vorderland mobil im kopf

Verkehrskonzept Vorderland

Endbericht

Februar 2009

BESCH UND PARTNER

ROSINAK & PARTNER
Ziviltechniker GmbH

Verkehrskonzept Vorderland

Endbericht
Februar 2009

Auftraggeber

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung VI a – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Römerstraße 15
6901 Bregenz

Kontakt: Dipl.-HTL-Ing. Christian Rankl

Auftragnehmer

BESCH[UND]PARTNER
Planung und Beratung KEG
Rütteleweg 3
6800 Feldkirch-Tosters

T +43 5522 767 85
F +43 5522 767 85 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com
http://www.verkehrsingenieure.com

ROSiNAK & PARTNER ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

T +43 1 544 07 07
F +43 1 544 07 27
office@rosinak.at
http://www.rosinak.at

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Martin Besch
Dipl.-HTL-Ing. Anton Gächter
Domenico Garieri
Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak (Redaktion)
Mag.[a] Dipl.-Ing. Elke Schimmel
Dipl.-Ing. Andrea Weninger

Mitwirkende

Bgm. Mechtild Bawart
Siegi Burtscher
Bgm. Rainer Duelli
Bgm. Philibert Ellensohn
Ing. Raimund Frick
Dipl.-Ing. Wolfgang Jenny
Alt-Bgm. Hans Kohler
Gerhard Kräutler
Bgm. Dipl.-Ing. Norbert Mähr
Bgm. Josef Mathis
Peter Moosbrugger
Bgm. Werner Müller
Bgm. Reinhard Nachbaur,
Bgm. Harald Nesensohn
Dipl.-Ing. Franz Schwerzler
Bgm. Ing. Martin Summer
Vbgm. Reinhard Summer
Bgm. Karl Wutschitz

Feldkirch / Wien, im Februar 2009

Inhaltsverzeichnis Seite

Kurzfassung **4**

1 Einleitung und Aufgaben **5**

2 Ausgangslage **6**
2.1 Verkehrsgeografische Lage 6
2.2 Bevölkerung und Wirtschaft 6
2.3 Räumliche Entwicklung 8
2.4 Mobilität und Verkehrsverhalten 8
2.5 Verkehr 10
2.5.1 Verkehrssicherheit 10
2.5.2 Fußgängerverkehr 12
2.5.3 Radverkehr 13
2.5.4 Öffentlicher Verkehr 16
2.5.5 Motorisierter Individualverkehr 22
2.5.6 Ruhender Verkehr 24
2.5.7 Mobilitätsmanagement 24

3 Raumstrukturelle und verkehrliche Trends **29**

4 Ein Blick auf die Gemeinden **30**

5 Ziele und Schwerpunkte **32**
5.1 Funktionskonzept Vorderland 32
5.2 Mobilität im Jahr 2025 33

6 Maßnahmen **36**
6.1 Gliederung des Straßennetzes 36
6.2 Verträglicher Verkehr in den Ortszentren 41
6.2.1 Rankweil 42
6.2.2 Gemeinden Klaus, Weiler Sulz und Röthis 44
6.2.3 Schrittweise Umsetzung 47
6.3 Betriebsgebiete an der L190 48
6.4 Maßnahmen in den Hanggemeinden 52
6.4.1 Fraxern 52
6.4.2 Zwischenwasser 53
6.5 Fußgängerverkehr 54
6.5.1 Fußwegenetz 54
6.5.2 Wege zur Landschaft 54
6.5.3 Schulwege 54
6.5.4 Landesstraßen 56

6.5.5 Betriebs- und Gewerbegebiete 56
6.5.6 Beleuchtung 56
6.5.7 Wegeunterhalt 57
6.5.8 Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen 57
6.6 Radverkehr 57
6.6.1 Vorrangroute 60
6.6.2 Hauptradrouten 62
6.6.3 Radfahren im übrigen Siedlungsgebiet 62
6.6.4 Radabstellanlagen 62
6.7 Öffentlicher Verkehr 63
6.7.1 Schwerpunkte 63
6.7.2 Räumliche und zeitliche Verknüpfung von Bahn und Bus 63
6.7.3 Verbesserungen im Bestandsnetz (Busbevorrangung, Haltestellen) 65
6.7.4 Netzerweiterungen 67
6.7.5 Angebotsverbesserungen (Intervalle, Vertaktung) 68
6.7.1 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung 68
6.8 Ruhender Verkehr 69
6.9 Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung 70
6.10 Verkehrssicherheit 72
6.10.1 Lokale Maßnahmen 73
6.10.2 Generelle Maßnahmen 75

7 Umsetzung und Evaluierung 78
7.1 Umsetzung 78
7.2 Evaluierung 79

Quellenverzeichnis 80

Anhang 1+2 81

Verwendete Abkürzungen

Asfinag	Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs AG
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖK	Österreichkarte des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UPS	Verkehrsunfall mit Personenschaden
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage

Kurzfassung

Verkehrsprobleme können im Lebens- und Wirtschaftsraum Rheintal-Walgau nur über Gemeindegrenzen hinweg gelöst werden. Dem entsprechend wurde das Verkehrskonzept Vorderland in einem Beratungsprozess mit den Gemeinden erarbeitet – gestützt auf die verkehrspolitische Position des Landes, wie sie im Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 festgelegt ist.
Das Vorderland ist ein dynamischer Wirtschaftsraum, aber auch ein attraktiver Lebensraum – diese Qualitäten gilt es jedenfalls zu erhalten. Die tägliche Mobilität der VorderländerInnen ist mit mehr als 50 % der Wege am Auto orientiert, allerdings ist der Radverkehr (14 % Wegeanteil) beachtenswert! Nicht zuletzt im Sinne des Klimaschutzes wird es Aufgabe sein, kurze Autofahrten auf umweltschonende Verkehrsmittel zu verlagern.

Die **Schwerpunkte** des Verkehrskonzeptes Vorderland sind:

- eine Gliederung des Straßennetzes, mit dem Ziel die Lebensqualität in den Zentren zu verbessern; damit zusammenhängend soll die Verkehrswirksamkeit der Rheintal Autobahn (A14) optimiert werden, um möglichst viel Durchzugsverkehr auf die Autobahn zu verlagern. Das erfordert etwa den Vollausbau der Anschlussstelle Klaus;
- die einheitliche Umgestaltung der Zentren, um die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu verringern – etwa durch gleiche verkehrliche Regelungen und Standards;
- die Entschärfung von Unfallhäufungspunkten;
- der Ausbau des Radroutennetzes mit „Vorrangrouten“ für RadfahrerInnen;
- die Optimierung des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus), vor allem auch Ergänzungen des Busnetzes in schlecht erschlossenen Gebieten;
- ein Mobilitätsmanagement, das sich an die Bevölkerung und die Betriebe richtet.

Mit diesen Schwerpunkten kann das Vorderland einen Teil dazu beitragen, die verkehrspolitischen Ziele des Landes – 3 % mehr Radverkehr, 2 % mehr öffentlicher Verkehr, 1 % mehr Kfz-Mitfahrer – zu erreichen. Darüber hinaus wird eine besondere Positionierung des Vorderlandes – im Sinne der Verkehrssicherheit und des Klimaschutzes – angestrebt.
Viele Maßnahmen sind auf Kooperation angewiesen – etwa die Abstimmung verkehrlicher Regelungen und die Umgestaltung des Straßenraumes unter Wahrung privater Rechte und Interessen. Auch die Vereinheitlichung der verkehrlichen Maßnahmen in den Gemeinden kann nur durch Zusammenarbeit gelingen. Für den Dialog mit der Bevölkerung über verkehrspolitische Ziele und Maßnahmen ist eine systematische Öffentlichkeitsarbeit notwendig.

1 Einleitung und Aufgaben

Gestützt auf die verkehrspolitische Position des Landes, wie sie im Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 dargelegt ist, wurde mit der Überarbeitung des Generalverkehrsplans Rankweil begonnen. Im Laufe der ersten Gespräche über die Verkehrsprobleme in Rankweil wurde sichtbar, dass vernünftige und tragfähige Lösungen nur dann entstehen können, wenn die Verkehrsprobleme im gesamten Vorderland untersucht und Maßnahmen gemeindeübergreifend erarbeitet und umgesetzt werden.

Deshalb wird nun mit Unterstützung der Vorarlberger Landesregierung gemeindeübergreifend ein Verkehrskonzept Vorderland entwickelt, das sich auf das Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 – vor allem auf das Funktionskonzept Rheintal-Walgau – stützt. Im Verkehrskonzept Vorderland sollen Handlungsschwerpunkte erarbeitet werden, die für Politik, Verwaltung und Bevölkerung eine Orientierungshilfe für die Verkehrsplanung der nächsten 10 bis 15 Jahre sind. Das Verkehrskonzept Vorderland wurde im Dialog mit den VertreterInnen der Vorderlandgemeinden erarbeitet. Neben der Lösung lokaler Probleme steht die Konkretisierung des Funktionskonzeptes Rheintal – Walgau im Vordergrund, insbesondere die Gliederung des Straßennetzes und die Förderung des Radverkehrs durch eine neue Qualität der Radrouten. Als Grundlage für konzeptive Überlegungen zur Straßennetzgliederung wurde ein regionales Verkehrsmodell entwickelt, das die Verkehrsbelastungen im Vorderland abbildet. Mit Hilfe dieses Modells können Netzvarianten beurteilt werden.

Für die Marktgemeinde Rankweil werden im Rahmen des vorliegenden Konzeptes, aber auch im Zuge der parallel laufenden Arbeiten am Generalverkehrsplan Rankweil spezifische Verkehrsmaßnahmen entwickelt. Für die übrigen Vorderländer Gemeinden werden Szenarien für die künftige Entwicklung erstellt, in einzelnen Teilbereichen werden lokale Lösungen diskutiert und vorgeschlagen.

Die Arbeiten wurden mit dem Generalverkehrsplan Rankweil, aber auch mit dem parallel behandelten Radverkehrskonzept für das Vorderland laufend abgestimmt. Die Analyse wurde im Jahr 2006 durchgeführt. Der Analysestand ist demnach 2006. Stand der Maßnahmen ist 2008.

2 Ausgangslage

2.1 Verkehrsgeografische Lage

Das Vorderland wird im Norden durch den in das Rheintal ragenden Hügelrücken Tschütsch und durch den Sattelberg, im Westen vom Rhein und im Osten von den Freschenausläufern begrenzt. Die Autobahn A14, die Landesstraßen L50 und L190 verlaufen in Längsrichtung durch das Vorderland, ebenso wie die Trasse der Österreichischen Bundesbahn. Die hochrangigen Straßenverbindungen (A14, L190) verlaufen westlich und deutlich abseits der Siedlungsgebiete. Diese Situation führt zu unerwünschtem Durchgangsverkehr, der sich vor allem in den Zentren – vermischt mit dem lokalen Verkehr – negativ auf die Wohn- und Lebensqualität auswirkt und Umweltbelastungen verursacht.

Abbildung 1: Das Vorderland

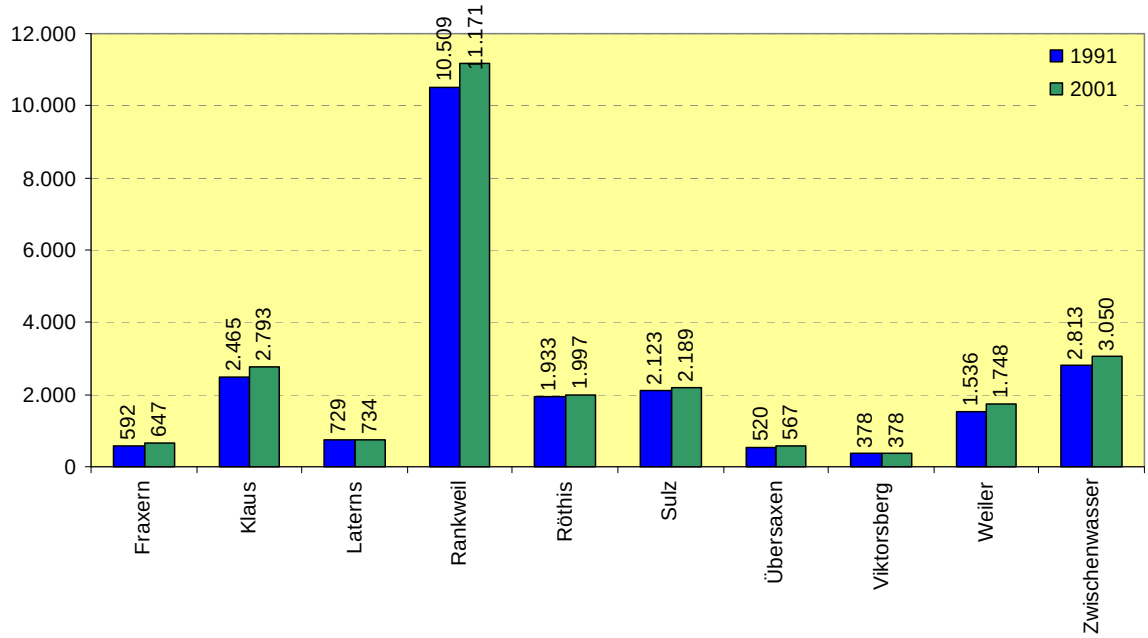
Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

2.2 Bevölkerung und Wirtschaft

Im Vorderland leben etwa 25.000 Menschen, die Bevölkerung nimmt kontinuierlich zu. Die bevölkerungsreichsten Gemeinden sind Rankweil, Klaus und Zwischenwasser. In den Talgemeinden, wo die Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur besonders gut ist, haben sich entlang

der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur viele Betriebe angesiedelt. Auch die Zahl der Arbeitsplätze und der Beschäftigten ist gestiegen, besonders in Klaus, Rankweil und Weiler.

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung im Vorderland



Quelle: Statistik Austria, Volkszählungen 1991, 2001

Abbildung 3: Arbeitsstätten und Beschäftige im Vorderland 1991 und 2001

Gemeinde	Arbeitsstätten		Veränderung	Beschäftigte		Veränderung
	1991	2001	[%]	1991	2001	[%]
Fraxern	13	21	61,5	34	45	32,3
Klaus	87	139	59,8	992	1421	43,2
Laterns	34	28	– 17,6	85	117	137,6
Rankweil	405	600	48,1	5659	6415	13,4
Röthis	81	94	16	638	918	43,9
Sulz	86	109	26,7	1347	964	–28,4
Übersaxen	14	15	7,1	49	34	–30,6
Weiler	51	83	62,7	449	638	42,1
Viktorsberg	12	14	16,6	44	90	104,5
Zwischenwasser	71	92	29,6	512	498	-2,7
Summe	781	1.117	69,9	9.597	10.854	13,1

Quelle: Statistik Austria (2007)

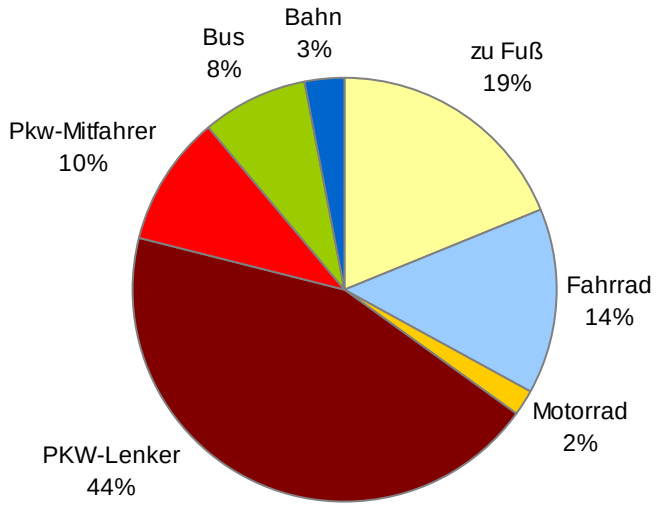
2.3 Räumliche Entwicklung

Die Verteilung von zentralörtlichen Funktionen auf mehrere Städte und Gemeinden ist kennzeichnend für das Vorarlberger Rheintal. In den letzten Jahrzehnten wurden im Rheintal entlang der A14 und der L190 Betriebs- und Gewerbegebiete errichtet, die – was das Einkaufen betrifft – den Stadt- und Ortskernen Konkurrenz machen. Der Trend großer Verkehrserreger, sich an der Peripherie anzusiedeln, ist ungebrochen. Auch in den Vorderländer Talgemeinden sind in den letzten Jahren neue Betriebe und Einkaufszentren vor allem außerhalb der Ortszentren, entstanden. Die derzeitige Siedlungsentwicklung findet dadurch weitgehend abseits öffentlicher Verkehrsmittel oder attraktiver Rad- und Fußwege statt, sodass Mobilität mit dem Auto erzwungen wird. Dazu kommt, dass noch etwa 42 % der Bauflächen und Bauerwartungsflächen (Stand 2006) im Rheintal nicht genutzt, d.h. nicht bebaut sind (vgl. Vision Rheintal, 2006).
Abgesehen davon wird – aktuellen Prognosen folgend – der Freizeit- und Einkaufsverkehr weiterhin ansteigen. Derzeit liegt der Anteil der Wege, die werktags für die Aktivitäten Freizeit, Einkauf und private Erledigungen unternommen werden, bei knapp 50 %. Aus diesen Entwicklungen lässt sich für die nächsten Jahre eine Zunahme des Gesamtverkehrs und der Wegelängen ableiten – ein Trend, der den Autoverkehr begünstigt.

2.4 Mobilität und Verkehrsverhalten

Neun von zehn Vorarlbergern sind werktags „mobil“. Der Außer-Haus-Anteil der Vorarlberger Bevölkerung liegt mit 89% weit höher als der durchschnittliche Außer-Haus-Anteil in Österreich (1995: 82 %) und auch höher als der Außer-Haus-Anteil von Wien (1995: 87 %). 56 % der Wege werden werktags mit dem Pkw und dem Motorrad zurückgelegt, 11 % mit dem öffentlichen Verkehr, 14 % mit dem Fahrrad und 19 % zu Fuß (Herry Consult, 2004).

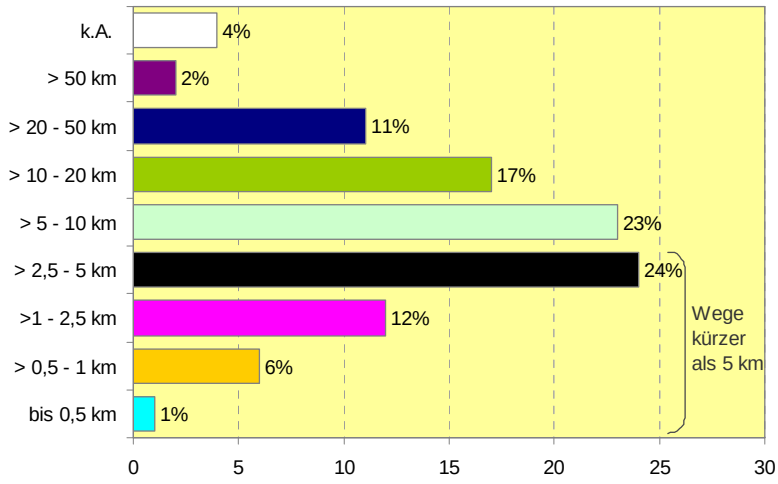
Abbildung 4: Wegeanteile der VorarlbergerInnen (Personen > 6 Jahre) an einem Werktag, Verkehrsmittelwahl



Quelle: Herry Consult (2004)

43 % aller Pkw-Wege sind kürzer als 5 km, viele davon könnten alternativ zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies gilt insbesondere für den Verkehr in den Vorderländer Talgemeinden. Dies setzt allerdings eine Verhaltensänderung voraus.

Abbildung 5: Wegelängen der Pkw-Lenker in Vorarlberg 2003



Quelle: Herry Consult (2004)

2.5 Verkehr

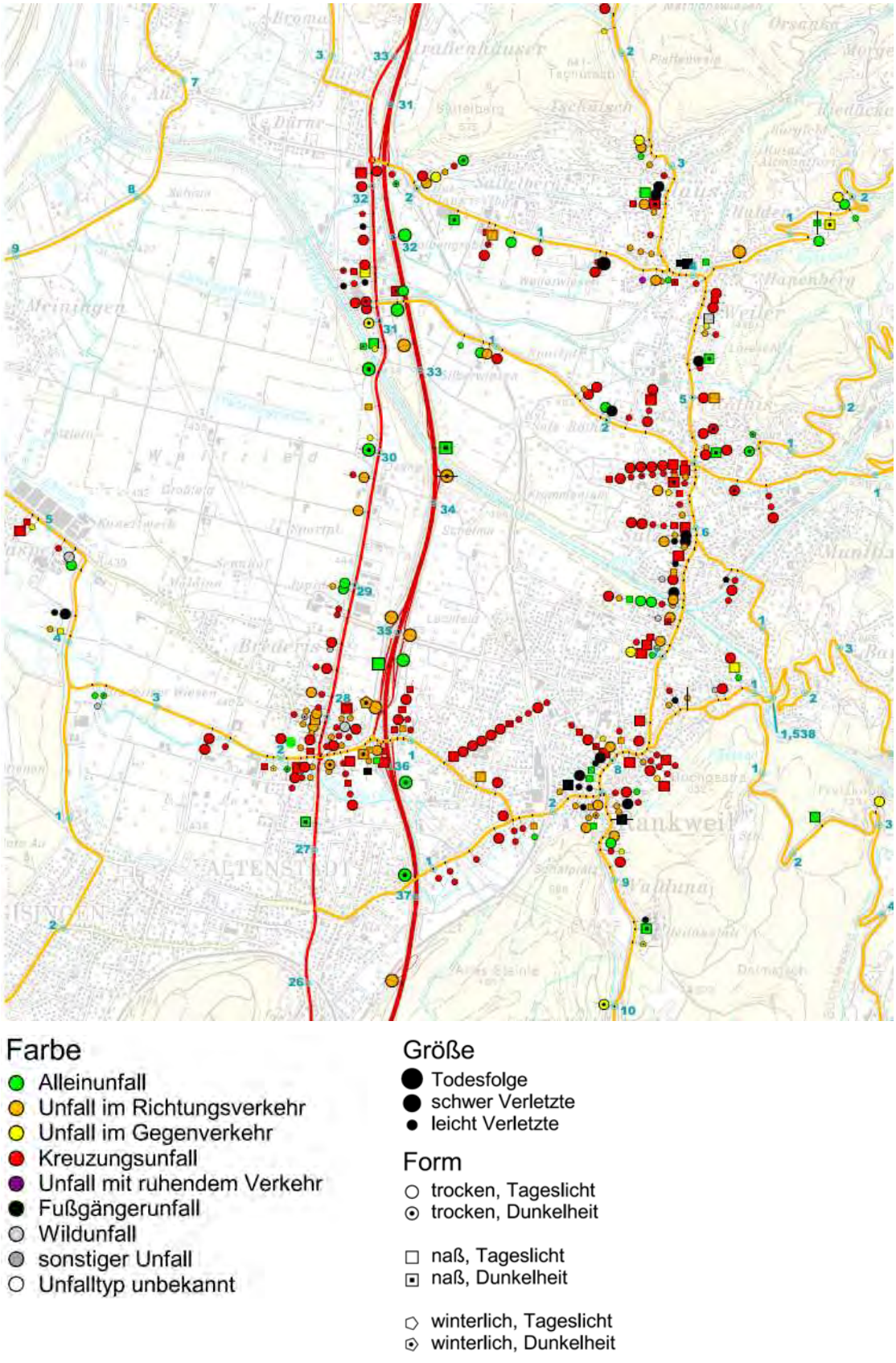
2.5.1 Verkehrssicherheit

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat für die Talgemeinden des Vorderlandes im Rahmen einer Sonderauswertung eine detaillierte Unfallanalyse für die Jahre 2002 bis 2006 zur Verfügung gestellt.
Die Auswertung der Unfallhäufungsstellen[1] brachte als Ergebnis folgende Bereiche, die in Zukunft saniert werden sollen:

- Zentren Klaus, Weiler, Röthis, Rankweil (L50)
- Kaiserplatz Rankweil
- Rankweil L50/Bifangstraße
- Rankweil L52 Merkurkreisel
- Rankweil Merowingerstraße / Langgasse
- Klaus L62 / Zufahrt zum Bahnhof Klaus
- Sulz L190 / L63 Nägele-Kreuzung
- Sulz L63 / Alte Landstraße
- Röthis L71 / Zehentstraße

[1] Unfallhäufungsstellen sind Knoten- oder Streckenbereiche bis zu einer Länge von 250 m, wenn sich an einer Stelle mindestens 3 gleichartige Unfälle mit Personenschaden in 3 Jahren ereignet haben (RVS 1.21)

Abbildung 6: Unfälle mit Personenschaden im Vorderland 2002 bis 2006



Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2007

2.5.2 Fußgängerverkehr

Die Zentren im Vorderland haben im Verlauf der letzten Jahrzehnte im Vergleich zu peripheren Standorten an Bedeutung eingebüßt. Arbeitsstätten und Geschäfte haben sich an den Ortsrändern angesiedelt und befinden sich damit zu einem Großteil nicht mehr in fußläufigen Distanzen zu den Wohngebieten. Diese Einkaufzentren und Betriebe orientieren sich kaum an den Bedürfnissen der FußgängerInnen nach sicheren und attraktiven Verbindungen. Dazu kommt, dass der Fußgängerverkehr wegen der zunehmenden Pkw-Verfügbarkeit in bislang „unmotorisierten" Altersgruppen tendenziell abnimmt.

Abbildung 7: Stärken und Schwächen im Fußgängerverkehr

Stärken	Schwächen
Allgemeines	
• Nahversorgung in den Gemeinden weitgehend gewährleistet	• Einkaufszentren in der Peripherie verleiten zum Fahren mit dem Auto • kaum kompakte Ortserweiterungen und dadurch lange und monotone Fußwege
Fußwegenetz	
• Dichtes Fußwegenetz in den meisten Siedlungsgebieten	• Fehlendes oder unzureichendes Fußwegenetz bei Einkaufszentren (fehlende Verbindungen auf Hauptverkehrsstraßen, fehlende Querungs-möglichkeiten) und entlang von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Treietstr. / Walgaustr.) • Barrierewirkung der L50 • Barrierewirkung der Bahn • Wege zu Bahnhaltestellen unzureichend gestaltet
Infrastruktur	
• Gute Ausstattung mit Beleuchtung, Rampen, Orientierungshilfen, etc. • Einige Straßen sind als Aufenthaltsraum gestaltet (Sitzgelegenheiten, Platzgestaltung) • Verkehrsberuhigte Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität (Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen)	• In den Zentren zum Teil zu schmale Gehsteige, Hindernisse auf den Gehsteigen
Sicherheit	
• Die meisten Abschnitte sind hell und gut einsehbar.	• Zahlreiche Abschnitte, an denen Fließverkehr Fußgänger gefährdet • Behinderung durch parkierende Pkw auf Gehsteigen an Hauptachsen (hohe Verkehrsbelastung, Fußgänger müssen auf Straße ausweichen) • Einige Abschnitte dunkel, unbelebt, nicht einsehbar
Attraktivität und Komfort von Strecken und Knoten	
• Zahlreiche ansprechende und abwechslungsreiche Streckenabschnitte • Generell fußgängerfreundliche Gestaltung der Knoten	• Monotone Streckenabschnitte bei Einkaufszentren und Betriebsgebieten • Im Zentrum autoorientierte/r Straßenraum und Knoten • An manchen Knoten fehlende, ungünstig angeordnete oder unzureichende Querungshilfen

Quelle: Eigene Erhebung

2.5.3 Radverkehr

In Vorarlberg wird viel und gerne mit dem Fahrrad gefahren, das zeigen die hohen Anteile bei der Verkehrsmittelwahl (14 %). Damit erreicht Vorarlberg den Spitzenwert in Österreich. Eine Radverkehrszählung im Vorderland, die im Rahmen dieses regionalen Verkehrskonzeptes im April 2007 durchgeführt wurde, zeigt, dass auch hier gerne Rad gefahren wird. Das Radverkehrsnetz weist allerdings zahlreiche Lücken auf, gerade in den Zentren machen hohe Kfz-Geschwindigkeiten das Radfahren unattraktiv.

