

Anhang

A *Unterlagen zu Händen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung*

A1 *Zielsystem zur Entwicklung von Varianten*

A1.1 Zielsystem zur Entwicklung von Varianten: Übersicht Zielebene 1+2

A1.2 Zielsystem zur Entwicklung von Varianten: Vollständige Tabelle

A2 *Varianten*

Varianten 0⁺, 1, 2A, 4A, 5, 6A, 6B, 7, 8A, 8B, 9A

Anhang A: Ergänzende Unterlagen

Anhang A1: Zielsystem zur Entwicklung von Varianten

Anhang A1.1: Zielsystem Übersicht

Zielebene 1 (Oberziele)		Zielebene 2 (Teilziele)	
	Gewicht		Gewicht
Verkehr/Mobilität			
1 befriedigende Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmenden	20	störungsfreier Verkehrsablauf des MIV (motorisierter Individualverkehr)	5
		störungsfreier Verkehrsablauf des ÖPNV (öffentlicher Verkehr)	4
		hohes Mass an Verkehrssicherheit für den Radverkehr	6
		hohes Mass an Verkehrssicherheit für den Fussverkehr	5
2 gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele (ohne Umwege)	17	möglichst gute Erreichbarkeit des Zentrums	9
		möglichst gute Erreichbarkeit weiterer wichtiger Ziele, wie Bahnhof, Spital, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, grössere Arbeitsplatzgebiete	8
Umwelt			
3 geringe Beeinträchtigung der Umwelt (möglichst umweltverträgliche Mobilität)	22	niedrige Umweltbelastung (Luft und Lärm)	7
		gute Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleisten	9
		geringer Flächenverbrauch	6
Raum- und Stadtentwicklung			
4 gute räumliche und städtebauliche Entwicklungschancen	23	Erhaltung/Ausbau eines funktionsfähigen Stadtzentrums	9
		geringe Trennwirkung Stadtteile - Zentrum	7
		möglichst wenig Eingriff in Stadt- und Landschaftsstruktur	7
Wirtschaftlichkeit			
5 kostengünstige und realisierbare Lösungen	18	vertretbare Kosten (Neubau und Unterhalt)	8
		gute Umsetzbarkeit	10
Total	100		100

Anhang A1.2: Zielsystem zur Entwicklung von Varianten

Seite ersetzen: Separates Dokument im A3-Format hier einfügen

- Schluss-Doku\Zielsystem.xls

metron

Anhang A2: Varianten

Seite ersetzen: Separate Dokumente hier einfügen:

- Varianten 0⁺, 1, 2A, 4A, 5, 6A, 6B, 7, 8A, 8B, 9A (jpg-Format)

**Anhang B:
Ergänzende Unterlagen**

Anhang B1: Protokolle 1-6

- Protokoll 1: 05.03.02
- Protokoll 2: 19.03.02
- Protokoll 3: 09.04.02
- Protokoll 4: 23.04.02
- Protokoll 5: 07.05.02
- Protokoll 6: 02.07.02

Anhang B2: Problemanalyse

- B2.1 Auszug Verkehrskonzept: Ausschnitt aus Konflikt- und Wertekarte
- B2.2 Probleme-Schwächen-Konflikte, Stärken-Werte
- B2.3 Auswertung Verkehrsarten Bludenz Zentrum

Anhang B3: Bewertung der Zielbereiche

- B3.1 Brainstorming zu den Oberzielen
- B3.2 Bewertung der Oberziele

Anhang B4: Übersicht Varianten

- B4.1 Übersicht Varianten
- B4.2: ausgeschiedene Varianten

Anhang B1.1: Protokoll der 1. Arbeitsgruppensitzung: 05. März 2002

Ort: Rathaus Bludenz

Zeit: 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Stadt Bludenz

Herr STR. DI Günther Pircher, SPÖ
 Herr DI Wolf-Dieter Österreicher, ÖVP
 Herr Jürgen v. Grone, FPÖ
 Herr Erwin Sperger, OLB
 Herr DI Thorsten Jakobs, Suchard
 Herr Wolfgang Berchtold, VIS-Consulting
 Frau Inge Naier, Wirtschaftsgemeinschaft
 Frau Beate Martin
 Herr Dr. Hans Kohler
 Frau Eva Bischof
 Herr Markus Feuerstein
 Frau Dr. Sigrid Weggemann
 Herr DI Felix Knünz, Abt. 1.2
 Herr Kdt. Martin Dobler, Abt. 5.2

