

Generalverkehrskonzept Bregenz 2014

Öffentliche Räume attraktiv gestalten . Barrieren abbauen . Kfz-Verkehr reduzieren



Auftraggeber

Auftraggeber

Amt der Landeshauptstadt Bregenz
Stadtplanung und Mobilität
Belruptstraße 1, 6900 Bregenz
T: 043 (0) 5574 410-0
rathaus@bregenz.at

Projektleitung

Clemens Gössler, Dipl.-Ing.
Ingo Liebschick

März 2014



Auftragnehmer

Auftragnehmer

bürokobi gmbh
Bürenstütz 11K
CH-3110 Münsingen
T: 0041 (0)31 721 96 39
kobi.fritz@bluewin.ch

Ingenieurbüro DI Dr. Helmut Köll
Ziviltechnikergesellschaft KG
Lus 88, 6103 Reith bei Seefeld
T: 0043 (0)5212 52635-0
office@koell.at

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11, 1050 Wien
T: 0043 (0)1 5440707
office@rosinak.at

Projektteam

Korbinian Feil, Dipl.-Geogr.
Fritz Kobi, Dipl.-Bauing.
Helmut Köll, Dipl.-Ing. Dr.
Werner Rosinak, Dipl.-Ing. Dr.
Andrea Weninger, Dipl.-Ing.

Fotos Titelseite
Achim Mende, Curt Huber, Othmar Heidegger, Andrea Weninger

1	Einleitung und Aufgabe	S. 4	7	Kontinuierliche Maßnahmen	S. 43
2	Ausgangslage und Befunde	S. 5	8	Prioritäten	S. 44
3	Entwicklungstendenzen	S. 8	9	Wirkungsrahmen und Erfolgskontrolle	S. 45
4	Beteiligung	S. 10	10	Prozess	S. 46
5	Ziele und Strategie	S. 12		Anhang	S. 50
6	Strategie und Schwerpunkte	S. 13			

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen
Attraktive öffentliche Räume
Radverkehr: bei den Besten bleiben!
Eine neue Parkraumstrategie
Öffentlicher Verkehr: pünktlich und regelmäßig

Einleitung und Aufgabe



Ein Blick auf Bregenz: eine attraktive und lebenswerte Stadt
Foto: Othmar Heidegger

Die Landeshauptstadt Bregenz hat in den Jahren 2010 und 2011 das Leitbild „Mobilität und Verkehr für Bregenz“ in einem Beteiligungsprozess erarbeitet und einstimmig beschlossen. In weiterer Folge soll darauf abgestützt ein Generalverkehrskonzept für die Stadt partizipativ entwickelt und ausgearbeitet werden. Rosinak & Partner wurden gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Köll und dem bürokobi für die Ausarbeitung dieses Generalverkehrskonzeptes im August 2012 beauftragt.

Erfolgreiche Verkehrskonzepte sind auf einen tragfähigen Konsens angewiesen. Ein derartiger Konsens lässt sich nur durch intensive Kommunikation zwischen den beteiligten Akteuren, aber auch mit der Bevölkerung erzielen. Aus diesem Grund wurde ein interdisziplinärer Arbeitskreis als zentrales Organ eingerichtet, in welchem gemeinsam Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen entwickelt werden. Der Ausschuss für Stadtplanung und Mobilität ist das Lenkungsgremium, das regelmäßig über den Fortschritt der Arbeiten informiert wird.

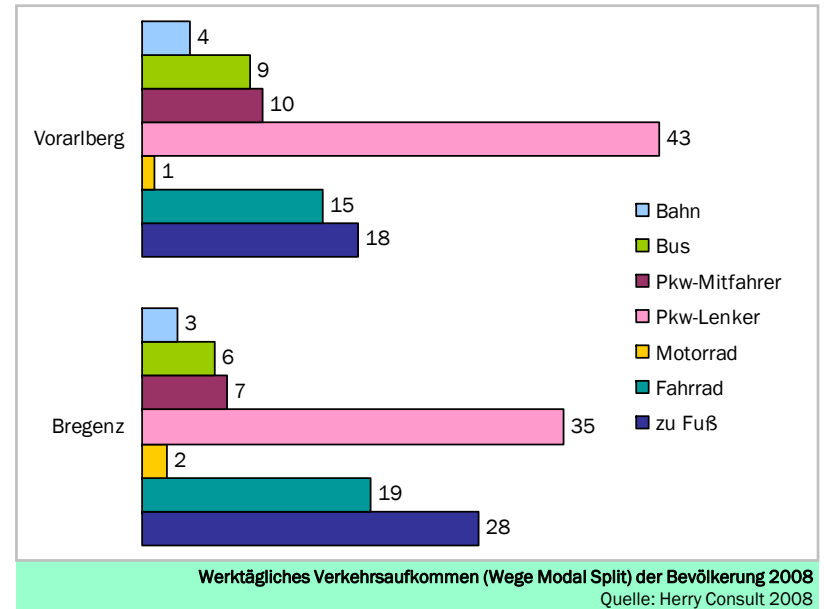
Das Generalverkehrskonzept Bregenz richtet sich an die Bevölkerung, die Politik und die Verwaltung – mit dem Anspruch, interessant, lesbar und verständlich zu sein. Es ist handlungsorientiert und strategisch – konzentriert sich also auf wichtige Schwerpunkte, die besondere Anstrengungen erfordern und benennt Maßnahmen, die im „verkehrspolitischen Tagesgeschäft“ laufend erledigt werden sollen.

Das Generalverkehrskonzept Bregenz soll für die nächsten 15 Jahre einen Handlungsrahmen zur Umsetzung von Maßnahmen im Sinne des Leitbildes bieten – mit strategischen Schwerpunkten und Grundsätzen für konkrete Planungen und Projekte.

Ausgangslage und Befunde

Während in den 1960er, 1970er und 1980er Jahren die autogerechte Stadt auch in Bregenz im Vordergrund der Stadtentwicklung stand – der Pfändertunnel, der City-Tunnel und der Durchbruch Leutbühel wurden damals umgesetzt – sind heute der Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Verkehr Schwerpunkt in der Verkehrsplanung. Die Stadt Bregenz legt zudem größten Wert auf attraktive und nutzergerechte öffentliche Räume – der Platz der Wiener Symphoniker, die neu gestaltete Seepromenade, das Hafanareal und die Planungen zum Kornmarktplatz belegen dies. Was sind nun die wesentlichsten, für ein Generalverkehrskonzept relevanten Befunde?

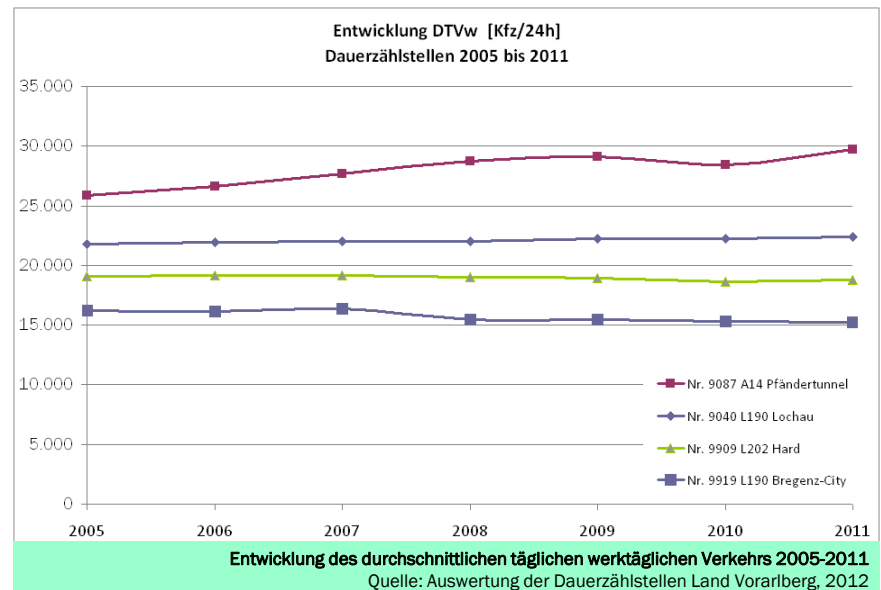
- Bregenz ist eine attraktive und lebenswerte Stadt. Durch den Neubau des Bahnhofes und die innere Stadterweiterung (Seestadt und Seequartier) ist die Landeshauptstadt größeren städtebaulichen Veränderungen unterworfen – eine große Chance, aber auch eine große Herausforderung für eine zukunftsweisende Mobilitätspolitik.
- Größere räumliche Stadterweiterungen an den Siedlungsrändern sind durch den Pfänder, den Bodensee und die Bregenzerach auf natürliche Weise begrenzt. Bregenz ist demnach eine **Stadt im Gleichgewicht** – außer der Seestadt und dem Seequartier gibt es mittelfristig keine großen Wachstumspotenziale.
- Bregenz ist eine besondere Stadt, was die Verkehrsverhältnisse betrifft. Vor allem im Vergleich zu anderen Städten ist der Anteil der Fußwege und der Radwege am Modal Split sehr hoch, er liegt insgesamt bei 47%! Was andere Städte anstreben, ist hier Realität: Bregenz ist eine „Stadt der kurzen Wege“. Diese Qualität gilt es zu stärken.



Bregenz – das ist die „Stadt der kurzen Wege“ in der fast die Hälfte aller täglichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden.

Ausgangslage und Befunde

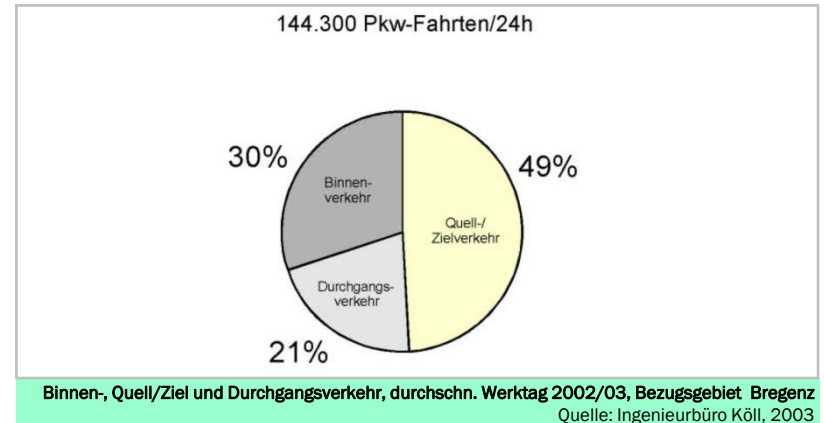
- Etwa 30 % der Pkw-Wege sind unter 2,5 km lang, weitere 26 % der Pkw-Wege in Bregenz sind unter 5 km lang. Solche Wege innerhalb der Stadt sind gut auf das Fahrrad zu verlagern.
- Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung im Straßennetz seit 2005 fällt auf, dass mit Ausnahme des Pfändertunnels in Bregenz keine Verkehrszunahmen, sondern teilweise sogar Abnahmen im motorisierten Verkehr, stattgefunden haben. Zusätzliche Verkehre nutzen also den Pfändertunnel, der Verkehr durch die Stadt stagniert.
- Der Anteil des Binnenverkehrs, das ist jener Verkehr, der innerhalb der Stadt Bregenz stattfindet und seine Quelle und sein Ziel in Bregenz hat, liegt bei 30%. Der Quell-Ziel-Verkehr ist vergleichsweise hoch und liegt bei knapp 50%; und der Durchgangsverkehr der immer wieder überschätzt wird, beträgt etwa 20%.
- Bregenz verfügt über ein eigenes Stadtbussystems und ein sehr gute Anbindung an das Landbussystem. Der Anteil der Wege, die von der Bregenzer Bevölkerung mit dem Bus zurückgelegt werden, liegt bei 6% und damit unterhalb des Vorarlberg-Durchschnitts. Allerdings ist im Quell-Zielverkehr von und nach Bregenz der ÖV-Anteil deutlich höher. Im öffentlichen Verkehr sind vor allem die Verspätungen im Busverkehr – insbesondere während der Verkehrsspitzen – problematisch. Derzeit werden solche Verspätungen durch Bus-Stehzeiten am Bahnhof abgedeckt. Die Realisierung der Seestadt, des Seequartiers und der neue Bahnhof/Busbahnhof stellen eine große Herausforderung an das ÖV-System (Durchbindungen, etc.) dar.



Der Kfz-Verkehr in der Stadt stagniert. Auffallend ist der starke Zielverkehr nach Bregenz – mit 50 % aller Kfz-Fahrten. Der Durchgangsverkehr macht 20 % aus.

Ausgangslage und Befunde

- In Bregenz haben etwa drei Viertel aller Einpendler einen eigenen Stellplatz am Arbeitsort. Das führt zu einem hohen Anteil an Einpendlerverkehr mit dem Auto. Diese überwiegend privaten Stellplätze schränken nicht nur die Möglichkeiten einer wirksamen Parkraumbewirtschaftung ein, sie beeinträchtigen auch die Qualität des öffentlichen Raumes.
- Etwa 3.200 Fahrten/Werktag lassen sich als Vignettenfluchtverkehr identifizieren. Seit 2002 hat dieser Verkehr deutlich abgenommen, von einem Anteil von 25% auf 16% am Gesamtverkehr. Bei den Verkehren am Wochenende lag der Vignettenfluchtverkehrsanteil am Gesamtverkehr bei 45%, bis 2008 konnte der Anteil auf 30% reduziert werden. Eine Summe von Maßnahmen, wie zum Beispiel die Korridorvignette und auch die Fahrzeit-informations-Anzeigetafel in Deutschland wirken positiv, und die Akzeptanz des Pfändertunnels hat sich insgesamt erhöht. Vignettenflüchtlinge sind fast ausschließlich dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.
- Eine stark wirksame Barriere ist die Eisenbahntrasse entlang der Seestraße und die Seestraße selbst. Vor allem für Touristen, die zum ersten Mal in Bregenz sind, ist der Seezugang erschwert. Die kurzen Grünzeiten für Fußgänger entlang der Seestraße und der Bahnhofstraße erzeugen zusätzlich eine Trennwirkung. Es hat den Anschein, dass sich die BregenzerInnen mit dieser Barriere abgefunden hätten. Ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept muss sich aber dieses chronischen Problems annehmen und Maßnahmen aufzeigen, die Verkehrsreduktionen für den Kfz-Verkehr anstreben und mit neuen Qualitäten für den so genannten Umweltverbund (ÖV, zu Fuß, Rad) verbinden.



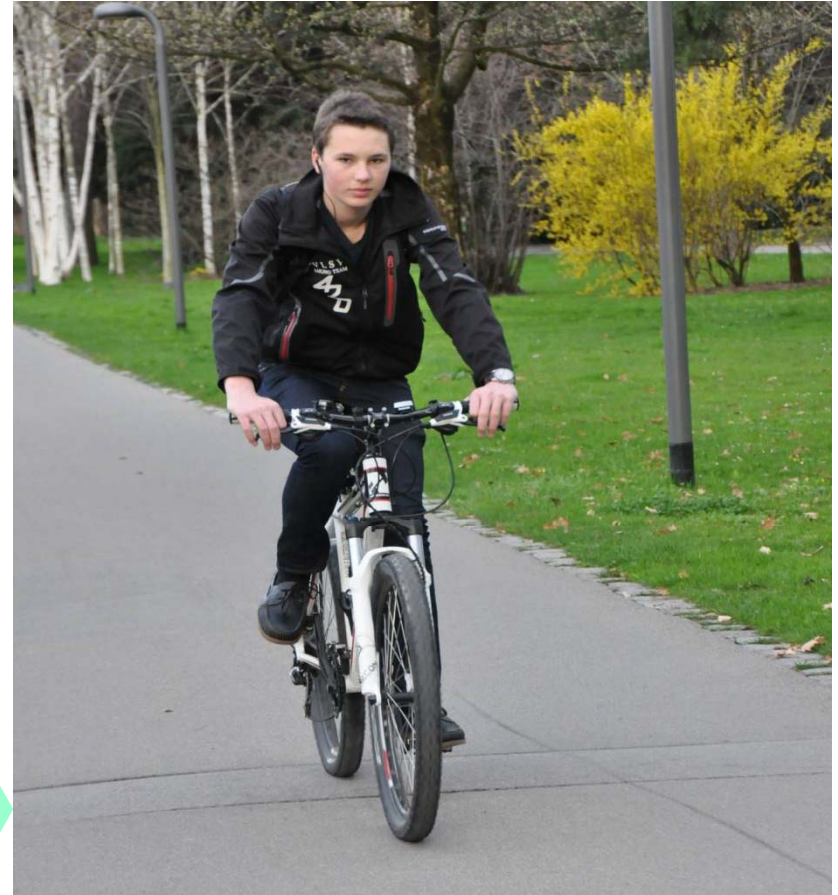
Barriere Bahnhofstraße – Seestraße

Entwicklungstendenzen

Entwicklungstendenzen sind Einflüsse, die ohne eigenes Zutun auf die Stadt Bregenz zukommen. Solche Tendenzen kann man als Rückenwind nutzen, gegen sie zu arbeiten ist erfahrungsgemäß schwierig und aufwändig.