Abbildung 8: Stärken und Schwächen im Radverkehr

Stärken	Schwächen
Radwegenetz	
• Gute Erschließung vieler Freizeitanlagen	• Fehlendes oder unzureichendes Radwegenetz im Nahbereich von Einkaufszentren • Fehlende Radfahranlagen entlang einiger Hauptverkehrsstraßen • Barrierewirkung der Bahn und Autobahn (mangelnde Durchlässigkeit)
Radverkehrsinfrastruktur	
• Gute Ausstattung mit Radabstellanlagen bei Schulen • Gute Ausstattung mit Rampen bei Stiegen	• Teilweise schlechte Ausstattung mit Radabstellanlagen direkt in den Zentren und bei Bushaltestellen
Sicherheit	
• Hohe Sicherheit der Radrouten (großteils Führung durch Straßen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen)	• Teilweise Behinderung durch parkierende oder einparkende Autos, vor allem bei Schrägparkern • Breite der Radfahranlagen an Hauptverkehrsstraßen teilweise unzureichend

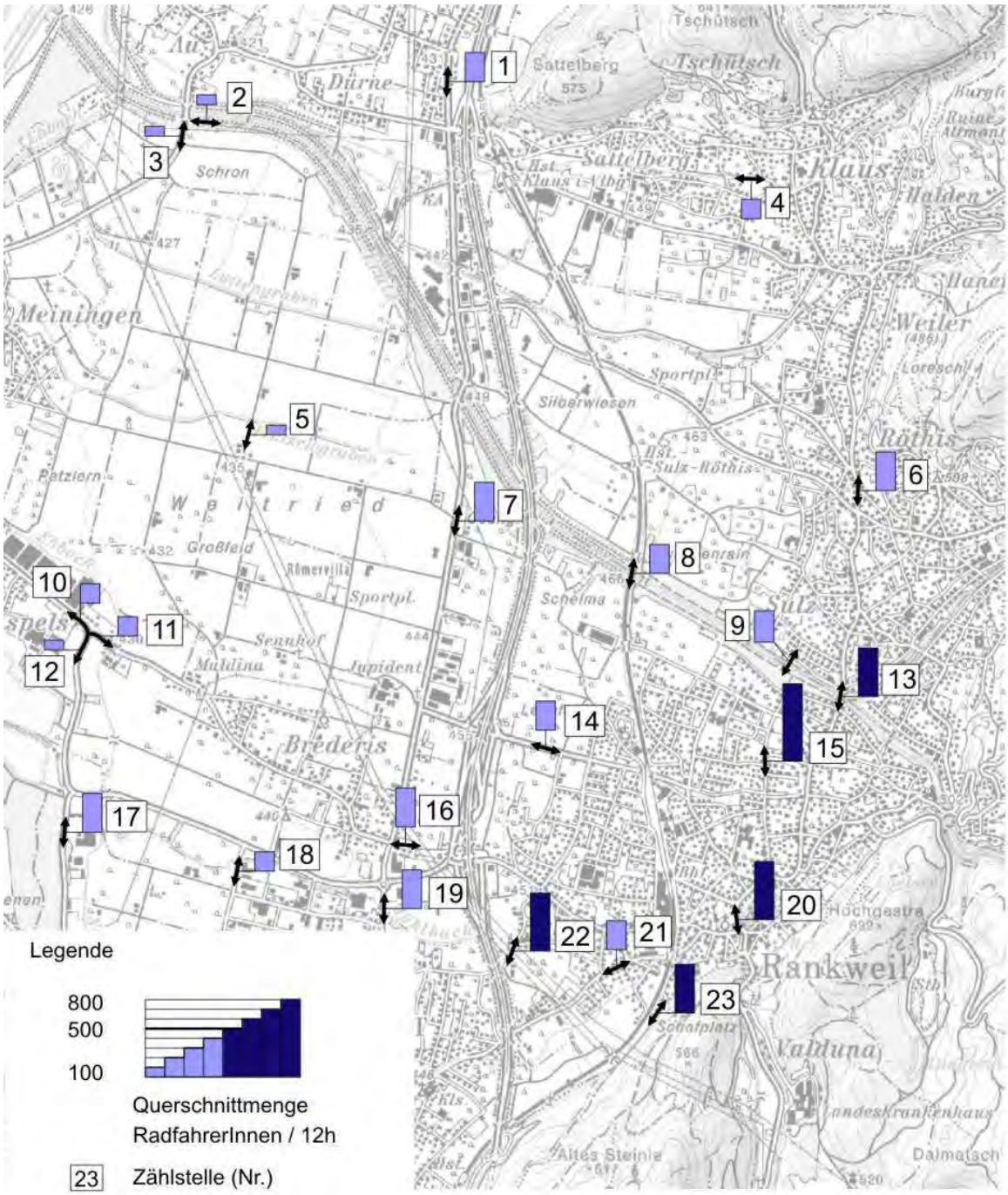
Quelle: Eigene Erhebung

Der Radverkehr wurde im April 2007 an 23 ausgewählten Querschnitten gezählt. Die Montfortstraße in Rankweil (Zählstelle 15) ist die am stärksten von RadlerInnen benutzte Strecke, vor allem von Schülerinnen und Schülern. Zwischen 7.00 und 8.00 Uhr sind viele RadfahrerInnen in Richtung Sulz/Röthis unterwegs (Volksschule Montfort, Polytechnischer Lehrgang). Zwischen 12.00 und 13.00 Uhr und in den späteren Nachtmittagsstunden ist ein hoher Anteil an RadfahrerInnen ins Zentrum von Rankweil (Zählstelle 20) unterwegs. Die Straße An der Maut (Zählstelle 16) weist eine ausgeprägte Mittagsspitze auf.

Auch die Straßen Loger (Zählstelle 23) und Rüggelen (Zählstelle 22) sind stark befahren. Auf der Straße Loger wird die Bedeutung des Alltagsradverkehrs deutlich, denn ein hoher Anteil an Radfahrerinnen und Radfahrern benützt diese Strecke in der Morgen- und Abendspitzenstunde. Auch auf den Querschnitten Stiegstraße / Frutzbrücke (Zählstelle 13), Rüggelen (Zählstelle 22), Koblach Straßenhäuser (Zählstelle 1), sowie Walgaustraße / Stickerei (Zählstelle 6) gibt es ausgeprägte Radverkehrsspitzen in den Morgen- und späten Nachmittagsstunden.

An einzelnen Querschnitten beträgt der Radverkehr 5 bis 7 % des Kfz-Verkehrs, in der Montfortstraße und Rüggelen sogar bis zu 40 %. Im Vergleich zum öffentlichen Verkehr ist im Vorderland und im übrigen Vorarlberg der Radverkehr überdurchschnittlich stark. An Werktagen besteht auf den bestehenden Freizeitradrouten, die zumeist in Ost-West-Richtung verlaufen, nur eine geringe Radverkehrsnachfrage.

Abbildung 9: Radverkehrsnachfrage an ausgewählten Querschnitten im Vorderland (Radverkehrserhebung 2007)

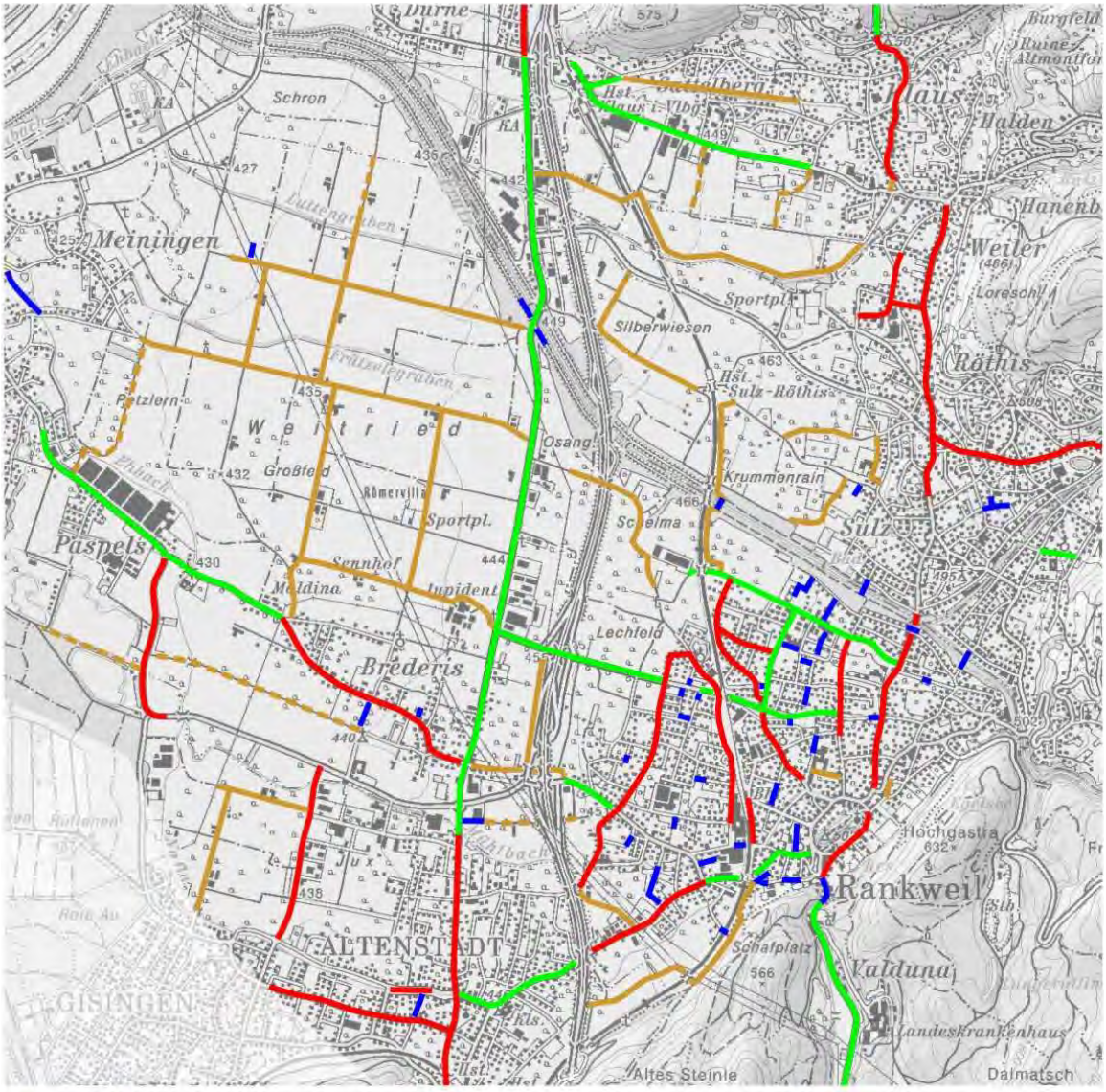


Quelle: Eigene Erhebung, Kartengrundlage ÖK.

Neben dem Angebot an attraktiven Freizeitradwegen, wie zum Beispiel jenen entlang der Frutz und entlang des Rheins gibt es im Vorderland einige straßenbegleitende Radverkehrsanlagen entlang von Landesstraßen (L52, L190, L50, L62). Diese Verbindungen sind zum Teil lückenhaft. Aufgrund der hohen Anzahl an Betriebseinfahrten ist insbesondere die Radroute entlang der L190 wenig attraktiv für den Radverkehr. Neben den bestehenden Radverkehrsanlagen gibt es im gesamten Vorderland eine Vielzahl von Straßen und Wegen, die gut zum Radfahren im

Mischverkehr geeignet sind. Dabei handelt es sich zum Beispiel um bestehende Tempo-30-Zonen oder Wege außerhalb des bebauten Gebietes.

Abbildung 10: Radverkehrsanlagen im Vorderland (Bestand 2007)



Die in dieser Abbildung dargestellten Straßen mit Verkehrsbeschränkung sind allerdings nur ein Teil der für den Radverkehr geeigneten Anliegerstraßen.

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

2.5.4 Öffentlicher Verkehr

In Vorarlberg wird etwa jeder zehnte Weg an einem Werktag mit dem Bus oder der Bahn zurückgelegt. Insbesondere im Ausbildungsverkehr spielt der öffentliche Verkehr eine große Rolle. Am Sonntag wird der öffentliche Verkehr weniger benutzt und umfasst nur 4 % aller zurückgelegten Wege. An Sonn- und Feiertagen ist aber auch die Bedienungsqualität wesentlich schlechter als an Werktagen, im Vorderland betrifft das vor allem die Berggemeinden.

Landbus

Der 1993 eingeführte und in den Folgejahren schrittweise ausgebaute Landbus bedient alle wesentlichen Teile des Siedlungsgebietes. Die Fahrplandichte ist für eine Region außerhalb großstädtischer Ballungsräume vergleichsweise hoch: an Werktagen verkehren die Busse auf den Hauptlinien im Tal im Halbstundentakt, die Hanggemeinden sind mit 10 bis 13 Kurspaare angebunden. Am Wochenende ist das Angebot auf den meisten Linien weniger dicht, die Hanggemeinden werden durch Rufbusse bedient.

Das Landbussystem des Vorderlandes gilt auch über die Region hinaus als vorbildlich und hat Modellcharakter. Die Landbuslinien des Vorderlandes im Überblick:

Abbildung 11: Landbuslinien im Vorderland

Linie 57	Götzis – Koblach – Klaus Bahnhof
Linie 58	Koblach Neuburg – Klaus Bahnhof
Linie 59	Götzis – Klaus – Sulz – Rankweil – Feldkirch
Linie 60	Feldkirch – Rankweil – Muntlix – Klaus – Götzis
Linie 61	Rankweil – Brederis – Meiningen
Linie 62	Klaus – Weiler – Fraxern
Linie 63	Klaus Bahnhof – Sulz – Röthis – Viktorsberg
Linie 64	Muntilx – Sulz – Röthis – Dafins
Linie 65	Rankweil – Sulz – Muntlix – Laterns
Linie 66	Rankweil – Übersaxen
Linie 67	Rankweil – Göfis – Feldkirch
Linie 68	Feldkirch – Brederis – Rankweil

Quelle: Fahrplan Vorarlberg 06/07

Bahn

Die Bahn bietet im Rheintal Regionalzüge im Halbstundentakt und nur teilweise systematisch verkehrende schnellere Züge (Regionalexpresszüge und Züge des Fernverkehrs). Haltepunkte in der Planungsregion sind bei den Regionalzügen im Regelfall Rankweil, Sulz-Röthis und Klaus, bei den Regionalexpresszügen Rankweil.

Zwischen Rankweil und Klaus/Sattelberg verläuft die Bahnlinie außerhalb des Siedlungsgebietes, große Teile des Vorderlandes liegen daher nicht in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich. Die Fahrpläne der Landbusse – vor allem der Hauptlinie 60 – sind aber gut auf jene der Regionalzüge abgestimmt, daher verfügen auch die abseits der Bahn gelegenen Siedlungsgebiete über eine gute Anbindung an die Schiene.

In **Rankweil** liegt der Bahnhof zentral, nahe zum Ortskern und mitten im Siedlungsgebiet. Der Rankweiler Bahnhof ist gleichzeitig ein wichtiger Umsteigeknoten zwischen Schiene und Landbus. Da in Rankweil neben den halbstündlich verkehrenden Regionalzügen auch die schnelleren Regionalexpresszüge halten, ist das Fahrplanangebot hier besonders dicht und attraktiv.

In **Klaus** liegt die Haltestelle zwar in Randlage zum Siedlungsgebiet, im unmittelbaren Einzugsbereich befinden sich aber größere Betriebsgebiete mit hohem Entwicklungspotenzial. Daneben bietet die Haltestelle durch ihre Lage an der Landesstraße L62 gute Voraussetzungen für eine Anbindung mit dem Landbus.

Die Haltestelle **Sulz-Röthis** liegt inmitten eines ausgedehnten Landwirtschaftsgebietes. Sie ist an die Buslinie 63 Richtung Sulz, Röthis und Viktorsberg angebunden und wird auch von Park & Ride Benutzern, Radfahrern und Fußgängern angenommen. Die ÖBB und mehrere mit dem Thema befasste Fachplaner haben in den vergangenen Jahren immer wieder vorgeschlagen, die Haltestelle aufzulassen, was nicht nur einen Fahrzeitgewinn für die Regionalzüge brächte, sondern Spielraum für die Optimierung wichtiger Anschlussbeziehungen schaffen und eine bessere Nutzung der zum Teil ausgereizten Kapazitäten auf der Schiene ermöglichen würde. Eine im Rahmen des Projektes „Vision Rheintal“ erfolgte Grobbeurteilung der Entwicklungspotenziale für alle Bahnhaltestellen von Bregenz bis Feldkirch hat die Einschätzung der Fachplaner bestätigt: „Im Vorarlberger Rheintal liegt der Haltepunkt Sulz-Röthis als einziger vollständig außerhalb des Siedlungsgebietes und lässt sich auch nicht durch Verdichtungen besser integrieren.“[2]
Dem stehen mit Nachdruck vertretene Forderungen nach Beibehaltung der Haltestelle gegenüber. Vor allem die Gemeinden Sulz, Röthis, Weiler und Viktorsberg sehen in der Auflassung der Haltestelle eine gravierende Verschlechterung ihrer Anbindung an die Bahn. Eine Präzisierung der Position dieser Gemeinden ist der Anlage 2 zu entnehmen. Im Jahr 2006 haben ca. 6.000 Personen für die Beibehaltung der Haltestelle unterschrieben.

Im Fahrplan 2009 ist diese Haltestelle enthalten. Die Frage der längerfristigen Beibehaltung oder Auflassung soll nicht im Rahmen der Arbeiten zu diesem Verkehrskonzept entschieden werden.

Stärken und Schwächen

Einen Überblick über die Stärken und Schwächen des vorhandenen ÖV-Angebotes im Vorderland gibt die folgende Tabelle.

[2] Vision Rheintal, Bericht 2006, Fachbereich Siedlung und Mobilität, Seite 15

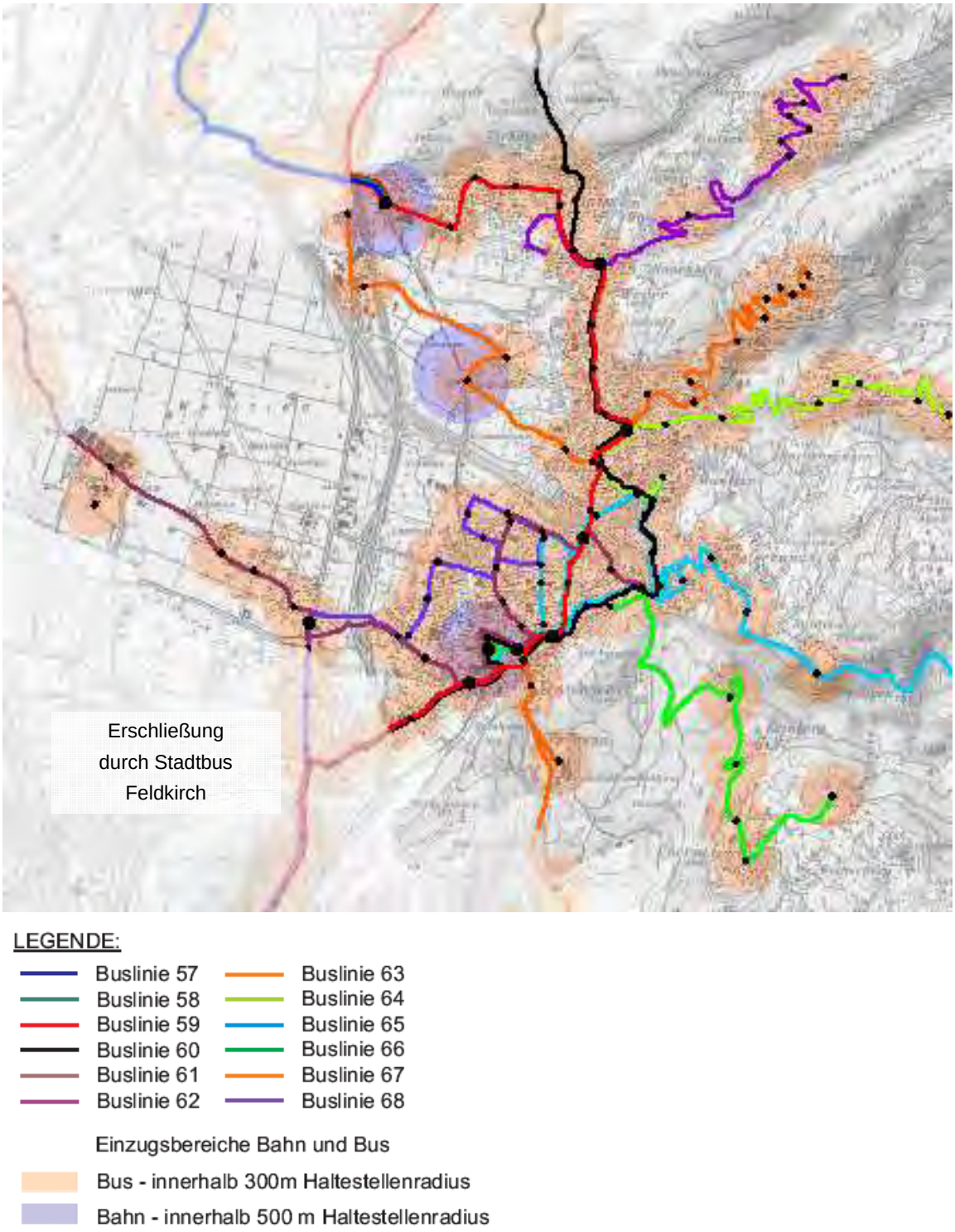
Abbildung 12: Stärken und Schwächen im öffentlichen Verkehr

Stärken	Schwächen
Allgemeines	
• Gute Erschließung mit Bus und Bahn • Das Erscheinungsbild des Landbus trägt zu einem guten Image des öffentlichen Verkehrs im Vorderland bei • Attraktive Tarife • Volle Integration des Landbus in den VVV	• Bahnhaltestellen teilweise abseits des dicht verbauten Gebiets
Liniennetz	
• Gute Busanbindung der Siedlungsteile an die Zentren • Hoher Vernetzungsgrad in sich	• Heute keine Erschließung an der L190 (Detailprüfung der Nachfrage erforderlich)
Verkehrsanlagen, Infrastruktur	
• Haltestellen des Landbusses verfügen über hohe architektonische Qualität • Bushaltestellen sind einsichtig gestaltet; damit werden Angsträume vermieden • Übersichtliche Gestaltung der Fahr- und Liniennetzpläne • Barrierefreie Fahrzeugzugänge	• Breite der Warteflächen teilweise zu gering • Teilweise kein Witterungsschutz • Zum Teil mangelnde Ausstattung der Haltestellen mit Sitzgelegenheiten • Zum Teil verbesserungswürdige Umsteigepunkte im Busverkehr (z.B. Konkordiaplatz, Rankweil) • Teilweise Behinderung des Busverkehrs, insbesondere an Knoten (Abbiegen) • Haltestellenzugänge teilweise nicht barrierefrei (z.B. fehlende Absenkungen bei bzw. im Nahbereich von Haltestellen oder fehlende Liftanlagen [Bahnhof Rankweil])
Zubringernetz	
• Meist gute Situierung der Haltestellen in unmittelbarer Umgebung von Fuß- und Radwegen	
Kombination von Verkehrsmitteln	
Stärken	**Schwächen**
• Sicherung der Anschlüsse mit einem fahrzeugautonomen Anschlusssicherungssystem, Information der Fahrgäste über Bildschirm • Gute Anbindung der Landbuslinien an den Stadtbus Feldkirch und teilweise an den Liechtensteinbus • Fahrradmitnahme im Landbus auf den Berglinien möglich • (Großteils) gute Anschlussverbindung • Buslinie 60 und R in / aus Richtung Bregenz am Bahnhof Götzis • Buslinie 59 und REX in / aus Richtung Bregenz am Bahnhof Götzis • Buslinien 59 in Klaus und 60 in Rankweil und R in / aus Richtung Feldkirch • Buslinie 61 und REX in / aus Richtung Bregenz am Bahnhof Rankweil • Buslinie 63 in Sulz / Röthis und R in / aus Richtung Bregenz	• Zum Teil keine Radabstellanlagen bei Bushaltestellen • Verschiedene Anschlussverbindungen zwischen Bus und Bahn sind unzureichend (siehe auch Kap. 6.7.2)
Vertaktung	
• In weiten Bereichen gute bis sehr gute Vertaktung	• Kein Regionalexpress-Taktverkehr • Berggemeinden unzulänglich vertaktet

Quelle: Eigene Erhebung

Die Gemeinden des Vorderlandes leisten zum öffentlichen Verkehr hohe Finanzierungsbeiträge. Eine Schwierigkeit für den öffentlichen Verkehr stellt die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr dar. Den unterschiedlichen Verkehrsträgern wurden bisher nicht alle Kosten angelastet, welche sie verursachen. So geht ein großer Teil der Unfall- und Umweltkosten (Lärm, Luftschadstoffe), aber auch ungedeckte Infrastrukturkosten (Bau und Unterhalt der Verkehrsanlagen) zu Lasten der Allgemeinheit. Da diese Kosten im Mobilitätspreis, den der einzelne Verkehrsteilnehmer zu entrichten hat, nicht enthalten sind, werden sie bei individuellen Verkehrsentscheidungen nicht berücksichtigt. Es werden Fahrten unternommen, die eigentlich nicht notwendig sind, und es wird vielfach nicht das für die jeweilige Fahrt am besten geeignete Verkehrsmittel gewählt. Soll der öffentliche Verkehr gestärkt werden, bräuchte es eine höhere Kostenwahrheit im Individualverkehr.

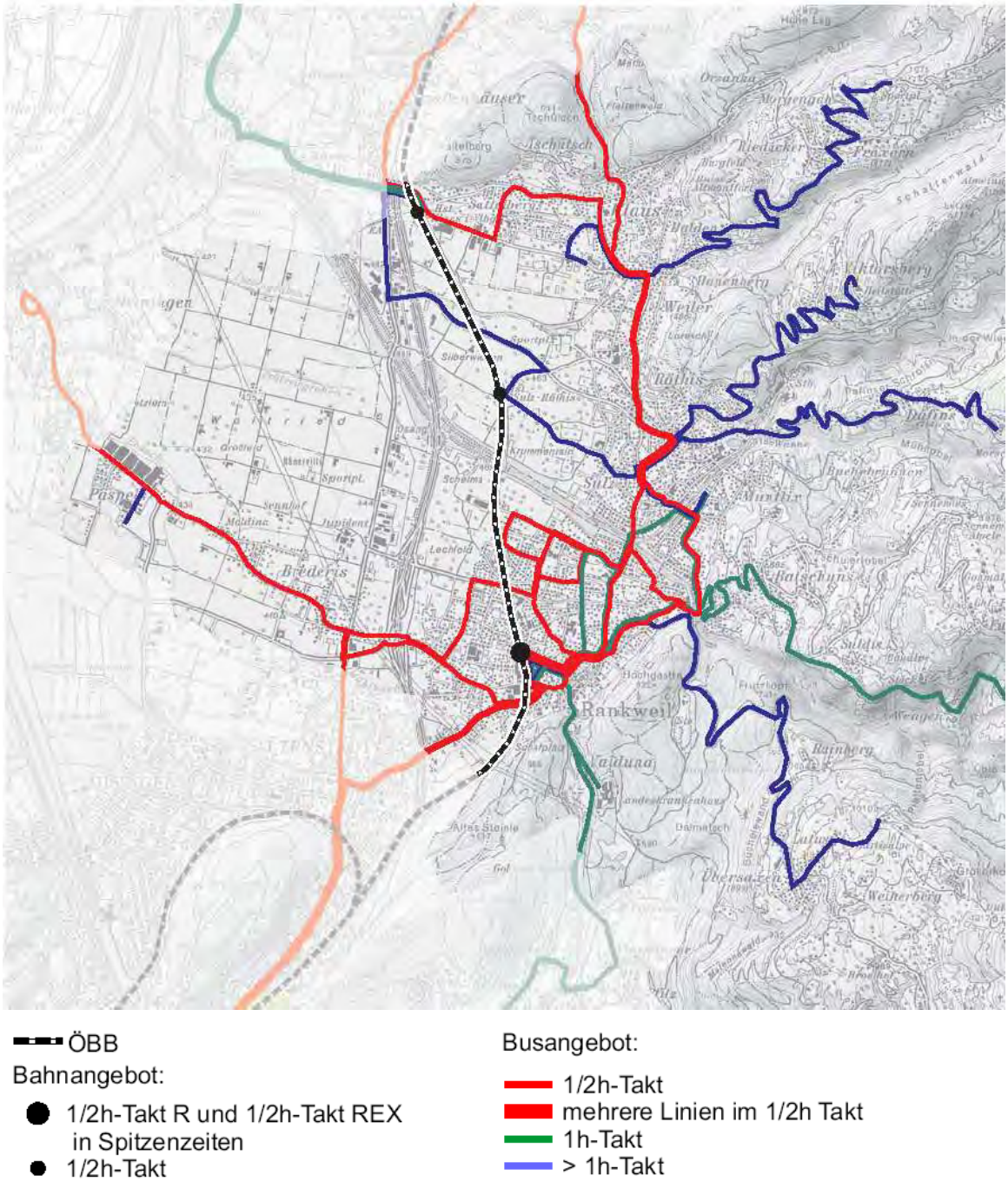
Abbildung 13: Erschließung im öffentlichen Verkehr im Vorderland



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Fahrpläne Vmobil 2007, Kartengrundlage ÖK

Die Talgemeinden des Vorderlandes verfügen zum Großteil über ein Angebot im Halbstundentakt. Die Berggemeinden sind stündlich bzw. in größeren Zeitabständen mit den Buslinien im Tal vertaktet.

Abbildung 14: Angebotsdichte im öffentlichen Verkehr im Vorderland



Quelle Eigene Darstellung auf Basis der Fahrpläne Vmobil 2007, Kartengrundlage ÖK

Verkehrsanlagen

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der L50 ergeben sich an folgenden Kreuzungen Behinderungen für den Busverkehr:

- Langgasse / Merowingerstraße

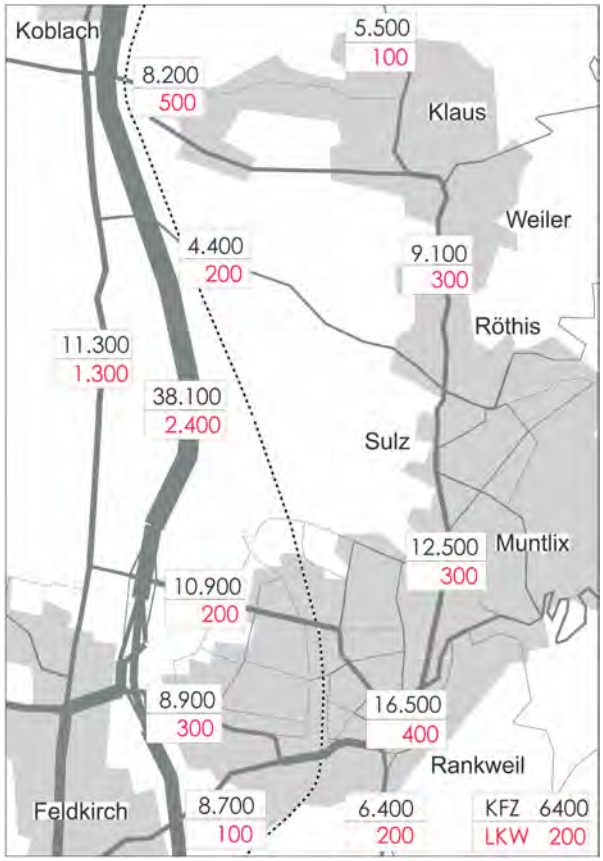
- Churer Straße / Räterstraße
- Vinomnaplatz
- Bahnhofstraße / Ringstraße
- Montfortstraße / Ringstraße
- Alemannenstraße / Stiegstraße
- Stiegstraße / Bifangstraße
- Stiegstraße / Freudenau

Auch auf der L190 erschwert das hohe Pkw- und Lkw-Aufkommen den Busverkehr, insbesondere an der Kreuzung L190 / L52. Dadurch kann der Busfahrplan oft nicht eingehalten werden. Auf der L52 können Busse der Linie 61 bei Staus ebenfalls den Anschluss nicht immer gewährleisten.