Land Vorarlberg

Herr DI Arno Schwärzler, Abt. VII b, Strassenbau
 Herr DI Martin Ruff, Abt. VII b, Strassenbau
 Herr DI Franz Schwerzler, Abt. VI a, ÖPNV

Firma Metron

Frau DI Arch. Monika Saxer
 Herr Prof. DI Klaus Zweibrücken

entschuldigt

Herr Bürgermeister Dr. Othmar Kraft
 Herr Reinhold Winkler, Brauerei Fohrenburg
 Herr Bernd Feldkircher, Getzner

Traktanden

- Ablauf/Organisation
- Problemanalyse

Ablauf Organisation

Herr Pircher begrüsst die Arbeitsgruppe zur ersten Sitzung und erläutert das Ziel des Mitwirkungsprozesses. Eine zukunftsfähige Bundesstrasse soll

- keine ‚Alternative‘ zur Autobahn bieten
- keine Trennwirkung in der Stadt bewirken
- die Ost-West-Relationen innerhalb der Stadt verbessern
- eine Verbesserung des Ziel-Quellverkehrs und des Verkehrsablaufes bringen
- die innerstädtischen Bereiche, wie Postplatz, Sparkassenplatz, Untere Wichnerstrasse entlasten.

Das Ziel ist eine nachhaltige Lösung, die sowohl ökologisch, ökonomisch und sozialverträglich ist.

Die Vorstellungsrunde zeigt, dass die Arbeitsgruppe breit abgestützt ist und dass die Fraktionen, die Arbeitgeber der grösseren Betriebe und die Bevölkerung gut vertreten sind.

Herr Ruff und Herr Schwärzler orientieren über den Ablauf aus Sicht Land. Das Ziel des Mitwirkungsprozesses ist, dass sich die Stadt einig wird über mögliche Varianten zur Verlegung der Bundesstrasse. Ebenfalls wird ein Zielsystem zur Beurteilung von Varianten erstellt und eine Gewichtung der Ziele vorgenommen. Im ganzen Prozess wird ein möglichst hoher Konsens angestrebt. Die in der Arbeitsgruppe erarbeiteten Varianten werden zusammen mit dem Zielkatalog dem Land zur Beurteilung eingereicht. Anschliessend wird das Land eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in Auftrag geben. Im Moment läuft

die Verlängerung der Bundesstrassen, was das Verfahren vereinfachen wird. Bis zur Realisierung einer neuen Strassenführung ist jedoch mit 8 bis 10 Jahren zu rechnen.

Basis der Variantenerarbeitung bildet das Verkehrskonzept (Metron 1999). In der Zwischenzeit wurden vom Büro Besch (2001) ein Verkehrsmodell erstellt und in sechs weiteren Varianten die Verkehrsbelastung 2000 und 2015 berechnet. Diese sechs Varianten wurden in den Fraktionen vorgestellt. Im jetzigen Mitwirkungsprozess hat die Arbeitsgruppe die Möglichkeit nochmals grundsätzlich zu überlegen, welche Varianten erwünscht sind.

Frau Saxer erläutert die Arbeitsschritte der sieben Sitzungen. Arbeitsschritte und Termine wurden mit der Einladung verschickt. Eine permanente Anwesenheit der Arbeitsgruppenmitglieder wäre wünschenswert.

Das Ziel der ersten Sitzung ist ein Brainstorming von Konflikten und Werten.