- Die **Mobilität** befindet sich **im Wandel**. Insbesondere in Städten und urbanen Räumen ist ein Trend zum Umweltverbund (Radfahren, öffentlicher Verkehr, zu Fuß gehen) festzustellen. Immer mehr Menschen – insbesondere Jüngere – nutzen nicht nur den privaten Pkw, sondern sind multimodal unterwegs. Der Trend geht vor allem in Richtung Radverkehr und Nutzung alternativer Angebote wie Car Sharing, die erst seit kurzem durch neue smarte Technologien attraktiv sind. Und viele Menschen wollen oder können sich den Pkw-Besitz nicht mehr leisten – mit allen Konsequenzen für die Organisation der täglichen Mobilität.
- Die Bevölkerung tendiert zu mehr **Lebens- und Umweltqualität** und ist gegenüber negativen Einflüssen wie Lärm und Luftverschmutzung stark sensibilisiert: nicht mehr die autogerechte Stadt, sondern die lebenswerte Stadt steht im Vordergrund.
- Wenn also die Lebensqualität im Zentrum steht, steigt auch **die Akzeptanz der Bevölkerung** für mutige Maßnahmen zur Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs – ein Faktum, das von der Politik gelegentlich übersehen wird. So tun sich nunmehr Handlungsfenster auf, die vor einem Jahrzehnt noch undenkbar schienen.

Immer mehr Menschen kombinieren unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander, um schnell, bequem und günstig unterwegs zu sein. Die Vorteile des Fahrrades, von Bus oder Bahn, zu Fußgehen oder des Autos werden dort eingesetzt, wo es den Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer am besten entspricht.



Mobilität im Wandel

Entwicklungstendenzen

- Im Straßennetz sind – ausgenommen der Pfändertunnel – keine besonderen Verkehrszunahmen zu erwarten, die vorhandene Problemlage wird sich nicht verschärfen. Der Verkehr auf dem Landesstraßennetz hat sich nicht zuletzt wegen der begrenzten Kapazitäten stabilisiert. Allerdings wird die geplante Stadtentwicklung (Seestadt und Seequartier) in naher Zukunft dazu führen, dass solche projektbezogene Verkehrszunahmen durch die Reduktion anderer Verkehre – insbesondere des vorhandenen Ziel- und Quellverkehrs – mit Hilfe verkehrstechnischer und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen ausgeglichen werden müssen.
- Der Radverkehr ist international im Aufschwung, vergleichbare Städte setzen verkehrspolitisch auf diese kostengünstige und gesunde Mobilität. Bregenz ist jetzt schon Radverkehrsstadt, diese Qualität sollte gestärkt werden.
- Der Fußgängerverkehr in Städten nimmt im Allgemeinen tendenziell ab. In Bregenz ist allerdings der Trend im Fußgängerverkehr leicht positiv. Diese Entwicklung ist weiterhin zu unterstützen .



Das Seestadtareal heute: zukünftig ein wichtiger Impuls zur Stadtentwicklung, aber auch eine verkehrspolitische Herausforderung



Leistungsfähigkeitsengpässe treffen vor allem auch die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs

- Mobilitäts- und Verkehrskonzepte sind keine Strafexpeditionen gegen den Autoverkehr: jeder Restriktion des Kfz-Verkehrs müssen Qualitäten für andere und gute Argumente gegenüberstehen. Mit sogenannten „Push & Pull-Maßnahmen“ wird längerfristig die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, den Radfahr- und Fußgängerverkehr angestrebt. Das ist ein langfristiger Prozess, der jedoch angesichts der derzeitigen Entwicklungstendenzen bei der Mobilität Rückenwind erhält. Push & Pull-Maßnahmen müssen als Gesamtpaket argumentiert und umgesetzt werden.

Information und Beteiligung der BürgerInnen

Um den Bürgerinnen und Bürgern in Bregenz frühzeitig die Gelegenheit zu geben, sich über die künftige Verkehrspolitik in Bregenz zu informieren und eigene Anregungen in den weiteren Planungsprozess aktiv einbringen zu können, wurde am 19. Februar 2013 eine Bürgerinformation zum Generalverkehrskonzept Bregenz veranstaltet.

Den BürgerInnen wurden Informationen zur Verkehrsentwicklung sowie der aktuelle Stand der Arbeiten präsentiert, als „Werkstattbericht“. Danach wurden einzelne Schwerpunkte in Kleingruppen konkreter diskutiert. Die Anregungen und die Kritik der Bevölkerung wurden dokumentiert und im weiteren Planungsprozess behandelt.

Zahlreichen innovativen Vorschlägen aus der Bevölkerung wurde im Generalverkehrskonzept Bregenz Rechnung getragen:

- Die BürgerInnen stehen der Verkehrsberuhigung, insbesondere Lösungen wie Begegnungszonen, sehr positiv gegenüber. In Mariahilf etwa wurde eine Begegnungszone konkret von den BürgerInnen vorgeschlagen.
- Ebenso begrüßt die Bevölkerung die Attraktivierung und Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.
- Auch eine Fahrstreifenreduktion auf der L190/L202, Pfortneranlagen, eine Busbevorzugung sowie längere Grünzeiten für FußgängerInnen werden im Sinne einer Reduktion des Kfz-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen als wirkungsvoll beurteilt.

Die Bevölkerung und Geschäftstreibenden beurteilen die Entwicklungen zum Stadtentwicklungsprojekt „Seestadt / Seequartier“ kritisch. Insbesondere fordern die BürgerInnen eine intensive Kommunikation und Beteiligung zu diesem städtebaulichen Großprojekt.



Bürgerinformation im Februar 2013
Quelle: Stadt Bregenz



Bürgerinformation im Februar 2013
Quelle: Stadt Bregenz

Verkehrsauffüllungseffekte durch Binnenverkehr könnte – wie das Beispiel London zeigt – die Wirksamkeit weiter verringern. Eine neue mittel- bis langfristige Parkraumstrategie wird als zielführender angesehen.

- **Fahrleistungsabhängige Maut:** Die Forderung nach einer fahrleistungsabhängigen Maut auch für Pkw im untergeordneten Verkehrsnetz ist Bundessache und muss durch ein Bundesgesetz geregelt werden.
- **Unterflurtrasse Eisenbahn:** Für eine Unterflurtrasse der Eisenbahn ist ein Tiefbahnhof in Bregenz unerlässlich, das wäre ein großer Eingriff in die Stadtstruktur. Die Trasse ist im Güterverkehr derzeit nur gering ausgelastet, ein erhebliches Wachstum wird nicht erwartet. Eine Unterflurtrasse kann vom Land bzw. von der Stadt Bregenz nicht finanziert werden, hier müssten das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie die ÖBB Infrastruktur AG tätig werden. Aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses scheint dieses Projekt unrealistisch.
- **Unterflurtrasse Seestraße:** Der Anteil des Durchgangsverkehrs durch Bregenz liegt bei 21%, die restlichen 79% sind Binnenverkehr und Quell-Ziel-Verkehr, der in Bregenz seinen Ausgangspunkt bzw. Bregenz zum Ziel hat. Zudem haben in Bregenz etwa drei Viertel aller EinpendlerInnen einen eigenen Stellplatz am Arbeitsort, dies führt zu einem hohen Einpendleranteil mit dem Auto. Wenn eine Unterflurtrasse vom HTL-Kreisel bis zum City-Tunnel verläuft, verbleiben immer noch mehr als 50% des Verkehrs an der Oberfläche. Eine Unterflurseestraße würde im übrigen die Durchfahrt durch Bregenz noch attraktiver machen.

Es wurden in der Bürgerinformation aber auch Projekte eingebracht, die im Rahmen des Generalverkehrskonzept begründet nicht weiterverfolgt werden:

- **City Maut:** Die topografischen und geografischen Voraussetzungen würden eine City Maut in Bregenz zwar begünstigen, allerdings gibt es in Bregenz kein Verkehrswachstum, an einigen Verkehrszählstellen ist sogar ein Rückgang messbar. Eine City Maut ist bei sehr hohen Implementierungs- und Verwaltungskosten kaum begründbar, auch die Wirksamkeit ist in einer kleineren Stadt wie Bregenz fraglich.

Ziele und Strategie

Das Generalverkehrskonzept orientiert sich am Leitbild „Verkehr und Mobilität Bregenz 2011 – Stadt am See, Stadt der kurzen Wege.“ Die wichtigsten Aussagen dieses Leitbildes sind:

- Verkehrs- und Mobilitätspolitik als Teil der Stadtentwicklung
 - ist lokal und regional zugleich
 - ist auch Energie- und Klimapolitik
 - ist auch Wirtschaftspolitik
- Lebensqualität durch nachhaltige Stadtentwicklung durch eine Orientierung an der „Città slow“
- Schwerpunkt zu Fuß gehen und Radfahren in der „Stadt der kurzen Wege“
- Verbindungen zum See attraktivieren und Barrieren abbauen
- Verkehrssicherheit: Vision Zero
- Kooperation mit den Nachbargemeinden, aktive Beteiligung der Bevölkerung

Auf Landesebene wurde im Jahr 2006 das Verkehrskonzept Vorarlberg beschlossen. Eines der wesentlichen Ziele ist die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den Umweltverbund (3-2-1 Ziel). Der öffentliche Verkehr, der Rad- und Fußverkehr sollen gestärkt werden, insbesondere in den Gemeinden und Städten des Rheintals. Auch der Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ liefert eine Fülle von Maßnahmen, vor allem für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.

Verkehrskonzept Vorarlberg 2006

Leitbild Verkehr und Mobilität 2011
Stadt am See – Stadt der kurzen Wege

Generalverkehrskonzept Bregenz 2013

Strategie und Schwerpunkte

*„So ist denn in der Strategie alles sehr einfach,
aber darum nicht auch alles sehr leicht.“ C. v. Clausewitz*

Das Generalverkehrskonzept Bregenz setzt – entsprechend den Grundsätzen des strategischen Handelns – Schwerpunkte. Diese Schwerpunkte haben eine inhaltliche, räumliche und zeitliche Dimension.

Neben solchen Schwerpunkten, die besondere Anstrengungen erfordern, gibt es das verkehrspolitische Tagesgeschäft – als „Alltagshandeln“ bezeichnet. Es umfasst jene Maßnahmen, die kontinuierlich bearbeitet werden müssen. Diese Maßnahmen sind in Kapitel 7 dargestellt.

Folgende **Schwerpunkte** werden aus den Analysen und Befunden abgeleitet:

▪ Aufwertung des öffentlichen Raumes

Bregenz hat einen hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr - mit fast 50% aller Wege der BregenzerInnen. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist daher besonders wichtig.

▪ Reduktion des Quell- und Zielverkehrs

Etwa 15.000 Kfz fahren täglich von und nach Lauterach bzw. Wolfurt, die gleiche Zahl von und nach Richtung Hard. Eine spürbare Reduktion dieses Quell- und Zielverkehrs wird angestrebt.

▪ Abbau von Barrieren

Auf den Landesstraßen L 202 und L 190 fahren derzeit mehr als 20.000 Kfz / Tag. Die Landesstraßen, die Eisenbahnanlagen und die kurzen Grünzeiten für Fußgänger verstärken diese Barriere, die nicht auf Dauer hingenommen werden soll. Verbesserungen bei den Lichtsignalanlagen durch intelligente Steuerungsverfahren auf makroskopischer und mikroskopischer Ebene sind erforderlich.



Neue Qualitäten im öffentlichen Raum

Quelle: Arge Baumschlagler Hutter / Kuess / Hörburger / Vogt



Reduktion des Quell- und Zielverkehrs



Abbau von Barrieren

Strategie und Schwerpunkte

Das Generalverkehrskonzept Bregenz stützt sich auf das bestehende Leitbild Mobilität und Verkehr. Basierend auf diesen Zielen werden im Generalverkehrskonzept folgende konkrete Ziele formuliert:

Die tägliche Mobilität der BregenzerInnen:

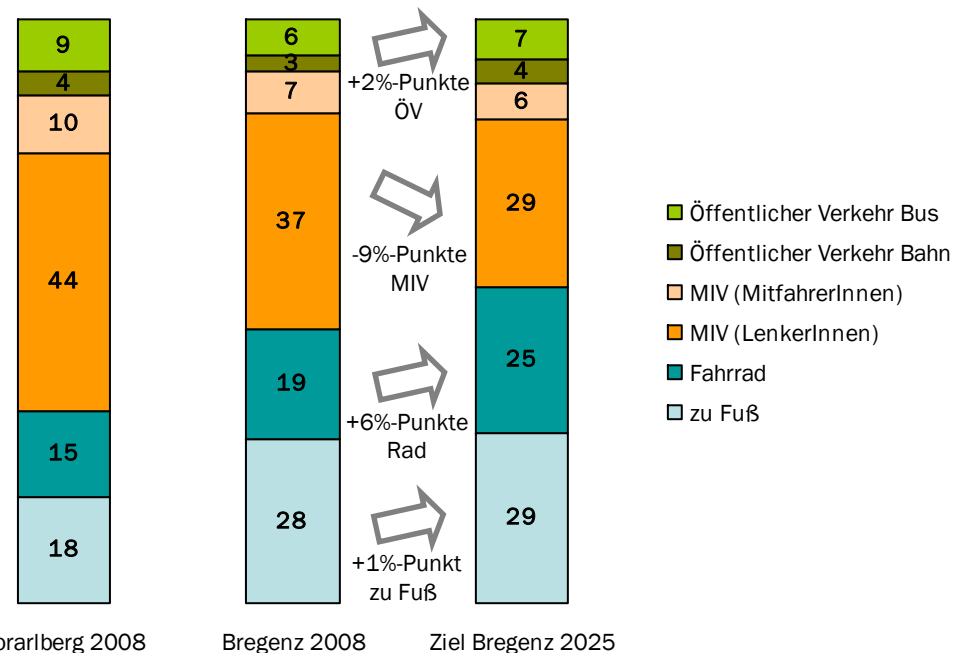
- mehr als 50% aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad
- weniger als 30% motorisierter Individualverkehr (MIV-LenkerInnen)
- Halten des hohen Fußgänger-Anteils
- Annäherung des ÖV-Anteils an den Vorarlberg-Durchschnitt
- ein Viertel aller Wege mit dem Fahrrad mit dem längerfristigen Ziel, den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen

Im **Quell-/Zielverkehr** gelten folgende Ziele:

- Circa 70.000 Pkw-Fahrten / Tag sind Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland; es wird angestrebt, diesen Verkehr um mehr als 20% zu reduzieren, auf etwa 55.000 Pkw-Fahrten / Tag (2025).

Im **Durchgangsverkehr** soll folgendes Ziel erreicht werden:

- Mit der zweiten Röhre Pfändertunnel gibt es für den Durchgangsverkehr keine Kapazitätsengpässe mehr, er soll weitgehend auf den Pfändertunnel verlagert werden. Insgesamt wird angestrebt, den MIV zwischen Montforstraße und Rathausstraße auf etwa 15.000 Kfz/Tag zu reduzieren.