2.5.5 Motorisierter Individualverkehr

Das Vorderland hat in den letzten Jahren eine sehr dynamische Entwicklung erfahren, die viele Arbeitsplätze in die Region brachte, aber auch zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens beitrug. Das Verkehrsaufkommen auf ausgewählten Landesstraßen hat sich in den letzten 20 Jahren auf einigen Straßenabschnitten fast verdoppelt, beispielsweise auf der L52.
Der am stärksten belastete Abschnitt ist die Landesstraße L50 im Zentrum von Rankweil mit 16.500 Kfz/Tag – davon etwa 400 Lkw – sowie der Abschnitt zwischen Rankweil und Sulz. Auf den Hauptrouten beträgt der Lkw-Anteil etwa drei Prozent. Die Verkehrsverflechtungen sind vor allem mit der Region Dornbirn / Bregenz und den nördlichen Vorderlandgemeinden hoch. Die Relation nach Feldkirch ist geringer belastet als beispielsweise das Zentrum von Weiler. Auffallend ist, dass sich der Verkehr im Vorderland dispers auf mehrere Routen verteilt.
Der Anteil des Binnenverkehrs in Rankweil beträgt 19 %, der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs beträgt etwa 59 %, der Durchgangsverkehr liegt bei etwa 22 %. In Klaus, Weiler und Sulz/Röthis beträgt der Anteil des Binnenverkehrs 14 %, der des Ziel- und Quellverkehrs 78 % und jener des Durchgangsverkehrs 8 %. Angesichts dieser Zahlen, insbesondere des geringen Anteils des Durchgangsverkehrs, wird deutlich, dass ein Großteil des Verkehrs im Vorderland „hausgemacht“ ist, das heißt von den BewohnerInnen der Gemeinden selbst verursacht wird.

Abbildung 13: Verkehrsbelastungen Vorderland, [durchschnittlicher täglicher Verkehr], 2006



Quelle: Besch[und]Partner, 2007

Abbildung 14: Stärken und Schwächen im motorisierten Individualverkehr

Stärken	Schwächen
Verkehrsaufkommen	
• In weiten Teilen des Siedlungsgebietes geringes Verkehrsaufkommen	• Hohe Verkehrsbelastung in Ortszentren, in Spitzenstunden wird in manchen Abschnitten die Leistungsgrenze erreicht • zum Teil Schleichwegverkehr • Problem Freizeit- bzw. Motorradverkehr L51
Verkehrsanlagen	
• Betriebsgebiete entlang der L190 gut an die Autobahn angeschlossen • Unfallhäufungspunkte durch Neugestaltung von Verkehrsanlagen (z.B. Errichtung von Kreisverkehren) entschärft	• Unklare Struktur des Verkehrsnetzes, Verkehrsanlagen zum Teil nicht adäquat gestaltet
Verkehrsorganisation	
• Zahlreiche Verkehrserreger im Nahbereich der Autobahn und der Landesstraßen	• Zum Teil befinden sich Verkehrserreger und sensible Bereiche in unmittelbarer Nähe und Verkehr wird (zwangsmäßig) durch diese sensiblen Bereiche geführt • Geschwindigkeiten im Zentrum entsprechen nicht der Funktion des Straßenraums

Quelle: Eigene Erhebung

2.5.6 Ruhender Verkehr

Das Angebot an Parkplätzen ist im Vorderland generell ausreichend. In einzelnen Bereichen, insbesondere bei Geschäften in den Zentren, bei Gasthäusern sowie Einrichtungen des Gemeinbedarfs kommt es in Spitzenzeiten zu hohen Auslastungen und vereinzelt auch zu einem Stellplatzmangel. In den Berggemeinden verursacht allerdings der am Auto orientierte Freizeitverkehr einen hohen Parkierungsdruck in den Ortsgebieten.
Ein generelles Problem für die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Radverkehr, sind Schrägparkplätze. In den Vorderländer Talgemeinden fällt zudem auf, dass in vielen Bereichen Autos auf den Gehsteigen parken und damit der Fußgängerverkehr behindert wird.
Bei den Bahnhöfen und Haltestellen der ÖBB-Westbahn sind Park&Ride-Anlagen vorhanden, die – wie etwa in Klaus – teilweise sehr stark ausgelastet sind und deshalb erweitert werden sollten.

2.5.7 Mobilitätsmanagement

In Vorarlberg gibt es ein beträchtliches Umsteigepotential von Pkw-Fahrten hin zum so genannten Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, nicht motorisierter Verkehr). Fast die Hälfte aller Pkw-Wege (43 %) ist laut Verkehrsverhaltenserhebung 2003 kürzer als 5 km, viele dieser Wege könnten auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Die langfristigen Ziele zur Verkehrsmittelwahl – wie sie im Landesverkehrskonzept mit der Formel 3-2-1 dargelegt sind – lassen sich nur durch Verhaltensänderungen erreichen. Dazu dient das Mobilitätsmanagement. In Vorarlberg wurden mit Mobilitätsmanagement bereits gute Erfolge erzielt, Vorarlberg hat in Österreich eine gewisse Vorreiterrolle im Mobilitätsmanagement. Seit 2006 gibt es im Land die Koordinationsstelle für Mobilitätsmanagement „Vorarlberg Mobil“, die die Vernetzung und Koordination der Aktivitäten im Land übernimmt. Da Mobilitätsmanagement aber auch in den Gemeinden umgesetzt werden muss, gibt es drei bis vier Mal im Jahr eine Gemeindeplattform für den Austausch von Informationen und die Abstimmung der Aktivitäten im Mobilitätsmanagement.

Im Vorderland werden seit Jahren Anreize für den Umweltverbund geschaffen. Jedes Jahr im September findet die europäische Mobilitätswoche mit dem „Autofreien Tag" statt. Die Gemeinden Fraxern, Klaus, Rankweil, Sulz, Weiler und Zwischenwasser beteiligten sich mit Aktionen. An der Kampagne „Grüne Meilen“, bei der Schülerinnen und Schüler Meilen sammeln, also den Schulweg umweltfreundlich zu Fuß, mit dem Rad oder Bus zurücklegen, beteiligten sich im Schuljahr 2006/07 13 Kindergärten und Schulen im Vorderland. In Rankweil beteiligen sich u.a. die Firmen Hirschmann und Kunert an der Eingliederung des Werkbusverkehrs in das Angebot des Landbusses. Im Landeskrankenhaus wird der Besucherparkplatz bewirtschaftet. Beim Rathaus in Rankweil wurde das Stellplatzangebot für MitarbeiterInnen stark eingeschränkt. Die Gemeindeverwaltung stellt den Angestellten Diensträder und Netzkarten zur Verfügung, ebenso werden überdachte Fahrradabstellplätze und eine Fahrradservice-Station angeboten.

Auch in der Gemeinde Zwischenwasser gibt es für Angestellte Diensträder und Netzkarten. In Feldkirch lag zum Zeitpunkt der Analyse ein Konzept für eine Mobilitätszentrale vor[3].

Abbildung 15: Stärken und Schwächen im Mobilitätsmanagement

Stärken	Schwächen
Vorderland-Gemeinden / Gemeindeverwaltungen	
• Zum Teil Gute Fahrradinfrastruktur • Zentrale Lage • Zum Teil gute Anbindung an den ÖPNV	• Fehlendes Gesamtkonzept für Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit im Themenfeld Mobilität • Unzureichendes Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen
Schulen	
• Behandlung mobilitätsspezifischer Themen • Teilnahme an Aktionen	• systematische, dauerhafte Verankerung des Mobilitätsmanagements fehlt
Landeskrankenhaus	
• Parkplatzbewirtschaftung der Besucherparkplätze	• systematische, dauerhafte Verankerung des Mobilitätsmanagements fehlt • fehlende Parkplatzbewirtschaftung / Parkplatzmanagement bei Parkplätzen für Beschäftigte
Betriebe	
• Einzelne Initiativen im Mobilitätsmanagement • Großes Potenzial aufgrund der Betriebstypen und Betriebsgrößen	• systematische, dauerhafte Verankerung des Mobilitätsmanagements fehlt
Einkaufszentren	
• teilweise gute ÖPNV-Erschließung	• Unzureichende Informationen über ÖPNV-Erschließung • Unzureichende Anbindung an Fuß- und Radwege, unzureichende Ausstattung an Infrastruktur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen • Keine Parkplatzbewirtschaftung

Quelle: Eigene Erhebung

Im Folgenden findet sich eine Übersicht über Maßnahmen und Aktionen im Bereich Mobilitätsnamangement in den Gemeinden im Vorderland. Diese Übersicht hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

[3] Die Mobilitätszentrale ist in der Zwischenzeit aufgebaut.

Abbildung 16: Maßnahmen und Aktionen im Bereich Mobilitätsmanagement im Vorderland

	Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement	Aktionen im Bereich Mobilitätsmanagement (wenn nicht anders erwähnt: 2007)
Vorderland gesamt	• Vorderland und Feldkirch erarbeiteten in einer gemeinsamen Projektgruppe „Mobilitätsmanagement“ ein Projekt zur praktischen Anwendung des MM. Räumlich wird MM in Zukunft in Feldkirch in einer eigenen Stelle (Büro) neben den Büros VVV, Land- und Stadtbus, sowie in jedem Gemeindeamt der Vorderlandgemeinden angeboten. • Der YOYO Taxibus bringt Taxibusgäste täglich von 20:00 bis 3:00 Uhr zu vereinbarten Zeiten von Landbus/Stadtbushaltestellen zu gewünschten Zieladressen innerhalb der Region Rheintal.	• Aktion Vorderland mobil (Teile dieser Aktion siehe auch bei den jeweiligen Gemeinden): anstelle des traditionellen Autofreien Tages fand im Jahr 2007 erstmals die Vorarlberg MOBIL Woche statt, an der sich auch die Vorderlandgemeinden unter dem Titel „Vorderland MOBIL“ beteiligten. Ziel dieser Woche war es, Werbung und Bewusstseinsbildung für einen verantwortungsvollen Umgang mit Mobilität zu machen. Koordiniert wurde die Vorarlberg MOBIL Woche vom Energieinstitut Vorarlberg in enger Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle des Vorarlberger Klimabündnisses. Höhepunkte dieser Aktion waren zwei Nulltarif-Tage im öffentlichen Verkehr. • Zeichenaktion "Mein Traumbus" im Jahr 2006: 1.212 Volks- und HauptschülerInnen präsentierten im Rahmen der Ausstellung "Galerie in der Busgarage - Kinder als Künstler" ihr Kunstwerke öffentlich.
Fraxern	• Parkplatzbewirtschaftung und Zufahrtskontrolle zum Parkplatz Sportplatz. • Seit Dezember 2005 verbindet ein Rufbus jeden Sonn- und Feiertag die Gemeinde mit den Kursen der Linien 60, 60E.	• VS Fraxern: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche.
Klaus	• Firma Omicron: Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die MitarbeiterInnen (Meilenkonto, in dem MitarbeiterInnen Meilen für autofreie Tage - ohne Parkplatzbenützung - und autofrei zurückgelegte Strecken sammeln können; im OMICRON Intranet und im Eingangsbereich der Firma soll ein Zugfahrplan mit der Anzeige der nächsten Zugverbindung Richtung Bregenz / Bludenz abrufbar sein). • Fahrplan des VVV auf Gemeinde-Homepage eingebunden.	• Beteiligung von Betrieben in den Betriebsgebieten an der L190 an einer MitarbeiterInnen-Mobilitätserhebung. • Verkehrserziehung VS Klaus. • Teilnahme an der Aktion „Autofreier Tag“ im Vorderland. • 10 % Rückvergütung auf alle Jahres-karten des ÖPNV. • Hinweise auf Verkehrsproblematik im Bezug auf die Abholung von Schüler-Innen und Kindergartenkindern.

	Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement	Aktionen im Bereich Mobilitätsmanagement (wenn nicht anders erwähnt: 2007)
Laterns	• Für Gemeinde relevante Busfahrpläne auf der Gemeinde-Homepage.	• Personen, die mit Bus, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren, erhielten am 17. September ein ‚Klimagipfele' als Dankeschön.
Rankweil	• Rathaus Rankweil: Ausgabe von übertragbaren Jahreskarten an MitarbeiterInnen, Diensträder für MitarbeiterInnen, überdachte Fahrradabstellplätze, Rad-Servicestation. • LKH: Bewirtschaftung der Besucherparkplätze. • Firma Kunert: Eingliederung des Werkbusverkehrs in das Angebot des Landbusses. • Informationen zum Verkehr auf der Gemeinde-Homepage.	• Rankler Radmarkt: Verkauf und Tausch gebrauchter Fahrräder, Dreiräder, Kindersitze, Fahrradanhänger, Rollerblades und Scooter. • Versteigerung von Fundrädern. • Personen, die mit Bus, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren, erhielten am 17. September ein ‚Klimagipfele' als Dankeschön. • Alle, die zum Volksbank Kriterium um das Goldene Rad am 22. September mit dem Rad anreisten, konnten bei einem Gewinnspiel Preise gewinnen. • Neukäufer von VVV Jahreskarten nahmen an einer Verlosung von Bahn-Städtereisen teil. • Beteiligung von Betrieben in den Betriebsgebieten an der L190 an einer MitarbeiterInnen-Mobilitätserhebung. • VS Montfort: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • VS Rankweil-Markt: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • VS Rankweil-Brederis: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • Kindergarten Rankweil-Markt: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • Kindergarten Montfort: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • Kindergarten Brederis: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche.
Röthis		• Zur Eröffnung des Sozialzentrums in Röthis erfolgte die Anreise gratis mit dem Bus. Bei einem Fahrradparcours konnten die TeilnehmerInnen ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen und Preise gewinnen, bevor es mit einem Shuttlebus zum Midafinerhaus in Dafins ging. • Personen, die mit Bus, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren, erhielten am 17. September ein ‚Klimagipfele' als Dankeschön. • Beteiligung von Betrieben in den Betriebsgebieten an der L190 an einer MitarbeiterInnen-Mobilitätserhebung. • VS Röthis: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • Kindergarten Röthis: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche.

	Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement	Aktionen im Bereich Mobilitätsmanagement (wenn nicht anders erwähnt: 2007)
Sulz		• VS Sulz: Beteiligung an der Aktion Schoolwalker. • Beteiligung von Betrieben in den Betriebsgebieten an der L190 an einer MitarbeiterInnen-Mobilitätserhebung. • VS Sulz: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • Kindergarten Sulz: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche.
Übersaxen	• Seit Dezember 2005 verbindet ein Rufbus jeden Sonn- und Feiertag die Gemeinde mit den Kursen der Linien 60, 60E. • Für Gemeinde relevante Busfahrpläne auf der Gemeinde-Homepage.	
Weiler	• Für Gemeinde relevante Busfahrpläne auf der Gemeinde-Homepage.	• VS Weiler: Verkehrserziehung.
Viktorsberg	• Seit Dezember 2005 verbindet ein Rufbus jeden Sonn- und Feiertag die Gemeinde mit den Kursen der Linien 60, 60E.	
Zwischenwasser	• Gemeinde: Carsharing, Gratisverleih von Jahreskarten an die Bevölkerung, Diensträder für Angestellte. • Seit Dezember 2005 verbindet ein Rufbus jeden Sonn- und Feiertag die Orte Dafins und Furx mit den Kursen der Linien 60, 60E. • Für Gemeinde relevante Busfahrpläne auf der Gemeinde-Homepage.	• Diverse Schulprojekte. • Personen, die mit Bus, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren, erhielten am 17. September ein ‚Klimagipfele' als Dankeschön. • VS Zwischenwasser-Batschuns: Teilnahme an der Grüne Meilen-Sammelwoche. • Neukäufer von VVV Jahreskarten nahmen an einer Verlosung von Bahn- Städtereisen teil.

Quelle: Eigene Erhebung

3 Raumstrukturelle und verkehrliche Trends

Die Siedlungsschwerpunkte im Vorderland befinden sich östlich der großen Verkehrsachsen (Bahn, Autobahn A14), die Betriebsgebiete befinden sich zu einem großen Teil westlich dieser Achsen. Der Baulandüberschuss lässt eine weitere dynamische Entwicklung im Vorderland erwarten. Der Trend von Betrieben und Investoren, sich in peripheren Lagen anzusiedeln, führt zu längeren Wegen für Pendler und Kunden – diese Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. In der „Vision Rheintal“ kristallisieren sich mehrere regional bedeutsame Betriebsgebiete heraus, darunter auch die bestehenden Gebiete an der L190 / A14 im Vorderland. Da bei der Entwicklung der Betriebsgebiete keine einheitliche Strategie verfolgt wird, fransen die Siedlungsränder in den Gemeinden immer weiter aus. Diese Betriebs- und Gewerbegebiete machen – was das Einkaufen betrifft – den Stadt- und Ortskernen Konkurrenz. Die derzeitige Entwicklung findet bereits heute zum Teil abseits öffentlicher Verkehrsmittel und attraktiver Rad- und Fußwege statt.

Wie eine Trendprognose, die vom derzeitigen Verkehrsverhalten ausgeht, zeigt, werden die Verkehrsmengen bis zum Jahr 2020 auf der Autobahn um rund 30 % und im nachrangigen Straßennetz um etwa 25 % steigen. Auf den Hauptstraßen im Vorderland sind dann mit wenigen Ausnahmen Verkehrsmengen von über 10.000 Kfz/Tag zu erwarten. Die Verkehrsverlagerungen durch die verkehrslenkenden Maßnahmen von der L50 auf die A14 (vgl. Kapitel 6.1) werden durch diesen Trend weitgehend kompensiert.
Diese Entwicklungen legen nicht nur eine Zusammenarbeit bei der regionalen Verkehrspolitik nahe, sondern auch bei der Raumordnungspolitik. Es zeigt sich immer mehr, dass sich die Wirkungen raumstruktureller Maßnahmen bzw. Unterlassungen nicht auf die jeweilige Gemeinde beschränken, sondern auch andere Gemeinden betreffen.
Die raumstrukturellen und verkehrlichen Trends konfligieren auch immer mehr mit umwelt-politischen Zielen zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung und auch mit globalen Anstrengungen zur Reduktion der Treibhausgase. Eine vorausschauende Verkehrspolitik muss deshalb danach trachten, derartige Ziele zur Nachhaltigkeit in die Bevölkerung zu tragen und handlungsrelevant zu machen.

4 Ein Blick auf die Gemeinden

Eine Verkehrsanalyse, die sich auf Zahlen und Werte beschränkt, ist unvollständig: Bilder und Eindrücke können Stärken und Schwächen oft besser und anschaulicher vermitteln.

Stärken

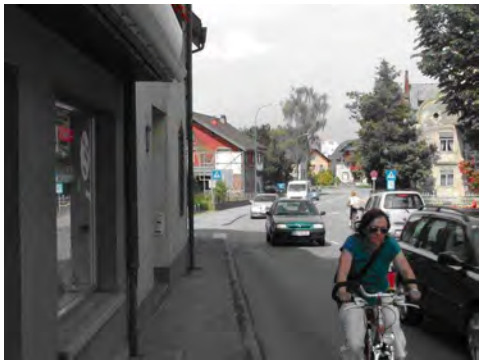
Abgesenkte Gehsteige erhöhen den Komfort für FußgängerInnen.

Die Radverkehrsinfrastruktur ist in einigen Gemeindeteilen gut und sicher ausgebaut.

Mittelinseln erleichtern den FußgängerInnen das Queren der Straße und senken die Kfz-Geschwindigkeit

Schwächen

Radwege enden kurz vor dem Ortszentrum.



Engstellen im Zentrum von Rankweil gehen zu Lasten des Radverkehrs, auch für FußgängerInnen ist hier kein Platz.

Breite Straßenquerschnitte haben zwar Platz für Radfahrstreifen, die Gehsteige sind allerdings oft sehr schmal.

Schrägparken beeinträchtigt die Verkehrssicherheit der vorbeifahrenden RadfahrerInnen. Für FußgängerInnen sind schrägparkende Autos ein Hindernis.

5 Ziele und Schwerpunkte

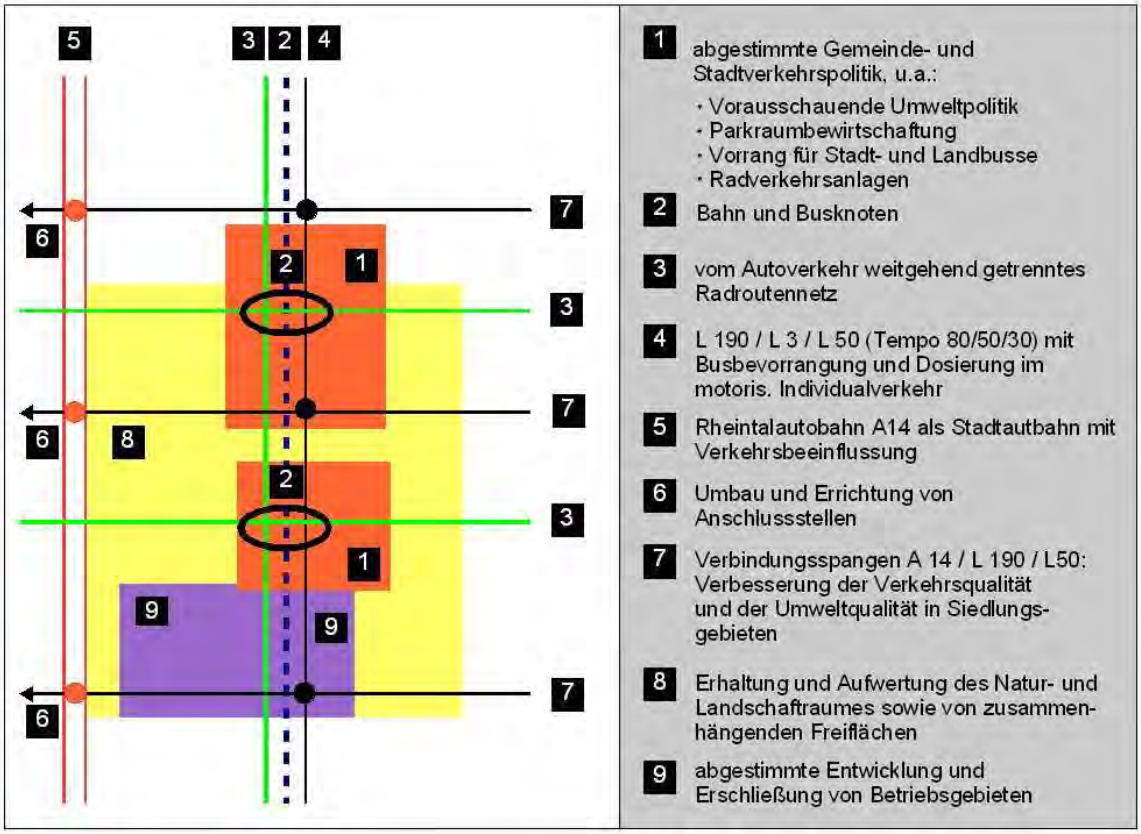
5.1 Funktionskonzept Vorderland

Das regionale Verkehrskonzept Vorderland stützt sich auf das Vorarlberger Landesverkehrskonzept 2006. Ein Kernstück des Landesverkehrskonzeptes ist das Funktionskonzept Rheintal-Walgau, das folgende Ziele verfolgt:

- eine abgestimmte Verkehrspolitik der Städte und Gemeinden
- die Bündelung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf Trassen, die von Siedlungsgebieten abgeschirmt sind
- die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs im Straßenraum
- sicherere und attraktive Anlagen für den nicht-motorisierten Verkehr

Das "Funktionskonzept Rheintal - Walgau" ist in eine **aktive Raumordnungspolitik** des Landes und der Gemeinden einzugliedern.

Abbildung 17: Funktionskonzept Rheintal – Walgau



Quelle: Amt der Vorarlberger Landesregierung, 2006

Im Gegensatz zum Schema des Funktionskonzepts Rheintal–Walgau verläuft die L190 in Rankweil westlich der A14, die L50 führt durch das Zentrum und verbindet die Gemeinden des Vorderlandes. Außerdem münden die Straßen der östlichen Seitentäler in die L50, was den Durchgangsverkehr in Rankweil erhöht.

Im Verkehrskonzept Vorderland werden gemeindeübergreifende Maßnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre entwickelt. Die Maßnahmen sollten sich vor allem auf das Funktionskonzept Rheintal-Walgau stützen. Dazu gehören vor allem

- die Weiterentwicklung und Stärkung des überregionalen Radwegenetzes
- die Optimierung des öffentlichen Verkehrsangebotes und
- die Ergänzung von Autobahnanschlüssen und damit zusammenhängend
- die Gliederung des Straßennetzes.

In Zusammenhang mit Fragen der Optimierung des öffentlichen Verkehrsangebots steht auch das kontrovers diskutierte Thema der Erhaltung oder Auflassung der Bahnhaltestelle Sulz-Röthis (siehe auch Anlage 2):

Die Gemeinden Sulz, Röthis, Weiler und Viktorsberg sehen in der Bahnhaltestelle Sulz-Röthis einen wesentlichen Bestandteil ihrer Infrastruktur. Sie haben sich in einstimmigen Beschlüssen von Gemeindevertretungen und Ausschüssen für die Erhaltung der Haltestelle ausgesprochen. Ebenso wird dieses Anliegen von einer Bürgerinitiative mit ca. 6000 Unterstützern getragen. Demgegenüber steht die Meinung der ÖBB und mehrerer mit dem Thema befasster Fachplaner, die in den vergangenen Jahren immer wieder vorgeschlagen haben, die Haltestelle aufzulassen, was nicht nur einen Fahrzeitgewinn für die Regionalzüge brächte, sondern Spielraum für die Optimierung wichtiger Anschlussbeziehungen schaffen und eine bessere Nutzung der zum Teil ausgereizten Kapazitäten auf der Schiene ermöglichen würde.

Im Fahrplan 2009 ist diese Haltestelle enthalten. Die Frage der längerfristigen Beibehaltung oder Auflassung soll nicht im Rahmen der Arbeiten zu diesem Verkehrskonzept entschieden werden. Gemeinsames Ziel ist die Sicherstellung einer für das Vorderland und seine BewohnerInnen attraktiven Anbindung an die Schiene. Die Konkretisierung von Lösungen, die dieser Zielsetzung gerecht werden, soll Teil der Arbeiten zur Weiterentwicklung des Angebotes bei Bahn und Landbus sein und in enger Zusammenarbeit des Verkehrsverbundes mit der Region erfolgen.

5.2 Mobilität im Jahr 2025

Neben diesen traditionellen verkehrspolitischen Handlungsfeldern geht es im Sinne des Klima- und Umweltschutzes um Veränderungen bei der täglichen Mobilität – und dies auch auf regionaler und lokaler Ebene. Selbst wenn eine umweltschonendere Verkehrsmittelwahl in erster Linie durch überregionale Rahmenbedingungen und Regelungen erreichbar sein dürfte, können auch in Regionen und Gemeinden wirksame Impulse gesetzt werden.

Im Vorderland, wie auch auf Landesebene, sollte im Hinblick auf das zukünftige Mobilitätsangebot ein nachhaltiges Handeln angestrebt werden. Dies bedeutet, dass Projekte sozial ausgewogen, ökologisch verträglich und wirtschaftlich vernünftig sein müssen. Neue Entwicklungen sollten in einem verträglichen Ausmaß möglich sein, Schäden früherer Entwicklungen repariert werden können.

Die folgenden Prinzipien sollten der Gewährleistung der zukünftigen Mobilität zugrunde liegen:

- Angebotsorientierung

  Die Mobilitätsplanung sollte stärker angebotsorientiert erfolgen. Dies bedeutet, dass die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel klar aufgezeigt werden und jeweils dem Verkehrsmittel der Vorzug gegeben wird, welches für die Mobilitätsbedürfnisse am besten geeignet ist. Dies erfordert eine entsprechende Konfliktanalyse und ein umfassendes Verständnis von Belastbarkeit. Generell ist dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Vorrang einzuräumen.

- Koexistenz statt Verkehrstrennung

  Eine Koexistenz aller Verkehrsmittel sollte angestrebt werden. Bedingungen hierfür sind eine Verkehrskultur mit gegenseitiger Rücksichtnahme, ein Dominanzausgleich im Straßenraum (u.a. durch eine Umgestaltung) sowie ein ruhiger und gleichmäßiger Verkehrsfluss.

- Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung

  Siedlungen sind so zu entwickeln, dass sie Anreize geben, zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Die Wege zwischen den einzelnen Wohnquartieren und den Zentren sollten möglichst kurz sein, Querungsbereiche gesichert sein. Generell sollten sich auch Menschen mit Behinderungen sicher im Straßenraum bewegen können. Die Zugangswege zu öffentlichen Verkehrsmitteln sollen kurz, attraktiv und barrierefrei sein. Neue Straßeninfrastrukturen dürfen nur mit flankierenden Maßnahmen erstellt werden. Das Verkehrsaufkommen ist auf die örtliche Verträglichkeit abzustimmen.

- Gezielte Öffentlichkeitsarbeit als Ergänzung zur Infrastrukturplanung

  Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit, die sowohl die Verkehrspolitik der Gemeinden und des Landes vermittelt und begründet, die aber auch zu einer umweltbewussten Mobilität motiviert, sollte angestrebt werden. Dazu bedarf es – analog zu Verkehrskonzepten – finanzieller und personeller Ressourcen. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsarbeit können auch Szenarien kommuniziert werden, mit welchen die Begrenztheit fossiler Energiequellen vermittelt werden. Lokale Initiativen für eine umweltfreundliche Mobilität sollten gefördert werden, Informationen über die Verkehrssituation bereitgestellt werden.

- Steuerung der Auswirkungen verkehrsintensiver Nutzungen

  Bei verkehrsintensiven Nutzungen (zum Beispiel Einkaufszentren) ist darauf zu achten, dass diese in hoher Qualität durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen werden und der öffentliche Verkehr generell hohe Gewichtung erfährt. In der Schweiz steht das Fahrtenmodell als Planungs- und Vollzugsinstrument zur Verfügung, um das Verkehrsaufkommen verkehrsintensiver Nutzungen zu steuern. Mit dem Fahrtenmodell wird festgelegt, wie viele Autofahrten (Zu- und Wegfahrten) ein Areal bzw. die im Areal zulässigen Nutzungen maximal auslösen dürfen.