Problemanalyse

Herr Zweibrücken stellt zum Einstieg das 1999 erstellte Verkehrskonzept vor. Das Konzept baut auf dem Ansatz auf, dass für alle Verkehrsarten bessere Bedingungen geschaffen werden müssen. Die Ziele und die Netzpläne MIV, Radverkehr und Fussverkehr werden kurz erläutert. Schon in der Analyse des Verkehrskonzeptes wurde klar, dass ein wichtiges Ziel die Erschliessung der Parkplätze im Zentrum ist. Bludenz hat kein Problem mit dem Durchgangsverkehr. Der Verkehr ist hauptsächlich Binnen- und Ziel-Quellverkehr.

Frau Saxer erläutert die Verkehrsbeziehungen, aufgeteilt in die Teilgebiete Bludenz West, Zentrum und Bludenz Ost. Für Bludenz Zentrum werden die Bezirke Untersteinstrasse, Obere Wichnerstrasse, Untere Wichnerstrasse, Bahnhof, Werdenbergerstrasse, Spitalgasse einbezogen (Basis, Verkehrserhebung Besch 2001).

Werte in Fz/h Abendspitze

	Gesamtverkehr		Verkehr Zentrum	
	absolut	in %	absolut	in % vom Gesamtverkehr
Binnenverkehr	778	20%	659	17%
Ziel-/Quellverkehr	2546	67%	1356	36%
Durchgangsverkehr	494	13%	494	13%
Total	3818	100%	2509	66%

- Der Binnenverkehr (778) ist hauptsächlich Verkehr von/ins Zentrum und innerhalb des Zentrums (659).
- Beim Ziel-Quellverkehr (2546) ist neben dem Verkehr ins Zentrum (1356), der Verkehr nach Bludenz Ost relativ hoch (1000), wobei die Verbindung Bludenz Ost - Montafon/ Klostertal (363) und Bludenz Ost-A14/Bürs (339) die wichtigsten Relationen sind.
- Beim Ziel-Quell-Verkehr ins Zentrum (1356) sind v.a die Relationen A14/Bürs - Zentrum (600) und Nenzing - Zentrum (428) hoch.
- Der Durchgangsverkehr führt in alle Richtungen durchs Zentrum (494). Die wichtigste Relation ist in Richtung A14/Bürs (384).

Herr Knüntz informiert über die aktuellen Projekte:

- CityMall: Vorprojekt liegt vor. Es ist ein Zusammenschluss bis zu Suterlüty vorgesehen. Erschliessung Einfahrt über Werdenbergerstrasse neben Raiffeisenbank und Ein- Ausfahrt Sägeweg, resp. Richtung Riedstrasse wird geprüft.
- Begegnungspark Werdenberg EKZ: Genehmigung ist abgelaufen, es laufen noch Gespräche
- EKZ Kronenhaus (nähe Sparkassenplatz) im Perimeter steht ein Haus, dass unter Denkmalschutz gestellt wird. Projekt dadurch verzögert.
- Verschiedene Projekte in Bürs. Erweiterung EKZ Bürs (nur autoaffine Güter zugelassen), Trend generell EKZ wieder ins Ortszentrum, es bestehen bereits Anfragen (Frau Naier).

In der Diskussion wird noch das aktuelle Projekt Muttersbergbahn angesprochen. Wenn das Projekt Mutterbergsbahn realisiert wird, kann mit ca 200'000 Besucher/J gerechnet werden (ähnliche wie Val Blue)

Die Arbeitsgruppe hat zur Vorbereitung die Konflikt- und Wertekarte aus dem Verkehrskonzept erhalten. Herr Zweibrücken präsentiert die wichtigsten Punkte (Probleme-Schwächen-Konflikte und Stärken-Werte in den jeweiligen Gebieten Bludenz West, Zentrum und Bludenz Ost. Die Punkte werden diskutiert und es wird überprüft, ob die Punkte immer noch Gültigkeit haben, Konflikte sich verschärft oder verbessert haben. Die überarbeitete Zusammenstellung mit den Diskussionsbeiträgen liegt dem Protokoll bei.

Die Liste dient als Grundlage für die Definition der Ziele. Bitte nehmen Sie die Liste an die nächste Sitzung mit. Ergänzungen werden an der nächsten Sitzung noch aufgenommen.