Mobilität der BregenzerInnen, Wege an einem durchschnittlichen Werktag

Strategie und Schwerpunkte

Aus den **Schwerpunkten** leiten sich folgende konkretere Aufgaben ab:

- Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen, die den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden
- attraktive öffentliche Räume – nicht nur im Zentrum, sondern auch in anderen Stadtteilen
- ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit innovativen Lösungen
- eine neue Parkraumstrategie
- Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit im öffentlichen Verkehr

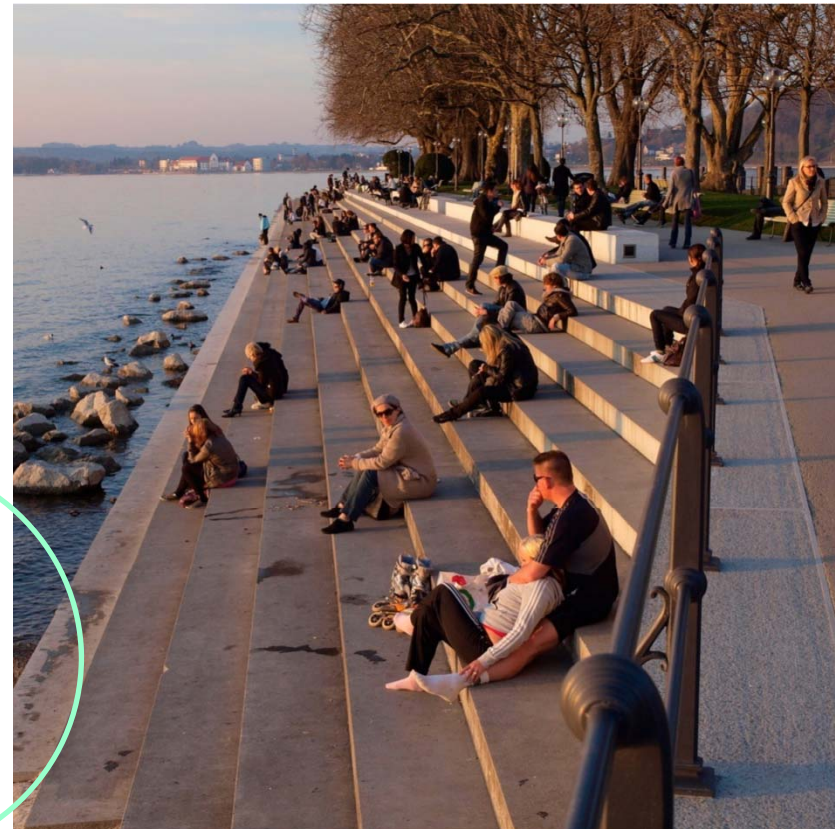
Für das so genannte **Alltagshandeln**, das verkehrspolitische Tagesgeschäft werden Grundsätze und Aufgaben formuliert:

- Prioritäten im Straßenraum zugunsten des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs bei allen konkreten Projekten
- laufende Optimierung der Stadtbuslinien
- Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln (Tempo 30, Begegnungszonen)
- Sanierung von Unfallhäufungsstellen und Schulwegsicherung
- Förderung innovativer Mobilitätsdienste
- Bewusstseinsbildung

Darüberhinaus gilt es, Gelegenheiten am Schopf zu packen, also verkehrspolitische Handlungsfenster auf Konzept- und Projektebene nutzen. Oder einfacher gesagt: bei allen Vorhaben der Stadt konsequent im Sinne des Generalverkehrskonzeptes zu handeln.

GVK
Schwerpunkte

„Alltagshandeln“
anhand von
Grundsätzen



Attraktive öffentliche Räume und weniger Kfz-Verkehr erhöhen die Lebensqualität in Bregenz
Foto: Stadtmarketing Bregenz

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

Die Bregenzer Hauptverkehrsstraßen sind überwiegend Landesstraßen, Maßnahmen liegen also in der Kompetenz des Landes. Das Landesstraßengesetz und die Straßenverkehrsordnung bestimmen letztlich den Handlungsspielraum.

Unabhängig davon sind die Bregenzer Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr geprägt, der Umweltverbund (ÖV, Rad, zu Fuß) hat funktionell und gestalterisch offensichtlich weniger Bedeutung – und dies, obwohl der Kfz-Verkehr bei der täglichen Mobilität „in der Minderheit“ ist.

Was heißt nun „stadtverträglich“? Es geht um eine Koexistenz des Verkehrs, die Beachtung aller funktionellen Anforderungen – auch wenn das die Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr teilweise einschränkt.

Im Wesentlichen können daraus vier Handlungsfelder abgeleitet werden:

- die **Reduktion von Fahrstreifen** für den motorisierten Individualverkehr
- **verkehrstechnische Maßnahmen** bei Lichtsignalanlagen: längere Grünzeiten für Fußgänger, zwei Mal Grün für Fußgänger, kürzere Umlaufzeiten oder der Verzicht auf eine Lichtsignalregelung
- **Bevorrangung des Busverkehrs** (Busfahrstreifen, Busbevorrangung bei Ampeln)
- **Umgestaltung** des Straßenquerschnitts zu Gunsten des Fußgänger- und Radverkehrs

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen beinhalten gute Lösungen für den Radverkehr, ausreichend Platz für FußgängerInnen und dort – wo notwendig – Vorfahrts- oder Beschleunigungslösungen für den öffentlichen Verkehr.



Die Kreuzung beim Bahnhof Bregenz – kurze Grünzeiten machen das Queren unattraktiv



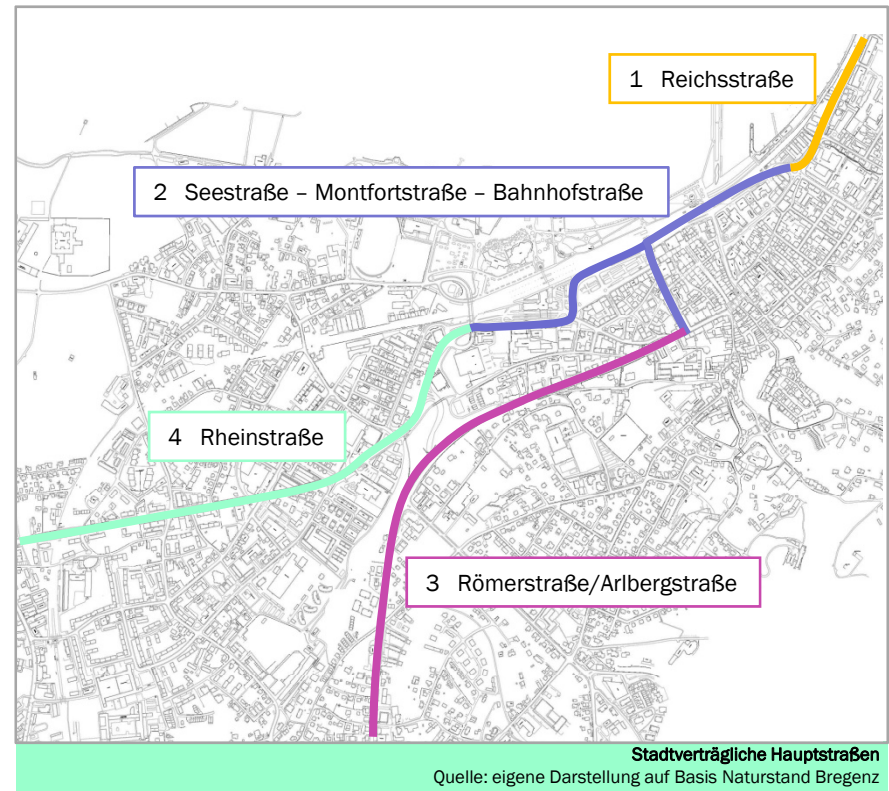
Der Zentralplatz in Biel in der Schweiz – ein Beispiel für Stadtverträglichkeit

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

Welche Straßenzüge sollen nun „stadtverträglich“ gestaltet werden?

- 1 Reichsstraße**
Hier sind weitere, über bisherige Überlegungen hinausgehende verkehrstechnische Maßnahmen zur Bevorrangung des Busverkehrs notwendig, eine Radroute auf der Pipeline ist vorgesehen.
- 2 Seestraße – Montfortstraße – Bahnhofstraße**
In diesem Bereich sind die Anforderungen des Busverkehrs im Zulauf zum neu gestalteten Bregenzer Bahnhof und bessere Bedingungen für den querenden Fußgänger- und Radverkehr besonders wichtig.
- 3 Römerstraße - Arlbergstraße**
In diesem Abschnitt der L190 müssen die Anforderungen des Busverkehrs und eine durchgehende Radroute berücksichtigt werden.
- 4 Rheinstraße**
Die Rheinstraße wirkt als am Autoverkehr orientierte „Einfallstraße“ – diesen Eindruck gilt es durch punktuelle Interventionen in den Kreuzungsbereichen abzumindern. Maßnahmen, die im übrigen auch dem Umweltverbund zu Gute kommen.

Im folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen abschnittsweise konkretisiert. Es wird darauf hingewiesen, dass insbesondere die Anforderungen des Busverkehrs für die genannten Straßen generell in einer Verkehrssimulation geprüft werden müssen.



Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

1 Reichsstraße

Die Buslinien aus Richtung Lochau müssen den Bahnhof pünktlich erreichen, schließlich fallen die bislang vorgesehenen Ausgleichszeiten beim Bahnhof weg. Gleichzeitig ist die L190 durch die Verkehrsverhältnisse beim HTL-Kreisel besonders stauanfällig. Deshalb soll für Buslinien im Bereich Klause eine Vorfahrtsmöglichkeit unter Verwendung der stadtauswärts führenden Gegenfahrbahn geschaffen werden – ein Lösungsvorschlag, der vom Land geprüft wird. Diese Maßnahme – auch als „elektronische Busspur“ bezeichnet – erfordert die Koordinierung einer Vorfahrts- mit einer Dosierungsampel, wobei Verkehrssonden sicherstellen sollen, dass der Gegenverkehr nicht unzumutbar gestaut wird – ein innovatives und anspruchsvolles Projekt also.

Der Radverkehr entlang des Seeufers erzeugt in der schönen Jahreszeit immer wieder Konflikte mit jenen, die sich in diesem Bereich aufhalten bzw. den Fuß- und Radweg queren. Eine Entflechtung des „schnellen“ Radverkehrs durch eine Neugestaltung der „Pipeline“ ist vorgesehen.



Reichsstraße Richtung Lochau



Vorbildliche Gestaltung der „Pipeline“ für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

2 Seestraße – Montfortstraße – Bahnhofstraße

Die **Reduktion von Fahrstreifen** ermöglicht entweder die Verbreiterung von Seitenräumen oder die Anlage einer Mittelinsel. Beide Maßnahmen verbessern die Qualität für den Fußgängerverkehr durch breitere Gehsteige oder als Querungshilfe und eröffnen Gestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum. Eine Fahrstreifenreduktion bewirkt Kapazitätsreduktionen, vor allem in den Knotenbereichen. Die kürzeren Querungslängen für Fußgänger können allerdings auch zu einer Kapazitätserhöhung für den Kfz-Verkehr durch kürzere Räumzeiten führen. Die Anlage von Busspuren führt in diesem Zusammenhang zu einem Zielkonflikt, da eine Busspur die Gestaltungsmöglichkeiten reduziert.

- Wird in der Rathausstraße eine Begegnungszone bzw. eine Fußgängerzone eingerichtet, ist auf der L 190 im Bereich zwischen Montfortstraße und HTL-Kreisel eine Fahrstreifenreduktion zweckmäßig – unter anderem deshalb, weil auf Abbiegefahrstreifen verzichtet werden kann. Im Falle einer Fußgängerzone entfällt bei der Lichtsignalanlage V111 (Rathausstraße/Seestraße) eine Phase und die freiwerdende Zeit kann als zusätzliche Grünzeit der Hauptrichtung des Kfz-Verkehrs (Seestraße) zur Verfügung gestellt werden. Gemeinsam mit der geringeren Räumzeit für Fußgänger könnte die Kapazität der Hauptrichtung annähernd gehalten werden. Der aus der Rathausstraße ausfahrende Bus erhält eine kurze Phase auf Anmeldung.
- Die Bushaltestelle in der Seestraße wird unmittelbar nordöstlich der Rathausstraße angeordnet, eine Busspur führt bis zum neuralgischen HTL-Kreisel.

Angesichts der hohen Verkehrsbelastungen, der Anforderungen an die Busbevorrangung und die Koordinierung des MIV sind detaillierte Verkehrssimulationen erforderlich.



Seestraße L190 zwischen Montfortstraße und HTL-Kreisel – Fahrstreifenreduktion und Busspur

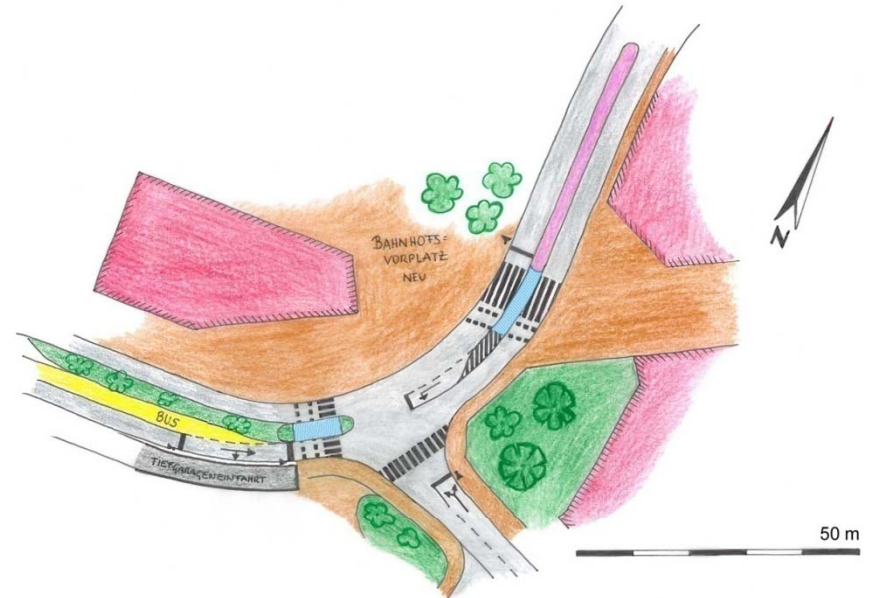
Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

Die **Montfortstraße** dient als Verbindung zwischen dem Weiherviertel und dem Stadtzentrum. Sie bietet gestalterisches Entwicklungspotenzial und soll die funktionalen Anforderungen aller Verkehrsarten bestmöglich erfüllen.

Im **Bereich des Bahnhofs** überlagern sich die Ansprüche an eine stadtverträgliche Hauptstraße mit den Interessen der Projektentwicklung für die Seestadt und das Seequartier. Hier gilt es nicht nur, einen attraktiven öffentlichen Raum zu schaffen, sondern auch die funktionellen Anforderungen für den Umweltverbund (ÖV, zu Fuß, Rad) zu erfüllen. Entsprechende Vorschläge wurde in den Planungsprozess für Seestadt und Seequartier eingebracht.

In diesem Bereich ist eine Fahrstreifenreduktion im Zuge der L202 vorgesehen, mit Busfahrstreifen im Zulauf zum, teilweise im Ablauf vom Bahnhof. Beim Bahnhofsvorplatz stehen die Querungsmöglichkeiten im Vordergrund, die Reduktion der Fahrstreifen und Mittellinien ermöglichen längere Grünzeiten für FußgängerInnen, aber auch das Abschalten der Lichtsignalanlagen in Zeiten geringer Verkehrsstärken. Das angrenzende Weiherviertel wird gesondert behandelt.

Der Bereich Seequartier – Bahnhof – Seestadt soll nicht nur ein städtebauliches Vorzeigeprojekt, sondern auch ein Beispiel einer zukunftsweisenden Mobilitäts- und Verkehrspolitik sein.



Vorschlag zu einem neuen Bahnhofsvorplatz und zum Zugang zur Stadt

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

Ein wesentliches Handlungsfeld sind verkehrstechnische Maßnahmen, die im Abschnitt Seestraße – Bahnhofstraße besonders wichtig sind, die aber auch in den anderen Bereichen zum Tragen kommen sollen. Derartige verkehrstechnische Maßnahmen sind komplex – deren Gesamtwirkungen sind zu prüfen.