- Mobilitätsperspektiven

  Mit diesen sollen u.a. verloren gegangene Qualitäten wieder ins Bewusstsein gebracht, aber auch innovative Lösungen zur Diskussion gestellt werden: Fahrstreifen für mehrfach besetzte Pkw, neuartige Antriebskonzepte, eine Rückgewinnung des öffentlichen Raumes als Begegnungsort, Strategien für einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden, ein Verursacherprinzip für die negativen Folgen der Mobilität – all das gehört laufend kommuniziert, wenn Handlungen erwartet werden.

- Engagement um eine zukunftsfreundliche Mobilität

  Ein partnerschaftlicher Aufbau einer institutionellen Mobilitätsplanung sollte angestrebt werden, die Teilnahme an klima- und umweltrelevanten Initiativen und Programmen (klima:aktiv, usw.) selbstverständlich sein. Die Gemeinden sollten darum bemüht sein, den BewohnerInnen den Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erleichtern. In Feldkirch gibt es bereits ein Mobilitätsbüro. Auch in den Gemeinden des Vorderlandes sollten geschulte MitarbeiterInnen der Gemeinden Auskünfte über das zu Fuß gehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr geben können und die Bevölkerung zu einem Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund motivieren.

6 Maßnahmen

6.1 Gliederung des Straßennetzes

Im Vorderland verlaufen zwei Landesstraßen in Nord-Süd-Richtung: im Westen erschließt die L190 mehrere Betriebsgebiete zwischen Klaus und Feldkirch, im Osten führt die L50 durch die Ortszentren. Die Querspangen sind funktionell schwach ausgeprägt und ohne besondere Leistungsfähigkeitsreserven. Die Gemeinden des Vorderlandes verfolgen in Konkretisierung des Funktionskonzepts Rheintal-Walgau folgende Strategie:

- systematische Erhöhung des Verkehrswiderstandes entlang der L50 im Zusammenhang mit einer Aufwertung und Verkehrsberuhigung der Ortszentren,
- Verkehrslenkung von der L50 auf die A14 mit einer die Ansprüche der angrenzenden Nutzungen berücksichtigenden Gestaltung der Querspangen für Verkehrsstärken von maximal 12.000 Kfz/Tag (2010) und Vollausbau der Anschlussstelle Klaus (A14) gemäß den Ausbauplänen der Asfinag,
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit der L190 für die Funktionen „Sammeln und Durchleiten“, was die Konzentration von Betriebserschließungen auf wenige Knotenpunkte bedingt.

Fest steht, dass eine Entlastung der Ortszentren nur durch abgestimmte Maßnahmen im Gesamtnetz des Vorderlandes gelingen kann.

Folgende Straßenkategorien sind vorgesehen:

Die Landesstraßen werden der Kategorie **Hauptverkehrsstraße** zugeordnet. In Rankweil erfüllen aber auch zwei Gemeindestraßen die Funktion von Hauptverkehrsstraßen – die Hadeldorfstraße und die Appenzellerstraße. Der Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen wird gegenüber dem untergeordneten Straßennetz bevorrangt. Mit Ausnahme der Zentren gilt auf den Hauptverkehrsstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 oder 60 km/h. Die Hauptverkehrsstraßen führen den Verkehr – wie im Funktionskonzept Rheintal–Walgau vorgegeben – zu den Autobahnanschlüssen (Vollanschluss Klaus und Halbanschlüsse Rankweil). Die Betriebsgebiete liegen zu einem großen Teil direkt an den Hauptverkehrsstraßen, meist in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A14.

Sammelstraßen bündeln den Verkehr der Siedlungsgebiete und führen ihn zum Hauptstraßennetz. Sammelstraßen sind in Rankweil die Merowingerstraße, der Reitweg, die Bifangstraße und die Vorderlandstraße sowie in Brederis die Schweizer Straße. In Sulz und Röthis sind die Hummelbergstraße und die Schützenstraße Sammelstraßen und in Klaus der Sattelberg/Poltisgasse. In sensiblen Bereichen mit hoher Fußgängerfrequenz, Schulen oder

Kinergärten, wie zum Beispiel in der Vorderlandstraße in Rankweil, sind besondere Maßnahmen zum Schutz der FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu setzen.

Alle übrigen Straßen sind **Anliegerstraßen** und nehmen den Verkehr aus den Siedlungsgebieten auf. In Anliegerstraßen stehen die Aufenthaltsqualität und der Schutz der AnrainerInnen im Vordergrund, sie sind entsprechend gestaltet. In den Siedlungsgebieten mit Anliegerstraßen wird eine Geschwindigkeit von 30 km/h empfohlen; ein niedriges Geschwindigkeitsniveau wird im Übrigen auch durch den Rechtsvorrang laut Straßenverkehrsordnung bewirkt, wodurch bei Kreuzungen eine erhöhte Aufmerksamkeit notwendig ist.

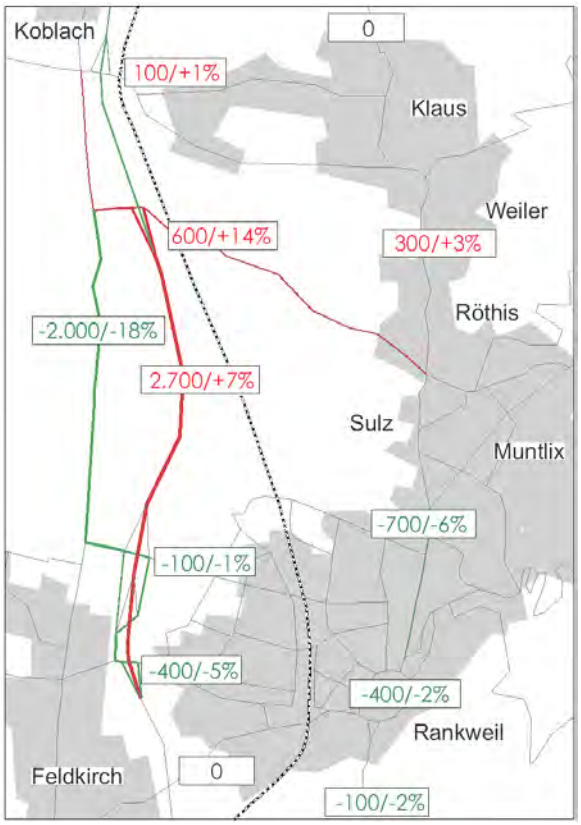
Die Bündelung der Verkehrsströme auf Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen reduziert letztlich auch die Schadstoff- und Lärmbelastungen in den Wohngebieten.

Ein besonderes Problem der Straßennetzgliederung stellen Schleichwege dar. Schleichwege sind zeitliche oder räumliche Abkürzungen von Routen auf das niederrangige Straßennetz. In vielen Fällen sind davon Erschließungsstrassen betroffen, die allesamt Gemeindestraßen sind. Durch die Schleichwegfahrten entstehen zahlreiche Probleme (Sicherheit, Abgase, Lärm, etc.). Schleichwege entsprechen nicht den verkehrlichen Anforderungen und Verkehrsbelastungen.
Die Lösung der Schleichwegproblematik liegt in den meisten Fällen bei den Gemeinden selbst. Den vermeintlichen Nachteilen, die durch die Schließung von Schleichwegen entstehen, stehen zahlreiche Vorteile einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gegenüber. Im Rahmen von Quartierplanungen können die Lösungen zusammen mit der betroffenen Bevölkerung erarbeitet werden.

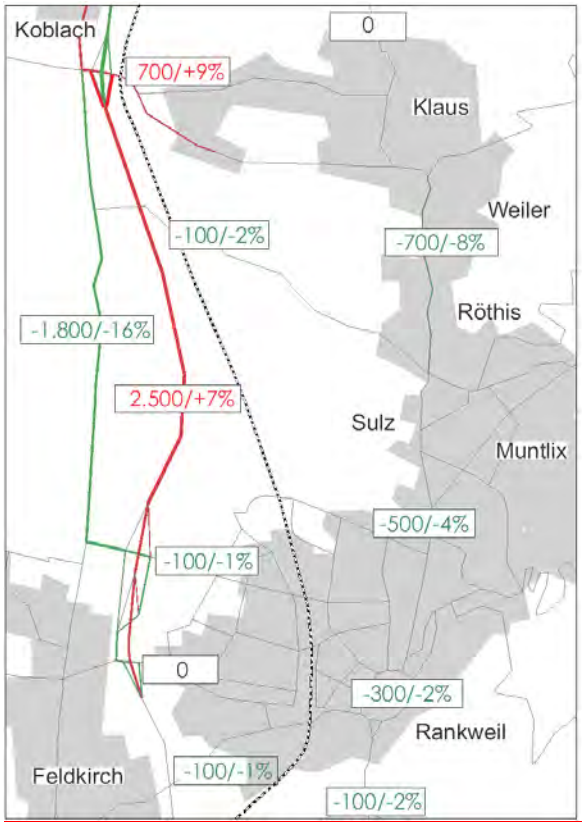
Für das Vorderland von besonderer Bedeutung sind die Anschlussstellen der Autobahn A14. Derzeit gibt es zwei Halbanschlussstellen in Rankweil sowie eine Halbanschlussstelle in der Gemeinde Klaus. Für die nördlichen Talgemeinden ist ein Vollausbau der Halbanschlussstellen von besonderem Interesse. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Vorderland wurden eine neue Anschlussstelle in Sulz/Röthis und der Vollausbau der Anschlussstelle Klaus eingehend untersucht (vgl. Abbildung 18). Die Verkehrsumlegungen dieser beiden Anschlussstellen ergeben annähernd gleiche Verlagerungswirkungen, aus fachlicher Sicht sind diese Varianten gleichwertig. Aus der Sicht der Asfinag kommt nur ein Vollausbau der Anschlussstelle Klaus in Frage, u. a. aus verkehrsrechtlichen Gründen: Halbanschlussstellen werden vom Verkehrsministerium nicht mehr genehmigt und zwischen zwei Vollanschlussstellen bedarf es gewisser Mindestabstände.

Abbildung 18: Auswirkungen der Varianten Anschlussstellen Sulz/Röthis und Klaus

Auswirkungen Anschlussstelle Sulz / Röthis

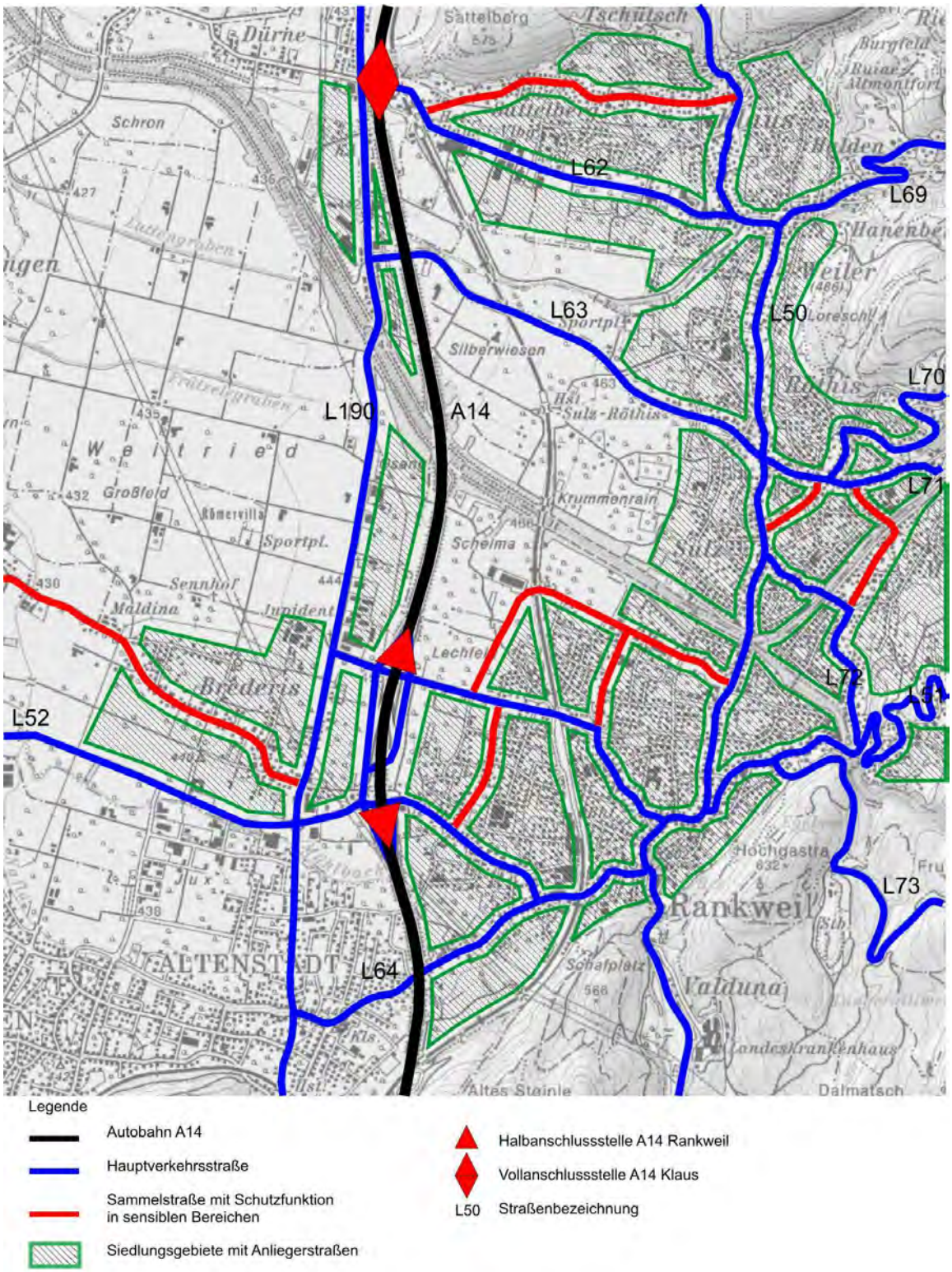


Auswirkungen Vollanschlussstelle Klaus



Quelle: Besch und Partner, 2007

Abbildung 19: Straßennetzgliederung im Vorderland, Zielnetz



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

Für das Zielnetz wurde eine Verkehrsprognose 2020 erstellt, die vom derzeitigen Verkehrsverhalten der Personen ausgeht. In diesem Fall sind auf den Landesstraßen gegenüber dem Bestand Verkehrszunahmen von 2.000 bis 4.000 Kfz/24 Stunden zu erwarten, auf der Rheintal-Autobahn von ca. 10.000 Kfz/24 Stunden. Daraus folgt, dass nicht nur Maßnahmen zur Netzgliederung und Verkehrsberuhigung notwendig sind, sondern auch Veränderungen der täglichen Mobilität: die „Trendprognose“ sollte aus verkehrspolitischer Sicht nicht eintreten!

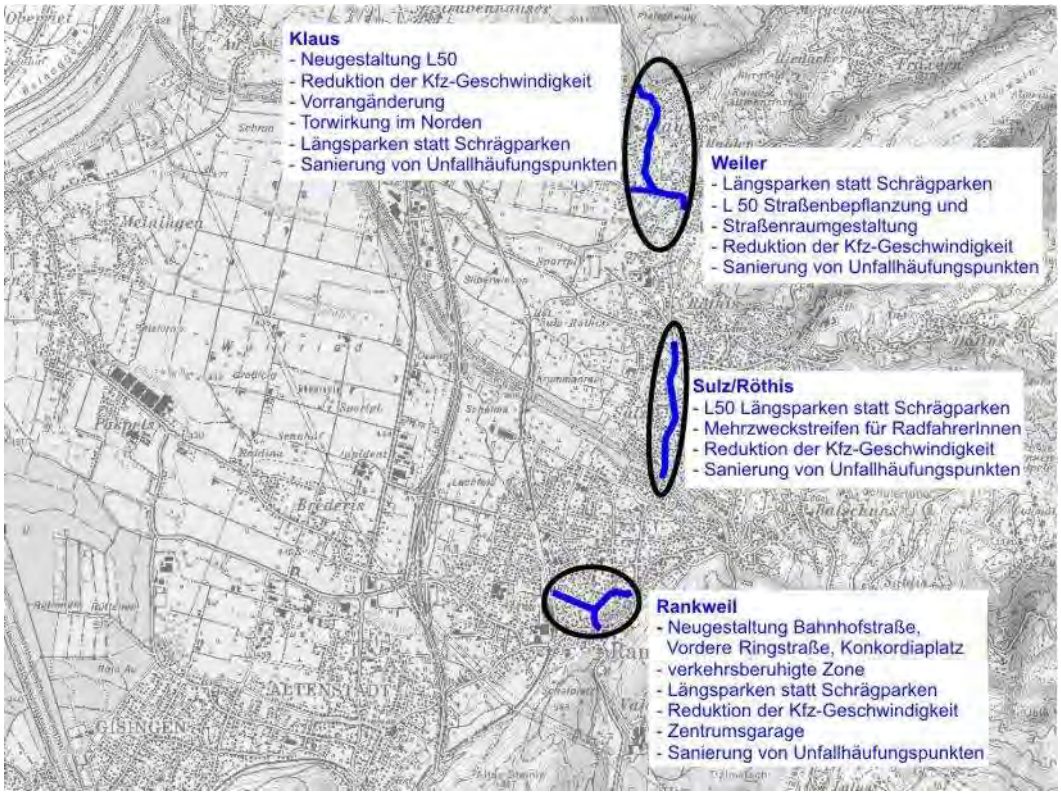
6.2 Verträglicher Verkehr in den Ortszentren

Das Ziel der Gemeinden des Vorderlands ist ein verträglicher Verkehr in den Ortszentren, das bedeutet:

- sichere Querungen für FußgängerInnnen,
- Rücksicht auf sensible Nutzungen, z.B. Schulen
- weniger Lärm und weniger Unfälle.

Für die Ortszentren in den Vorderländer Talgemeinden wird empfohlen, den Verkehrswiderstand auf der L50 zu erhöhen, und zwar mit möglichst einheitlichen Maßnahmen in den betroffenen Gemeinden. Dazu zählen nicht nur Gestaltungsmaßnahmen und Temporeduktionen für den Kfz-Verkehr, sondern auch die Straßennetzgliederung mit Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs von der L50 auf die Autobahn, der Vollausbau der A14-Anschlussstelle Klaus sowie die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der L190 für die Funktionen „Sammeln und Durchleiten“ (vgl. Kapitel 6.1). Die Trendprognose des Verkehrs im Vorderland, die vom derzeitigen Verkehrsverhalten ausgeht, zeigt, dass die Verkehrsmengen um etwa 25 % bis zum Jahr 2020 steigen werden (vgl. Abbildung 21). Will man diesem Trend entgegenwirken, erfordert das neben den beschriebenen verkehrstechnischen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen auch Veränderungen des Mobilitätsverhaltens.

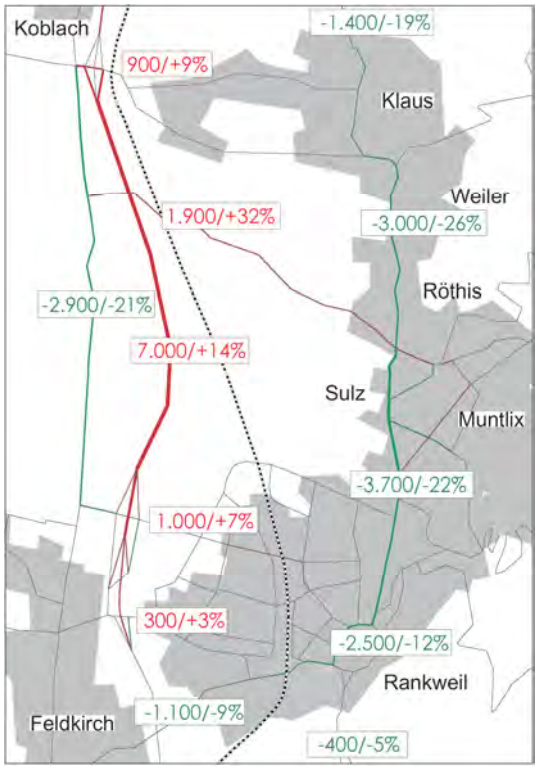
Abbildung 20: Empfehlungen für Maßnahmen in Klaus, Weiler, Sulz, Röthis und Rankweil



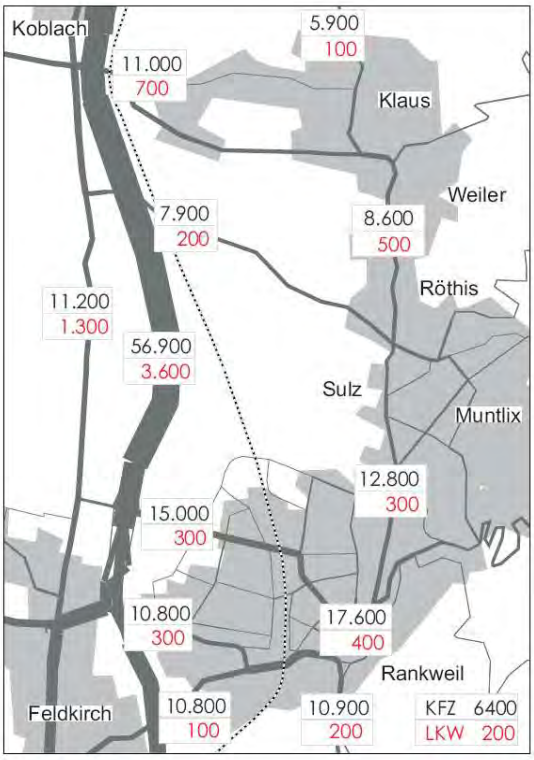
Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

Abbildung 21: Verkehrslenkende Maßnahmen im Vorderland 2020

Verkehrslenkende Maßnahmen im Vorderland (Zunahmen und Abnahmen zur Verkehrsprognose 2020), [durschn. tägl. Verkehr]



Verkehr 2020 (Trendprognose) nach Umsetzung der Verkehrslenkenden Maßnahmen [durchschnittlicher tägl. Verkehr]



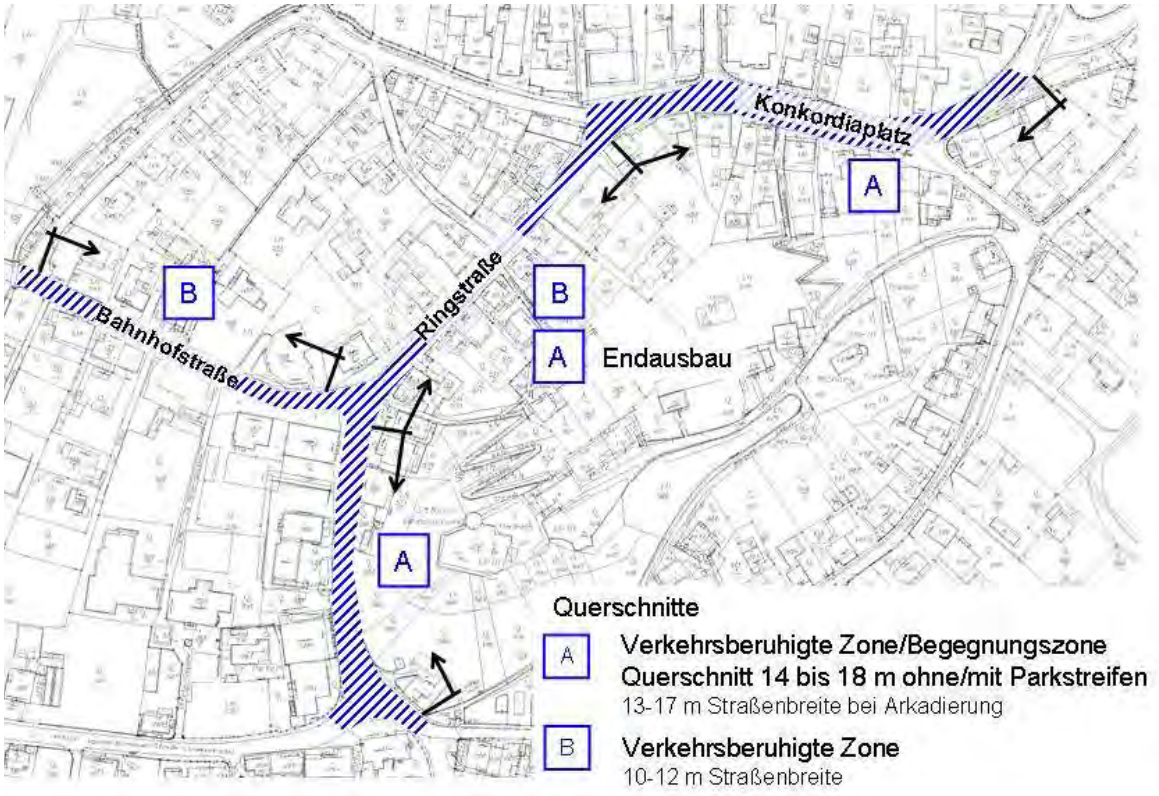
Verkehrslenkende Maßnahmen sind: Vollanschlussstelle Klaus, erhöhter Verkehrswiderstand auf der L50, Verkehrslenkung von der L50 auf die A14 mit einer die Ansprüche der angrenzenden Nutzungen berücksichtigenden Gestaltung der Querspangen für Verkehrsstärken bis 12.000 Kfz/Tag (2010), Ausbau Bifang (Umbau der Erschließungsstraßen im Rahmen einer baulichen Nutzung des Areals)

Quelle: Besch und Partner, 2007

6.2.1 Rankweil

Im Ortszentrum von Rankweil soll eine Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigte Zone auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau eingerichtet werden. Der Verkehrsfluss wird dadurch vereinheitlicht, die Verkehrssicherheit steigt. Insgesamt kann auf der vorderen Ringstraße von einem Reduktionspotenzial des Kfz-Verkehrs von ca. 7.500 Fahrten pro Tag (Ausgangsjahr 2006) ausgegangen werden – mit Begleitmaßnahmen, wie einem Mobilitätsmanagement in Betrieben und Schulen sowie einer Mobilitätskampagne zu Gunsten des Umweltverbundes.

Abbildung 22: Maßnahmen im Zentrum von Rankweil

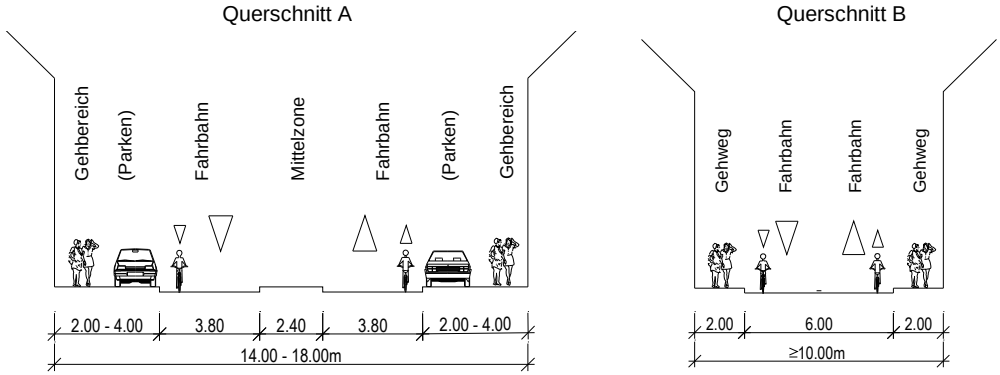


Abgestimmt auf den vorhandenen bzw. mittelfristig verfügbaren öffentlichen Straßenraum werden zwei Querschnittstypen vorgesehen:

- Der Straßenquerschnitt A enthält einen flexibel nutzbaren Mittelstreifen als Stützpunkt für FußgängerInnen, eine Abbiegespur und einen Überholbereich bei Bushaltestellen sowie Randbereiche mit temporären bzw. abschnittsweisen Längsparkmöglichkeiten
- Der Straßenquerschnitt B orientiert sich vorläufig am Bestand und belässt die vorhandene Verkehrsorganisation in den Randbereichen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem aber für die im Mischverkehr geführten RadfahrerInnen ist ein niedriges Geschwindigkeitsniveau (<= 30 km/h) notwendig. Statt der Schräg- und Senkrechtparkplätze werden zu Gunsten der Verkehrssicherheit Längsparker angeordnet. Die entfallenden Stellplätze sollen in einer Tiefgarage nahe dem Zentrum – etwa unter der neben dem Marktplatz vorgesehenen Bebauung – untergebracht werden.

Abbildung 23: Empfehlung Querschnittstypologie für das Zentrum Rankweils



Begegnungszonen bzw. verkehrsberuhigte Zonen ohne Trennung der Verkehrsarten haben sich in der Schweiz bereits bewährt, und dies bei Verkehrsstärken bis 12.000 Kfz/Tag. Begegnungszonen ermöglichen eine Neugestaltung des Straßenraumes ohne wesentliche funktionelle Trennung der Verkehrsarten. Die Abgrenzung der Fahrbahn erfolgt durch einen Materialwechsel oder durch Poller. Die baulichen und gestalterischen Maßnahmen geben dem Straßenraum ein einheitliches Erscheinungsbild. Der Verkehrsfluss wird homogenisiert, wodurch die Verkehrssicherheit steigt.

Im Rankweiler Zentrum könnte nur auf der Bahnhofstraße eine klassische Begegnungszone nach Schweizer Vorbild errichtet werden, wobei derzeit in der österreichischen Straßenverkehrsordnung die Voraussetzungen dafür noch nicht gegeben sind. Auf den übrigen Abschnitten A und B im Rankweiler Zentrum ist die Errichtung einer neu gestalteten verkehrsberuhigten Zone mit niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten möglich.

Eine Umsetzung einer verkehrsberuhigten Zone bzw. einer Begegnungszone in Rankweil erfordert einen kooperativen Planungsprozess mit Beteiligung der Grundstückseigentümer, der Geschäftstreibenden, des Landes sowie der Bürgerinnen und Bürger.