Das Verkehrskonzept, das Verkehrsleitbild sowie das Verkehrsmodell mit den Varianten (1-7) liegen in der Stadtplanung auf und können eingesehen werden.

Die nächste Sitzung findet am 19. März 16.00-19.00 Uhr im Rathaus Bludenz statt.

Protokoll 13.3.02 M. Saxer

Beilage:

- Problemanalyse 71261F\3\arb_01.doc 13.3.02

Anhang B1.2: Protokoll der 2. Arbeitsgruppensitzung: 19. März 2002

Ort: Rathaus Bludenz
 Zeit: 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Stadt Bludenz

Herr STR. DI Günther Pircher, SPÖ
 Herr Thomas Mallin (*Ersatz für Herr DI Wolf-Dieter Österreicher, ÖVP*)
 Herr Erwin Sperger, OLB
 Herr Bernd Feldkircher, Getzner
 Frau Inge Naier, Wirtschaftsgemeinschaft
 Frau Beate Martin
 Herr Dr. Hans Kohler
 Frau Eva Bischof
 Herr Markus Feuerstein
 Herr Dr. Thomas Weggemann (*Ersatz für Frau Dr. Sigrid Weggemann*)
 Herr Kdt. Martin Dobler, Abt. 5.2

Land Vorarlberg

Herr DI Arno Schwärzler, Abt. VII b, Strassenbau
 Herr DI Martin Ruff, Abt. VII b, Strassenbau

Firma Metron

Frau DI Arch. Monika Saxer
 Herr Prof. DI Klaus Zweibrücken

entschuldigt

Herr Bürgermeister Dr. Othmar Kraft
 Herr DI Franz Schwärzler, Abt. VI a, ÖPNV
 Herr DI Thorsten Jakobs, Suchard
 Herr Jürgen v. Grone, FPÖ
 Herr Reinhold Winkler, Brauerei Fohrenburg
 Herr Wolfgang Berchtold, VIS-Consulting
 Herr DI Felix Knünz, Abt. 1.2

Traktanden

- Protokoll 05.03.02, Problemanalyse ergänzen
- Ziele definieren

Protokoll 05.03.02 und Problemanalyse

- Protokoll i. O.
- keine Ergänzungen zur Problemanalyse

Ziele definieren

Herr Zweibrücken erläutert wieso Ziele definiert und diskutiert werden. Die Varianten sollen nachher an den Zielen gemessen werden können.

Die Anforderungen an eine neue Verkehrsführung sind:

- bedürfnisgerecht (Verkehr)
- umweltverträglich
- raumverträglich (stadtverträglich und landschaftsverträglich)
- kostengünstig (wirtschaftlich)

Auf Grund dieser Anforderungen werden die Themen (Verkehr/Mobilität, Umwelt, Raum- und Stadtentwicklung und Wirtschaftlichkeit) definiert. Zu diesen Themen werden Oberziele und Teilziele vorgestellt und diskutiert. Das Zielsystem liegt dem Protokoll bei. Mit den Indikatoren wird umschrieben, wie ein Ziel gemessen werden kann.

Herr Zweibrücken erläutert anhand eines Beispiels die Gewichtung der einzelnen Zielebenen. Die Punkte, die in der ersten Zielebene zu verteilen sind, werden in der zweiten und dritten Ebene jeweils weiter aufgesplittet. Dadurch kann transparent nachvollzogen werden, welche Gewichte die einzelnen Indikatoren erhalten. Wichtig ist auch, dass es

bei den Messgrößen neben den quantitativen (messbare) auch qualitative Kriterien (beschreibende) gibt, weil nicht alles genau messbar ist.

In drei Arbeitsgruppen werden anhand der Oberziele und Teilziele Wünsche (konkrete Ziele) diskutiert und auf farbigen Zetteln den einzelnen Themenbereichen zugeordnet. Die Auswertung dieser Zettel wird an der nächsten Sitzung verteilt.