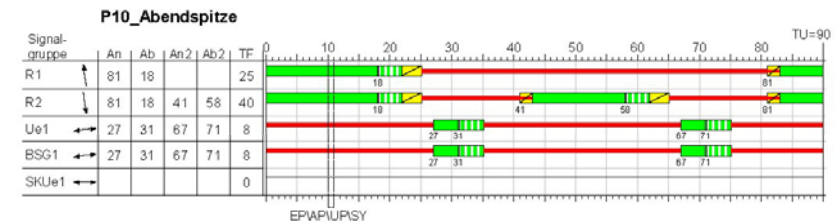
Längere Grünzeiten für Fußgänger

Die so genannte Mindestfreigabezeit für Fußgänger beträgt lt. RVS-Richtlinien 8 Sekunden (4 Sekunden grün + 4 Sekunden grün blinken). Zusätzlich muss die Freigabezeit so lange sein, dass währenddessen mindestens die halbe Fahrbahnbreite zurückgelegt werden kann. Darauf folgt die Räumzeit, die gewährleistet, dass ein Fußgänger, der die Fahrbahn in der letzten Grünsekunde betritt, die gesamte Straßenbreite gefahrlos überqueren kann. Längere Grünzeiten für Fußgänger gehen allerdings zu Lasten der Koordinierung und der Kapazität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zu Lasten der Flexibilität für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Beispielsweise bewirken sechs Sekunden mehr Grünzeit für Fußgänger an den Knoten L 202 / Montfortstraße oder L 202 / St.-Anna-Straße je nach Umlaufzeit eine Leistungsreduktion des MIV zwischen 10% und 20%.

Zwei Mal Grün für Fußgänger

Durch die zweimalige Freigabezeit für Fußgänger während eines Umlaufes kann die Wartezeit für Fußgänger halbiert werden. Diese Möglichkeit besteht bei der Kreuzung Bahnhofstraße – Montfortstraße. Durch eine geschickte Anordnung der zweiten Freigabezeit kann verhindert werden, dass die koordinierten Fahrzeugpuls zu stark beeinträchtigt werden und der kurze Stauraum bis zur L 202 nicht zugestaut wird.

Diese Maßnahme soll auch für die Seestraße geprüft werden.



Zweimalige Grünzeit für Fußgänger an der Kreuzung Bahnhofstraße/Montfortstraße bei einem 90 Sekunden Umlauf (TU = 90sec) Quelle: Köll, 2012

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

Kürzere Umlaufzeiten

Kürzere Umlaufzeiten führen zu kürzeren Wartezeiten für Fußgänger und damit zu höherem Komfort bei der Querung von Straßen, bewirken aber auch mehr ungenutzte Räumzeiten für alle Relationen und Verkehre. Die Kapazität der Kreuzung Seestraße – Montfortstraße bzw. Bahnhofstraße – St.-Anna-Straße ist deshalb bei einem 75 Sekunden-Umlauf für den Kfz-Verkehr etwa 10% geringer und bei einem 60 Sekunden-Umlauf mehr als 20% geringer als bei einem 90 Sekunden-Umlauf.

Aus diesem Grund wird auf der L 202 und der L190 bei hoher Verkehrsbelastung in den Spitzenzeiten ein 90 Sekunden-Umlauf, in der Nebenverkehrszeit ein 75 Sekunden-Umlauf und in der Nacht ein 60 Sekunden-Umlauf geschaltet. Da auf diesen Straßen eine Verkehrsreduktion angestrebt wird, sollen die Umlaufzeiten schrittweise verringert werden.

Vollständiger oder zeitweiser Verzicht auf eine Lichtsignalregelung

Wenn pro Richtung nur eine Fahrspur vorhanden ist und die Verkehrsverhältnisse es etwa in Schwachlastzeiten ermöglichen, kann die Lichtsignalanlage ausgeschaltet werden. So könnte sowohl beim Bahnhof als auch bei der Montfortstraße zu gewissen Tageszeiten auf eine Lichtsignalregelung verzichtet werden.



Kurze Umlaufzeiten bedeuten kürzer Wartezeiten für FußgängerInnen



Kreuzung Bahnhofstraße in Dornbirn: Verzicht auf Kfz-Lichtsignalregelung

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

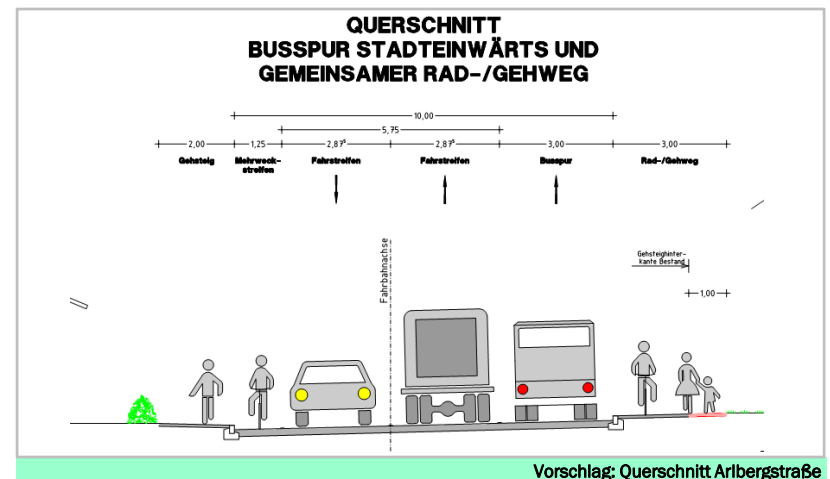
3 Römerstraße - Arlbergstraße

Die Arlbergstraße / Römerstraße ist eine der wichtigen Hauptverkehrsstraßen, die ins Zentrum von Bregenz führen. Angesichts der Neuordnung des Busverkehrs am neuen Bahnhof von Bregenz wirken sich Verspätungen des Busverkehrs auf Bus- und Bahn Anschlüsse stark aus. Für die Arlbergstraße liegt seit längerem ein Gestaltungskonzept vor, das eine durchgehende Radwegführung empfiehlt, allerdings wird vor einer Detailplanung eine Verkehrssimulation empfohlen, welche die Ansprüche des Busverkehrs (evt. eigene Busspuren, keine Verspätungen, Lichtsignalanlagenkoordinierungen) berücksichtigt.

Neben den Anforderungen des Kfz-Verkehrs mit einem Fahrstreifen pro Richtung werden nach derzeitigem Planungsstand in diesem Straßenabschnitt eine stadteinwärts führende Busspur und eine als Landesradroute geeignete Radverkehrsanlage notwendig, dies ist insbesondere im Losergasse – Josef Huter Straße zweckmäßig. Eine derartige Querschnittsaufweitung greift auf unbebaute private Grundstücke zu, die Abtretung dieser Grundstücke und die Umsetzung verkehrswirksamer Abschnitte dürfte nur längerfristig realistisch sein. Südlich der Losergasse könnte der Straßenquerschnitt im Bestand erhalten bleiben. Sollte eine Busbevorzugung notwendig werden, müsste eine Dosierung des Verkehrs bereits in Lauterach erfolgen.



Die Arlbergstraße heute



Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

4 Rheinstraße

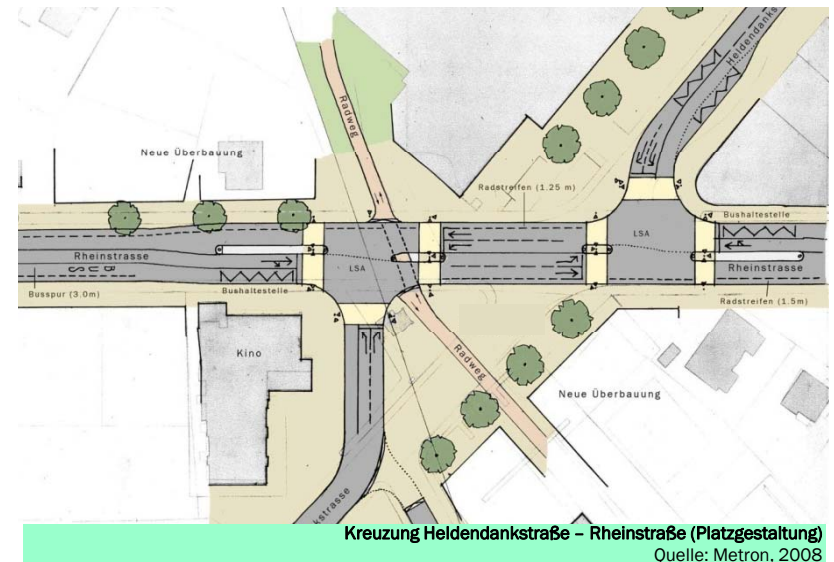
Die Umgestaltung der Rheinstraße ist Gegenstand mehrerer städtebaulicher und verkehrlicher Studien.

Der Eindruck einer autoorientierten Einfallstraße soll durch punktuelle Maßnahmen verringert werden, wobei bessere Querungsmöglichkeiten für den nichtmotorisierten Verkehr zu schaffen sind. Stadteinwärts ist ein Busfahrstreifen im Zulauf zum Bahnhof erforderlich.

In der Studie für die Rheinstraße (Metron, 2008) wird durch eine Neugestaltung der Kreuzung Heldendankstraße / Rheinstraße mit zwei 3-armigen Knoten eine Fahrstreifenreduktion vorgeschlagen. Neben einer städtebaulichen Aufwertung angrenzender Gebiete sollen auch bei den Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie Mittelinseln als Querungshilfe geschaffen werden.



Wenn die **Vorklostergasse** für den Kfz-Verkehr gesperrt werden soll, ist eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen. Die im Landesradroutenplan ausgewiesene Landesradroute für den Alltagsverkehr kann dann mit hoher Qualität eingerichtet werden. Durch die Reduktion der Zufahrtsbelastung in der Vorklostergasse ist eine Fahrstreifenreduktion möglich.



Attraktive öffentliche Räume

Bregenz lebt vom Fuß- und Radverkehr. Schon derzeit unternehmen die BregenzerInnen 50% aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Bregenz ist also tatsächlich die Stadt der kurzen Wege und nähert sich so an die „città slow“¹⁾ an.

Nur Menschen schaffen Identitäten, nicht Autos. Menschen, die sich im öffentlichen Raum bewegen und begegnen, eine Ruhepause einlegen, die kommunizieren, verkaufen, konsumieren, Feste feiern, genießen. Attraktive öffentliche Räume sind deshalb eine unabdingbare Voraussetzung für eine Stadt mit hoher Lebens-, Aufenthalts- und Wirtschaftsqualität. Der öffentliche Raum ist das Gesicht einer Stadt. Die Fußgängerzone im Zentrum belegt dies, sie ist ein Treffpunkt der BregenzerInnen.

Bei der **Gestaltung öffentlicher Räume** ist generell auf folgendes zu achten:

- **Differenzierung:** Je nach Ort und Nutzungen haben Stadträume unterschiedliche Bedeutung. Die Fußgängerzone im Zentrum muss anderen Ansprüchen genügen als ein Quartierzentrum.
- **Gute Gestaltung:** Der öffentliche Raum muss architektonisch gut gestaltet werden, dazu gehören auch eine möglichst zurückhaltende und unterhaltsfreundliche Ausrüstung und Möblierung. Verkehrstechnische Elemente wie Beschilderungen und Markierungen sind auf das notwendigste zu beschränken.
- **Hohe Aufenthaltsqualität:** Eine hohe Aufenthaltsqualität beginnt mit der objektiven und subjektiven Sicherheit. Wege sollen möglichst kurz und direkt sein. Daneben braucht es ruhigere Aufenthaltsbereiche und solche für Aktivitäten oder wirtschaftliche Nutzungen ohne Konsumzwang. Da der öffentliche Raum von den Begegnungen und dem Austausch lebt, ist auf eine situationsgerechte Beleuchtung und in gewissen Bereichen einen möglichst geringen Lärmpegel zu achten.

¹⁾ città slow: langsame Stadt, ist eine Bewegung, die 1999 in Italien gegründet wurde, inspiriert von der Slow-Food-Bewegung. Ziel ist die Erhöhung der Lebensqualität in Städten.



Kreuzung beim Milchpilz: Trennwirkung



Der neue Kornmarkt

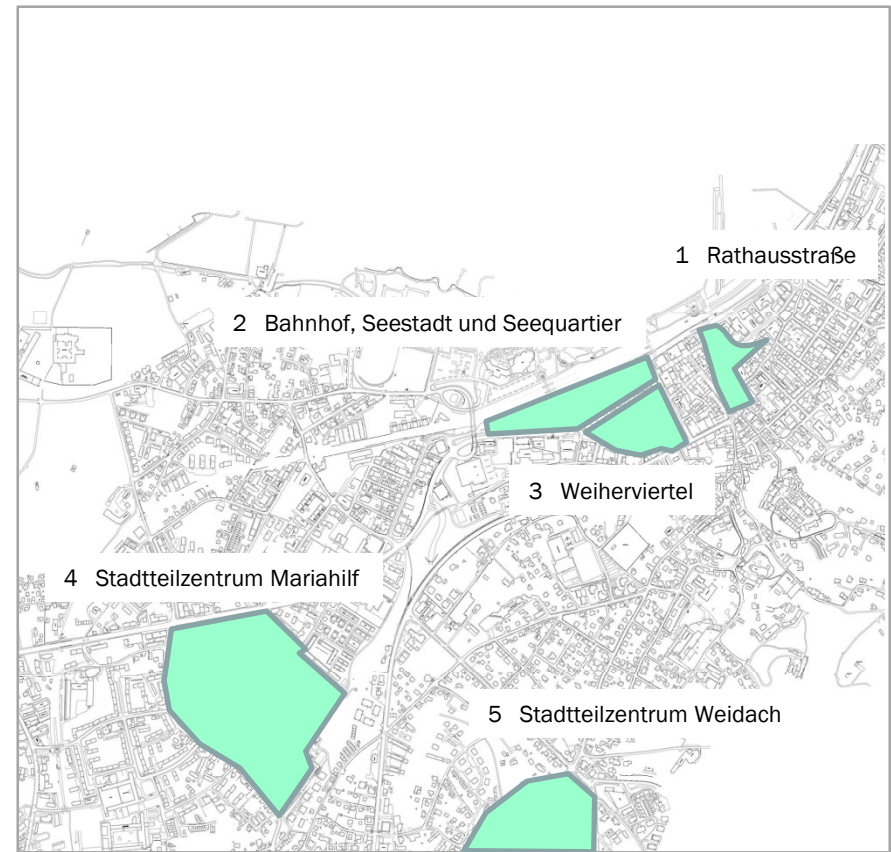
Attraktive öffentliche Räume

Die Gestaltung öffentlicher Räume ist aufwändig und erfordert die Mitwirkung der Bevölkerung. Nicht zuletzt deshalb müssen Schwerpunkte gesetzt werden:

- 1 Rathausstraße als attraktive Verbindung von der Fußgängerzone zum Seeufer
- 2 Bahnhof, Seestadt und Seequartier mit einem als Platz erlebbaren Bahnhofsvorfeld und einer Fußgängerzone Bahnhofstraße
- 3 Ein verkehrsberuhigtes Weiherviertel
- 4 Das Stadtteilzentrum Mariahilf, als „Gegenpol“ zum Zentrum, gemeinsam mit der Bevölkerung in einem kooperativen Prozess entwickelt
- 5 Die Aufwertung des öffentlichen Raumes im Zentrum von Weidach



Das Mariahilf Viertel heute – vom Autoverkehr dominiert



Attraktive öffentliche Räume

Quelle: eigene Darstellung auf Basis Naturstand Bregenz

Attraktive öffentliche Räume

1 Rathausstraße

Gemeinsam mit dem Kornmarkt wurde auch die Rathausstraße teilweise neu gestaltet, eine weitere Verkehrsberuhigung sollte mittelfristig überlegt werden. Auch wenn eine Erweiterung der Fußgängerzone bis zur Seestraße naheliegend erscheint, müssen die verkehrlichen Konsequenzen und nicht zuletzt die Meinungen der betroffenen Bevölkerung abgewogen werden. Schließlich ist von einer funktionellen Änderung der Rathausstraße das Stadtviertel zwischen Belruptstraße, Schillerstraße, Seestraße und der Bereich Am Brand betroffen. Deshalb wird für die weitere Verkehrsberuhigung der Rathausstraße ein kooperatives Planungsverfahren vorgeschlagen, mit Vertretern der Wohnbevölkerung und der Wirtschaft. Für dieses Planungsverfahren sollen folgende Vorleistungen erbracht werden:

- Aufbereitung der vorhandenen Verkehrssituation,
- Darstellung der Alternativen (Verkehrsberuhigung, Einbahnführung, Begegnungszone, Fußgängerzone),
- Abschätzung der verkehrlichen Konsequenzen der Alternativen,
- Vorschlag für das Prozessdesign des kooperativen Verfahrens.