6.2.2 Gemeinden Klaus, Weiler Sulz und Röthis

Auch in den Gemeinden Klaus, Weiler, Sulz und Röthis hat die L50 eine hohe Trennwirkung. Die Kfz-Geschwindigkeiten sind zu hoch, es sind zahlreiche Unfallhäufungsstellen vorhanden. Neben der L50 besteht auch an der L63 – insbesondere auch um die Bedingungen für den Fahrradverkehr zu verbessern – Handlungsbedarf.

Neue Regelungen, etwa Temporeduktionen, sollten allerdings auf die Zentren und sensible Bereiche der Talgemeinden beschränkt werden, schon um die Akzeptanz für AutofahrerInnen zu erhöhen. Das Schrägparken sollte in diesen Bereichen aus Gründen der Verkehrssicherheit generell nicht gestattet sein.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

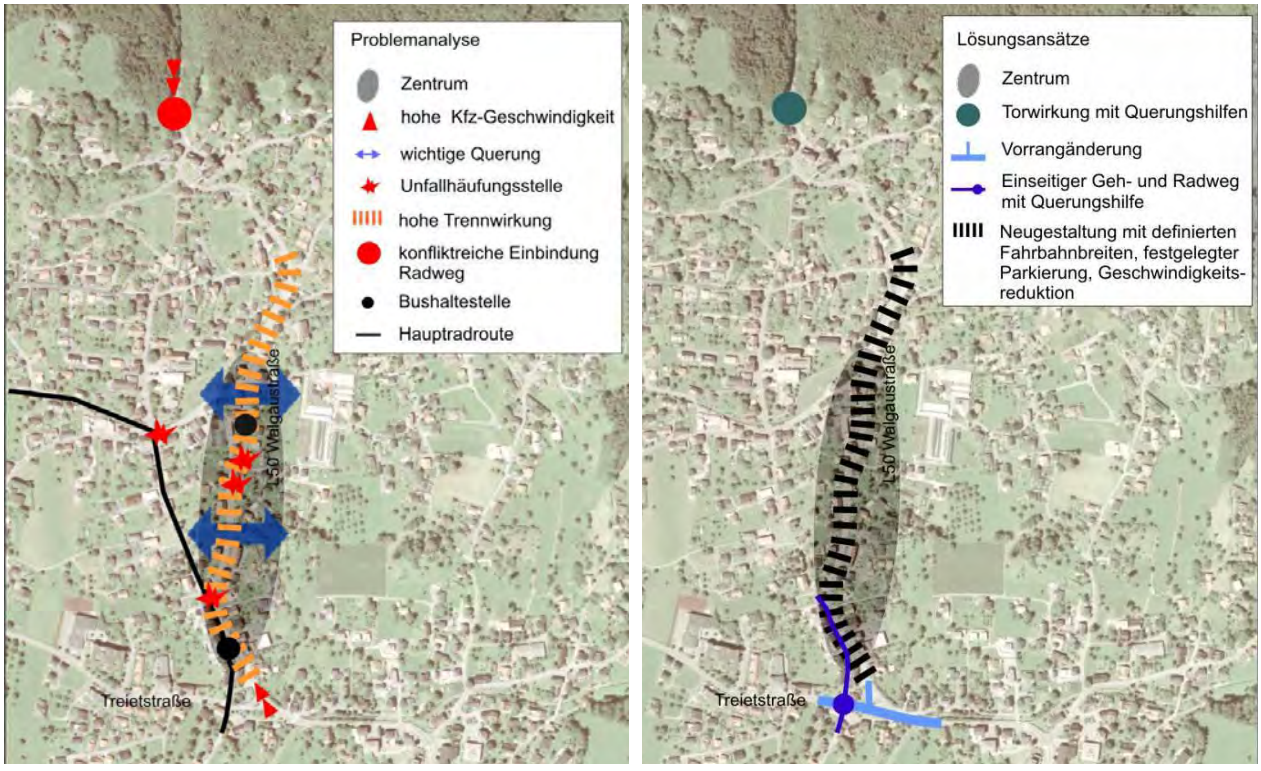
Sulz: Mehrzweckstreifen für RadfahrerInnen auf der L50

Weiler: Straßenbepflanzung und Straßenraumgestaltung im Bereich L50 von Klaus bis Sutterlüty, Gestaltung im Rahmen der Zentrumsverbauung möglich

Klaus: Neugestaltung mit neu definitierten Fahrbahnbreiten, neuer Parkierung, Vorrangänderung Treietstraße, Torwirkung im Norden, Verbesserung der Einbindung der Hauptradroute

Mit einer Um- bzw. Neugestaltung der Zentren kann in der Gemeinde Klaus begonnen werden, weil in dieser Gemeinde Kanalbauarbeiten unmittelbar anstehen. In der Gemeinde Weiler gibt es derzeit Überlegungen zur Zentrumsverbauung – auch hier soll mit den Planungen rasch begonnen werden.

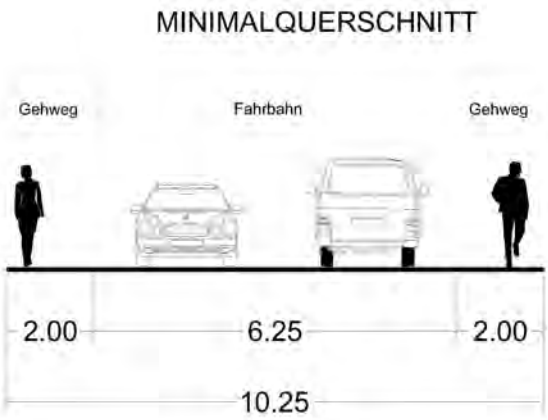
Abbildung 24: Problemanalyse und Lösungsansätze im Zentrum von Klaus



Quelle: Eigene Darstellung, Orthophoto

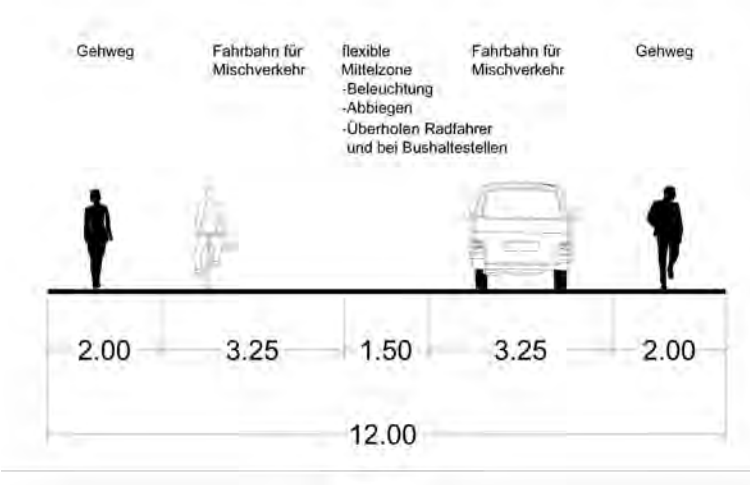
Für die Gestaltung der Zentren und der sensiblen Bereiche sollen folgende Minimalquerschnitte zu Grunde gelegt werden:

a) Radfahren im Mischverkehr

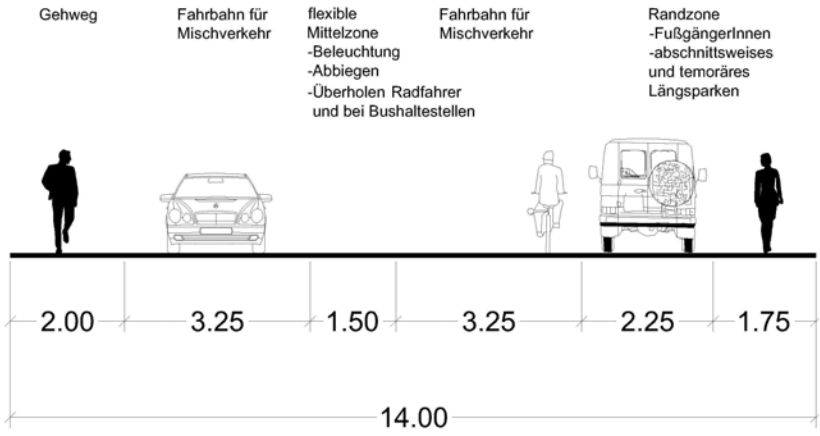


b) Radverkehr auf Mehrzweckstreifen

c) Straßenquerschnitt mit Mitteltrennung



d) Straßenquerschnitt mit Mitteltrennung und beidseitiger Parkierung



In Abschnitten mit Mischverkehr ist wegen des Radverkehrs Tempo 30 zweckmäßig, in Abschnitten mit Mehrzweckstreifen bzw. Radfahrstreifen kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h betragen.

6.2.3 Schrittweise Umsetzung

Nachdem sich die Talgemeinden des Vorderlandes auf eine abgestimmte Strategie zur Aufwertung der Zentren geeinigt haben, geht es im weiteren um eine zweckmäßige Vorgangsweise zur Umsetzung der akkordierten Maßnahmen. Der Umfang der Maßnahmen, die ungeklärte Finanzierung und die Vielfalt der öffentlichen und privaten Interessen legen eine schrittweise Umsetzung nahe:

(1) Klärung des rechtlichen und finanziellen Rahmens

Einige der Maßnahmen – wie zum Beispiel Begegnungszonen oder Vorrang-Radrouten – sind Neuland in Österreich und betreffen das Verkehrsrecht. In diesem Fall bedarf es der Zustimmung der Behörden und der Bezirkshauptmannschaften. Ebenso sollten vor konkreten Planungsschritten der finanzielle Rahmen und die Kostenträger soweit geklärt sein, dass Umsetzungsschritte eingeleitet werden können.

(2) Fußgängerquerungen vereinheitlichen

Die Vielfalt und die unsystematische Anordnung von Fußgängerquerungen beeinträchtigen die Verkehrssicherheit. In einem ersten Schritt sollen diese Querungen mit einheitlichen Elementen (Mittelinsel, Signalisierung, Gestaltung, Beleuchtung usw.) ausgestattet werden. Allein dadurch ergibt sich eine „Spur“ der verkehrspolitischen Interventionen, die von Rankweil bis Klaus reicht und ein abgestimmtes Vorgehen signalisiert.

(3) Radverkehrsanlagen ergänzen

Die Radroute entlang der L50 ist lückenhaft, Ergänzungen – überwiegend als Radfahrstreifen – sind naheliegend und wenig aufwändig.

(4) Handlungsfenster nutzen

Wenn – wie durch ein Kanalprojekt in Klaus – Baumaßnahmen im Straßenraum anstehen, sollten abschnittsweise Straßenraumgestaltungen damit verbunden werden, auch um Investitionskosten zu sparen.

(5) Prozesse zur Umgestaltung einleiten

Die Neugestaltung der Zentren greift durch die Beanspruchung privater Flächen in vorhandene Nutzungen und Rechte ein. Schon deshalb ist ein Dialog mit den jeweiligen Anrainern unerlässlich – sie müssen von der Qualität der Maßnahmen überzeugt werden.

6.3 Betriebsgebiete an der L190

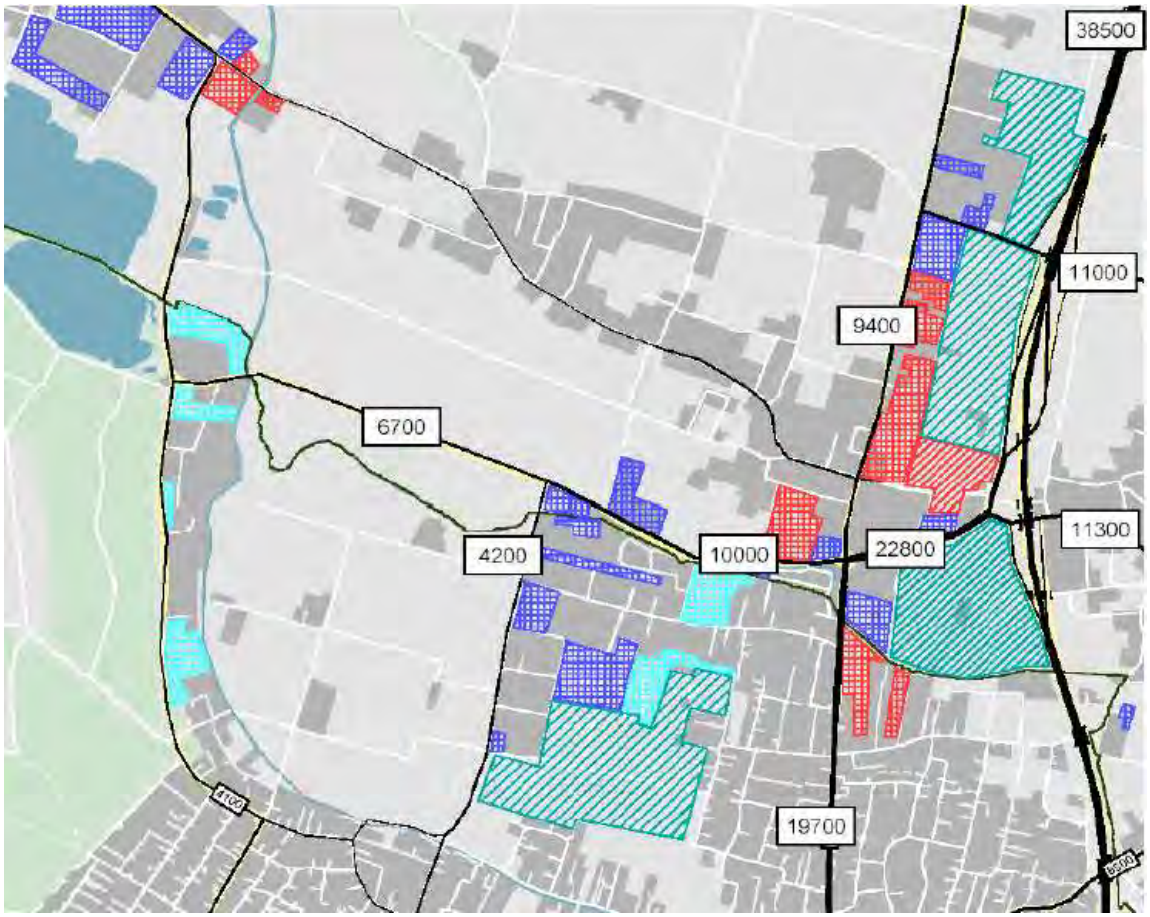
Die Betriebsgebiete im Vorderland haben sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. Es ist abzusehen, dass dieser Trend auch in Zukunft anhält. Mangels Alternativen erzeugen die Betriebsgebiete vor allem Kfz-Verkehr. Schon jetzt ist das Straßennetz westlich der Autobahn zum Teil überlastet. Dazu kommen Sicherheitsmängel bei Knotenpunkten und weitere negative Begleiterscheinungen (Lärm, Luftschadstoffe, ...).

Abbildung 25: Verkehrsanalyse und Prognose für ausgewählte Straßenquerschnitte (DTV, Durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr)

Abschnitt	Verkehrs-belastung 2003	Verkehrsprognose 2025			Veränderung
		Min.	Max.	Mittelwert	
L190 nach Feldkirch	19.700	27.500	28.900	28.200	+43 %
L50 nach Meiningen	10.000	18.500	20.800	19.650	+ 97 %
L52 zwischen Kreisverkehren	22.800	36.700	38.500	37.600	+65 %
L190 Merkur	9.400	15.300	17.400	16.350	+74 %
L190 nördlich Toyota	9.300	14.800	16.700	15.750	+69 %
Appenzellerstraße	11.000	19.100	19.200	19.150	+74 %
L52 östlich A14	11.300	14.500	15.400	14.950	+32 %

Quelle: Besch[und]Partner (2007): Betriebsgebiet Feldkirch – Rankweil. Verkehrsorganisation L190 – L52. Verkehrsstudie GU-0743, August 2007

Abbildung 26: Verkehrsbelastungen (DTV) und unbebaute Flächen m Betriebsgebiet Feldkirch – Rankweil



Quelle: Besch[und]Partner (2007): Betriebsgebiet Feldkirch – Rankweil. Verkehrsorganisation L190 – L52. Verkehrsstudie GU-0743, August 2007

Die prognostizierten Verkehrsstärken übersteigen teilweise die Leistungsfähigkeit zweistreifiger Straßen, vor allem aber jene der Knoten. Dazu kommt, dass die Vielzahl der Betriebseinfahrten die Leistungsfähigkeit der L190 und L52 beeinträchtigt. Deshalb soll für die L190 und die L52

- ein Funktionskonzept mit wenigen Betriebseinfahrten und getrennten Erschließungsstraßen und
- ein zukunftsfähiger Straßenquerschnitt entwickelt werden, wie das in neuralgischen Bereichen bereits geschieht.

Folgende konkrete Maßnahmen sind vorgesehen:

(1) Öffentlicher Verkehr

Kurz- und mittelfristig steht die Beschleunigung der vorhandenen Buslinien im Vordergrund. Dazu werden Busspuren geschaffen und Bushaltestellen angepasst. Langfristig sollen neue Buslinien das Betriebsgebiet zwischen A14 und L190 erschließen, etwa als Bedarfslinien und angepasst an die Arbeitszeiten der Beschäftigten, wobei der Bedarf im Rahmen eines betriebsübergreifenden

Mobilitätsmanagements zu erheben ist. Das Betriebsgebiet ist dann an die bevölkerungsreichen Gebiete von Feldkirch (Gisingen, Tosters, Nofels) angeschlossen.

(2) Fußgänger- und Radverkehr

Die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen betreffen Netzergänzungen und die Behebung von Sicherheitsmängeln. Langfristig erfolgt die Anbindung des Betriebsgebietes an neue Radrouten nach Feldkirch und Götzis. Die innere Erschließung der neuen Betriebsgebiete wird durch neue, qualitativ hochwertige Wege im Betriebsgebiet sichergestellt. Gute und in direkter Nähe zu den Eingängen der Betriebe befindliche Abstellplätze können für die Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel entscheidend sein. Diese Radabstellanlagen sollten überdacht, beleuchtet und diebstahlsicher sein sowie über komfortable Zufahrten verfügen.
Bei der Entwicklung von Betriebs- und Gewerbegebieten ist in Zukunft auch die Durchlässigkeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu berücksichtigen. Derzeit müssen die zum Teil großflächigen Gebiete weiträumig umfahren werden.

(3) Motorisierter Individualverkehr

Kurz- und mittelfristig wird die L52 zwischen den beiden Kreisverkehren ausgebaut, dazu werden die Kreisverkehre an die Verkehrs- und Sicherheitsanforderungen angepasst. Zur besseren Verkehrsabwicklung ist auf der L52 ein weiterer Kreisverkehr vorgesehen.

Um die langfristige Verkehrsnachfrage bewältigen zu können, sind Anpassungen des Straßennetzes erforderlich, wobei folgende Varianten möglich sind:

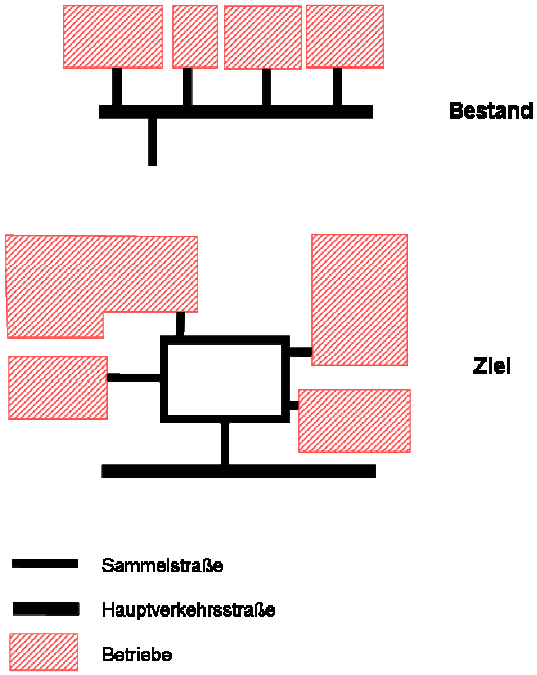
- Variante 1: Weiterer Ausbau der L52 mit Zulaufstrecken
- Variante 2: Umfahrung der L52 mit neuer Straßenachse
- Variante 3: Untertunnelung L52 in verschiedenen Längen
- Variante 4: Neue Autobahnanschlüsse in Feldkirch

Der bestehende Autobahnanschluss wird den geltenden Ausbaustandards angepasst. Eine Variantenentscheidung sollte jedenfalls innerhalb der nächsten fünf Jahre fallen.

(4) Erschließung über Sammelstraßen

Derzeit sind die Betriebe an der L190 direkt an diese Hauptverkehrsstraße angebunden. Vor allem für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss ergeben sich dadurch Probleme. Die Verkehrserschließung sollte tendenziell über Sammelstraßen erfolgen. Dieses Erschließungsprinzip sollte bei einer weiteren Entwicklung der Betriebsgebiete an der L190 berücksichtigt werden.

Abbildung 27: Erschließung von Betriebsgebieten



Quelle: eigene Darstellung

Am Standort Interpark Focus in Röthis wurde eine derartige Verkehrsorganisation bereits realisiert: die Erschließung erfolgt über eine Sammelstraße und Erschließungsstraßen.

Abbildung 28: Erschließung des Interpark Focus

Quelle: http://www.wkv.at/service/presse/Interfocus.pdf, September 2007

6.4 Maßnahmen in den Hanggemeinden

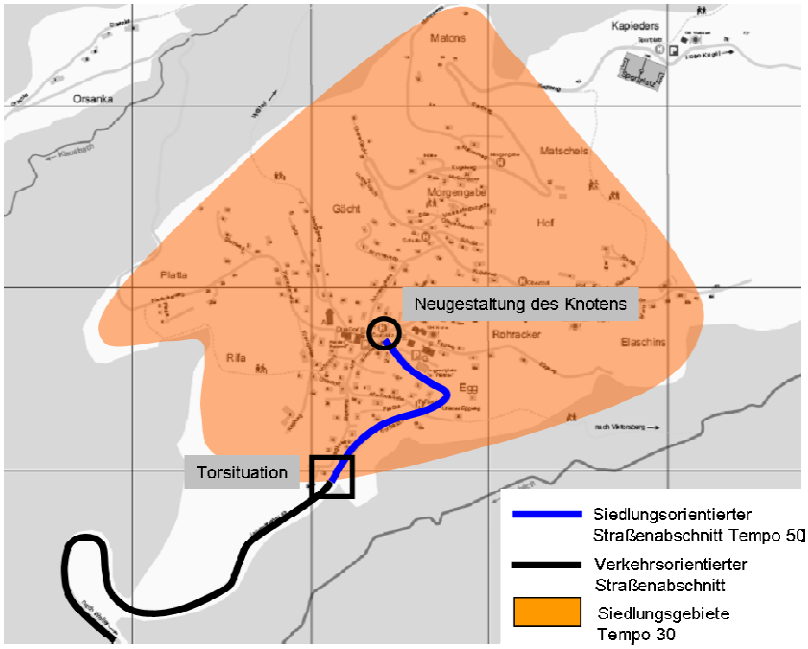
Ein besonderes Verkehrsproblem der Hanggemeinden stellt der am Auto orientierte Freizeitverkehr dar. Zur Begrenzung dieses Verkehrs ist eine Bewirtschaftung der Parkplätze, verbunden mit attraktiven ÖPNV-Angeboten zweckmäßig.
Für den besonders störenden Freizeitverkehr, hauptsächlich Motorradverkehr, gibt es von den Gemeinden Rankweil, Laterns und Zwischenwasser den Vorschlag, den Durchgangsverkehr über den Furka-Pass zumindest an Wochenenden in den Sommermonaten zu verunmöglichen. Von den Gemeinden wird in Erwägung gezogen, die Mobilitätsnachfrage in dieses Gebiet durch ein Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in das Naturschutzgebiet Furka – Hinteres Laternsertal zusammen mit der Gemeinde Damüls abzudecken. Damit könnte die Lebens- und Erholungsqualität der AnrainerInnen zumindest am Wochenende verbessert werden. Es wird vorgeschlagen, in einem ersten Schritt eine genaue Analyse der Verkehrssituation anzustellen, welche auch die Situation anderer Pass-Straßen im Land Vorarlberg sowie die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Furka-Pass-Sperre auf das Vorderland und andere Talschaften beleuchtet. In jedem Fall sollte dieser Frage nachgegangen werden und mögliche Maßnahmen an der L51 mit allen beteiligten Gemeinden und mit dem Land abgestimmt werden.

6.4.1 Fraxern

Die Gemeinde Fraxern setzte in den letzten Jahren zahlreiche Akzente für die Ortsentwicklung. Folgende Maßnahmen werden angesichts der Verkehrsprobleme vorgeschlagen:

- Verbesserung des Fußwegenetzes
- Gestaltung der Ortseinfahrt („Torwirkung“)
- Temporeduktion
- Knotenneugestaltung
- Parkraumorganisation und Parkraumbewirtschaftung
- Verbesserung der Haltestellen
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen, Motivation für Verhaltensänderungen

Abbildung 29: Geplantes Verkehrsregime in der Gemeinde Fraxern



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Ortsplan

In Fraxern bieten sich aufgrund der unterschiedlichen Funktionen der Straßenräume differenzierte Geschwindigkeiten an: Bereits vor der Ortstafel, die ein Stück dorfauswärts versetzt werden soll, wird das Geschwindigkeitsregime auf 50 km/h gesenkt. Die Reduktion der Geschwindigkeit soll durch eine kontrastreiche Gestaltung des Übergangs ins Ortsgebiet („Torwirkung“) kenntlich gemacht werden. Bis zum Jugendplatz, bei dem die Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche im Vordergrund steht, wird diese Geschwindigkeit beibehalten. Danach soll auf der Landesstraße sowie im gesamten Ortsgebiet eine Tempo-30-Zone gelten. Die Bevölkerungsstruktur der Gemeinde mit vielen Kindern und älteren Menschen, die Sichtverhältnisse aufgrund der spezifischen Topographie, aber auch der Ausbaugrad der Straßen (Querschnitte, Linienführung, Ausweichflächen) rechtfertigen eine flächenhafte Einführung von Tempo 30.

6.4.2 Zwischenwasser

Die Gemeinde Zwischenwasser sieht angesichts von Beschwerden wegen überhöhter Geschwindigkeiten, unsicheren Straßenverhältnissen und der Lärmbelästigung folgende Maßnahmen vor:

- Generelle Reduktion der Geschwindigkeiten in der Gemeinde auf den Gemeindestraßen auf 30 km/h (mit wenigen Ausnahmen)
- Geschwindigkeitsüberwachung im gesamten Gemeindegebiet durch ein eigenes Radargerät, das an zehn verschiedenen Stellen zum Einsatz kommt
- Reduktion der Geschwindigkeit auf der Laternser Straße im Ortsgebiet auf 40 km/h
- Reduktion der Geschwindigkeit im Ortsgebiet Dafins (Landesstraße) auf 30 km/h
- Baumaßnahmen (Kreuzungsbereich, Gehsteige, Schwellen, Straßenmarkierungen)

Der Bevölkerung wird die Möglichkeit geboten, sich an Fahrsicherheitstrainings zu beteiligen. Die Verkehrserziehung und Information für Kindergartenkinder, Schüler und Eltern wird verstärkt.

In den übrigen Hanggemeinden sind derzeit keine Planungen und Projekte in Bearbeitung.

6.5 Fußgängerverkehr

6.5.1 Fußwegenetz

Behandelt werden jene Streckenabschnitte, auf denen aufgrund der spezifischen Nutzung höhere FußgängerInnenströme zu erwarten sind. Zu derartigen Nutzungen zählen Arbeitsplätze, Flächen für Verkauf und Dienstleistungen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel. Für diese Fußgängerrouten gelten die folgenden Standards:

- Mindestbreite 2,00 m, insbesondere im Neubaufall
- Aufenthaltsbereiche vor attraktiven Nutzungen
- sichtbare und einheitliche Querungshilfen (vgl. Kapitel 6.2.3)
- keine parkenden Kfz auf Gehflächen
- behindertengerechte Ausstattung
- gute Beleuchtung

6.5.2 Wege zur Landschaft

Die Siedlungsränder im Rheintal sind unterschiedlich ausgeprägt: klar abgegrenzt und erkennbar, teilweise aber auch diffus und „ausgefranst“. Das Projekt „Vision Rheintal“ nennt Ausblicke in die umliegende Landschaft „Stadt/Land Fenster“. Um diese Ausblicke zu erhalten und den Grünraum in besiedelte Gebiete miteinzubeziehen, sind mehrere Maßnahmen denkbar, etwa auch „Wege zur Landschaft“ hin (vgl. Vision Rheintal, 2006).

6.5.3 Schulwege

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Sie sind schwerer sichtbar und ihre Fähigkeit, Gefahrensituationen zu erkennen sowie Entfernungen richtig abzuschätzen, ist noch nicht so ausgeprägt wie beim Erwachsenen. Daher ist es besonders wichtig, den Straßenraum im Umfeld von Schulen und Kindergärten verkehrssicher zu gestalten.

(1) Querungen

Kinder müssen genügend Zeit haben, um eine Konfliktstrecke sicher zu passieren. Voraussetzung dafür ist die rechtzeitige Wahrnehmung durch den Autoverkehr. Da in Anlieger-straßen die Fußgängerströme nicht gebündelt sind, sollte der Straßenraum funktionsgerecht sein,

z.B. als Mischverkehrsfläche für alle Verkehrsarten deutlich erkennbar sein. Für höherrangige Strassen sind folgende Maßnahmen im Fußgänger-Querverkehr vorgesehen:

- markierte Fußgängerübergänge
- Schutzinseln
- Fußgänger-Lichtsignalanlage
- Freihaltung von Sichtachsen zwischen FußgängerInnen (v.a. Kindern) und den Kfz-LenkerInnen.

(2) Längsverkehr

In Anliegerstraßen sollen die verschiedenen Verkehrsarten auf derselben Verkehrsfläche im Mischverkehr geführt werden. Auf höherrangigen Straßen kommt das Trennprinzip, wonach den einzelnen Verkehrsarten eigene Anlagen oder Anlageteile zugewiesen werden, zur Anwendung. Wichtige Routen von Kindern, speziell jene von Kindern im Kindergarten- und Volksschulalter, sollten speziell gesichert werden.

