklichen. In den kommenden Jahren sollen diese Haupt- radrouten auch entsprechend beschildert und signalisiert werden.



Radfahren in Feldkirch soll systematisch gefördert werden.

Fahrradfreundliches Verkehrsklima

Schließlich soll auch durch „weiche“ Maßnahmen wie etwa Service, Kommunikation und Information das Radfahren in Feldkirch systematisch gefördert und ein noch fahrradfreundlicheres Verkehrsklima in Feldkirch geschaffen werden. Aber auch die ergänzende Infrastruktur, z.B. in Form von überdachten Radabstellanlagen, soll in diesem Zusammenhang verbessert werden.

Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, das mit der landesweiten Radverkehrsstrategie abgestimmt ist, wurde bereits gestartet. Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts soll in den kommenden Jahren ein Schwerpunkt der Feldkircher Verkehrspolitik sein.

Ein Netz hochrangiger Radrouten, die entsprechend gestaltet werden, soll Radfahrer künftig auf schnellstem Weg ans Ziel bringen.



Entlang der Runastraße soll ein straßenbegleitender Radweg verwirklicht werden - eine von insgesamt 50 geplanten Maßnahmen für den Radverkehr.



Parkierung

HANDLUNGSFELD E

Im Handlungsfeld E werden Wege vorgeschlagen, wie über das Parkraummanagement die vorhandenen Stellplätze besser genutzt und ein Umsteigen auf andere Verkehrsmittel unterstützt werden kann.

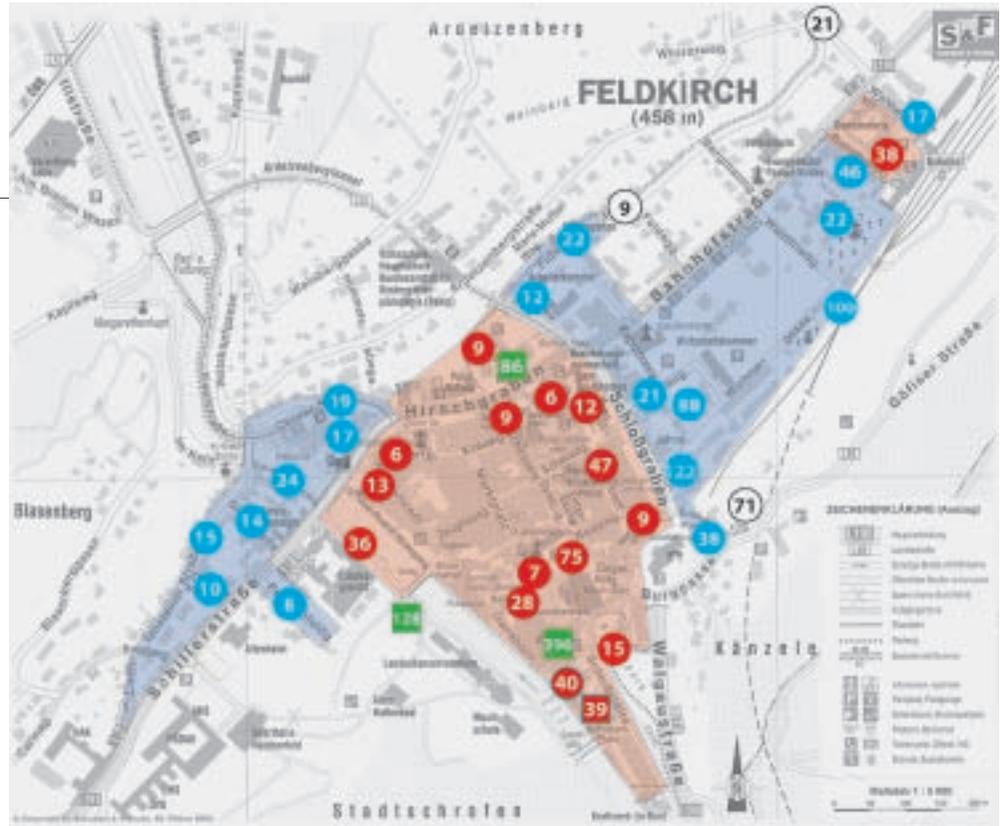
Parkplätze bewirtschaften

Öffentliche Parkplätze sind ein „knappes Gut“, insbesondere in zentrumsnahen Gebieten. Derzeit stehen im Bereich der Innenstadt knapp 1.700 öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung, von denen der Großteil bewirtschaftet wird.