Jedenfalls wäre eine attraktive Verbindung vom fußgängerorientierten Zentrum zum Erholungsbereich am See eine neue Qualität.



Rathausstraße

2 Bahnhof, Seestadt und Seequartier

Abgesehen von der Gestaltung der Seestraße und der Bahnhofstraße – bereits als stadtverträgliche Hauptverkehrsstraße behandelt – bieten die kurzfristig anstehenden städtebaulichen Projekte in diesem Bereich eine große Chance, hochwertige öffentliche Räume zu schaffen:

- Am Vorfeld des Bahnhofs überlagern sich der Busverkehr und der nichtmotorisierte Verkehr, hier steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund; gleichzeitig soll dieser Bereich als städtischer Platz – im besten Fall über die Bahnhofstraße hinweg – erlebbar sein. Das setzt an den Platzrändern, also auch in der Seestadt, funktionell und gestalterisch passende Nutzungen voraus.
- Die Bahnhofstraße soll entlang des Seestadtareals als Fußgängerzone ausgebildet werden, die Seestadt soll sich gestalterisch und funktionell zu dieser Fußgängerzone hin orientieren.

Der Planungsprozess für Seestadt und Seequartier ist zwar weit fortgeschritten, dennoch müssen die dargelegten öffentlichen Interessen in die Planungen einfließen.

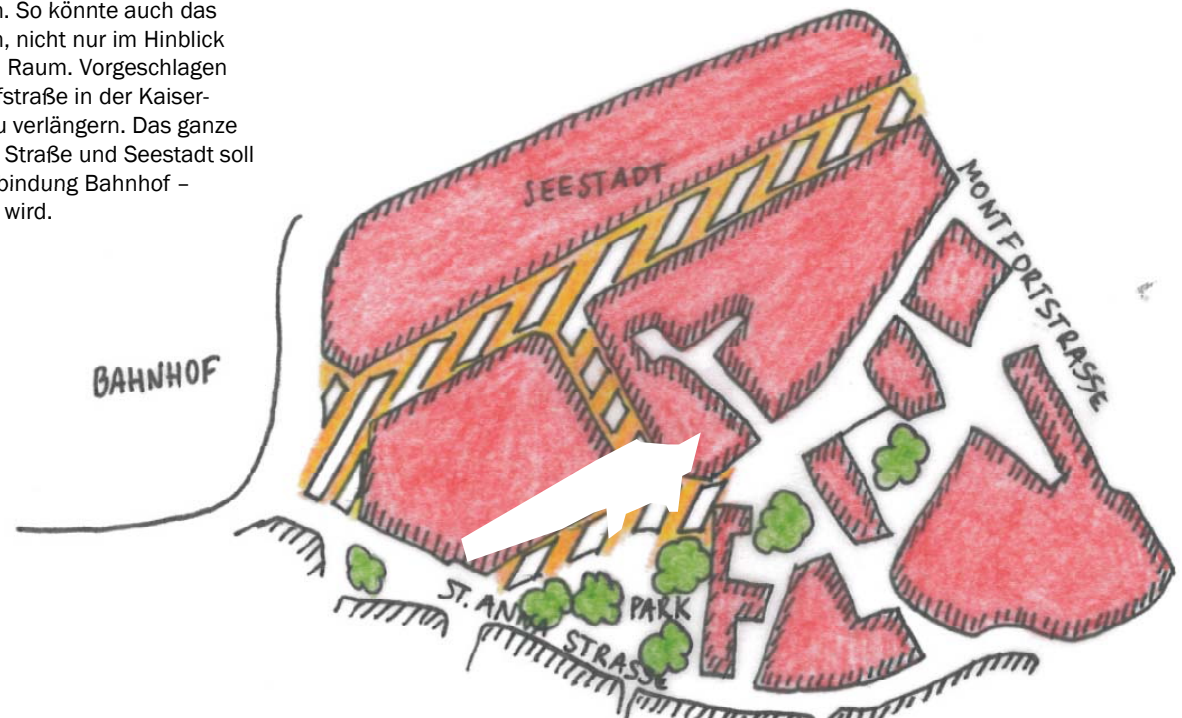


**Bahnhofplatz und Bahnhofstraße heute:
Verkehrsraum und Raum für Wendezeiten im Busverkehr**

Attraktive öffentliche Räume

3 Weiherviertel

Erfahrungsgemäß bewirken große städtebauliche Interventionen auch Veränderungen in den angrenzenden Stadtteilen. So könnte auch das Weiherviertel von der Seestadt Impulse erlangen, nicht nur im Hinblick auf die Bebauung, sondern auch im öffentlichen Raum. Vorgeschlagen wird deshalb, die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße in der Kaiser-Josef-Straße weiterzuführen und bis zum Park zu verlängern. Das ganze Weiherviertel zwischen Montfortstraße, St. Anna Straße und Seestadt soll verkehrsberuhigt werden, wodurch auch die Verbindung Bahnhof – Landesregierung für FußgängerInnen attraktiver wird.



Gestaltung Weiherviertel – Ausweitung der Fußgängerzone Kaiser Joseph Straße und Weierstraße

Attraktive öffentliche Räume

4 Mariahilf

Mariahilf – das Stadtteilzentrum zwischen Brielgasse, Heldendankstraße, Gilmgasse und Mariahilfstraße – verfügt schon derzeit über Qualitäten, die eine Aufwertung zu einem attraktiven Zentrum begünstigen: die öffentlichen und kulturellen Einrichtungen entlang der Mariahilfstraße sowie die Einkaufszone in der Heldendankstraße sollen zu einem Zentrumsbereich verbunden werden, und zwar durch eine Neugestaltung des öffentlichen Raumes und ein Parkraumkonzept, das buchstäblich Platz schafft.

Das Projekt „Stadtteilzentrum Mariahilf“ trifft bereits auf breite Unterstützung in der Bevölkerung und soll deshalb auch als kooperatives Planungsverfahren (analog zum Kornmarkt) kurzfristig begonnen werden, mit folgenden Schritten:

- Sammlung von Vorschlägen aus der Bevölkerung und Identifizierung von potenziellen Akteuren für ein Planungsverfahren,
- qualitative und quantitative Analyse im Untersuchungsgebiet (Wirtschaft, Gestaltung, Verkehr, Städtebau, usw.),
- Ausarbeitung typologischer Vorschläge zur Gestaltung der öffentlichen Räume (Plätze, Begegnungszonen, verkehrsfreie Straßenabschnitte, Parkordnung, etc.) als Arbeitshypothesen.

Mit diesen Arbeitsgrundlagen soll ein kooperatives Planungsverfahren gestartet werden.



Mariahilfstraße vorher und Fotomontage Begegnungszone
Quelle: bad architect group, Ingenieurbüro Köll

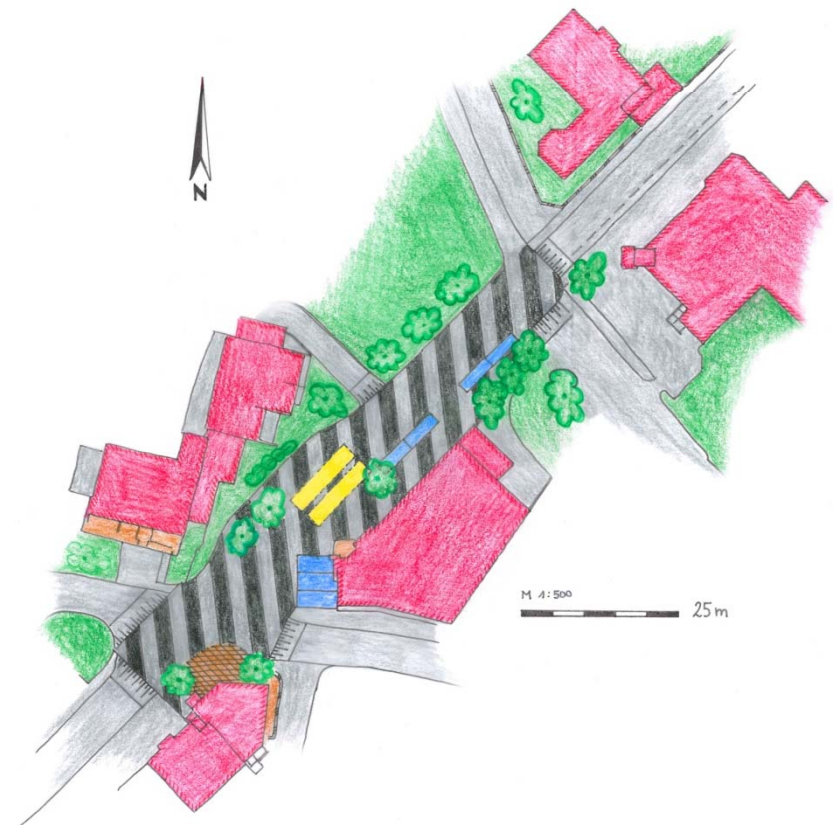
Attraktive öffentliche Räume

5 Weidach

In diesem Stadtteil befinden sich öffentliche und private Einrichtungen mit erheblichen Besucherfrequenzen, was eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs nahe legt. Das betrifft die Landstraße vom Sozialzentrum Weidach bis zur Straße Im Rosshimmel und die dazwischen liegende Querverbindung für den Radverkehr.



Weidach heute



Entwurf Umgestaltung Weidach / Landstraße

Radverkehr: bei den Besten bleiben!

Vorarlberg ist das Bundesland mit dem höchsten Radverkehrsanteil, Bregenz liegt bei den Landeshauptstädten im Spitzenfeld: ein beachtlicher Teil der BregenzerInnen legt die täglichen Wege mit dem Fahrrad zurück, der Wegeanteil an einem Werktag (Modal Split) beträgt 19 Prozent (2008), in den benachbarten Plan-b Gemeinden beträgt er sogar 21%. Die Wege in Bregenz sind vergleichsweise kurz, das Stadtgebiet ist kompakt, die Kfz-Geschwindigkeiten im untergeordneten Netz sind gering. Aufgrund der sehr guten Ausgangslage soll Bregenz eine **Vorreiterrolle** im Radverkehr übernehmen und seinen Spitzenplatz behaupten.

Das regionalen Radroutenkonzept der Plan-b Gemeinden soll fortlaufend umgesetzt werden, mit besonderem Schwerpunkt auf **Netzschlüsse im Alltagsradroutennetz** sowie **Verbesserung überregionale Verbindungen** nach Hard, Lauterach und Lochau:

- Bahnparallele Verbindungen inklusive Seequartier und Seestadtareal
- Vorklostergasse
- Arlbergstraße L 190 nach Lauterach
- Pipeline
- Landstraße



Fahrradstraße in der Vorklostergasse

Für das Bregenzer Radverkehrsnetz liegt ein Konzept (Köll, 2006) vor, das konsequent umgesetzt werden soll. Folgende aufwändigere Maßnahmen sind hervorzugeben:

▪ Vorklostergasse

Der Bahnübergang in der **Vorklostergasse** wirkt stark trennend, bei einer weiteren Zunahme des Schienenverkehrs verlängern sich die Wartezeiten für den Pkw-Verkehr und damit die Belastungen für die angrenzende Wohnbevölkerung. Für die Vorklostergasse wäre eine Sperre des Bahnüberganges für den Kfz-Verkehr vorgesehen, mittelfristig wird eine Unterführung für den nicht motorisierten Verkehr überlegt. Im Zuge dessen soll die Vorklostergasse als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

▪ Klostergasse

Die Klostergasse ist die beste Verbindung von Schendingen und Mariahilf ins Zentrum. Nicht zuletzt deswegen soll die Kreuzung Klostergasse / Römerstraße umgestaltet werden, damit eine verbesserte Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr ermöglicht wird (allenfalls auch Anpassung der vorhandenen Rampe nach den technischen Möglichkeiten).

Mit der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung, die seit 1.4.2013 in Kraft ist, wurden Fahrradstraßen gesetzlich geregelt und Ausnahmeregelungen zur Radwegebenutzungspflicht eingeführt. In **Fahrradstraßen** ist jeder andere Fahrzeugverkehr verboten, Ausnahmen sind zugelassen. Radfahrer dürfen außerdem nebeneinander fahren. Es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Fahrradstraßen sind eine geeignete und auch kostengünstige Maßnahme, um den Radverkehr weiter zu fördern und sichtbar zu machen.

Bregenz hat einen der höchsten Radverkehrsanteile in ganz Österreich. Durch innovative und neue Lösungen wie den Einsatz von Fahrradstraßen kann Bregenz seine Vorreiterrolle ausbauen und den Radverkehr weiter stärken.

Radverkehr: bei den Besten bleiben!



Der Radverkehr spielt nicht nur innerorts eine wichtige Rolle, sondern soll auch im Pendlerverkehr für Wege aus dem Nachbargemeinden gestärkt werden.

- Legende:**
- Landesradrouten - Alltag**
 - Straße/Weg vorhanden (solid green line)
 - Straße/Weg zu realisieren (dotted green line)
 - Freizeitradrouten**
 - Straße/Weg vorhanden (solid yellow line)
 - Straße/Weg zu realisieren (dotted yellow line)
 - örtliche Hauptradrouten - Alltag**
 - Straße/Weg vorhanden (solid red line)
 - Straße/Weg zu realisieren (dotted red line)
 - Radroute Vision** (dotted purple line)
 - Gemeindegrenze** (dashed grey line)

Ein Auszug aus dem regionalen Radroutenkonzept der Plan b Gemeinden (Stand April 2010)
Quelle: Amt der Vbg. Landesregierung / Besch Verkehrsingenieure

Radverkehr: bei den Besten bleiben!

Als Fahrradstraßen werden vorgeschlagen:

- Klostergasse
- Vorklostergasse
- Hinterfeldgasse als Zufahrtsroute zur Schule

Bereits derzeit ist das Radfahren in der bestehenden Bregenzer **Fußgängerzone** in Teilbereichen gestattet, in der neuen Fußgängerzone am Kornmarktplatz sowie in weiteren vorgesehenen Fußgängerzonen (Bahnhofstraße, Franz-Josef-Straße, Rathausstraße, Mariahilf, etc.) soll das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit erlaubt sein.

Insbesondere überregionale Radrouten bedürfen einer guten und verständlichen **Radwegweisung**.

Zur Radverkehrsinfrastruktur gehören nicht nur Radrouten, sondern auch ausreichend dimensionierte und wettergestützte **Abstellanlagen** im Nahebereich öffentlicher Einrichtungen – vor allem bei Schulen – und bei Einkaufszentren. Diese Abstellanlagen sollen vorzugsweise in Parkspuren angeordnet werden. Beim neuen Bahnhof sowie in der Seestadt und im Seequartier sind ausreichend viele Radabstellplätze anzubieten, und zwar in der Erdgeschoßzone der Gebäude und nicht im ohnehin knappen öffentlichen Raum. Ebenso zu erwähnen ist eine ausreichend große, auf die Bedürfnisse der RadfahrerInnen ausgelegte Velo-Station nach Schweizer Vorbild am neuen Bahnhof zu errichten.

Die **Arlbergstraße** ist eine wichtige Einfahrtsroute von Süden ins Stadtzentrum, die Radroute wird bei den stadtvträglichen Hauptstraßen behandelt.