(3) Zu Fuß in den Kindergarten oder in die Schule: mit dem „Autobus auf Füßen“

Der „Autobus auf Füßen“ funktioniert wie ein Schulbus. Er steuert nach festem Fahrplan bestimmte (signalisierte) Haltestellen an und führt die „zusteigenden“ Kinder zur Schule oder zum Kindergarten und zurück. Die Kinder gehen zu Fuß, begleitet von Erwachsenen. In den USA, Kanada, Italien und Großbritannien ist der „Autobus auf Füssen“ bereits weit verbreitet. Der tägliche Fußweg zum Kindergarten oder zur Schule verbessert die physische Verfassung der Kinder, lehrt sie mit den Gefahren des Straßenverkehrs umzugehen und ermöglicht soziales Lernen.

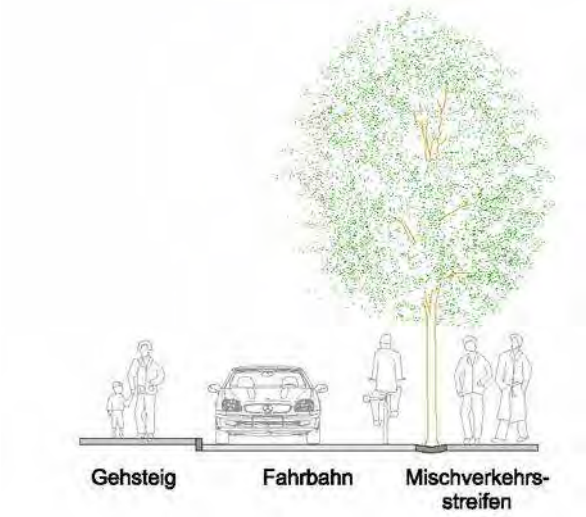
Abbildung 30: Der Autobus auf Füßen

Fotos: http://www.vcs-be.ch/, http://www.piedibus.it , September 2007

6.5.4 Landesstraßen

Auf Landesstraßen im besiedelten Gebiet soll es grundsätzlich auf beiden Seiten der Straße Gehwege geben. In Ausnahmefällen ist ein straßenbegleitender Gehweg auch als Mischverkehrsstreifen denkbar, der FußgängerInnen einen gewissen Schutz bietet, der aber bei Begegnungsfällen auch von LenkerInnen überfahren werden kann. Allerdings wäre dafür eine Novellierung der StVO erforderlich.

Abbildung 31: Mischverkehrsstreifen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen auf Landesstraßen



Quelle: eigene Darstellung

6.5.5 Betriebs- und Gewerbegebiete

In Betriebs- und Gewerbegebieten fällt die schlechte Erreichbarkeit für FußgängerInnen, RadfahrerInnen oder auch BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs auf. Nahe den Einkaufszentren und Betrieben an der L190 sind die fehlenden Fußwege und das unzureichende Fußwegenetz zu ergänzen. Dazu zählt insbesondere die bauliche Verbesserung der Fußgängerquerungen am Knoten L50 / L190 (Merkur-Kreisverkehr) in Rankweil.

6.5.6 Beleuchtung

Eine ausreichende Beleuchtung trägt zur höheren Akzeptanz von Fußwegen bei. Die Beleuchtung von wichtigen Fußgängerrouten sollte gewährleistet sein, Querungsstellen sollen RVS-konform gestaltet werden. Auch die Beleuchtung in Unterführungen und anderen „Unsicherheitsräumen“ sollte geprüft und ggf. verbessert werden.

6.5.7 Wegeunterhalt

Eine Voraussetzung für das Zufußgehen ist der optimale Wegeunterhalt, insbesondere der Winterdienst. Wichtige Fußgängerrouten sollten mit gleicher Priorität wie Fahrbahnen geräumt werden.

6.5.8 Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen

Bei Neu- und Umbauten sind die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen – wie Gehsteigabsenkungen, taktile Leitsysteme in Bahnhöfen und öffentlichen Gebäuden, kurze Wege, keine Umwege etc. – besonders zu berücksichtigen.

6.6 Radverkehr

Im Landesverkehrskonzept ist eine Gliederung des Radwegenetzes in folgende Kategorien vorgesehen: Vorrangrouten, Hauptradrouten und ein untergeordnetes Netz zur lokalen Erschließung.

Vorrangrouten stellen eine neue Qualität dar, der Radverkehr wird gegenüber anderen Verkehrsmitteln bevorzugt. Vorrangrouten haben großzügige Querschnitte, so dass sich RadfahrerInnen gegenseitig überholen können, sie haben eine Richtungstrennung bei hohen Radverkehrsstärken und weisen eine attraktive Linienführung auf. Sie dienen vor allem dem Alltagsradverkehr, für den Schnelligkeit, eine direkte Linienführung und geringe Wartezeiten eine wichtige Rolle spielen. Folgende Standards werden angestrebt:

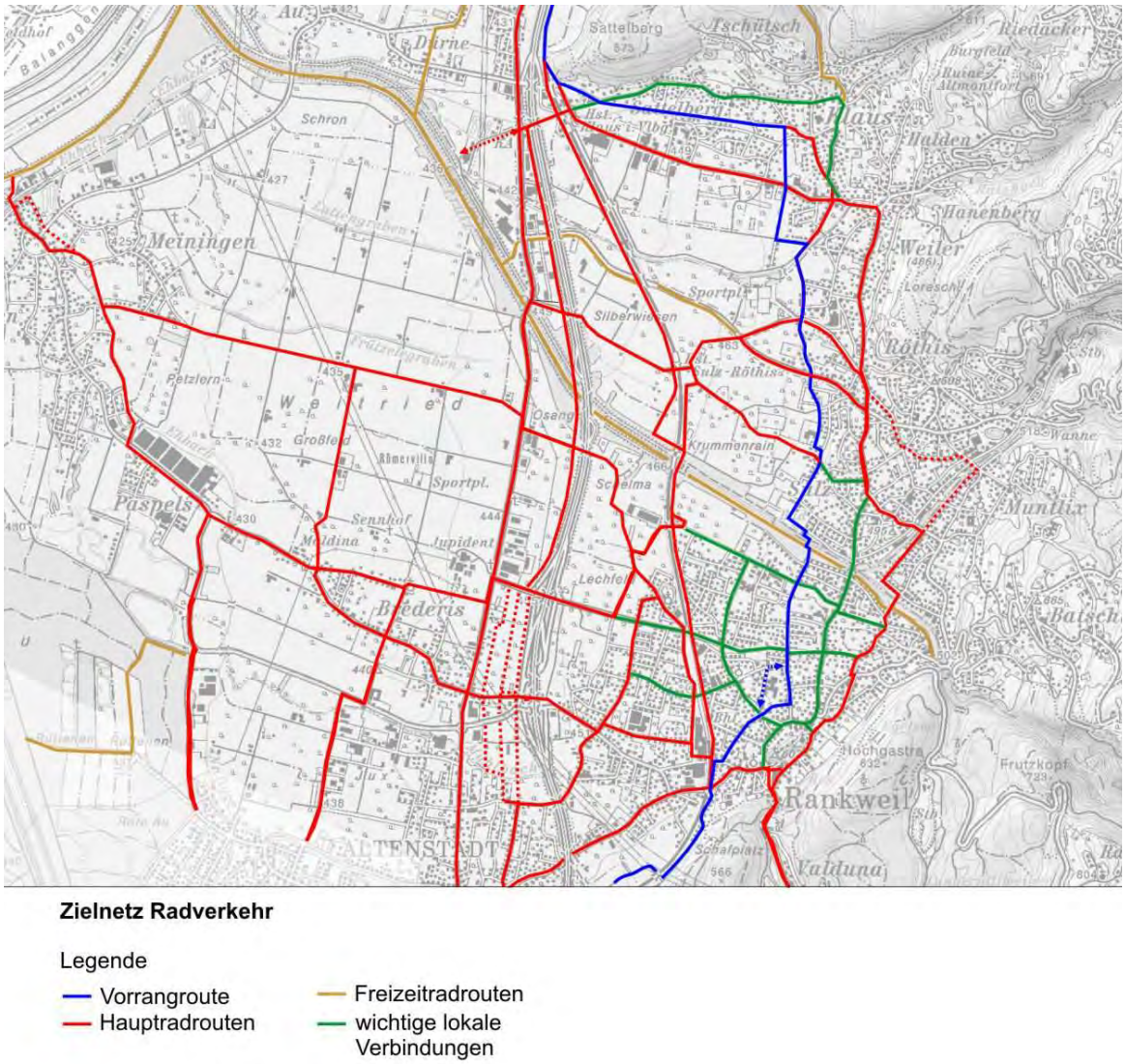
- vom Kfz-Verkehr getrennte oder verkehrsarme Routen
- Vorrang bei Querung von Nebenstraßen
- durchgehende Beschilderung mit einheitlichen Qualitätsstandards

Die Realisierung der Vorrangrouten, insbesondere die Bevorrangung des Radverkehrs bei Kreuzungen, ist verkehrspolitisches Neuland; auch das Verkehrsverhalten von RadfahrerInnen und AutofahrerInnen wird sich diesen geänderten Verkehrsverhältnissen – die in radfreundlichen Ländern seit langem selbstverständlich sind – anpassen müssen. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist zweckmäßig.

Hauptradrouten verbinden wichtige Ziele und Quellen des Radverkehrs; als Hauptradrouten eignen sich Mehrzweckstreifen, straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen oder getrennt geführte Radwege. Hauptradrouten sollten gut beschildert werden.

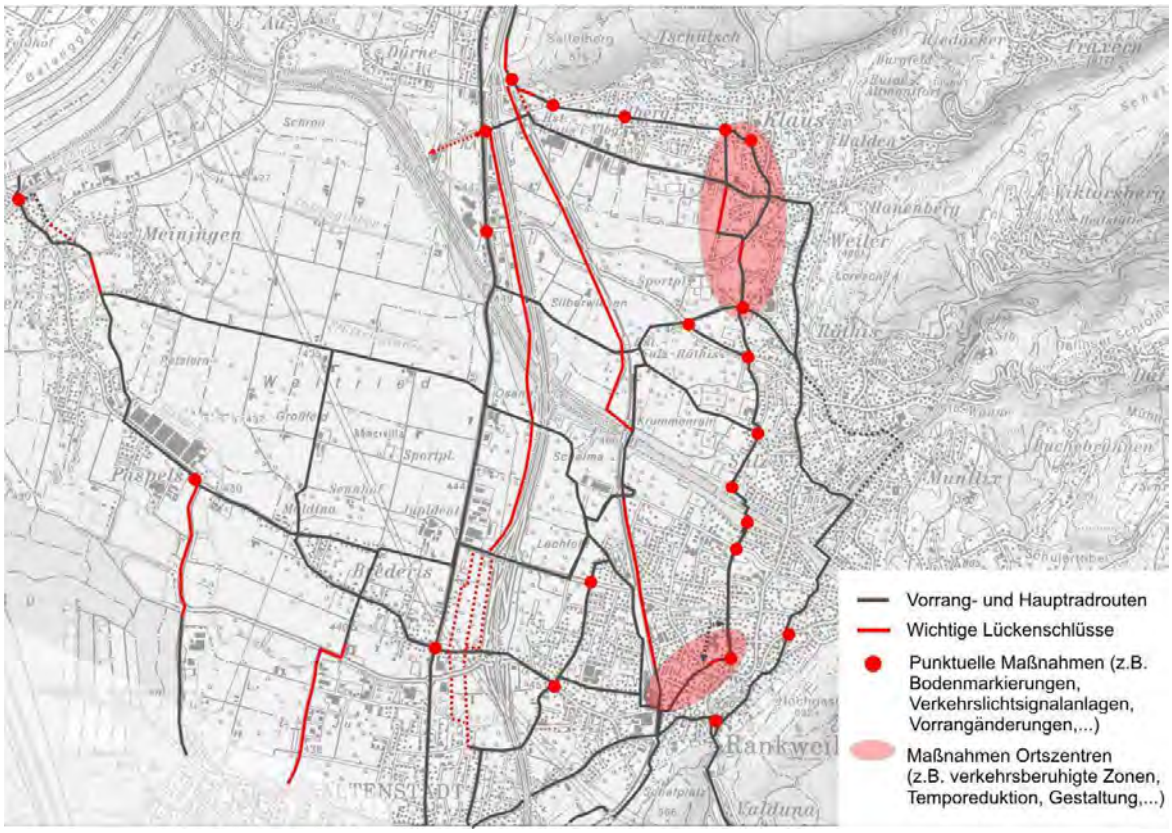
Das Zielnetz für den Radverkehr und wichtige Maßnahmen im Radverkehr sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Abbildung 32: Zielnetz im Radverkehr für das Vorderland



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

Abbildung 33: Erforderliche Maßnahmen im Haupt- und Vorrang-Radwegenetz im Vorderland

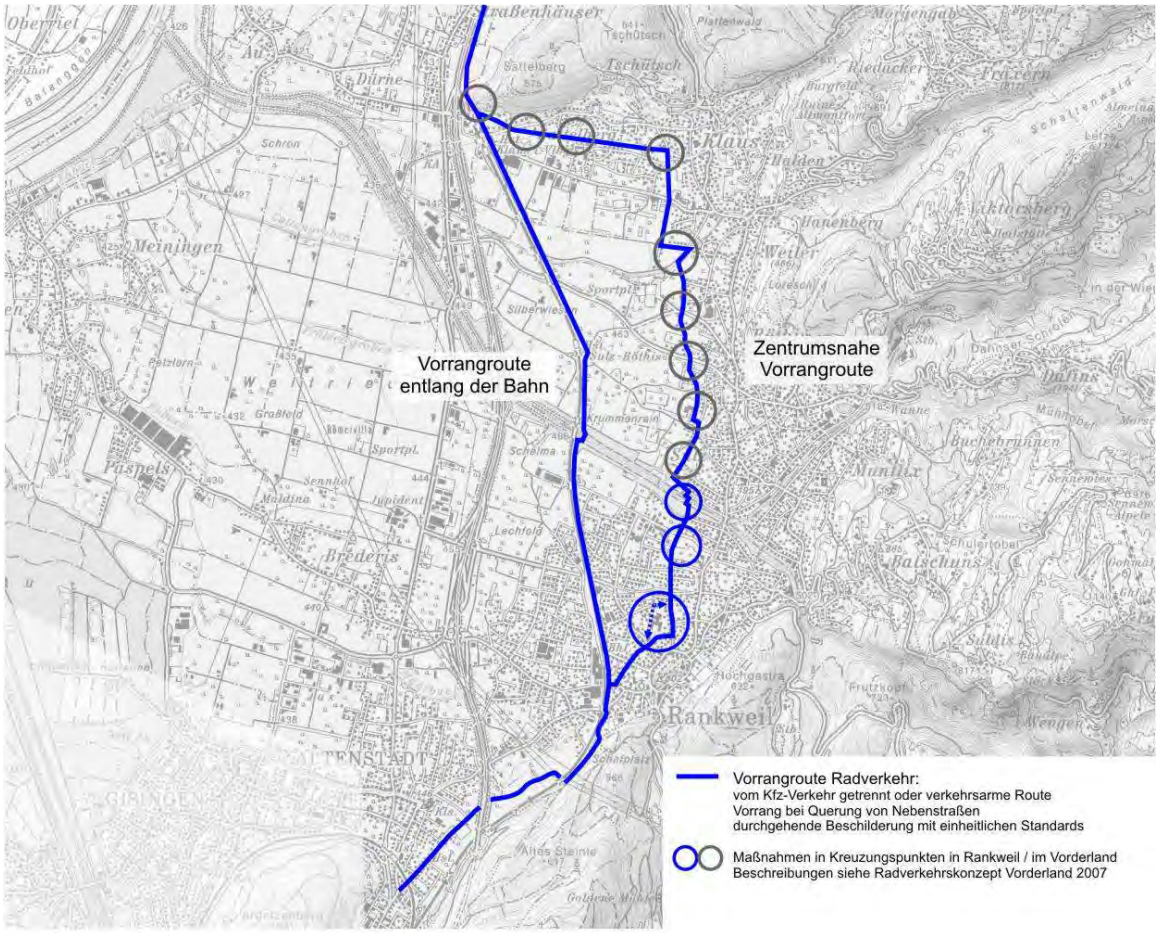


Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

6.6.1 Vorrangroute

Für die Vorrangroute durch das Vorderland wurden mehrere Routen untersucht, zwei davon werden vergleichend betrachtet:

Abbildung 34: Zentrumsnahe Vorrangradroute und Vorrangroute entlang der Bahn



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

(1) Zentrumsnahe Vorrangroute

Die zentrumsnahe Vorrangroute verläuft entlang der Straße Loger von Feldkirch ins Vorderland und dann weiter über die Montfortstraße, die derzeit schon stark von RadfahrerInnen befahren wird. Über den Frutzdamm und die Frutzbrücke führt sie in die Lonserstraße und Rheticusstraße. Sie ermöglicht damit eine Umfahrung des Sulner Berges und eine Erschließung des Sportplatzes und Schwimmbades an der Frutz sowie der Hauptschule Sulz-Röthis. Ihren weiteren Verlauf nimmt sie über die Alte Landesstraße und den Wallfahrtsweg. Damit erlaubt sie die Anbindung eines Betriebsgebiets (Firma Giko) sowie des Sportplatzes in Weiler. Nach Querung des Ratzbaches ermöglicht ein Lückenschluss eine direkte Verbindung in Richtung Dammweg, der durch ein Fahrverbot mit Ausnahme für AnrainerInnen zu einer hochwertigen Radverkehrsachse ausgebaut werden kann. Am westlichen Ende des Sattelberges vorbei wird die Vorrangroute

Richtung Götzis geführt. Ingesamt ist bei der Planung der Vorrangroute an die Schnittstellen zwischen den Gemeinden und in den Gemeinden im Norden und Süden des Vorderlandes zu achten.
Bei Querungen von Nebenstraßen ist der Radroute Vorrang zu gewährleisten: beispielsweise wird die Montfortstraße gegenüber der Bifangstraße zu bevorrangen sein. Bei Knotenpunkten ist besonders auf die Verkehrssicherheit zu achten, das gilt auch für Konflikte zwischen FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen (z. B. auf der Frutzbrücke und beim Frutzdamm).

(2) Vorrangroute entlang der Bahn

Diese Vorrangroute führt entlang der Bahn durch das Vorderland. In der Nähe des Bahnhofs in Rankweil wären Eingriffe ins Privateigentum erforderlich. Ihren weiteren Verlauf Richtung Feldkirch nimmt sie über die Straße Loger.

Sie erschließt den Bahnhof in Rankweil, die Bahnhaltestellen Klaus und Sulz-Röthis, Betriebe wie die Firma Rauch, die Tennishalle, die Erholungsanlage, den Waldlehrpfad und den Parcours. Diese Vorrangroute berücksichtigt insbesondere künftige Entwicklungen in den Gemeinden (Wohngebiete). Da sie entlang der Bahn geführt wird, weist sie weniger Konfliktpunkte auf als die zentrumsnahe Vorrangroute, allerdings erschließt sie auch weniger Quellen und Ziele des Radverkehrs und verläuft derzeit abseits des Siedlungsgebietes.

(3) Vergleichende Bewertung und Empfehlung

Die zentrumsnahe Vorrangroute ist jedenfalls leichter realisierbar als die Vorrangroute entlang der Bahn. Aufgrund des zentrumsnahen Verlaufes kann eine große Anzahl an Zielen erschlossen werden.
Die Vorrangroute entlang der Bahn stellt eine sehr schnelle und direkte Verbindung durch das Vorderland dar, an die die Vorderlandgemeinden allerdings nicht direkt angeschlossen sind. Sie zeichnet sich durch eine vergleichsweise geringere Anzahl an Konfliktpunkten und Kreuzungssituationen aus, ist aber in Rankweil schwierig realisierbar.

Abbildung 35: Vor- und Nachteile der Varianten der Vorrangroute

	Zentrumsnahe Vorrangroute	Vorrangroute entlang der Bahn
Vorteile	Zentrumsnah, hohe Realisierbarkeit, erschließt viele wichtige Quellen und Ziele	Eben, direkt, geringere Anzahl an Konfliktpunkten und Kreuzungssituationen
Nachteile	Geringe Steigung in Klaus, größere Zahl an Konfliktpunkten	Schwierige Umsetzung in Rankweil (im Osten parallel zur Bahn sind privatrechtliche Eingriffe notwendig)

Quelle: eigene Darstellung

Es wird empfohlen, vorerst nur eine Vorrangroute umzusetzen, und zwar die zentrumsnahe Route. Sie verbindet viele wichtige Ziele und Quellen und liegt nahe beim Siedlungsgebiet. Sie ermöglicht zudem Verlagerungen von MIV-Fahrten unter 5 km Wegelänge auf das Fahrrad. Längerfristig soll eine zweite Vorrangroute oder gegebenenfalls eine Hauptradroute entlang der Bahn realisiert werden; schon jetzt sollten dafür die Flächen gesichert werden.

6.6.2 Hauptradrouten

Für die Erschließung wichtiger Ziele abseits der Vorrangroute sind Hauptradrouten durch das Vorderland geplant, die zum Teil über bereits bestehende Mehrzweckstreifen, straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen oder getrennt geführte Radwege verlaufen. In einigen Bereichen ist die Radverkehrsinfrastruktur allerdings noch entsprechend zu ergänzen bzw. aufzuwerten. Die Hauptradrouten berücksichtigen auch zukünftige Entwicklungen in der Region.
Die Hauptradrouten sind beschildert und ermöglichen den RadfahrerInnen wichtige Ziele abseits der Vorrangroute sicher und komfortabel zu erreichen.
Konkretere Überlegungen zum Radroutennetz und die Beschreibung der Routen und Problembereiche sind im Radverkehrskonzept Vorderland 2007 enthalten.

6.6.3 Radfahren im übrigen Siedlungsgebiet

Im gesamten Vorderland gibt es eine Vielzahl von Straßen in den Siedlungsgebieten, die sehr gut zum Radfahren geeignet sind. Durch eine Verdeutlichung der Netzhierarchie sollten diese Straßen auch künftig vom Durchzugsverkehr frei gehalten und als attraktive Netzelemente für den Radverkehr gesichert werden.

6.6.4 Radabstellanlagen

Gute und in direkter Nähe zu den Eingängen der Betriebe, der Arbeitsplätze und der öffentlichen Einrichtungen befindliche Abstellplätze können für die Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel entscheidend sein. Diese Radabstellanlagen sollten überdacht, beleuchtet und diebstahlsicher sein sowie über komfortable Zufahrten verfügen. Auch bei Bahnhöfen und Bahn- und wichtigen Bushaltestellen sind ausreichend Radabstellplätze zu errichten.

6.7 Öffentlicher Verkehr

6.7.1 Schwerpunkte

Der öffentliche Verkehr war in den letzten 15 Jahren ein Schwerpunkt der Vorarlberger Verkehrspolitik. Damit der ÖPNV-Wegeanteil erhöht werden kann, sind weitere Anstrengungen notwendig. Im Landesverkehrskonzept 2006 ist dafür folgende Strategie skizziert:

(1) Optimierung des vorhandenen Angebots

(2) Räumliche und zeitliche Angebotsausweitungen

(3) neue Qualitätsstandards (Intervalle, Reisezeiten)

Bezogen auf das Vorderland wird diese Strategie im öffentlichen Verkehr folgendermaßen präzisiert:

- Optimierung der Verknüpfung Bahn und Bus (räumlich und zeitlich)
- Verbesserung im Bestandsnetz (Busbevorrangung, Haltestellen)
- Netzerweiterungen in schlecht erschlossene Gebiete
- Angebotsverbesserungen (Intervalle, Vertaktung)

Diese Punkte sind in den folgenden Kapiteln näher beschrieben. Das vorliegende Konzept zeigt nur die wesentlichen Planungsstrategien auf, das detaillierte ÖPNV-Angebot selbst wird durch den Gemeindeverband ÖPNV Oberes Rheintal erarbeitet.

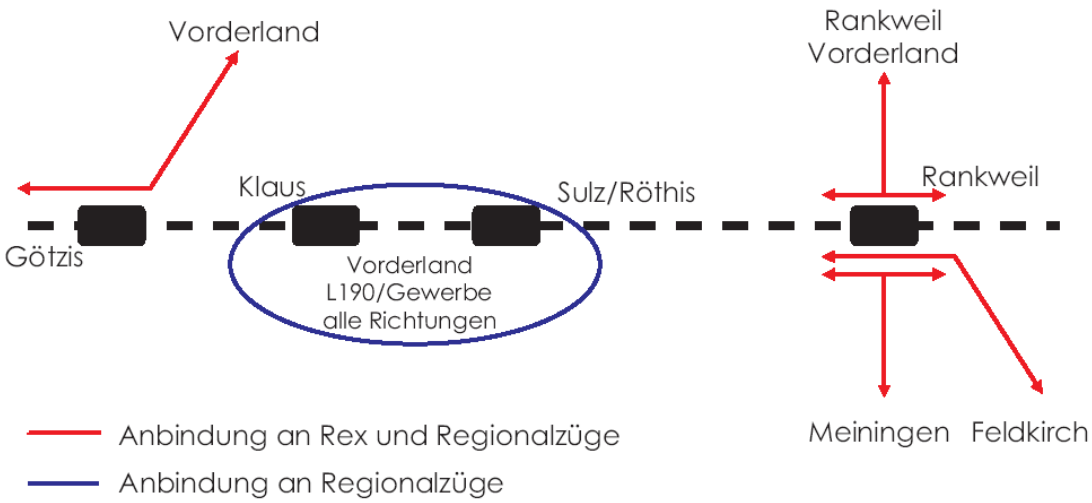
Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es sich bei der Region Vorderland um eine ländlich strukturierte Region handelt. In solchen Regionen kann der öffentliche Verkehr nicht den Stellenwert besitzen und die Qualität bieten, die er in dicht besiedelten Stadtregionen aufweist. Angebot und Nachfrage müssen aus ökonomischen Gründen weitgehend aufeinander abgestimmt sein.

Deshalb sind die Schwerpunkte in den nächsten Jahren vor allem auf die Optimierung und Verbesserung des bereits heute guten Angebotes zu legen. Grundsätzliche Änderungen des vorhandenen Systems sind somit nicht relevant.

6.7.2 Räumliche und zeitliche Verknüpfung von Bahn und Bus

Das Zusammenwirken des Bahn- und Busangebotes soll die ÖPNV-Bedienungsqualität weiter verbessern. Die Bahnhöfe Rankweil, Klaus und Götzis werden schon derzeit von mehreren Buslinien angefahren; hier werden abgestimmte Fahrpläne angestrebt, um die Umsteigezeiten in beide Richtungen möglichst gering zu halten. Erste Priorität hat dabei die optimale Verknüpfung mit Regional- und Regionalexpresszügen in Rankweil und Götzis.

Abbildung 38: Verknüpfung von Bahn und Bus



Quelle: eigene Darstellung

In Götzis ist eine optimale Umsteigebeziehung von der Bahn von Dornbirn zum Bus ins Vorderland und umgekehrt anzustreben.

In Rankweil ist die Situation deutlich komplizierter. Hier sollten prinzipiell alle Buslinien, die den Bahnhof anfahren, an die Züge Richtung Feldkirch und Götzis angeschlossen werden. Voraussetzung für eine optimale Verknüpfung wäre jedoch ein „Taktknoten" der Bahn in Rankweil. Taktknoten sind Bahnhöfe, bei denen die Züge in beide Richtungen gleichzeitig fahren. Einen solchen sehen jedoch die Planungen der ÖBB in Rankweil nicht vor. Deshalb sind im Rahmen der Detailabstimmungen der Fahrpläne Prioritäten zu setzen, die auf das Gesamtangebot abgestimmt werden.

Zur Frage der Erhaltung oder Auflassung der Bahnhaltestelle Sulz-Röthis beinhaltet das Verkehrkonzept keine Entscheidung. Gemeinsames Ziel ist jedoch in jedem Fall die Sicherstellung einer für das Vorderland und seine BewohnerInnen attraktiven Anbindung an die Schiene. Die Konkretisierung von Lösungen, die dieser Zielsetzung gerecht werden, soll Teil der Arbeiten zur Weiterentwicklung des Angebotes bei Bahn und Landbus sein und in enger Zusammenarbeit des Verkehrsverbundes mit der Region erfolgen. Für die Gemeinden Sulz, Röthis, Weiler und Viktorsberg stellt die Erhaltung der Bahnhaltestelle Sulz-Röthis ein wesentliches verkehrs- und regionalpolitisches Ziel dar (siehe auch Anlage 2).

Da es aufgrund der Vernetzung der Systeme nicht möglich sein wird, alle wünschbaren Umsteigebeziehungen optimal anzubieten, sind die Prioritäten im Rahmen der detaillierten Angebotserstellungen festzulegen. Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sollte gewissen Qualitätsstandards genügen. Es sind im Regionalverkehr Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn von drei bis fünf Minuten plus Gehzeiten anzustreben. Dies setzt eine konsequente Vertaktung des Zugangebots voraus, um über den Tag eine gleichbleibende Angebotsqualität anbieten zu können. Das Umsteigen zwischen Bussen ist mit minimalsten Übergangszeiten zu gewährleisten. Die Sicherung erfolgt über das Anschlusssicherungssystem.