Nach der Pause fasst Herr Zweibrücken die Ergebnisse zusammen. Die Diskussion und die Resultate zeigen, dass Ziele z.T. widersprüchlich sein können, weil die Interessen und Anliegen verschieden sind. Die vielen Zettel beim Thema Verkehr zeigen das Unbehagen, das bezüglich des Verkehrs besteht. Wichtig ist jedoch auch, dass gute räumliche und städtebauliche Entwicklungschancen möglich sind, dh. wenn dieses Oberziel stark gewichtet ist, dies ebenfalls Einfluss auf die Verkehrsführung haben wird.

Neben dem Fachlichen wird die Gruppenzusammensetzung diskutiert. **Die Arbeitsgruppenmitglieder werden aufgefordert an den Sitzungen teilzunehmen, oder falls es nicht möglich ist, bitte eine Vertretung zu schicken.**

Aufgabe: Gewichtung der fünf Oberziele

Damit die Ziele zu Hause in Ruhe nochmals studiert werden können, wird die Gewichtung der Oberziele als Hausaufgabe aufgegeben.

Sie erhalten mit dem Protokoll das Zielsystem mit den verschiedenen Zielebenen und ein separates Blatt mit den Themen und Oberzielen zum Ausfüllen. Bitte verteilen Sie 100 Punkte auf die fünf Oberziele und mailen, faxen oder schicken Sie das Blatt bis zum 2. April an mich zurück.

Mail: ‚mos@metron.ch‘

Fax: 0041 (0)56 460 91 00

Adresse Metron AG, Frau M. Saxer, Stahlrain 2, CH-5201 Brugg

Wenn Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte an Herrn Zweibrücken ‚klaus.zweibruecken@freesurf.ch‘ oder 00041 (0)1 364 39 81

Besten Dank für Ihre Mitarbeit.

Die nächste Sitzung findet am Dienstag 9. April von 16.00-19.00 Uhr im Rathaus Bludenz statt.

Protokoll 20.03.02 Monika Saxer

Beilage:

- Zielsystem zur Entwicklung von Varianten (71261F/3/AG_2/Ziele_02A.xls/Ziele_19_03)
- Tabelle mit Themen und Oberzielen zum Eintragen der 100 Punkte (...AG_2/Bewertung_1.doc)

Anhang B1.3: Protokoll der 3. Arbeitsgruppensitzung: 5. April 2002

Ort: Rathaus Bludenz
 Zeit: 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Stadt Bludenz

Herr STR. DI Günther Pircher, SPÖ
 Herr DI Wolf- Dieter Österreicher, ÖVP
 Herr Erwin Sperger, OLB
 Frau Inge Naier, Wirtschaftsgemeinschaft
 Herr Josef Schapler (*Ersatz für Herr DI Thors-
 ten Jakobs, Suchard*)
 Herr Michael Schallert (*Ersatz für Herr Rein-
 hold Winkler, Brauerei Fohrenburg*)
 Frau Beate Martin
 Frau Eva Bischof
 Herr Dr. Hans Kohler
 Herr Markus Feuerstein
 Frau Dr. Sigrid Weggemann
 Herr DI Felix Knünz, Abt. 1.2
 Herr Mario Leiter (*Ersatz für Herr Kdt. Martin
 Dobler, Abt. 5.2*)

Land Vorarlberg

Herr DI Arno Schwärzler, Abt. VII b, Strassenbau
 Herr DI Martin Ruff, Abt. VII b, Strassenbau

Firma Metron

Frau DI Arch. Monika Saxer
 Herr Prof. DI Klaus Zweibrücken

entschuldigt

Herr Bürgermeister Dr. Othmar Kraft
 Herr DI Franz Schwerzler, Abt. VI a, ÖPNV
 Herr Jürgen v. Grone, FPÖ
 Herr Wolfgang Berchtold, VIS-Consulting
 Herr Bernd Feldkircher, Getzner

Traktanden

- Protokoll 19.03.02
- Auswertung Brainstorming Ziele
- Variantenentwicklung

Protokoll 19.03.02

Die Teilnehmenden sind mit dem Protokoll der letzten Sitzung einverstanden. Es werden im Moment aus Sicht der Arbeitsgruppe keine Ergänzungen zum Zielsystem gemacht.