Eine neue Parkraumstrategie

Das Stellplatzangebot bestimmt den Zielverkehr in die Stadt: wenn Beschäftigte einen Parkplatz am Arbeitsort oder in dessen Nähe im öffentlichen Raum haben, wird der Weg zur Arbeit in der Regel mit dem Auto zurückgelegt. Will man diesen Zielverkehr reduzieren, ist die Bewirtschaftung des Parkraumes notwendig. In Bregenz befinden sich fast drei Viertel aller Parkplätze auf privatem Grund – insbesondere bei größeren Betrieben und Arbeitsstandorten. Eine wirksame Parkraumbewirtschaftung seitens der Stadt Bregenz ist damit kurzfristig ausgeschlossen, da nur der öffentliche Raum bewirtschaftet werden kann. Vor diesem Hintergrund ist eine Parkraumstrategie notwendig, die auf mehreren Ebenen ansetzt:

- **Neuordnung der Stellplatzverpflichtung und Festlegung von Stellplatzobergrenzen im Zuge der Raumordnung**

Die Stellplatzverpflichtung ist in der Vorarlberger Stellplatzverordnung geregelt, eine verkehrspolitisch wenig ambitionierte Neufassung steht unmittelbar bevor. Die Stellplatzverpflichtung für die Nutzungen des Zielverkehrs (Büros, Einkaufszentren, Veranstaltungsorte, etc.) soll generell reduziert und in Abhängigkeit von der ÖV-Erschließung gestaffelt werden. Auch für Wohnnutzungen sollen Ausnahmen von der Stellplatzverpflichtung ermöglicht werden, was Sonderwohnformen (Autofreies Wohnen, Bike & Live) begünstigt. Die Stellplatzverpflichtung definiert Untergrenzen, oft sind aber auch Obergrenzen für das Stellplatzangebot notwendig. Solche Obergrenzen sind in der über die Raumordnung bzw. in der Baugrundlagenbestimmung anzuwenden, vor allem bei großen Verkehrserregern. Insgesamt sollen dabei die rechtlichen Instrumente der Raumordnung ausgeschöpft werden.

Die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes ist als längerfristiger Prozess zu verstehen. Private Eigentümer müssen in Kommunikationsprozessen vom Vorteil geänderter Nutzungen überzeugt werden. Dies entspricht dem Ziel der Stadt Bregenz, die Verkehrs- und Mobilitätspolitik als Teil der Stadtentwicklung aufzufassen.



Ziel: Reduktion des Zielverkehrs durch Verringerung privater Stellplätze



Attraktivierung des Raumes durch hochwertiges Bauland

Eine neue Parkraumstrategie

■ Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung

Bregenz verfügt derzeit über eine in drei Zonen gegliederte, gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung, die sich von der Josef-Huter-Straße bis zu Am Tannenbach bzw. von der Bahntrasse zum Pfänderhang erstreckt, mit einer Kurzparkzone im Zentrum und zwei tariflich differenzierten Zonen, in welchen auch Tagesparken möglich ist. Dieses Modell soll in folgende Richtungen weiterentwickelt werden:

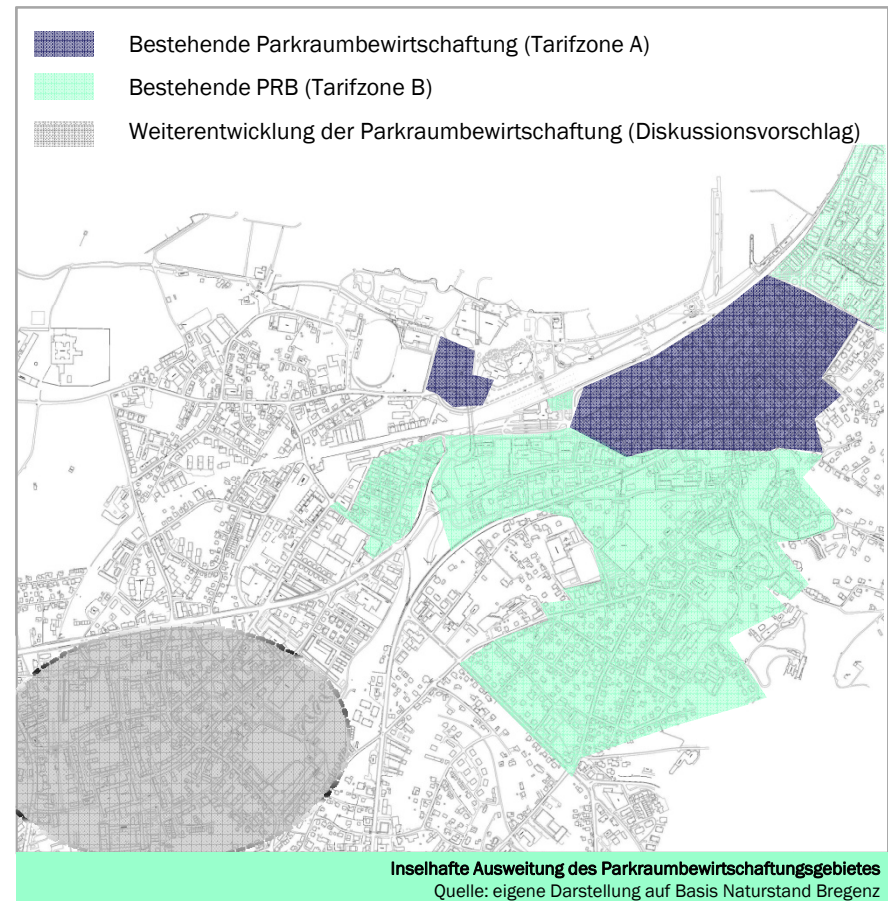
- Stadtteilbezogene Parkraumbewirtschaftung in Bereichen mit einem hohen Zielverkehr, wobei die Ansprüche der Anrainer besonders zu berücksichtigen sind.
- Schrittweise Anpassung des Instruments der pauschalierten Pendlerparkkarten für Arbeitspendler im Sinne einer Reduktion des Kfz-Zielverkehrs.
- Erhöhung des Preisniveaus in Abstimmung mit Bludenz, Dornbirn und Feldkirch, mit den plan b Gemeinden bzw. gemäß „Mobil im Rheintal“
- Vereinheitlichung der Bewirtschaftungszeit, eventuell auch Entfall von lokalen Unterschieden die Mittagszeit

■ Rückgewinnung des öffentlichen Raumes

Der öffentliche Straßenraum beinhaltet in Bregenz im allgemeinen Gehsteige und Fahrbahnen, der Parkraum ist überwiegend in Privatbesitz und damit einer verkehrspolitischen Steuerung entzogen. Diese Situation erzeugt funktionelle und stadtgestalterische Probleme: zwischen Gebäuden und Gehsteigen parkende Autos beeinträchtigen die Verkehrssicherheit, und großflächige Parkplätze in hochwertigen Stadtgebieten verhindern adäquate Nutzungen. Die Rückgewinnung dieser, für das Abstellen von Autos genutzten Räume muss deshalb ein Anliegen der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik sein. Ein derart rückgewonnener öffentlicher Raum kann

- als attraktiver Grün- und Freiraum,
- als wertvolles Bauland

genutzt werden. Das erfordert – schließlich handelt es sich um Privatgründe – viel Überzeugungsarbeit und einen langen Atem. Erfolgreiche Pilotprojekte, als Public-Private-Vorhaben organisiert, könnten hilfreich sein. Die Rückgewinnung des öffentlichen Raums ist als ebenso langfristiger wie notwendiger Prozess aufzufassen.



Eine neue Parkraumstrategie

■ Mobilitätsmanagement

Eine weitere Maßnahme zur Reduktion des Quell-/Zielverkehrs ist ein **projekt-bezogenes Mobilitätsmanagement** bei Wohnhausanlagen sowie Gewerbe- und Betriebsanlagen. Dazu gehören:

- Mobilitätskonzepte, die den jeweiligen Handlungsspielraum im Verkehrsverhalten und für mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen ausloten,
- die Bereitschaft der Bauträger, innovative Maßnahmen im Umweltverbund ebenso umzusetzen wie eingeschränkte Angebote für den Pkw-Verkehr,
- ein dialogorientierter Prozess mit den künftigen Nutzern (Bewohner, Beschäftigte), der auf die differenzierten, persönlichen Rahmenbedingungen eingeht.

Mobilitätsmanagement erfordert somit viel Überzeugungsarbeit und Kommunikation, ist Bewusstseinsbildung auf konkreter Ebene.

Darüber hinaus gibt es folgende kurzfristige Maßnahmen:

- Im Seestadtareal und Seequartier wird im Zentrum der Stadt kurzfristig eine Vielzahl an Stellplätzen errichtet. Diese Stellplatzzahl geht aus fachlicher Sicht über den erforderlichen Bedarf hinaus und stimmt mit den Zielen im Bregenzer Verkehrsleitbild nur bedingt überein. Hochrangige Standorte wie dieser – mit einer attraktiven Anbindung an den öffentlichen Verkehr – sollen grundsätzlich einem **Stellplatzregulativ** im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes unterworfen sein, insbesondere um den Quell- und Zielverkehr zu reduzieren.

Ein weiterer Handlungsspielraum besteht bei der **Organisation des bestehenden Stellplatzangebotes** im Zentrum. Im öffentlichen Raum wegfallende Stellplätze für den Zielverkehr (z.B. Umgestaltung Weiherviertel, Fußgängerzone Rathausstraße) können in den bestehenden Tiefgaragen untergebracht werden – eine Analyse der Auslastung der Tiefgaragen legt nahe, dass ausreichend Stellplatzkapazitäten vorhanden sind.

Park & Ride spielt in Bregenz, der Stadt der kurzen Wege, keine Rolle – jedenfalls so lange, als im Pkw-Zielverkehr keine spürbaren Restriktionen vorhanden sind.



Bregenz verfügt über ausreichend öffentliche und private Stellplätze

Öffentlicher Verkehr: pünktlich und regelmäßig



Achsiedlung - Mehrerau - Bahnhof

	Montag - Freitag					Samstag				
	Schule	von	Takt	bis		von	Takt	bis		
Achsiedlung	7.20	6.09	.09	.39	19.09	7.09	.09	.39	19.09	
Woherhafen	7.21	6.10	.10	.40	19.10	7.10	.10	.40	19.10	
Neu Amerika	7.22	6.11	.11	.41	19.11	7.11	.11	.41	19.11	
Hechtweg	7.23	6.12	.12	.42	19.12	7.12	.12	.42	19.12	
Sanatorium	7.24	6.13	.13	.43	19.13	7.13	.13	.43	19.13	
Kloster Mehrerau	7.25	6.14	.14	.44	19.14	7.14	.14	.44	19.14	
Meinradgasse	7.26	6.15	.15	.45	19.15	7.15	.15	.45	19.15	
Druckergasse	7.27	6.16	.16	.46	19.16	7.16	.16	.46	19.16	
Vorklostergasse	7.28	6.17	.17	.47	19.17	7.17	.17	.47	19.17	
Stadion	7.29	6.18	.18	.48	19.18	7.18	.18	.48	19.18	
Bahnhof	7.31	6.20	.20	.50	19.20	7.20	.20	.50	19.20	
<i>weiter als</i>										
Bahnhof ab	7.33	6.22	.22	.52	19.22	7.22	.22	.52	19.22	
Landeskrankenhaus an	7.41	6.30	.30	.00	19.30	7.30	.30	.00	19.30	

Absolute Priorität: Der Bus fährt nach Fahrplan



Ein wichtiges Ziel: Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung

Foto: Stadwerke Bregenz

Im öffentlichen Verkehr werden die Ziele im Verkehrskonzept Vorarlberg und im Leitbild Bregenz vorgegeben:

- Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung**
 Die Fahrgäste sind auf die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs angewiesen. Kommt der Bus zu spät oder bleibt er in der Autokolonne stecken, dann werden Anschlüsse verpasst, am Bahnhof Bregenz sogar jene im Fernverkehr.
- Vermeiden von Verzögerungszeiten abseits der Haltestellen**
 Gehalten werden sollte im Optimalfall nur an Haltestellen selbst, dazwischen sollten Busse im freien Fließverkehr fahren.
- Weiterer Ausbau durch das Verdichten des Angebots**
 Sofern die Nachfrage es erfordert, können Angebote verdichtet werden.

Abgesehen davon sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Im Binnenverkehr dominiert der nicht motorisierte Verkehr, die kurzen Wege ergeben ein vergleichsweise geringes Potenzial für den ÖV.
- Im Zielverkehr findet der MIV beste Bedingungen vor, der ÖV ist dabei nur ein Vorsorgesystem mit gewissen Angebotsstandards, aber kein Konkurrenzsystem zum MIV.
- Die Organisation des Busverkehrs beim neu gestalteten Bahnhof bedingt ein grundsätzlich anderes Betriebskonzept: durch den Entfall von Busabstellplätzen müssen alle Linien durchgebunden werden und ihre Ausgleichszeiten an den Linienendstellen halten. Im Zulauf der Buslinien zum Bahnhof dürfen keine Verspätungen auftreten.

Aus diesen Zielen und Rahmenbedingungen leiten sich folgende Handlungsschwerpunkte ab:

- Busbevorrangung auf allen Zulaufstrecken zum Bahnhof,
- Verbesserung des Landbusangebotes auf Grundlage der Ergebnisse des Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“ – in einem eigenen Projekt bearbeitet,
- laufende Optimierung des Stadtbusangebots im Rahmen des verkehrspolitischen Tagesgeschäfts und im Dialog mit den Fahrgästen.

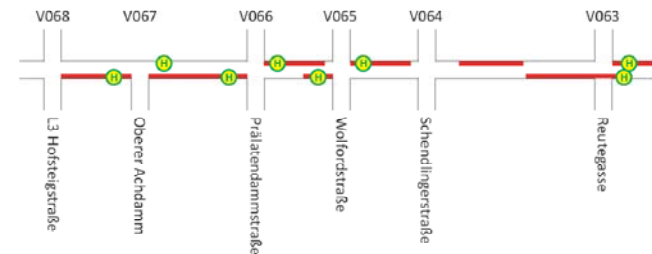
Öffentlicher Verkehr: pünktlich und regelmäßig

Für dieses verkehrspolitische Tagesgeschäft, das „Alltagshandeln“ werden folgende Maßnahmen typologisch dargestellt:

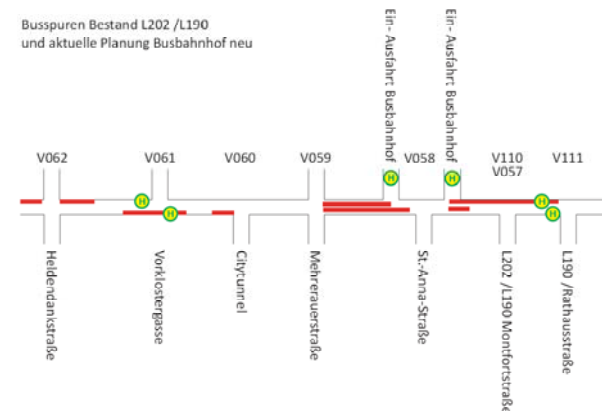
Busspuren stehen dort zur Diskussion, wo der Bus durch den motorisierten Individualverkehr massiv behindert wird, wo Behinderungen des Busses gravierende Auswirkungen und ein sehr dichtes Busangebot vorhanden ist. Die Typologie umfasst:

- Mitstrom-Busspur: häufig am rechten Straßenrand angeordnet und in der gleichen Richtung wie der übrige Verkehr
- Gegenstrom-Busspur: z.B. Busspur gegen die Einbahn
- Busspur in Straßenmitte: wenn sich auf dem Teilstück keine Haltestellen befinden und z. B. der Bus in der Folge links abbiegt
- Zeitlich beschränkte Busspur: außerhalb der Spitzenzeiten wird die Busspur für Anlieferung oder ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt
- Bus-Sonderführung auf Spur des motorisierten Individualverkehrs: Bus fährt auf Abbiegespur und am Knoten als einziges Fahrzeug geradeaus
- Busspur in Fahrtrichtung in Seitenlage, beginnt ca. 50m nach dem Knoten und endet im Staubereich des folgenden Knotens; zur Überbrückung lokaler Stauräume
- Busspur benutzbar für beide Fahrrichtungen

Busspuren Bestand L202



Busspuren Bestand L202 /L190 und aktuelle Planung Busbahnhof neu



Busspuren Bestand L202 und aktuelle Planung Busbahnhof neu

Öffentlicher Verkehr: pünktlich und regelmäßig

Busschleusen

Wenn Busspuren oder Busbuchten unmittelbar vor Lichtsignalanlagen enden, kann ein mit Zeitvorsprung geschaltetes Signal dem Bus die Ausfahrt vor dem Pulk des Individualverkehrs gewähren.