6.7.3 Verbesserungen im Bestandsnetz (Busbevorrangung, Haltestellen)

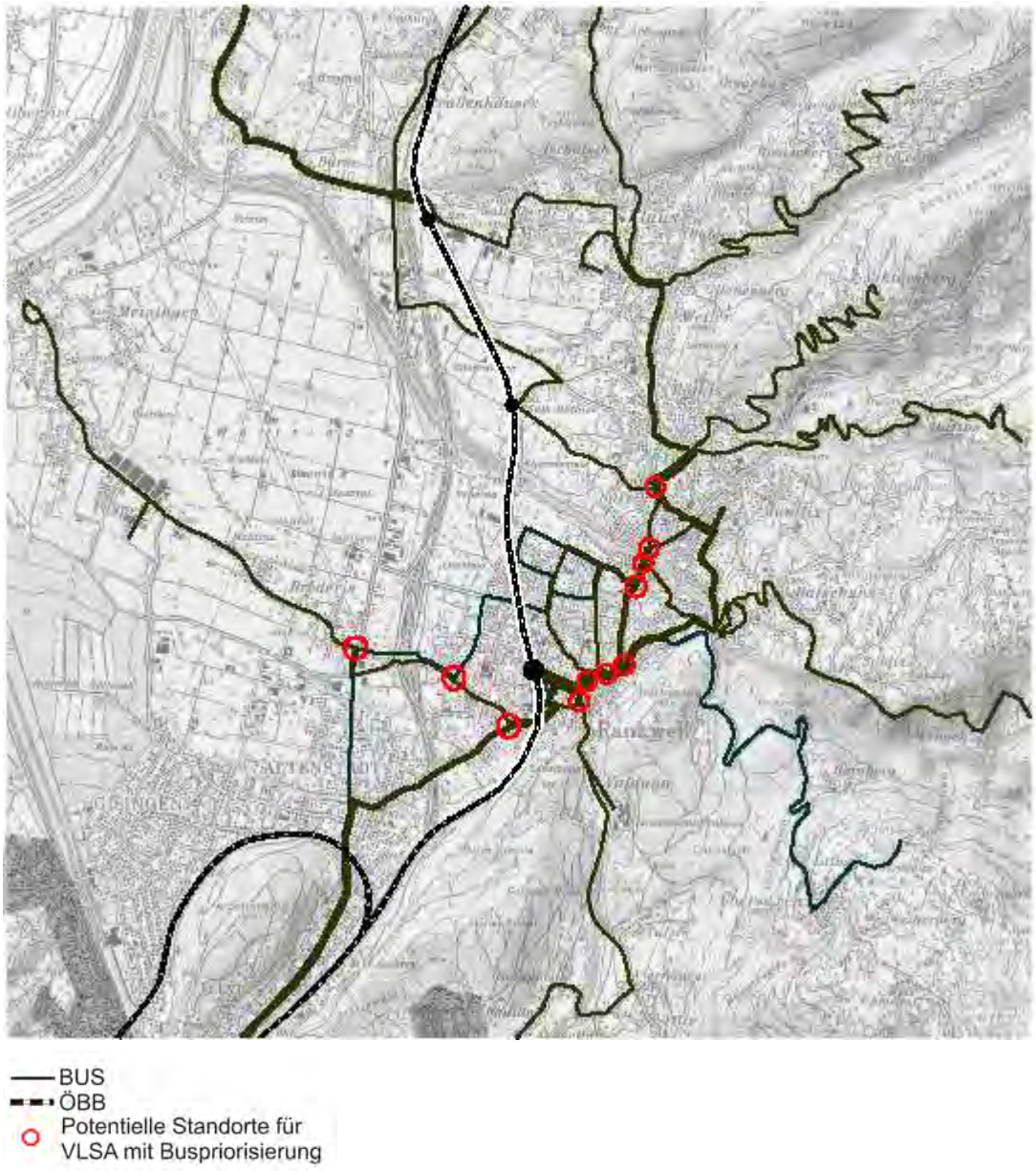
Busbevorrangung

Die konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist eine wichtige Maßnahme zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels des Landes Vorarlberg, das eine Erhöhung des ÖPNV-Wegeanteils vorsieht.

Der Verkehr ist ständigen Änderungen unterworfen. In Bereichen mit Stauerscheinungen ist deshalb kontinuierlich an Lösungen zu arbeiten. Zur Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung sind Verkehrslichtsignalanlagen mit Buspriorisierung sowie Busspuren / Busstraßen an stauanfälligen Streckenabschnitten (das sind gegenwärtig die L52 und die L190) einzurichten. Ziel muss es sein, die Wartezeit (Stehzeit) der Busse außerhalb der Haltestellen weitgehend zu vermeiden.

Verkehrslichtsignalanlagen mit Buspriorisierung tragen an wichtigen Kreuzungen zu einer Verbesserung der Einbiegerelationen und somit zu einer Beschleunigung der Busse bzw. zu einer besseren Einhaltung der Reisezeiten bei. An den folgenden Kreuzungen ist im Detail zu prüfen, ob mit Verkehrslichtsignalanlagen die heute vorzufindenden Probleme gelöst werden können: L190 / Schweizer Straße, Langgasse / Merowingerstraße, Kaiserplatz, Bahnhofstraße / Ringstraße, Montfortstraße / Ringstraße, Alemannenstraße / Ringstraße, Stiegstraße / Bifangstraße, Stiegstrasse / Freudenau, Walgaustraße (L50) / Austraße sowie Müsinenstraße (L50) / Hummelbergstraße.
Die Ausbildung dieser Verkehrslichtsignalanlagen ist auch als Lichtsignalanlage mit unvollständiger Signalfolge denkbar.

Abbildung 39: Potentielle Standorte für Verkehrslichtsignalanlagen mit Buspriorisierung



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

Beim Knoten L190 / Schweizerstraße wurde in Richtung Feldkirch auf einem Teilabschnitt der L190 bereits eine Busspur errichtet, die bis zum Knoten L190 / L52 verlängert werden sollte.

Haltestellen

Die Haltestellen des Landbusses sind gut ausgestattet und weisen ein einheitliches Erscheinungsbild auf, allerdings fehlen an einigen Haltestellen in den Wohnquartieren Sitzgelegenheiten, die vor allem für ältere Menschen wichtig sind. Manche Haltestellen sind auch unzureichend mit Witterungsschutz ausgestattet. Bei einzelnen Haltestellen fehlen Radabstell-

anlagen. Radabstellanlagen bei Bushaltestellen sollten – wenn möglich – mit einem Witterungsschutz ausgestattet sein.
Im Zuge von Straßenbauten sollten künftig – sofern verkehrsverträglich – Haltestellenbuchten aufgelassen werden. Haltestellen auf der Fahrbahn haben den Vorteil, dass das Überholen durch andere Kraftfahrzeuge erschwert wird und dadurch Ein- und Aussteiger besser gesichert sind. Dadurch wird die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs unterstrichen. Auch der Komfort der Fahrgäste steigt. Beim Anfahren der Busse sind die Fahrgäste nicht gleichzeitig der Anfahr- und Seitenbeschleunigung ausgesetzt.

Umsteigehaltestellen
Haltestellen mit längeren Stehzeiten der Busse, also Anfangs- bzw. Endhaltestellen von Linien und Haltestellen, in denen Anschlüsse abgewartet werden müssen, sollen mit Haltestellenbuchten ausgebildet werden.
Umsteigehaltestellen im Vorderland sind unter Berücksichtigung des Fahrplans und des Platzangebots fallweise im Detail neu zu prüfen. Änderungen sollte es allerdings in jedem Fall bei der Bahnhaltestelle in Klaus geben. Hier sollten Busse künftig umkehren können, ohne rückwärts fahren zu müssen.

6.7.4 Netzerweiterungen

Im Zuge der Studie „Verkehrskonzept L52 / L190“ (vgl. Besch[und]Partner) wurden Maßnahmen entwickelt, die mittel- bis langfristig auch eine sichere und flüssige Abwicklung des öffentlichen Verkehrs unter Berücksichtigung der Gesamterschließung der Betriebsgebiete an der L190 und L52 gewährleisten. Mit Ausnahme der Betriebsgebiete im Bereich Merkur und im Bereich der Haltestelle Klaus verfügen die Betriebsgebiete entlang der L190 im Vorderland über keine bzw. keine ausreichende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das heutige Potential und die heutigen Nachfrageströme wurden in einer eigenen Studie erfasst (Erhebung MitarbeiterInnen-Mobilitätsverhalten L190, Auftraggeber: Gemeindeverband ÖPNV Oberes Rheintal, 2006). Obwohl die L190 heute optimal mit dem MIV erschlossen ist, wird mit zunehmender Verbauung der Betriebsgebiete die Frage der Erschließung im öffentlichen Verkehr an Bedeutung gewinnen. Da die Erfahrungen mit der ÖPNV-Nachfrage in solchen Gebieten eher ernüchternd ist, könnte das Angebote in einem ersten Schritt bedarfsgerecht ausgestaltet werden.
Je nach der neuen Situierung des Bahnhofs in Rankweil wird es auch notwendig sein, Linienführungen im Detail anzupassen. Detaillierte Vorschläge für Änderungen von Linienführungen sind jedoch nicht Gegenstand dieses Konzeptes.

6.7.5 Angebotsverbesserungen (Intervalle, Vertaktung)

Im Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 ist die angestrebte Bedienungsqualität im ÖPNV dargestellt.

Abbildung 40: ÖPNV-Verkehrsmittel und Bedienungsqualität: Zielangebot 2015 nach Teilräumen

Teilgebiet	Verkehrsmittel ÖPNV	Bedienungsqualität [Minuten]	
		Spitzenzeiten[1)]	übrige Zeiten [2)]
Ballungsraum Rheintal – Walgau	• Schiene als Rückgrat der ÖV-Erschließung • bevorrangtes Bus-Zubringersystem aus den Talschaften • Regional- und Stadtbus zur Flächenerschließung	15 [3)]	30
dichter besiedelte Talschaften	Schiene bzw. bevorrangter Buskorridor	30	30
übrige Talschaften	Bus	30	60 [4)]
sonstige dünn besiedelte Gebiete	Bus	60	120 [4)]

[1)] Spitzenzeiten (derzeit 6:00 bis 9:00 Uhr, 15:00 bis 18:00 Uhr), abhängig von der Verkehrsnachfrage
[2)] generelle ÖV-Bedienungszeit 5:00 bis 24:00 Uhr
[3)] dichtere Angebote durch Linienüberlagerungen möglich
[4)] bzw. flexible Angebote
Quelle: Amt der Vorarlberger Landesregierung, 2006

Demnach sind die Talgemeinden des Vorderlandes längerfristig im 15'/30'-Takt (Spitzenzeiten / sonstige Zeit) zu bedienen, die Hanggemeinden im 30'/60'-Takt. Diese Takte sind durch Linienüberlagerungen bzw. Intervallverdichtungen zu gewährleisten. In weniger dicht besiedelten Gebieten können anstelle einer Taktverdichtung auch flexible Angebote zum Einsatz kommen.

Nach derzeitigem Planungsstand könnte in einem ersten Schritt die Verdichtung der Linie 59 in Spitzenzeiten erfolgen. Wie die weiteren Angebotsverbesserungen in Punkto Bedienungsqualität aussehen, ist in hohem Maße von der Entwicklung der weiteren Nachfrage abhängig.

6.7.6 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Gemäß Vision Rheintal[4] ist eine hohe Erreichbarkeit durch umweltfreundliche Verkehrsarten wie sie Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr darstellen, umso notwendiger, je publikumsintensiver eine Nutzung ist. Umgekehrt sind stark autoaffine Nutzungen mit wenig Publikumsverkehr so anzuordnen, dass Siedlungsgebiete möglichst wenig belastet werden und eine hohe Erreichbarkeit durch den MIV gewährleistet ist.

Damit erweisen sich laut Vision Rheintal drei Determinanten als maßgebend für eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr:

- Zentralität (hohe Fuß- und Radverkehrserreichbarkeit)
- ÖV-Erschließungsqualität
- MIV-Erschließung

Die Bahn kann den Ergebnissen der Vision Rheintal[5] zufolge zu einem „Rückgrat der Entwicklung“ werden, wenn eine Reihe von Bahnhöfen zu Knotenpunkten ausgebaut werden, die mit den Siedlungskernen städtebaulich und funktional verbunden werden. An diesen Knotenpunkten sind Nutzungsverdichtungen anzustreben. In ihrem Umfeld ergeben sich gut erreichbare Standorte für Einrichtungen von überörtlicher Bedeutung: Höhere Schulen, Spezialschulen, Praxen und Kliniken, Verwaltungen, Einkauf, verdichtetes Wohnen.

6.8 Ruhender Verkehr

Im Ruhenden Verkehr werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik sollte im Vorderland den Forderungen des Verkehrskonzepts Vorarlberg Folge geleistet und ein einheitliches Parkraumbewirtschaftungssystem bei gleichen Voraussetzungen geschaffen werden. Ein solches beinhaltet abgestimmte zeitliche Regelungen, Preise und Parkscheine. Dies erfordert eine Anpassung der räumlichen Intensität (Zonierung), der Tarife und der Regelungen für verschiedene Nutzergruppen (AnwohnerInnen, Betriebe, Sondergenehmigungen). Ebenfalls sollte bei allen großen Verkehrsverursachern (Einkaufszentren, Freizeitanlagen, Betriebe etc.) ein Parkplatzbewirtschaftungssystem für BesucherInnen und Angestellte eingeführt werden. Hierfür sind gesetzliche Regelungen nötig.
- Das Senkrecht- und Schrägparken sollte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Zukunft in den Zentren der Talgemeinden generell vermieden werden. Im Zuge der Umgestaltung der Ortszentren ist darauf besonders zu achten.
- In der Marktgemeinde Rankweil werden die durch die Zentrumsgestaltung entfallenden Stellplätze in einer neuen Tiefgarage untergebracht.
- Generell ist darauf zu achten, dass die Wegweisung und die Zufahrt zu den öffentlichen Parkplätzen in den Gemeinden auch für Ortsunkundige gut und sichtbar beschriftet sind.
- In den Berggemeinden sind Maßnahmen zur Parkplatzorganisation und Parkplatzbewirtschaftung zu setzen.
- In der Gemeinde Klaus sind zusätzliche Park&Ride-Stellplätze zu schaffen.
- Im Rahmen der zentralen Baurechtsverwaltung Vorderland kann die bestehende „Stellplatzverordnung von Rankweil“ auch für das Vorderland adaptiert werden.

[4] Vision Rheintal, Bericht 2006, Fachbereich Siedlung und Mobilität, Seiten 9
[5] Vision Rheintal, Bericht 2006, Fachbereich Siedlung und Mobilität, Seiten 11

6.9 Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

Im Herbst 2006 wurde im Land eine „Koordinationsstelle Mobilitätsmanagement“ eingerichtet, die landesweit Projekte im Mobilitätsmanagement vernetzt und koordiniert. Schon seit längerem gibt es in Vorarlberg einige bemerkenswerte Ansätze im Mobilitätsmanagement, denen sich zum Beispiel auch die Vorderlandgemeinden anschließen könnten; zwei davon sollen hier besonders hervorgehoben werden.

Pro M

„pro M“ ist ein Programm zur vertieften Begleitung und Beratung von engagierten Kommunen bei der Förderung nachhaltiger, zukunftsfähiger Mobilitätsmuster. Träger der Aktivitäten von „pro M“ ist ein kommunales Mobilitätsteam, das von der Gemeinde offiziell mit der Erarbeitung von Projektvorschlägen und Initiativen beauftragt wird. Im Mobilitätsteam müssen mindestens ein hochrangiger Vertreter aus dem Bereich der kommunalen Verkehrspolitik und ein fachlich zuständiges Mitglied aus der Gemeinde vertreten sein. Die Gemeinde muss die Bereitschaft haben, sich im Mobilitätsmanagement über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren zu engagieren. „pro M“ legt den Fokus auf den verkehrspolitischen Gestaltungsspielraum. Die kommunalen Handlungsfelder im Mobilitätsbereich sind die Verkehrs- und Raumplanung, Infrastruktur und Anlagen, interne Organisation, Kommunikation und Bewusstseinsbildung, Kooperation / Partnerschaften sowie Evaluation und Wirksamkeit.

Abbildung 36: Ablauf einer Mobilitätsbegleitung und -beratung

Quelle: http://www.energieinstitut.at/, September 2007

plan b

Aus dem Pilotprojekt „plan b“ der Hofsteiggemeinden und dem Land Vorarlberg hat sich in drei Jahren ein breites Netzwerk entwickelt. Das regionale Pilotprojekt für Mobilitätsmanagement entwickelt und stärkt bei verschiedenen Zielgruppen das Bewusstsein für optimale Mobilität. Unter dem gemeinsamen Kommunikationsdach "plan b" arbeiten auf Initiative von fünf Gemeinden und dem Land Vorarlberg verschiedenste Akteure in Teilprojekten und Aktionen.

Ihnen ist gemeinsam, dass sie Alternativen zum Plan A – unterwegs sein mit dem eigenen Auto – aufzeigen und Menschen zu bewusster Mobilität motivieren.

Die Schwerpunktbereiche des „plan b“ sind:

- Kinder & Mobilität. Sichere Wege für unsere Kinder: Gemeinsamer Check der Kinder-Wege in den Gemeinden durch Eltern, PädagogInnen, Verantwortliche und Beseitigung von Gefahrenstellen. "schoolwalker": 1700 VolksschülerInnen sind drei Wochen verstärkt zu Fuß unterwegs, motiviert durch Schrittzähler. Schulungen, Trainings, Infoabende für PädagogInnen.
- Mobilität & Arbeit: Aktive Kontakte der Gemeinden mit Unternehmen, gefördertes Start-Package mit überschaubarem Kosten- und Zeitaufwand, Vernetzung der Unternehmen untereinander für Abgleich der Mobilitätsbedarfe. Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement in den Gemeinde-Institutionen.
- Mobilität & Freizeit: Besonderes Augenmerk auf sanfte Mobilität beim Einrichten von Freizeitanlagen. Motivation von Veranstaltern zum Einrichten von Zu- und Heimbringern. Kontakt zu Vereinen als Multiplikatoren. Wettbewerb für Freizeitgestaltung mit bewusster Mobilität.

Darüber hinaus werden im Sinne des Klima- und Umweltschutzes Projekte und Vorhaben systematisch unterstützt; das betrifft:

- die Teilnahme an klima- und umweltrelevanten Initiativen und Programmen (klima:aktiv, usw.)
- eine direkte Förderung lokaler Initiativen für eine umweltfreundliche Mobilität

Mobilitätsmanagement im Vorderland

Eine kontinuierliche Bewusstseinsbildung der Bevölkerung zum Thema Verkehrsmittelwahl, Verkehrsverhalten und Mobilitätsmanagement ist notwendig. Vor allem in der Marktgemeinde Rankweil, Klaus, Weiler, Sulz und Röthis ist ein großes Potenzial für Mobilitätsmanagement vorhanden. In Rankweil gibt es viele große Betriebe und Schulen, die in eine **Mobilitäts-kampagne** einbezogen werden können

Mobilitätsmanagement soll in den Gemeinden neu gestartet werden, dafür sind geeignete Strukturen aufzubauen. Möglich wäre beispielsweise eine „**Geschäftsstelle Mobilitäts-management**“, die in die bestehenden Strukturen (z. B. Gemeindeverband Personenverkehr Oberes Rheintal) integriert ist und durch einen externen Koordinator organisatorisch und fachlich betreut wird. Zudem laufen derzeit Gespräche über die Einrichtung einer regionalen Mobilitätszentrale[6] in Feldkirch, die in die Arbeiten zum Mobilitätsmanagement im Vorderland eingebettet werden soll. Im Zuge des Bahnhofumbaus in Rankweil wird derzeit über eine Mobilitäts-Subzentrale als Stützpunkt im Vorderland nachgedacht. Die Themen Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement müssen in den Gemeinden verankert werden.

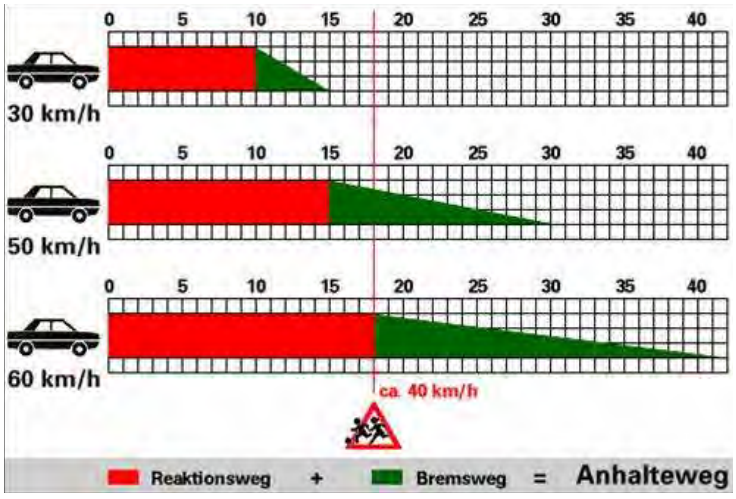
[6] Die Mobilitätszentrale ist in der Zwischenzeit aufgebaut.

Für die Einrichtung einer „Geschäftsstelle Mobilitätsmanagement im Vorderland“ sind Beschlüsse in den Gemeindegremien zu erwirken, in jeder Gemeinde sollte eine Person als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. In gemeindeübergreifenden Arbeitsgruppen und in Kooperation mit dem Land können Maßnahmen entwickelt und die Umsetzung dieser gemeinsam vorangetrieben und finanziert werden.

6.10 Verkehrssicherheit

Die häufigste Ursache von Verkehrsunfällen ist eine überhöhte Geschwindigkeit. Vor allem für die Ortszentren, wo die Aufenthaltsqualität verbessert werden soll, wird deshalb eine Herabsetzung der Geschwindigkeit empfohlen.
Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten senken das Risiko für FußgängerInnen, bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden, erheblich. In Tempo-30-Zonen passieren rund 40 % weniger Verkehrsunfälle als in Straßen mit Tempo 50 – die Zahl der Getöteten sinkt um ein Vielfaches. Tempo 30 ist hinsichtlich der Unfallfolgen der FußgängerInnen fünf Mal sicherer als Tempo 50. Vor allem Kinder und ältere Menschen werden durch niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten besser geschützt.

Abbildung 37: Aufprallgeschwindigkeit und Anhalteweg bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten



Quelle: http://www.tempo30-bayernweg.de/thema1.htm, Juni 2007

Der Zeitverlust bei Tempo 30 ist gering. Auf einer Strecke von einem Kilometer ist der Zeitverlust von Tempo 50 auf Tempo 30 maximal 48 Sekunden. Da mehr als vierzig Prozent aller Pkw-Wege in Vorarlberg kürzer als fünf Kilometer sind, liegt der maximale Zeitverlust bei zwei Minuten.
Eine Reduktion der Geschwindigkeiten ist aus fachlicher Sicht generell zu befürworten und speziell für die Verkehrsberuhigung in den Gemeindezentren notwendig. Da die Umsetzung oftmals aber schwierig ist und die Gemeinden keine einheitliche Strategie zum Geschwindigkeitsregime hatten, ist eine offene Diskussion gemeinsam mit der Bevölkerung, aber auch mit dem Land und der Bezirksbehörde unumgänglich.

6.10.1 Lokale Maßnahmen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden im Vorderland kurz- bis mittelfristig folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

(1) Rankweil Zentrum (Ringstraße, Bahnhofstraße, Konkordiaplatz)

Durch die Umgestaltung des Zentrums und die Einführung einer verkehrsberuhigten Zone bzw. Begegnungszone werden die Geschwindigkeiten bei der Ortsdurchfahrt reduziert.

(2) Rankweil Kaiserplatz (L64 / L52)

Der Kaiserplatz ist eine Unfallhäufungsstelle mit vorwiegend rechtwinkeligen Kollisionen. Es wird empfohlen eine Verkehrslichtsignalanlage zu errichten, mit der sich auch der Busverkehr bevorrangen ließe.

(3) Rankweil L50 / Bifangstraße

Durch eine Neugestaltung der Bifangstraße mit beidseitigem Fußgängerschutz und evt. einer Verkehrslichtsignalanlage mit unvollständiger Signalfolge an der L50 kann dieser Unfallhäufungspunkt saniert werden.

(4) Rankweil Langgasse/Merowingerstraße

An dieser Kreuzung wird eine Verkehrslichtsignalanlage mit unvollständiger Signalfolge vorgeschlagen. Eine Sperre der Straße Rüggelen für den motorisierten Individualverkehr brächte eine Reduktion der Fahrten und damit eine Verringerung der Konflikte und Unfälle am Knoten Merowingerstraße/Langgasse.

(5) Rankweil L52 / Kreisel Merkur und Zufahrten (L52) zu den Rampen der A14

Bei den Einkaufszentren und Betrieben an der L190 wurden in einer gesonderten Planung kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen diskutiert. Die kurzfristigen Maßnahmen, die ohne Inanspruchnahme von Fremdgrund realisiert werden können, betreffen den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Mittelfristig ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr vorgesehen. Langfristig wird das Gebiet besser erschlossen, vor allem für den nicht-motorisierten Verkehr. In den überlasteten Abschnitten soll der Durchgangsverkehr vom Ziel- und Quellverkehr getrennt werden; die Zufahrten zu den Betriebsgebieten und deren Anbindung an das Hauptstraßennetz, allen voran die Autobahn A14, sollen gebündelt und somit verbessert werden.

(6) Klaus, Weiler, Röthis, Sulz

In den Zentren der Vorderlandgemeinden soll es zu einer Umgestaltung entlang der L50 kommen (vgl. Kapitel 6.2.2).

(7) Zufahrt Bahnhof Klaus

Die Fahrbahnbreite an der Stelle des Zebrastreifens beträgt 8,00 m. Durch die Ausrundungsradien der Bahnhofszufahrt und der Bushaltestelle haben FußgängerInnen ca. 10 m Fahrbahnfläche zu überqueren. Eine Mittellschutzinsel soll in diesem Bereich die Verkehrssicherheit erhöhen.

Abbildung 38: Mittelschutzinsel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Bahnhof in Klaus

Quelle: Besch[und]Partner

(8) Sulz: L190 / L63: „Nägele-Kreuzung“

Zur Verbesserung der Situation an der L190 / L63 ist ein Kreisverkehr geplant.

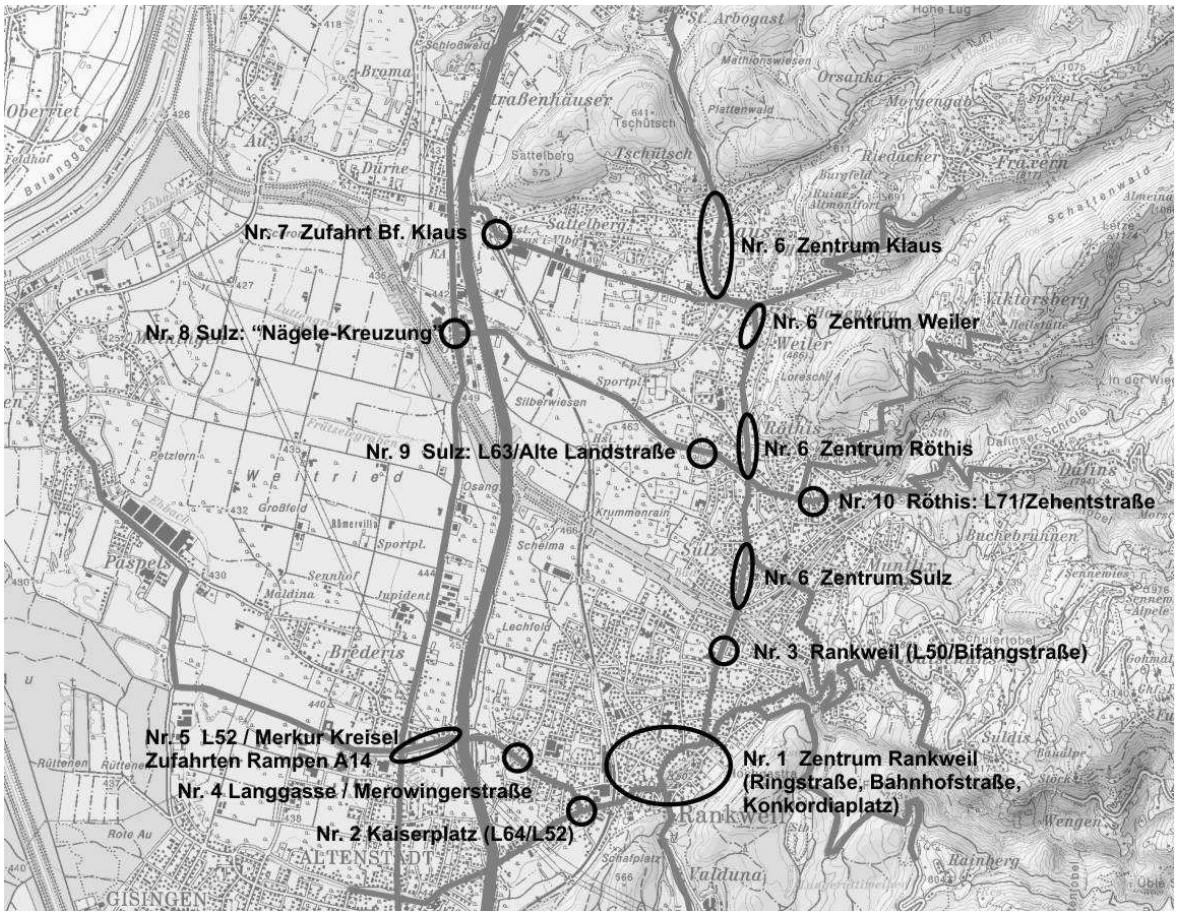
(9) Sulz: L63 / Alte Landstraße

Der Knoten an der L63 und der Alten Landstraße wird im Zuge der Realisierung der Rad-Vorrangroute neu gestaltet.

(10) Röthis: L 71 / Zehentstraße

Im Bereich L71 / Zehentstraße in Röthis sind Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit vorzusehen.

Abbildung 39: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Gemeinden



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

6.10.2 Generelle Maßnahmen

(1) Lichtsignalanlage mit unvollständiger Signalfolge

Bei derartigen Lichtsignalanlagen (VLSA) werden nur die Hauptrichtungen mit Signalen versehen, und zwar mit den Farben gelb und rot. In den untergeordneten Straßen sind Sonden angebracht. Wenn nun ein Lenker von der untergeordneten Straße in die Hauptrichtung einfährt bzw. diese queren möchte, kann er dies unter Beachtung des Vorranges jederzeit tun. Steigt die Wartezeit jedoch über ein bestimmtes Maß, so wird durch die Sonden veranlasst, dass auf der Hauptrichtung die Signale von „Aus“ auf Gelb und dann auf Rot gehen. Die Fahrzeuge in der Hauptrichtung müssen dann anhalten. Dies wird dem Verkehr auf den untergeordneten Straßen zwar nicht angezeigt, er nimmt es praktisch als Vorrangsverzicht des sonst bevorrangten Verkehrs wahr. Der Verkehr aus den Nebenstraßen kann nun unter Beachtung der StVO die Straße queren. Nach einer eingestellten Zeit gehen die Signale der Hauptrichtung auf gelb/rot und dann auf „Aus“.