Auswertung Brainstorming Ziele

Das Brainstorming der Wünsche und Ziele, das in der letzten Sitzung von der Arbeitsgruppe erarbeitet wurde, hat Metron ausgewertet und nach den Oberzielen sortiert. Die meisten Aussagen konnten den Oberzielen und Teilzielen zugeordnet werden (vgl. Blatt Ziele_brainstorming03.xls/Ziele_19_03). Ein neues Thema sind Ziele im Bereich Kommunikation, wie z.B. mehr Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Fussverkehr und öffentliche Diskussion über Stadtentwicklung. Dies wird als generelle Anregung aufgenommen.

Das Zielsystem wurde von uns überprüft und aufgrund der Voten aus dem Brainstorming in folgenden Punkten (*kursiv*) ergänzt (vgl. Blatt Ziele_03A.xls/Ziele_19_03):

- 22: möglichst gute Erreichbarkeit weiterer wichtiger Ziele, wie Bahnhof, Spital, Schulen, Sport- und *Freizeitanlagen*, grössere Arbeitsplatzgebiete
 - damit ist z.B. die Erreichbarkeit der Muttersbergbahn auch eingeschlossen
- 223: gute ÖPNV-Erschliessung *dieser Ziele*
- neuer Punkt: 226: *gute Erreichbarkeit dieser Ziele für MIV und gutes Parkraumangebot*
- Ergänzend aufgeführt sind die oben beschriebenen Punkte über Öffentlichkeitsarbeit (wird nicht als Ziel neu aufgenommen, da diese Punkte allgemeiner und nicht Gegenstand der Variantenentwicklung sind).

Rechts der Zielebene 3 sind diejenigen Ziele mit einem Kreuz bezeichnet, zu denen Nennungen aus dem Brainstorming zugeordnet werden konnten.

Das Brainstorming galt der Überprüfung des Zielsystems. Die gute Übereinstimmung zwischen Brainstorming und Zielsystem zeigt, dass das Zielsystem weitgehend alle Anforderungen abdeckt und in dieser Form als Basis für die Entwicklung der Varianten verwendet werden kann.

Die Arbeitsgruppe wurde aufgefordert, zu Hause die Gewichtung der fünf Oberziele vorzunehmen. Es sind 16 Rückmeldungen eingegangen (vgl. Bew_Ziele_1.xls 04.04.02). Die Auswertung ergibt folgende Gewichtung:

Thema	Gewicht	Oberziel
Verkehr/Mobilität	20	befriedigende Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden
	17	gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele (keine Umwege)
Umwelt	22	geringe Beeinträchtigung der Umwelt (möglichst umweltschonende Mobilität)
Raum- und Stadtentwicklung	23	gute räumliche und städtebauliche Entwicklungschancen
Wirtschaftlichkeit	18	kostengünstige und realisierbare Lösungen
Total	100	

Herr Österreicher interpretiert das hohe Gewicht bei der Wirtschaftlichkeit so, dass dadurch keine Visionen möglich sind. Er vergleicht dies mit der Stadtstrasse in Dornbirn, wo mehrere Gebäude abgerissen werden mussten und meint, dass solche Varianten in Bludenz durch diese Gewichtung von vornherein ausgeschlossen sind. Dem Argument wird entgegengehalten, dass eine teurere Lösung (infolge Abbruch von verschiedenen Gebäuden) durchaus eine Chance hat, wenn sie gut ist, und dadurch viele Ziele im Bereich Verkehr, Umwelt und Raum- und Stadtentwicklung optimal erfüllen kann.

Die Arbeitsgruppe beschliesst, mit dieser Gewichtung weiterzufahren.