Pförtneranlagen

In den Spitzenzeiten dosieren Pförtneranlagen den zufahrenden Autoverkehr. Es dürfen nur so viele Fahrzeuge in kritische Bereiche einfahren, dass der Bus nicht in einem Stau stecken bleibt. Vor den Dosierstellen sind Busspuren nötig. Zu beachten ist, dass Dosierstellen zu Routenverlagerungen im MIV führen können und damit andere Straßenzüge oder auch benachbarte Gemeinden verstärkt mit Verkehr belastet werden.

Freigabezeitverlängerung bei Lichtsignalanlagen

Kann ein Bus das Ende der Freigabezeit an der Haltelinie nicht mehr erreichen, bietet sich ein Nachlauf im Signalprogramm an. In der Zulaufstrecke fordert der Bus die Verlängerung an und wenn die Fahrzeit bis zur Haltelinie länger als die verbleibende Freigabezeit ist, wird die Anforderung wirksam. Idealerweise ist die Verlängerungszeit variabel und wird nach Vorbeifahrt des Busses auf Höhe der Haltelinie abgebrochen. Bei Bussen in der Querrichtung kann die Verlängerung zu höheren Verlustzeiten führen. Bei sehr langer Zugabezeit und häufigen Anforderungen können sich die Eingriffe negativ auf die Koordinierung auswirken, was zu deutlich höheren Verlustzeiten und einer großen Anzahl Halte im motorisierten Individualverkehr führt.



Beispiele aus Salzburg (Neutor) und der Schweiz: Dosierstelle und elektronische Busspur

Foto unten: Florian Harder Rapp Trans AG

Öffentlicher Verkehr: pünktlich und regelmäßig

Sperrzeitverkürzung

Wenn ein sich annähernder Bus die Haltelinie während der Sperrzeit erreichen würde besteht die Möglichkeit, die Freigabezeit der Querrichtung zu reduzieren und somit für den Bus schneller die Freigabe zu erhalten. Voraussetzung dafür ist eine frühzeitige Anforderung durch den Bus. Restriktionen sind dabei die erforderliche Mindestfreigabezeit und die Räumzeit der Querrichtung.

Freigabezeitverkürzung im Gegenverkehr

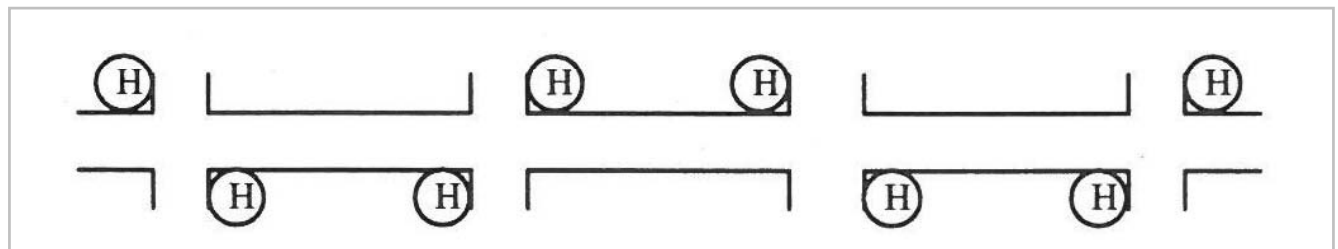
Bei linksabbiegenden Bussen wird durch das Sperren des Gegenverkehrs das Abbiegen weitgehend frei von Behinderungen ermöglicht. Die Zugabezeit ist dabei der Vorgabezeit vorzuziehen.

ÖV-Phasen und Schleusen als Ausfahrtsregelung bei Busspuren

Je nach der gegenseitigen Verträglichkeit der Fahrrichtungen von MIV und ÖV müssen bei Busspuren eigene Phasen für die Aus- bzw. Weiterfahrt von Bussen geschaltet werden. Dadurch erhöht sich die Phasenanzahl und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird vermindert. Eine Beschleunigung kann erreicht werden, wenn an mehreren Stellen des Signalprogramms ÖV-Sonderphasen eingeschoben werden können.

Alternierende Anlage der Haltestellen

Ein großes Problem sind die Haltestellen bei koordinierten Lichtsignalanlagen oder Grünen Wellen. Durch den Fahrgastwechsel bei der Haltestelle kann der Bus die Grünphase nicht mitbenutzen und trifft häufig am folgenden Knoten auf Rot. Durch alternierende Anlage der Haltestellen kann die Mitbenutzung der Grünen Welle zumindest teilweise erreicht werden. Selbstverständlich dürfen die Schwerpunkte des Fahrgastaufkommens und die Umsteigewege der Fahrgäste bei der Lage der Haltestelle nicht außer Acht gelassen werden. Eine Änderung der Haltestellenlage entsprechend der neuen VLSA-Koordinierung muss überprüft werden.

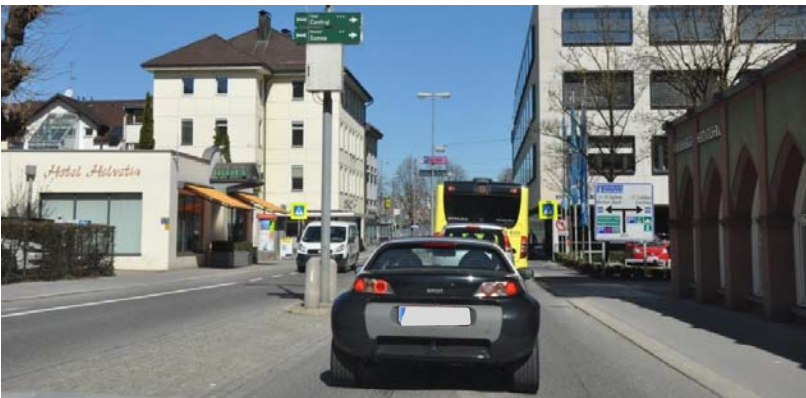


Systemskizze: Alternierende Anlage von Bushaltestellen

Öffentlicher Verkehr: pünktlich und regelmäßig



Busbucht Montfortstraße: Bus wird während des Haltes überholt, danach fährt der Bus in der Kolonne



Montfortstraße: nach dem Halt in der Busbucht, steht der Bus vor der roten Ampel

Fahrbahnhaltestellen versus Busbuchten

Bei Busbuchten wird der Bus während des Fahrgastwechsels von Fahrzeugen überholt und muss sich am Fahrzeugpulk hinten anschließen. Ziel ist es, dass der Bus nach der Wegfahrt aus einer Haltestelle ungehindert bis zur nächsten Haltestelle fahren kann. Dies ist durch Fahrbahn- oder Kaphaltestellen erreichbar. Den Vorteilen wie geringere Verlustzeiten für den ÖPNV, kein Querruck und keine Seitenbeschleunigung, Platz für Wartehäuschen und Fahrgastinformation steht als Nachteil die Behinderung des hinter dem Bus wartenden motorisierten Individualverkehrs gegenüber. Die einzelnen Fahrbahn- oder Kaphaltestellen müssen in einem Betriebskonzept überprüft werden.

Die dargestellten Maßnahmen können auf allen Busrouten situativ eingesetzt werden und müssen im allgemeinen durch eine Verkehrssimulation beurteilt werden.

Kontinuierliche Maßnahmen

Während Schwerpunkte besondere Anstrengungen erfordern und zumeist erhebliche personelle, organisatorische und materielle Ressourcen binden, besteht das verkehrspolitische Tagesgeschäft aus kontinuierlich betriebenen Aufgaben. Aufgaben, die viel Überzeugungskraft und Beharrlichkeit erfordern, deren Erfolg oftmals weniger spektakulär, gleichwohl aber wirksamer sein kann als ein besonderer Handlungsschwerpunkt. Zu diesen Aufgaben zählen:

- **Priorität für den Umweltverbund**

Bei allen Projekten muss der Paradigmenwechsel hin zu einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität auch konkret umgesetzt werden. Das erfordert unter anderem Prioritäten bei der Aufteilung des Verkehrsraums: an erster Stelle sollte der nicht motorisierte Verkehr stehen, gefolgt vom öffentlichen Verkehr und vom fließenden Kfz-Verkehr.

- **Sanierung von Unfallschwerpunkten und Schulwegsicherung**

Das im Vorarlberger Verkehrskonzept enthaltene Leitbild „Vision Zero“ gilt auch für Bregenz; Unfallstellen und Gefährdungsbereiche sind durch eine kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit zu entschärfen. Die Schulwegsicherung ist nicht zuletzt wegen der Zunahme der Verkehrsart „Holen und Bringen von Personen“ wichtig, damit auch längere Schulwege gefahrlos zurückgelegt werden können.

- **laufende Optimierung der Stadtbuslinien**

Eine generelle Verdichtung des Angebots erscheint angesichts der Wegestruktur in Bregenz nicht zweckmäßig, was laufende Optimierungen – ob aus betrieblichen Gründen oder auf Grund von Fahrgastwünschen – nicht ausschließt.

- **Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln**

Die Verbesserung der Lebensqualität beginnt im Wohnumfeld. Hier sollen flächenhaft beruhigte Zonen geschaffen werden, vorzugsweise durch geringe Fahrgeschwindigkeiten (Tempo 20 in Begegnungszonen, Tempo 30). In diesen Wohnvierteln wird die Mitwirkung der Bevölkerung bei der Auswahl konkreter Maßnahmen zweckmäßig sein.

- **Innovationen**

Die Mobilität wandelt sich: die Elektromobilität, Apps für Mobilitätsdienste, multimodale Angebote, ein kundenfreundliches Ticketsystem – all das sind Neuerungen, deren verkehrspolitische Bedeutung noch nicht klar ist. Umso mehr müssen derartige Aktivitäten und Instrumente beobachtet und auch situativ gefördert werden, wenn sie die Zielrichtung der Bregenzer Verkehrspolitik unterstützen.

- **Bewusstseinsbildung**

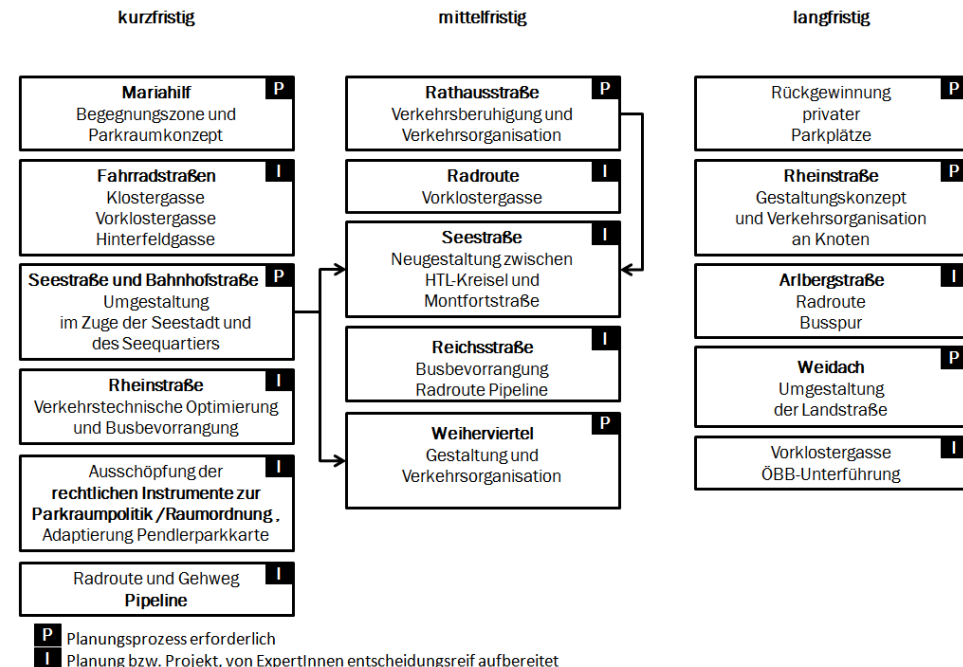
Die Mobilität in Bregenz kann nur dann beeinflusst werden, wenn der wichtigste Akteur – die Bevölkerung – überzeugt wird. Das setzt eine kontinuierliche Kommunikation über Verkehrspolitik voraus. Ein erster wichtiger Schritt ist, das Generalverkehrskonzept Bregenz publik zu machen – mindestens 30 % der Bevölkerung sollte zumindest wissen, dass es vorhanden ist. Zu überlegen ist, ein Kommunikationskonzept auf Basis des Generalverkehrskonzeptes auszuarbeiten zu lassen.

Was ist dringend und / oder wichtig?

Diese Frage führt unmittelbar zur Auswahl von Prioritäten. Diese Aufgabe ist insofern schwierig, als begünstigende Handlungsfenster ebenso wenig vorhersehbar sind, wie verzögernde Widerstände gegen einzelne Maßnahmen. Auch die Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen werden sowie die Logik der Maßnahmenabfolge wird unterschätzt. Und allzu konkrete Reihungen werden schnell beliebig und von der Realität überholt.

So kann jede Prioritätenreihung nur eine Orientierungshilfe sein und sich auf Maßnahmenpakete beziehen. Folgende Annahmen werden getroffen:

- Maßnahmen werden in Prozesse und Inhalte unterschieden: Prozesse erfordern zeitaufwändige Kommunikation. Inhalte können zumeist auf Expertenebene in kürzerer Zeit erarbeitet werden,
- bei den Fristigkeiten wird in kurzfristige (0 bis 2 Jahre), mittelfristige (0 bis 5 Jahre) und langfristige (0 bis 10 Jahre und länger) Maßnahmen unterschieden. Die Jahre beziehen sich auf die Einleitung eines Planungsprozesses bzw. auf die Errichtung von Infrastrukturen. Maßnahmen in allen Zeithorizonten können also jederzeit begonnen werden, aber unterschiedlich lang dauern.



Wirkungsrahmen & Erfolgskontrolle

Die quantitativen Wirkungen eines Generalverkehrskonzeptes sind bezogen auf konkrete Maßnahmen kaum abschätzbar, dazu sind die Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen und die externen Einflüsse zu groß. Beschränkt man sich auf qualitative Aussagen, ist nicht viel mehr Erkenntnis zu erwarten, als dass „die Richtung stimmt“.

Die Schwerpunkte des Generalverkehrskonzeptes Bregenz sind jedenfalls dazu angetan, den nichtmotorisierten Verkehr zu vergrößern und den Kfz-Verkehr zu begrenzen bzw. zu verringern. Der öffentliche Verkehr ist am schwierigsten einzuschätzen: er nimmt zu, wenn sich die Angebotsqualität durch den neuen Bahnhof nicht verschlechtert und wenn es gelingt, den Kfz-Zielverkehr nach und nach zu reduzieren.

Wichtiger als generelle Einschätzungen sind Vorher-Nachher-Untersuchungen bei konkreten Projekten, hier besteht eine unmittelbare Kausalität von Ursache und Wirkung. Und schließlich wird eine periodische Erfolgskontrolle für die Eckdaten der Mobilität, das sind

- die Wahl der Verkehrsmittel,
- die Verkehrsleistungen,
- die Verkehrssicherheit vorgeschlagen.

Weiters wird ein verkehrspolitisches Stimmungsbild, der die Einschätzungen der Bevölkerung zur Bregenzer Verkehrspolitik wiedergibt, empfohlen.