In den letzten Jahren ist eine Ausweitung des Parkierungsdrucks auf bislang nicht bewirtschaftete, innenstadtnahe Bereiche wie z.B. beim Straßenzug Fidelisstraße - Mutterstraße oder in Teilen von Tisis zu beobachten. Das heißt, dort wird es immer schwieriger freie Parkplätze zu finden. Im Gesamtverkehrskonzept wird empfohlen, eine Ausdehnung der Bewirtschaftung mit Privilegierung der Anwohner in diesen Bereichen vertieft zu prüfen. Damit soll die Pendlerparkierung auf den öffentlichen Stellplätzen weitgehend vermieden und eine Verlagerung des Pendlerverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel unterstützt werden.

Auch auf der „grünen Wiese“

Einkaufszentren oder Baumärkte erzeugen ein erhebliches Verkehrsaufkommen, insbesondere, wenn diese „auf der grünen Wiese“ stehen. Damit verbunden sind Belastungen der Umwelt. Das Gesamtverkehrskonzept schlägt daher vor, landesweite Initiativen, welche Eigentümer derartiger Einrichtungen künftig zur Erhebung einer Gebühr verpflichten wollen, zu unterstützen.



Die Bewirtschaftung von rund 1.600 Parkplätzen in der Innenstadt stellt einen Anreiz dar, dass Pendler mit Bus oder Bahn nach Feldkirch kommen.

- 6 Anzahl Parkplätze oberirdisch Tarifzone 1
 - 14 Anzahl Parkplätze oberirdisch Tarifzone 2
 - 40 39 Anzahl Parkplätze oberirdisch bzw. Tiefgarage Tarifzone 1 tagsüber, Tarifzone 2 nachts
 - 194 Anzahl Parkplätze oberirdisch bzw. Tiefgarage Sondertarif
 - 8 Anzahl Parkplätze nicht bewirtschaftet
- Total 1.695 Parkplätze**



Parkplatzbewirtschaftung auch außerhalb des Zentrums - ein Vorschlag im Gesamtverkehrskonzept, der näher geprüft werden soll.

Ebenso wird im Gesamtverkehrskonzept angeregt, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um bei speziellen Bauprojekten („autofreie Siedlung“) die Anzahl der erforderlichen Stellplätze zu senken. Schließlich soll geprüft werden, ob die Stellplatzanzahl in speziellen Fällen auch nach oben hin limitiert werden soll (z.B. wenn eine sehr gute Erschließung mit dem öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr vorliegt).

Buskarten statt Mitarbeiterparkplätze?

Einige größere Arbeitgeber in Feldkirch praktizieren bereits ein Parkraummanagement, indem nicht allen MitarbeiterInnen ein kostenloser Parkplatz zur Verfügung gestellt wird. Stattdessen werden Anreize für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel geboten. Im Gesamtverkehrskonzept wird angeregt, dass die Parkplätze für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - insbesondere beim größten Arbeitgeber in der Stadt, dem LKH Feldkirch - künftig bewirtschaftet werden und vom Arbeitgeber gleichzeitig ein aktives Mobilitätsmanagement betrieben wird.

Öffentlicher Verkehr

HANDLUNGSFELD F

Feldkirch ist in Sachen Öffentlicher Verkehr gut aufgestellt. Im Handlungsfeld F des Gesamtverkehrskonzepts wird vorgeschlagen, wie das hohe Niveau im Angebot von Bahn, Stadt- und Landbus gehalten bzw. weiter erhöht werden kann.

Viertelstundentakt

Stadt- und Landbus fahren jährlich Rekordergebnisse bei den Fahrgastzahlen ein. Zu Hauptverkehrszeiten treten in einigen Bereichen trotz Verstärkerkursen Kapazitätsengpässe auf. Ziel ist es, diese Engpässe zu beseitigen. Das erweiterte Angebot soll seinerseits weitere Anreize zur Busbenützung schaffen.

Das Gesamtverkehrskonzept schlägt einen durchgängigen Viertelstundentakt für die Linien 1, 2 und 4 vor. Auf den anderen Stadtbus-Linien und auf der Landbuslinie 68 soll eine nachfrageorientierte Verdichtung sowie eine verbesserte Bedienung an den Wochenenden mittelfristig umgesetzt werden.