Variantenentwicklung

Netzkomponenten

Frau Saxer stellt die verschiedenen Netzkomponenten der Varianten im Teil West und Ost vor (vgl. Blatt Varianten_02A.xls/Netz und Varianten 17.04.02). Zusammenfassung der Diskussion:

Westteil:

- Netzkomponente Äuleweg mit direkter Fortsetzung bis zur Bürserbrücke mitaufnehmen
- Herrengasse sperren, nur wenn gute Führung West-Ost
- Fohrenburgstrasse als neue Landesstrasse:
 - Obere Fohrenburgstrasse ist sehr eng (kein Trottoir, Wohnquartier)
 - linksabbiegende LKW in Brauerei Fohrenburg könnte Mehrverkehr in oberer Fohrenburgstrasse behindern (Spitzen bis zu 90 LKW im Tag).
 - Verbindung Fohrenburgstrasse – Obdorfweg würde stark im Zick-Zack geführt.
- Als Netzkomponente Werdenbergerstrasse – Fohrenburgstrasse ist ebenfalls die bestehende Strassenführung (mit ausgebautem Knoten nördlich des Restaurant Fohrenburg) zu prüfen.
- Netzkomponente über Bahnhofplatz: eine Mehrbelastung des Bahnhofplatzes und eine Führung des Verkehrs im Gegenverkehr über den Bahnhofplatz ist nicht vorstellbar. Der Bahnhofplatz ist heute ein wichtiger Busumsteigeknoten und weist viel Fussverkehr auf.
- Berücksichtigung des Projektes Begegnungspark Werdenberg EKZ: allfällige Auswirkungen auf Varianten
- Hinweis auf Ausbau der Verbindung übers Galgentobel:
 - Herr Zweibrücken erläutert, dass diese Strasse als Verbindungsstrasse zu weit vom Zentrum entfernt ist. Eine Entlastungswirkung hätte dies nur, wenn dafür andere Verbindungen, wie die obere Fohrenburgstrasse ganz gesperrt würden, was aber zu massiven Umwegfahrten führen würde und absolut unerwünscht ist.
 - In Bludenz ist das Hauptproblem der Ziel- und Quellverkehr und nicht der Durchgangsverkehr: Ausbau Galgentobel erfüllt Anforderungen an Verkehrsbeziehungen für Ziel-, Quellverkehr nicht.
 - Strasse am Tobel (Galgentobel) heute befahrbar (Winter schlecht, weil steil, ungünstig für Busse, Einmündung schlecht)

Mit der Diskussion Galgentobel stellt sich die Frage, welche Strategie verfolgt wird: Bündeln oder verteilen des motorisierten Verkehrs. Wir (Metron) meinen, dass eine grossräumige Verteilung des Verkehrs auf alle Strassen nicht erwünscht ist, weil das zu Mehrverkehr führt. In Wohnquartieren darf es zu keiner zusätzlichen Belastung durch quartierfremden, motorisierten Verkehr kommen.

Osteil:

- Ein Gegen-Verkehr in der Ignaz-Wolf-Strasse wird als problematisch betrachtet. Heute gibt es bereits eine Tonnagenbeschränkung auf der Strasse. Der untere Teil des Strassenraumes ist sehr eng und es ist ein Wohnquartier.

Varianten 1-7

Nach der Pause stellt Herr Zweibrücken die vorliegenden 7 Varianten kurz vor und zeigt auf, welche Strassenstücke problematisch sind und mit welchen Mehrbelastungen gerechnet werden muss.

Die heutige Führung des Durchgangsverkehr wird im Zentrum aufgeteilt. In einem Verkehrsmodell wurde vom Büro Besch für den Bestand und die sieben Varianten die Verkehrsbelastung in der Abendspitze (17.00 bis 18.00 Uhr) für das Jahr 2000 und den Pro-

Prognosezustand 2015 berechnet. Dabei wurde von einer jährlichen Verkehrszunahme von 0.5% Binnenverkehr und 1.5% Ziel-Quellverkehr ausgegangen.

Für den durchschnittlichen Tagesverkehr kann der Verkehr in der Abendspitze in diesem Planungsstand mit ca. 10 multipliziert werden.