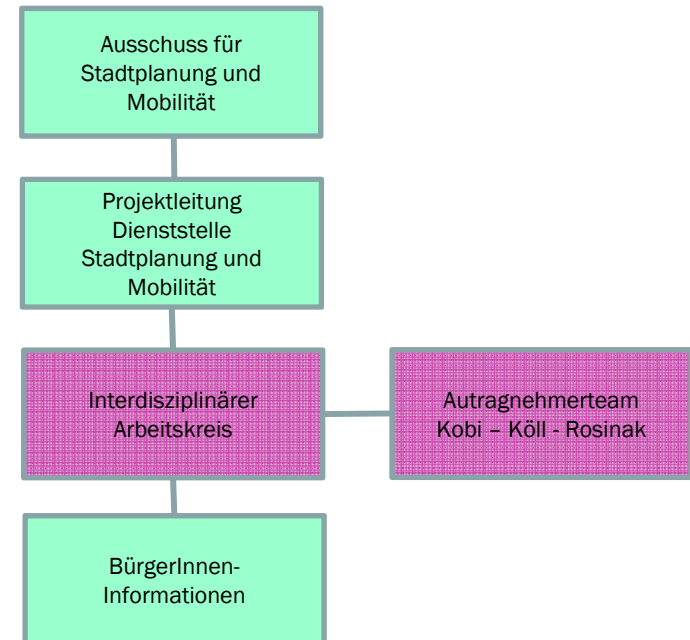


Bregenz: eine Stadt mit hoher Lebensqualität

Das Generalverkehrskonzept Bregenz wurde partizipativ entwickelt und ausgearbeitet. Rosinak & Partner wurden gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Köll und dem bürokobi für die Ausarbeitung dieses Generalverkehrskonzeptes beauftragt. Zukunftsweisende Verkehrskonzepte können nur im Dialog mit den wesentlichen Akteuren erarbeitet werden, erfordern also die Mitwirkung von Bevölkerung, Politik und Verwaltung.

Aus diesem Grund wurde von Beginn an ein interdisziplinärer Arbeitskreis als zentrales Arbeitsorgan eingerichtet, in dem die Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen ausgearbeitet und abgestimmt wurden. Der Arbeitskreis traf sich sechs Mal im Laufe der Bearbeitungszeit. Zusätzlich tagte der Ausschuss für Stadtplanung und Mobilität als Entscheidungsgremium. Der Ausschuss wurde im Oktober 2012 und im April 2013 über den Fortschritt der Arbeiten am informiert.

Im Rahmen der Arbeiten zwei Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung statt – in Form eines Werkstattberichtes in der Mitte des Planungsprozesses und als Rohbericht vor dem politischen Diskurs. Bregenz hat eine lange Tradition der Beteiligung an Planungsprozessen. Nicht zuletzt deshalb konnten die Anregungen der Bevölkerung in das Generalverkehrskonzept einfließen.



Zusammenfassung

Die Landeshauptstadt Bregenz hat in den Jahren 2010 und 2011 das Leitbild „Mobilität und Verkehr für Bregenz“ in einem Beteiligungsprozess erarbeitet und einstimmig beschlossen. Das Generalverkehrskonzept Bregenz baut auf dem Leitbild der Stadt auf und soll für die nächsten 15 Jahre einen Handlungsrahmen zur Umsetzung von Maßnahmen bieten – mit strategischen Schwerpunkten und Grundsätzen für konkrete Planungen und Projekte.

Befunde

- Bregenz ist eine attraktive und lebenswerte Stadt. Durch den Neubau des Bahnhofes und die innere Stadterweiterung (Seestadt und Seequartier) ist die Landeshauptstadt größeren städtebaulichen Veränderungen unterworfen – eine große Chance, aber auch eine große Herausforderung für eine zukunftsweisende Mobilitätspolitik.
- Bregenz ist eine besondere Stadt, was die Verkehrsverhältnisse betrifft. Vor allem im Vergleich zu anderen Städten ist der Anteil der Fußwege und der Radwege am Modal Split sehr hoch, er liegt insgesamt bei 47%! Was andere Städte anstreben, ist hier Realität: Bregenz ist eine „Stadt der kurzen Wege“. Diese Qualität gilt es zu stärken.
- Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung im Straßennetz seit 2005 fällt auf, dass mit Ausnahme des Pfändertunnels in Bregenz keine Verkehrszunahmen, sondern teilweise sogar Abnahmen im motorisierten Verkehr, stattgefunden haben. Zusätzliche Verkehre nutzen also den Pfändertunnel, der Verkehr durch die Stadt stagniert.
- Der Anteil des Binnenverkehrs, das ist jener Verkehr, der innerhalb der Stadt Bregenz stattfindet und seine Quelle und sein Ziel in Bregenz hat, liegt bei 30%. Der Quell-Ziel-Verkehr ist vergleichsweise hoch und liegt bei knapp 50%; und der Durchgangsverkehr der immer wieder überschätzt wird, beträgt etwa 20%.

Schwerpunkte

- **Aufwertung des öffentlichen Raumes**
Bregenz hat einen hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr - mit fast 50% aller Wege der BregenzerInnen. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist daher besonders wichtig.
- **Reduktion des Quell- und Zielverkehrs**
Etwa 15.000 Kfz fahren täglich von und nach Lauterach bzw. Wolfurt, die gleiche Zahl von und nach Richtung Hard. Eine spürbare Reduktion dieses Quell- und Zielverkehrs wird angestrebt.
- **Abbau von Barrieren**
Auf den Landesstraßen L 202 und L 190 fahren derzeit mehr als 20.000 Kfz / Tag. Die Landesstraßen, die Eisenbahnanlagen und die kurzen Grünzeiten für Fußgänger verstärken diese Barriere, die nicht auf Dauer hingenommen werden soll.

Aus den **Schwerpunkten** leiten sich folgende konkretere Aufgaben ab:

- Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen, die den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden
- attraktive öffentliche Räume – nicht nur im Zentrum, sondern auch in anderen Stadtteilen
- ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit innovativen Lösungen
- eine neue Parkraumstrategie
- Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit im öffentlichen Verkehr

Zusammenfassung

Stadtverträgliche Hauptverkehrsstraßen

Reichsstraße

Hier sind weitere, über bisherige Überlegungen hinausgehende verkehrstechnische Maßnahmen zur Bevorrangung des Busverkehrs und eine Radroute im Zuge der L190 notwendig.

Seestraße – Montfortstraße – Bahnhofstraße

In diesem Bereich sind die Anforderungen des Busverkehrs im Zulauf zum neu gestalteten Bregenzer Bahnhof und bessere Bedingungen für den querenden Fußgänger- und Radverkehr besonders wichtig.

Römerstraße - Arlbergstraße

In diesem Abschnitt der L190 müssen die Anforderungen des Busverkehrs und eine durchgehende Radroute berücksichtigt werden.

Rheinstraße

Die Rheinstraße wirkt als am Autoverkehr orientierte „Einfallstraße“ – diesen Eindruck gilt es durch punktuelle Interventionen in den Kreuzungsbereichen abzumindern. Maßnahmen, die im übrigen auch dem Umweltverbund zu Gute kommen.

Attraktive öffentliche Räume

Nur Menschen schaffen Identitäten, nicht Autos. Menschen, die sich im öffentlichen Raum bewegen und begegnen, eine Ruhepause einlegen, die kommunizieren, verkaufen, konsumieren, Feste feiern, genießen. Attraktive öffentliche Räume sind deshalb eine unabdingbare Voraussetzung für eine Stadt mit hoher Lebens-, Aufenthalts- und Wirtschaftsqualität. Der öffentliche Raum ist das Gesicht einer Stadt. Folgende Räume sollen attraktiviert werden:

- **Rathausstraße**, als attraktive Verbindung zum Seeufer
- **Bahnhof, Seestadt und Seequartier**, mit einem als Platz erlebbaren Bahnhofsvorfeld und einer Fußgängerzone Bahnhofstraße
- ein verkehrsberuhigtes **Weiherviertel**
- **Stadtteilzentrum Mariahilf**, als „Gegenpol“ zum Zentrum, gemeinsam mit der Bevölkerung in einem kooperativen Prozess entwickelt
- **Weidach**, Aufwertung des Zentrums

Radverkehr: bei den Besten bleiben!

Bregenz hat einen der höchsten Radverkehrsanteile in ganz Österreich. Durch innovative und neue Lösungen wie den Einsatz von Fahrradstraßen kann Bregenz seine Vorreiterrolle ausbauen und den Radverkehr weiter stärken. Dazu gehören

Netzschlüsse im Alltagsradroutennetz sowie **Verbesserung der überregionalen Verbindungen**, insbesondere für PenderInnen aus den Nachbargemeinden, **die Einrichtung von Fahrradstraßen** sowie **Abstellanlagen** im Nahebereich öffentlicher Einrichtungen – vor allem bei Schulen –, bei Einkaufszentren und beim neuen Bahnhof.

Eine neue Parkraumstrategie

Das Stellplatzangebot bestimmt den Zielverkehr in die Stadt: wenn Beschäftigte einen Parkplatz am Arbeitsort oder in dessen Nähe im öffentlichen Raum haben, wird der Weg zur Arbeit in der Regel mit dem Auto zurückgelegt. Will man diesen Zielverkehr reduzieren, ist die Bewirtschaftung des Parkraumes notwendig. In Bregenz befinden sich fast drei Viertel aller Parkplätze auf privatem Grund – insbesondere bei größeren Betrieben und Arbeitsstandorten. Eine wirksame Parkraumbewirtschaftung seitens der Stadt Bregenz ist damit kurzfristig ausgeschlossen, da nur der öffentliche Raum bewirtschaftet werden kann. Vor diesem Hintergrund ist eine Parkraumstrategie notwendig, die auf mehreren Ebenen ansetzt:

Zusammenfassung

Neuordnung der Stellplatzverpflichtung und Festlegung von Stellplatzobergrenzen im Zuge der Raumordnung

Die Stellplatzverpflichtung für die Nutzungen des Zielverkehrs (Büros, Einkaufszentren, Veranstaltungsorte, etc.) soll generell reduziert und in Abhängigkeit von der ÖV-Erschließung gestaffelt werden. Auch für Wohnnutzungen sollen Ausnahmen von der Stellplatzverpflichtung ermöglicht werden, was Sonderwohnformen (Autofreies Wohnen, Bike & Live) begünstigt.

Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung

In Mariahilf soll die Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Weiters soll eine schrittweise das Instruments der pauschalierten Pendlerparkkarten für Arbeitspendler im Sinne einer Reduktion des Kfz-Zielverkehrs angepasst werden.

Eine Erhöhung des Preisniveaus kann nur in Abstimmung mit Bludenz, Dornbirn und Feldkirch, mit den plan b Gemeinden bzw. gemäß „Mobil im Rheintal“ erfolgen.

Rückgewinnung des öffentlichen Raumes

Die derzeitige Situation im Straßenraum von Bregenz erzeugt funktionelle und stadtgestalterische Probleme: zwischen Gebäuden und Gehsteigen parkende Autos beeinträchtigen die Verkehrssicherheit, und großflächige Parkplätze in hochwertigen Stadtgebieten verhindern adäquate Nutzungen. Die Rückgewinnung dieser, für das Abstellen von Autos genutzten Räume ist ein Anliegen der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik. Ein derart rückgewonnener öffentlicher Raum kann

- als attraktiver Grün- und Freiraum,
- als wertvolles Bauland

genutzt werden. Das erfordert – schließlich handelt es sich um Privatgründe – viel Überzeugungsarbeit und einen langen Atem.

Darüber hinaus gibt es folgende kurzfristige Maßnahmen:

- Im Seestadtareal und Seequartier wird im Zentrum der Stadt kurzfristig eine Vielzahl an Stellplätzen errichtet. Diese Stellplatzzahl geht aus fachlicher Sicht über den erforderlichen Bedarf hinaus. Hochrangige Standorte wie dieser – mit einer attraktiven Anbindung an den öffentlichen Verkehr –

sollen grundsätzlich einem **Stellplatzregulativ** im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes unterworfen sein, insbesondere um den Quell- und Zielverkehr zu reduzieren.

Öffentlicher Verkehr: pünktlich und regelmäßig!

Im öffentlichen Verkehr werden die Ziele im Verkehrskonzept Vorarlberg und im Leitbild Bregenz vorgegeben:

- **Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anschlussicherung**
Die Fahrgäste sind auf die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs angewiesen.
- **Vermeiden von Verzögerungszeiten abseits der Haltestellen**
Gehalten werden sollte im Optimalfall nur an Haltestellen selbst, dazwischen sollten Busse im freien Fließverkehr fahren.
- **Weiterer Ausbau durch das Verdichten des Angebots**
Sofern die Nachfrage es erfordert, können Angebote verdichtet werden.

Folgende **Handlungsschwerpunkte** werden vorgeschlagen:

- Busbevorrangung auf allen Zulaufstrecken zum Bahnhof,
- Verbesserung des Landbusangebotes auf Grundlage der Ergebnisse des Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“ – in einem eigenen Projekt bearbeitet,
- laufende Optimierung des Stadtbusangebots im Rahmen des verkehrspolitischen Tagesgeschäfts und im Dialog mit den Fahrgästen.

Die Schwerpunkte des Generalverkehrskonzeptes Bregenz sind jedenfalls dazu angetan, den Umweltverbund zu stärken und den Kfz-Verkehr zu begrenzen bzw. zu verringern. Die Abhängigkeit der Maßnahmen von einander ist sehr hoch, konkrete Maßnahmenbündel sind auf ihre Wirkungen zu prüfen (stadtverträgliche Hauptstraßen, pünktlicher öffentlicher Verkehr, Abbau von Barrieren Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen).

Anhang: Straßen- und Wegekonzept lt. Straßengesetz §16, LGBl. 44/2013



Anhang: Straßen- und Wegekonzept lt. Straßengesetz §16, LGBl. 44/2013

Mit dem Vorarlberger Landesstraßengesetz in der Fassung vom 1. Jänner 2014 ist laut §16 ein Straßen- und Wegekonzeptes für das gesamte Gemeindegebiet zu erstellen. Es sollen Aussagen enthalten über

- die bestehenden Straßen und deren Funktion
- die beabsichtigten Gemeindestraßen, deren Funktion und ungefähren Verlauf
- die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen und zur Erhöhung der Attraktivität des Aktivverkehrs, also Radfahren und zu Gehen

Die in den Kapiteln 2 und 3 beschriebenen Ausgangslage legt den Schwerpunkt des Generalverkehrskonzeptes Bregenz auf die Förderung des nicht motorisierten und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs (vgl. Kapitel 5 und 6). Durch die naturräumliche Lage der Stadt – am See, eingeschlossen von Pfänder und Bregenzerach – führen wichtige regionale, nationale und internationale Verkehrsrouten mitten durch die Stadt.

Angesichts des sensiblen städtischen Raums und der bereits hohen Verkehrsbelastungen ist ein Schwerpunkt die Ausgestaltung von „stadtverträglichen Hauptverkehrsstraßen“, welche den Ziele und Grundsätzen des Landesverkehrskonzeptes Vorarlberg 2006 entspricht. Diese stadtverträglichen Hauptverkehrsstraßen werden verkehrsmittelübergreifend, das heißt gesamtheitlich betrachtet; sie sind im Straßenwegkonzept dargestellt und werden im Generalverkehrsplan Bregenz ausführlich beschrieben.

Die Stadt Bregenz strebt weiters an, die Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten gemäß dem Regionalen Radroutenkonzept der Plan-b - Gemeinden kontinuierlich umzusetzen. Diese Routen finden daher ebenfalls Eingang in das Straßen- und Wegekonzept.

Zusätzlich werden sogenannte Sammelstraßen definiert, die Gemeindestraßen, aber auch Landesstraßen sind. Sie haben die Funktion, den Verkehr (Pkw-

Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr zu Haltestellen des Busverkehrs) aus den Wohngebieten zu sammeln.

Alle übrigen Gemeindestraßen sind Anliegerstraßen und wohnverträglich auszugestalten und mit entsprechenden Geschwindigkeitsregimes auszustatten.

Für das Stadtzentrum und das Gebiet Mariahilf werden verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen, die je nach Straßenraum auch Begegnungszonen und Fußgängerzonen beinhalten können. Eine Beschreibung der Maßnahmen findet sich im Kapitel 6.

Die Stadt Bregenz beabsichtigt außerdem, die Verlängerung / Verlegung einer Gemeindestraße im Weidachviertel (Landstraße/Weidachstraße zur Arlbergstraße). Dieser Korridor ist im Straßen- und Wegekonzept ausgewiesen.