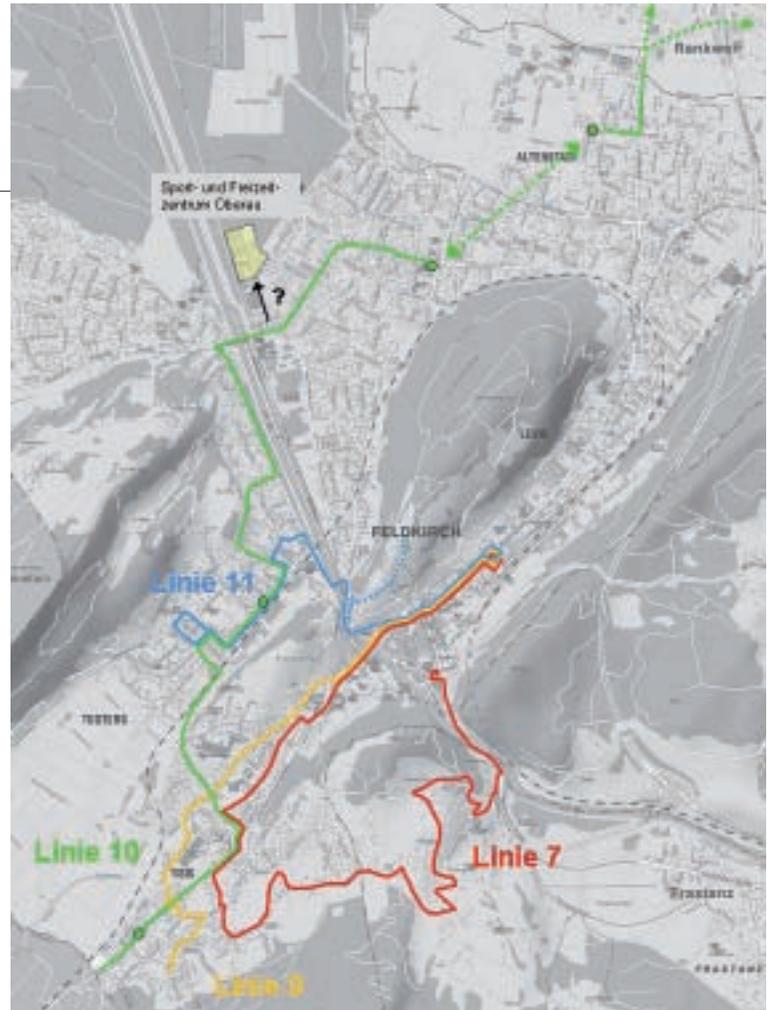
Neue Buslinien

Ein wichtiges Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, aus Tosters, Nofels, Gisingen und Altstadt künftig bessere Busverbindungen in Richtung Feldkirch Nord und in Richtung Liechtenstein anzubieten. Mittelfristig soll deshalb eine neue „Tangential-Linie“ das bestehende Stadtbusliniennetz ergänzen.

Ebenso wird vorgeschlagen, mittelfristig die Gebiete Rappenwaldstraße, Grißstraße, Kreuzäckerweg und Wildpark mit ergänzenden Stadtbuslinien besser zu erschließen.

Gleiches gilt für den Bereich Jahnplatz - Wichnergasse.

Vorschlag für neue Buslinien als mittelfristige Ergänzung des heutigen Stadtbus-Netzes



Wege zu den Haltestellen

Wichtig für einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr sind auch attraktive und direkte Zugangswege zu den Haltestellen:

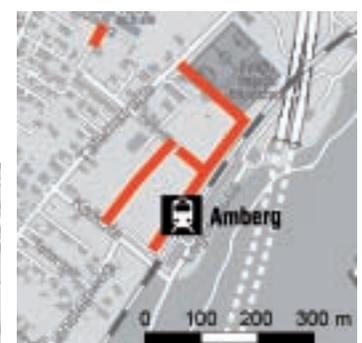
Das Gesamtverkehrskonzept beinhaltet Vorschläge, wie das Einzugsgebiet der einzelnen Bahnhaltestellen durch direkte Fuß- und Radwege deutlich erweitert werden kann. Aber auch beim Stadtbus soll überprüft werden, ob die Zugangswege zu den Haltestellen optimiert werden können (z.B. von der Florastraße zur Rheinstraße in Nofels).