Bei einer VLSA mit unvollständiger Signalfolge sind die maximalen Wartezeiten bedeutend kürzer als ohne VLSA, außerdem wird der Lenker aus der Nebenrichtung nicht verleitet, ein Risiko bei

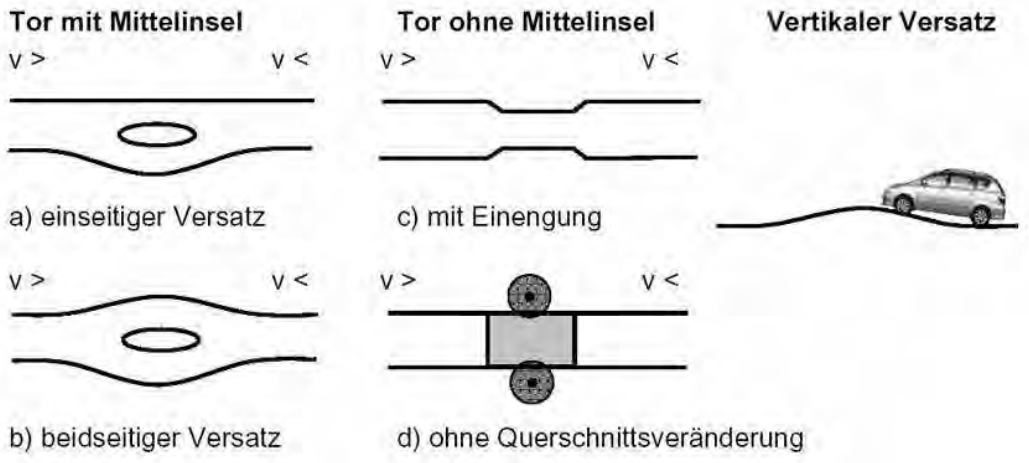
der Querung der Straße auf sich zu nehmen. Rotlichtmissachtungen sind zudem unproblematisch, da die Vorrangregeln nicht aufgehoben sind und der Querverkehr nicht wahrnimmt, ob die Hauptrichtung angehalten wurde.

(2) Torsituationen

"Torsituationen" bilden ein Element im Straßennetz, das FahrzeuglenkerInnen die Übergänge ins Siedlungsgebiet deutlich macht und sie zu angepassten Geschwindigkeiten veranlasst. Die Lage der Torsituation sollte beim Ortseingang (Beginn der Bebauung) gewählt werden. Für die Qualität, die Wirkung und Akzeptanz einer Torsituation ist eine funktionale und gestalterische Integration in die Umgebung sehr wichtig.

Für die Ausgestaltung einer Torsituation stehen die folgenden baulichen Möglichkeiten zur Verfügung.

Abbildung 40: Möglichkeiten zur Gestaltung einer Torsituation



Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern

Im Vorderland könnte die Ausbildung einer Torsituation in den folgenden Bereichen die Verkehrssicherheit erhöhen:

- L50, nördliche Ortseinfahrt (Klaus)
- L62, Schmalzgasse (Klaus)
- L63 Treietstraße (Röthis)
- Appenzellerstraße (Rankweil)

Abbildung 41: Vorgeschlagene Torsituationen im Vorderland und Gestaltungsbeispiel

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage ÖK

7 Umsetzung und Evaluierung

7.1 Umsetzung

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Vorderland obliegt dem Land, vor allem aber den Gemeinden. Die Maßnahmen entlang der L50 sowie Standards für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sollten zeitlich und inhaltlich abgestimmt werden.

Maßnahmen / Maßnahmenbündel	Umsetzung beginnt … fristig 1)			Zuständigkeit
	kurz	mittel	lang	
Maßnahmen Zentren				
Abstimmung zwischen Land, Bezirksbehörden und Gemeinden zur Gestaltung und Verkehrs-beruhigung der L50	X			Regio
Kooperatives Verfahren zur Umgestaltung des Zentrums in Rankweil	X			Rankweil
Detailplanung Umgestaltung des Zentrums in Rankweil	X			Land, Rankweil
Detailplanung zur Umgestaltung der Zentren Klaus und Weiler	X			Land, Klaus, Weiler
Umgestaltung Klaus, Weiler		X		Land, Klaus, Weiler
Umgestaltung des Rankweiler Zentrums, 1. Stufe		X		Rankweil, Land
Umgestaltung des Rankweiler Zentrums, Endausbau			X	Rankweil, Land
Maßnahmen in den Zentren Sulz und Röthis		X		Sulz. Röthis, Land
Maßnahmen Fraxern (u. a. Torwirkung, Temporeduktion, Parkraumbewirtschaftung)	X	X		Fraxern, Land
Öffentlicher Verkehr				
Busbevorrangung 1. Stufe → L50	X			Land, VVV
Ergänzungen im Busnetz und Busbevorrangung 2. Stufe (Erschließung L190)		X		Land, VVV
Umsteigehaltestellen		X		Land, VVV
Anschluss Feldkirchs an Betriebsgebiete in Rankweil und Feldkirch		X		Land, VVV

Fortsetzung

Maßnahmen / Maßnahmenbündel	Umsetzung beginnt … fristig 1)			Zuständigkeit
	kurz	mittel	lang	
Rad- und Fußgängerverkehr				
Detailplanung und Abstimmung der Vorrang-Radroute Vorderland	X			Land, Gemeinden
Umsetzung der Vorrang-Radroute Vorderland	X	X		Land, Gemeinden
Umsetzung der Hauptradrouten, beginnend Rankweil – Klaus und Rankweil – Meiningen		X		Land, Gemeinden
Ergänzungen im Radroutennetz	X			Gemeinden
Maßnahmen Fußwegenetz	X	laufend		Gemeinden
Verkehrssicherheit				
Entschärfung der Unfallhäufungsstellen	X	laufend		Land, Gemeinden
Vereinheitlichung von Querungshilfen	X			Gemeinden
Maßnahmen Temporeduktion Zwischenwasser	X			Zwischenwasser, Land
Netzgliederung, Funktionskonzept L190				
Netzgliederung: Maßnahmen und A14-Vollanschluss in Klaus		X		Asfinag, Land
Funktionskonzept L190		X		Land, Gemeinden
Umsetzung des Funktionskonzeptes L190			X	Land, Gemeinden
Mobilitätsmanagement				
Programm zu Bewusstseinsbildung	X	laufend		Land, Gemeinden
Mobilitätsmanagement für ausgewählte Betriebe in Rankweil und im Vorderland	X			Gemeinden, Land, Betriebe

1) ….. kurzfristig … < 2 Jahre, mittelfristig … 2–5 Jahre, langfristig … > 5 Jahre

7.2 Evaluierung

Das Verkehrskonzept Vorderland sollte alle drei Jahre evaluiert werden, und zwar in Form einer

- Ziel- und Strategiereflexion
- Maßnahmenbilanz

Die Evaluierungen können Anlass sein, das Verkehrskonzept Vorderland angesichts neuer Rahmenbedingungen fortzuschreiben.

Wien und Feldkirch, im Februar 2009

Martin Besch
Werner Rosinak

Bearbeitung: Anton Gächter, Elke Schimmel, Andrea Weninger
Redaktion: Werner Rosinak

Quellenverzeichnis

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2006): Händische Straßenverkehrszählung 2005. Bregenz, 2006

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2006): Mobil im Ländle. Verkehrskonzept Vorarlberg 2006. Bregenz, 2006

Besch Martin (1984): Generalverkehrsplan Rankweil. Ergebnisbericht. Feldkirch, 1984.

Besch und Partner (1999): MIV-Verkehrsmodell Rankweil Zentrum. Verkehrsanalyse. Feldkrich, 1999

Besch und Partner, Rosinak & Partner (2007): Radverkehrskonzept Vorderland, 2007

Besch und Partner, Rosinak & Partner (2007): Generalverkehrsplan Rankweil, 2007

Besch und Partner (2007): Verkehrsmodell Vorderland. Fedkirch, 2007

Besch und Partner (2007): Betriebsgebiet Feldkirch – Rankweil. Verkehrsorganisation L190 – L52. Verkehrsstudie GU-0743. August 2007

Herry Consult (2004): Mobilität in Vorarlberg. Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung Vorarlberg 2003. Wien, 2004

Kuess, Marte, Ritsch: Richtplan Rankweil 2007

Kuratorium für Verkehrssicherheit: Unfallstatistik Vorarlberg 2003, 2004, 2005, 2006.

Kuratorium für Verkehrssicherheit: Verkehrssicherheitsuntersuchung Vorderland 2002–2006, Innsbruck, 2007

Lebensministerium: Masterplan Radfahren. Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich. Wien, 2006

Marktgemeinde Rankweil: Digitale Katastermappe und Grundstückseigentum, Erhebung 2006

ÖROK (2004): ÖROK-Prognosen 2001–2031, Teil 1: Bevölkerung und Arbeitskräfte nach Regionen und Bezirken Österreichs. Wien, 2004

RVS 1.21: Merkblatt Verkehrssicherheit – Verkehrssicherheitsuntersuchungen, 1. August 2004

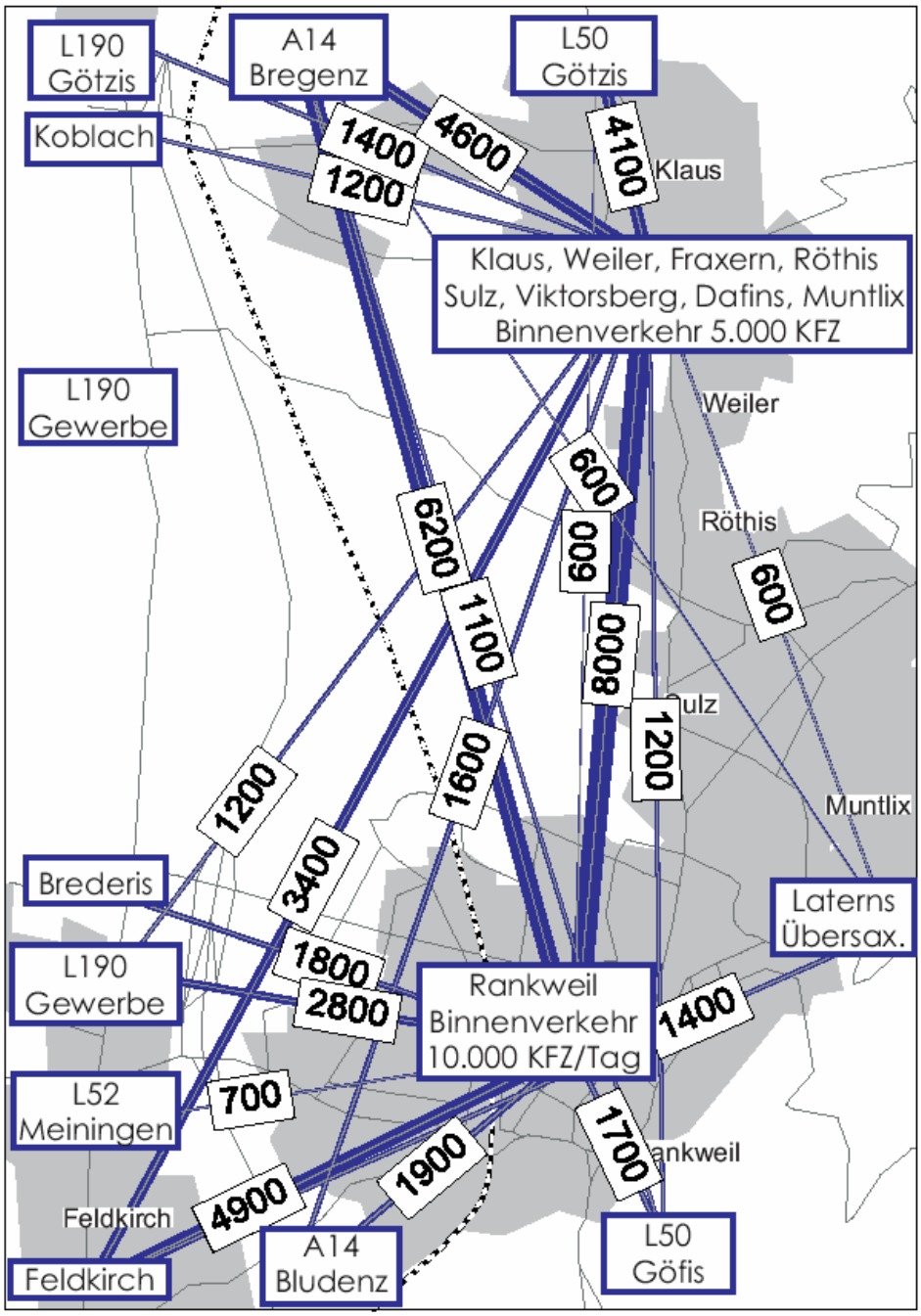
Statistik Austria (2006): Ein Blick auf die Gemeinden Fraxern, Klaus, Laterns, Rankweil, Röthis, Sulz, Übersaxen, Weiler, Viktorsberg, Zwischenwasser. Volkszählung vom 15. Mai 2001. Wien, 2006

Vision Rheintal: Dokumentation 2006. Bregenz, 2006

Wirtschaftskammer Vorarlberg: http://www.wkv.at/ Erschließung des Interpark Focus, Abbildungen, September 2007

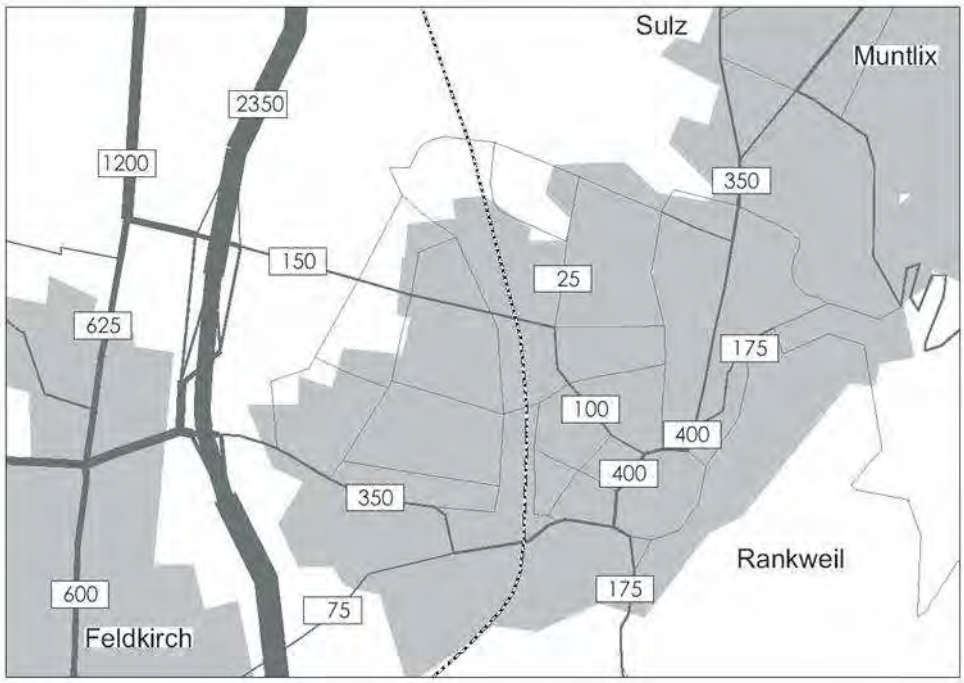
Anhang 1

Wunschlinien des Verkehr im Vorderland [Kfz / Tag] Bestandsjahr 2006



Quelle: Besch[und]Partner (2007)

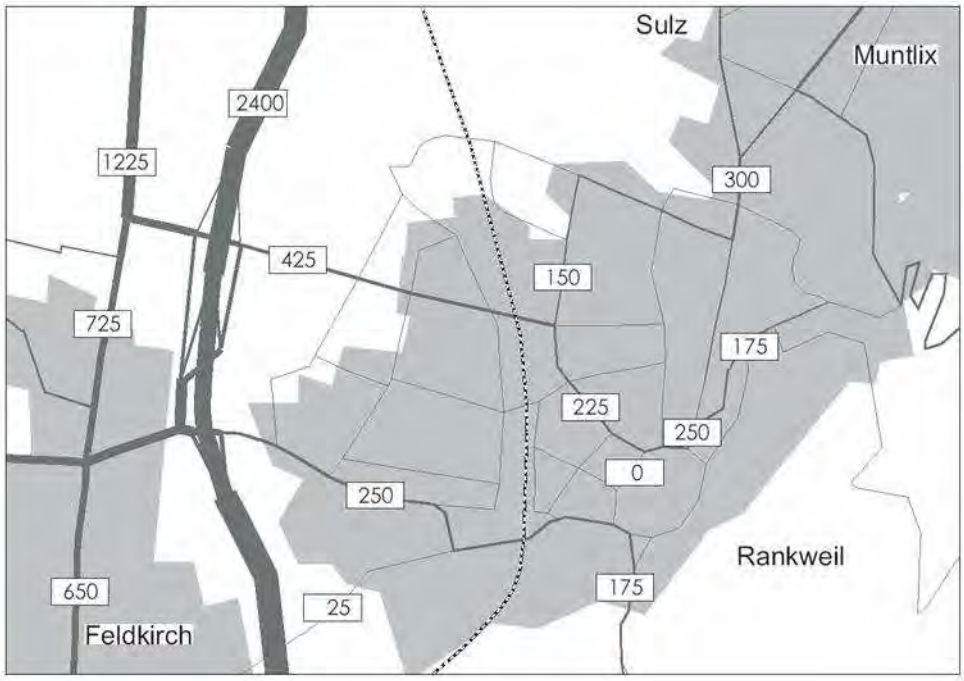
Lkw-Verkehr in Rankweil, Planfall 0 (Lkw 2006 pro Tag)



Quelle: Eigene Darstellung aus dem Verkehrsmodell Vorderland

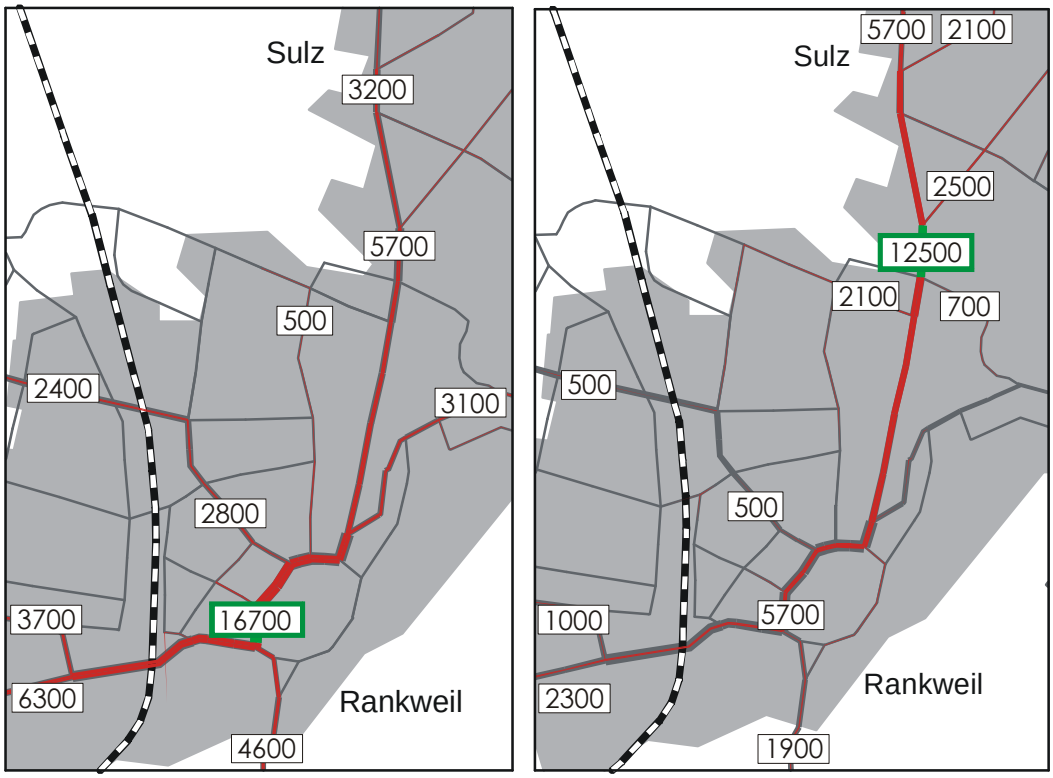
Lkw-Verkehr in Rankweil

Planfall 1 Sperre der Ringstraße für Lkw>7,5 t (Lkw pro Tag), Jahr 2006



Quelle: Eigene Darstellung aus dem Verkehrsmodell Vorderland

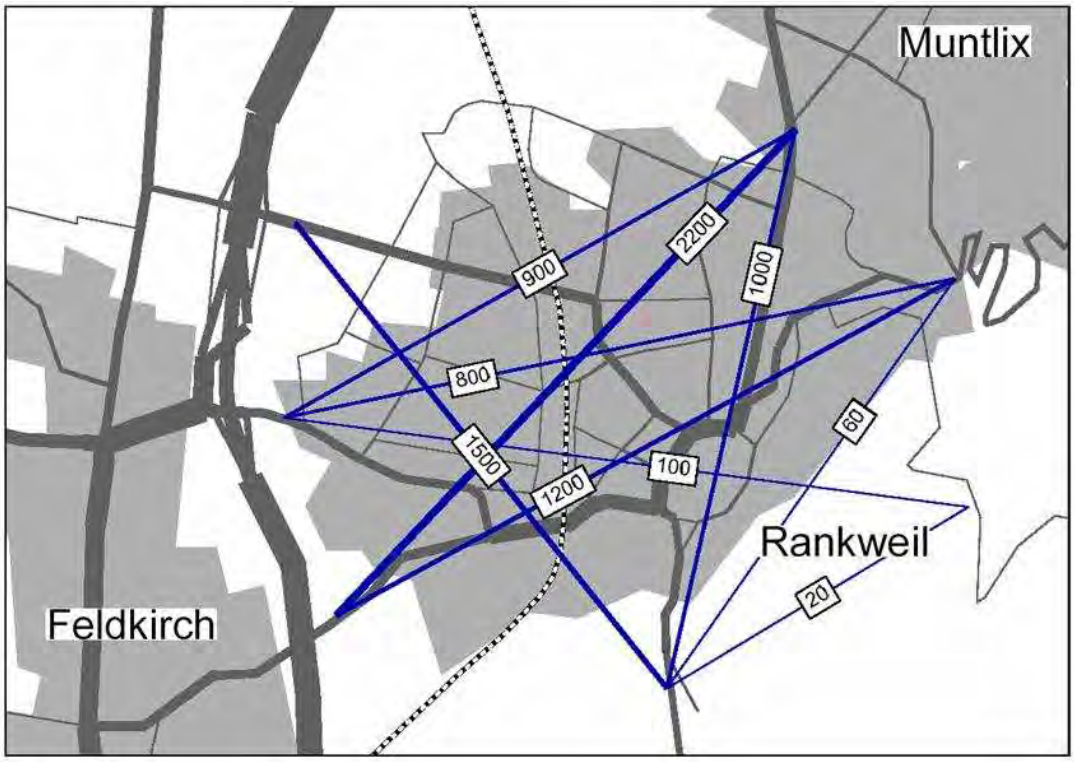
Verkehrsspinnen Zentrum von Rankweil und Frutzbrücke, Jahr 2006



16700	Verkehr am Erhebungsquerschnitt, z.B. Rankweil Zentrum (Kfz/Tag, DTV)
4600	Verkehr, der den Querschnitt passiert; z.B. fahren 4.600 Kfz/Tag aus/nach Richtung Göfis über den Querschnitt Rankweil Zentrum bzw. 1.00 Kfz/Tag über die Frutzbrücke

Quelle: Besch[und]Partner (2007)

Durchgangsverkehr auf den Hauptachsen in der Ringstraße, Jahr 2006



Der Durchgangsverkehr ist jener Verkehr, der durch Rankweil durch fährt, d.h. der sowohl sein Ziel als seine Quelle außerhalb von Rankweil hat (zum Beispiel von Götzis nach Feldkirch über das Rankweiler Zentrum)

Quelle: Eigene Darstellung, Verkehrsmodell Besch[und]Partner

Anhang 2

Bahnhaltestelle Sulz / Röthis

Position der Gemeinden Weiler, Röthis, Viktorsberg und Sulz

8.10.2008

In der Diskussion zur Problematik der Erhaltung der Bahnhaltestelle Sulz-Röthis haben die Gemeinden Weiler, Röthis, Viktorsberg und Sulz ihre Haltung dazu in nachstehenden Punkten präzisiert:

Ausgangslage

Die Haltestelle Sulz-Röthis liegt zwar außerhalb des eigentlichen Siedlungsgebietes, bildet aber für ca. 6500 Einwohner den nächstgelegenen Bahnanschluss. Die Haltestelle besteht seit 136 Jahren, die Benutzerfrequenzen sind steigend. Ein Vergleich der Fahrgastzahlen mit anderen Haltestellen ist problematisch, da mehrere morgendliche Zugsverbindungen Richtung Bludenz gestrichen wurden. Die Haltestelle ist an die Buslinie 63 Richtung Sulz, Röthis und Viktorsberg angebunden. Angenommen wird die Haltestelle zudem auch von Park&Ride-BenutzerInnen und RadfahrerInnen.

Ziele und Schwerpunkte

Ein wesentliches verkehrs- und regionalpolitisches Ziel der Gemeinden Sulz, Röthis, Weiler und Viktorsberg ist die Erhaltung der Bahnhaltestelle Sulz-Röthis. Einstimmige Beschlüsse von Gemeindevertretungen und Ausschüssen untermauern die Bedeutung dieser wichtigen Basisinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr in der Region. Ebenso wird dieses Ziel von einer Bürgerinitiative mit 6.000 Unterstützern getragen.

Auf Landesebene begründet das Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 „Mobil im Ländle“ die Erhaltung der Bahnhaltestelle. Darin wird unter dem verkehrspolitischen Grundsatz „Verkehr vermeiden und verlagern“ eine Infrastrukturpolitik postuliert, „die einen Schwerpunkt beim Ausbau des Schienennetzes setzt“ (S.38-39).

Ebenso unterstützt das im Verkehrskonzept des Landes erarbeitete Funktionskonzept Rheintal-Walgau (siehe auch Kapitel 5.1) die Erhaltung der Bahnhaltestelle Sulz-Röthis, denn „die ÖBB-Bahnlinie bildet das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung im Ballungsraum Rheintal-Walgau“ (S.76-78).

In der Vision Rheintal, dem Leitbild zur räumlichen Entwicklung und regionalen Kooperation, das Land und Gemeinden als künftige Richtschnur des Handelns dient, wird zur Siedlung und

Mobilität als Leitsatz festgehalten (S2 S.72): „Öffentlicher Verkehr mit städtischem Angebot, Stadt-Bahn mit dichtem Takt und eventuell zusätzlichen Haltestellen bilden das Rückgrat der regionalen Entwicklung."

In der Präambel des Gemeindeverbandes Personennahverkehr Oberes Rheintal wird u.a. eine an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte Angebotsgestaltung im öffentlichen Personennahverkehr als Ziel festgehalten. Darüber hinaus soll jenen Personen, die im Individualverkehr ein Kraftfahrzeug benützen, der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert werden. Ein Ziel, das gerade auf die vielen Park&Ride-BenutzerInnen der Bahnhaltestelle zutrifft.

Maßnahmen - Öffentlicher Verkehr

Die Haltestelle Sulz-Röthis bildet für ca. 6.500 Einwohner den nächstgelegenen Bahnanschluss. Wie die Bahnhaltestelle Klaus bietet sie eine Park&Ride-Möglichkeit. Dies ist neben den Busanschlüssen und den Wegen mit fuß- bzw. radläufigem Charakter für die BewohnerInnen der Hanggemeinden eine wichtige Möglichkeit zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Für die Erhaltung der Bahnhaltestelle sind Maßnahmen zu setzen, welche die Attraktivität erhöhen. Zeitgemäße Planungen im Regionalverkehr empfehlen eine verstärkte Feingliederung des Regionalzugverkehrs. Negative Erfahrungen mit der partiellen Einstellung des Regionalzugverkehrs wurden bereits im Schweizer Rheintal und im Allgäu gemacht und dürfen daher keinesfalls wiederholt werden. So werden im Allgäu in den kommenden Jahren kleine Haltestellen nach jahrzehntelanger Einstellung mit großem finanziellem Aufwand wieder reaktiviert. Vorhandene Engpässe im Vorarlberger Schienennetz dürfen nicht durch Struktur vernichtende Maßnahmen, sondern durch moderne Lösungsansätze bewältigt werden. Maßnahmen sollen deshalb die attraktive Anbindung der Vorderländer Bevölkerung an die Schiene sicherstellen. Die Konkretisierung von Lösungen, die dieser Zielsetzung gerecht werden, soll Teil der Arbeiten zur Weiterentwicklung des Angebotes bei Bahn und Landbus sein und in enger Zusammenarbeit des Verkehrsverbundes mit der Region erfolgen.

Eine der vordringlichsten Maßnahmen ist die Wiedereinführung der morgendlichen Zugsverbindungen nach Bludenz zur Sicherung einer „vollwertigen" Bahnhaltestelle. Nach Schätzungen dürften etwa 10 % der Fahrgäste davon betroffen sein.

In Hinblick auf die bessere Vernetzung von Bahn und Bus sowie zur Stärkung der Bahnhaltestelle als Knotenpunkt im Sinne des Funktionskonzeptes Rheintal-Walgau (Punkt 5.1), ist eine Optimierung der Busanbindung der Haltestelle zu prüfen. So könnte eine Auflassung der schwach frequentierten Linie 63 im Bereich Interpark Focus bis Klaus zugunsten eines erhöhten Taktes in die Siedlungsbereiche von Sulz und Röthis erfolgen.