Verbesserte Fußwegverbindungen zu den Bahnhaltestellen sollen die Bahn attraktiver machen.



Grenzüberschreitende Bahninfrastruktur

Laut Gesamtverkehrskonzept soll einem teilweise zweigleisigen Ausbau der Strecke Tisis - Liechtenstein und einer neuen Bahnhaltestelle Tosters weiterhin große Aufmerksamkeit geschenkt werden. Gleiches gilt für erste Überlegungen einer „Bahn-Südeinfahrt Feldkirch“ mit neuen Bahnhaltepunkten im Bereich Innenstadt, Schulzentrum und LKH.



Mobilitätsmanagement, Marketing

HANDLUNGSFELD G

Das „Jahr der Mobilität 2007“ war in Feldkirch ein großartiger Erfolg. Im Handlungsfeld G des Gesamtverkehrskonzepts wurde eine Palette an Maßnahmen erarbeitet, die auch künftig Bewusstsein für Bus und Bahn, das Fahrradfahren und Zufußgehen sowie eine intelligente Auto-nutzung schaffen. Diese Maßnahmen sollen auf Realisierbarkeit überprüft und dann schrittweise umgesetzt werden.

Umfassende Beratung

Mit der Eröffnung des „Mobilpunkt“ im Jahr 2008 wurde im Bereich der Mobilitätsberatung ein Meilenstein gesetzt. Zielsetzung ist es, dieses Angebot schrittweise auszubauen. Dabei sollen verschiedene Zielgruppen - von Einzelpersonen über Unternehmen, Vereine, Organisationen bis hin zu Schulen - maßgeschneiderte Mobilitätsempfehlungen erhalten.



Das Angebot des Mobilpunkts soll schrittweise weiter ausgebaut werden.

Innovative Angebote

Um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu erleichtern, bedarf es weiterer innovativer Mobilitätsangebote und -service. Die Liste an möglichen Maßnahmen ist umfassend und reicht vom Fahrradzustellservice über eine Fahrgemeinschaftsbörse, Kombitickets bei Veranstaltungen, bis hin zur Förderung neuartiger Mobilitätsformen (z.B. Elektrofahräder für Dienstfahrten).

Mobilitäts-Kampagnen

Kampagnen sollen auch in Zukunft zur Imagesteigerung von Rad, Bahn, Bus und Zufußgehen eingesetzt werden, um das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen. Die Palette an möglichen Maßnahmen ist vielfältig, neben in Feldkirch etablierten Aktivitäten wie z.B. dem Fahrradwettbewerb sollen auch neue Maßnahmen umgesetzt werden.

Themenorientierte Maßnahmenpakete

Neben umfassender Mobilitätsberatung, neuen Mobilitätsangeboten und Kampagnen zur Bewusstseinsbildung sollen künftig themenorientierte Schwerpunkte gesetzt werden.

Als Themenschwerpunkte kommen etwa in Frage: „Freizeit in und um Feldkirch“, „Zur Schule in Feldkirch“, „Arbeiten in Feldkirch“, „Einkaufen in Feldkirch“ oder „Wohnen in Feldkirch“.

Durch das Konzentrieren auf bestimmte Zielgruppen und Verkehrszwecke sollen Mittel wirkungsvoller eingesetzt werden.



Mit Kampagnen für umweltfreundliche Mobilität soll das Image von Rad, Bus, Bahn und Zufußgehen weiter gesteigert werden.



Wie geht es weiter?

UMSETZUNG DES GESAMTVERKEHRSKONZEPTS

Am 10. März hat die Feldkircher Stadtvertretung das Gesamtverkehrskonzept als Richtschnur der künftigen verkehrspolitischen Arbeit einstimmig zur Kenntnis genommen. Am 24. März wurde das Gesamtverkehrskonzept den Bürgerinnen und Bürgern im Montforthaus präsentiert.

Alle Rückmeldungen im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung im Montforthaus, aber auch Anregungen zur vorliegenden Sonderausgabe von „Feldkirch aktuell“ werden aufgenommen. Interessierte werden darüber hinaus die Möglichkeit haben, sich in die weiteren Maßnahmenplanungen einzubringen.

Fahrplan für Maßnahmen

Das Gesamtverkehrskonzept nimmt keine Entscheidungen vorweg, sondern stellt vielmehr eine Richtschnur dar, an der sich die politisch Verantwortlichen künftig bei jeder einzelnen Maßnahme orientieren werden.

Die einzelnen Maßnahmenbereiche werden in einem „Fahrplan“ für die kommenden Jahre konkretisiert, priorisiert und in der Folge schrittweise unter Einbezug der Bevölkerung umgesetzt. Dabei wird jede der vorgeschlagenen Maßnahme das übliche Entscheidungsverfahren durchlaufen. Gegebenenfalls werden auch weitere politische Beschlüsse gefasst.

Als einer der ersten Maßnahmen-Schwerpunkte wurden die weiteren Planungen zur Umsetzung eines hochrangigen Radroutennetzes im Rahmen des „Radverkehrskonzepts“ für Feldkirch bereits gestartet.

Controlling

Ob und wie die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden und ob es dabei gelingt, die gewünschten Ziele zu erreichen, wird durch ein kontinuierliches Monitoring und Controlling überprüft. Zudem soll es eine periodische Zwischenorientierung in Anlehnung an die erfolgreich durchgeführten Mobilitätskonferenzen geben.

Sollten sich im Laufe der Jahre wesentliche Rahmenbedingungen ändern, so wird das Gesamtverkehrskonzept gemeinsam weiterentwickelt und angepasst.

Der Endbericht zum Gesamtverkehrskonzept ist unter www.feldkirchmobil.at einseh- und downloadbar. Für nähere Informationen stehen Ihnen DI Stefan Duelli, Leiter der Stadtplanung, oder Werner Pichler gerne zur Verfügung: bauamt@feldkirch.at, Tel.: 304-1401.

Ich habe folgende Anregung zum Gesamtverkehrskonzept

.....

Name:

Adresse:

Tel.:

e-mail:



An das
Amt der Stadt Feldkirch
Stadtplanung
„Gesamtverkehrskonzept“

Schmiedgasse 1-3
6800 Feldkirch

Impressum:
 Herausgeber: Amt der Stadt Feldkirch
 Für den Inhalt verantwortlich: DI Stefan Duelli,
 Stadtplanung (Tel. 304-1401,
stefan.duelli@feldkirch.at)
 Konzept und Redaktion: Mag. Susanne Hafner,
 Öffentlichkeitsarbeit
 Fotos: Stadt Feldkirch, Roland Zanettin,
 DI Johann Peer, Thomas Hechenberger
 Orthofotos und Schummerung: © Land Vorarlberg
 Kartenhintergrund: GIS der Stadt Feldkirch
 Druck: Thurnher Rankweil



Folgende Personen waren Mitglied der Begleitgruppe und haben ihr Wissen und ihr Engagement eingebracht. Ein herzliches Dankeschön für ihren persönlichen Beitrag zur Entwicklung des Gesamtverkehrskonzepts!

Gaby Amann-Goop, Willi Beck, Wilfried Berchtold, Markus Biedermann, Veronika Brüstle, Erika Burtscher, Siegfried Burtscher, Gerhard Diem, Stefan Duelli, Roland Feurstein, Thomas Fußenegger, Albrecht Gabriel, Eugen Gabriel, Manfred Glettler, Thomas Hechenberger, Manfred Himmer, Norbert Jenny, Hannes Jochum, Norbert Kathan, Brigitte Kirchmann, Margot Koch, Siegfried Krassnitzer, Gerhard Kräutler, Robert Kruse, Angelika Lener, Erich Lingenhöle, Remo Looser, Berta Lorünser, Michael Ludescher, Josef Mähr, Matthias Mayer, Christoph Metzler, Andrea Metzler, Gabor Mödgl, Christian Müller, Georg Oberndorfer, Josef Oswald, Hanni Paravicini, Werner Pichler, Dieter Preschle, Rita Reisch, Michael Reymendt, Paula Rinne, Johann Roithmeir, Ingrid Scharf, Adolf Schatzmann, Egon Schlattinger, Alfred Schmid, Peter Schmid, Walter Schwarz, Arno Schwärzler, Franz Schwerzler, Karin Siemers, Herbert Sonderegger, Herbert Stattmann, Peter Stieger, Peter Streitberger, Elmar Sturn, Marlene Thalhammer, Gernot Thurnher, Trudi Tiefenthaler, Peter Vaschauner, Andreas Wald.