Im Folgenden wird unterschieden in

- stark belastete Strassenzüge (ca. 10-16'000 Fz/Tag): Massnahmen notwendig
- für Sammelstrassen gilt stark belastet bei 6–10'000 Fz/Tag
- kritische Strassenzüge (16-20'000 Fz/Tag) an Leistungsfähigkeitsgrenze (v.a. Knoten)

Bestand	2000	2015
stark belastet	Bahnhofstrasse (Bereich Kasernenplatz bis Postplatz 11'000 ¹), südlicher Teil Bahnhofstrasse (9'000 - 11'000) Herrrengasse (5'300 stark belastet; Altstadt) Bürserbrücke (14'000)	Mutterstrasse (11'000), südlicher Teil Bahnhofstrasse (11 - 16'000), Hermann-Sander-Strasse (8 - 11'000), Obere Wichnerstrasse (11 - 13'000), Werdenbergerstrasse Ostteil (11'000) Herrrengasse (7'400) Bürserbrücke (19'000) ²
kritisch		Bahnhofstrasse (Bereich Kasernenplatz bis Postplatz 16'000)

Als Vergleich sind untenstehend diejenigen Strassen aufgeführt, die mit der aktuellen Strassenführung weder heute noch im Jahre 2015 stark belastet sind, jedoch mit den Varianten 1 bis 7 zum Teil eine erhebliche Mehrbelastung bekommen. ³

	2000	2015
	Obere Fohrenburgstrasse (2'000), Untere Fohrenburgstrasse (4'000), Kasernenplatz (3'000), Bereich Fohrenburgstrasse bis Bahnhofplatz (5'000), Bahnhofplatz (4'000), Mutterstrasse (8'000), Pulverturmstrasse (Einbahn 5'000), Untere Wichnerstrasse (Einbahn 5'000), Hermann-Sander-Strasse (6 - 9'000), Ignaz-Wolf-Strasse (5'000), Sägeweg (kein motorisierter Verkehr)	Obere Fohrenburgstrasse (3'000), Untere Fohrenburgstrasse (8'000), Kasernenplatz (6'000), Bereich Fohrenburgstrasse bis Bahnhofplatz (8'000), Bahnhofplatz (6'000), Pulverturmstrasse (Einbahn 8'000), Untere Wichnerstrasse (Einbahn 5'000), Ignaz-Wolf-Strasse (7'000), Sägeweg (kein motorisierter Verkehr)

Bestandteil der Varianten 1 – 7 ist als Minimum die Sperrung der Herrrengasse und eine Verkehrsentslastung am Postplatz. Welche Strassenzüge zusätzlich gesperrt sind, ist aus dem Blatt Netzkomponenten zu entnehmen.

¹ Anzahl Fahrzeuge/Tag

² Der Verkehr auf der Bürserbrücke weist im Bestand und in allen Varianten die gleichen Werte auf (wird deshalb nur im Bestand aufgeführt). Die Verkehrsmenge wird auf der Brücke aufgrund des Ausbaugrades nicht als kritisch erachtet. Kritisch wird die Verkehrsmenge allerdings im innerstädtischen Bereich.

³ Die Vergleichswerte mit der aktuellen Situation dienen dazu, die Verträglichkeit der Verkehrsmenge in den Varianten besser abzuschätzen (gemäss Verkehrsmodell wird z.B. die Untere Wichner-Strasse in den Varianten 2 und 5 vier bis fünf Mal soviel Motorisierten Verkehr aufweisen wie heute).

Variante 1	2000	2015
stark belastet	obere Fohrenburgstrasse (9'000), untere Fohrenburgstrasse (14'000), Kasernenplatz (12'000), Bahnhofstrasse (14'000), Ignaz-Wolf-Strasse (14'000)	
kritisch	Hermann-Sander-Strasse (16'000)	obere Fohrenburgstrasse (12'000), untere Fohrenburgstrasse (22'000), Kasernenplatz (20'000), Bahnhofstrasse (20'000), Hermann-Sander-Strasse (22'000), Ignaz-Wolf-Strasse (19'000)

Aus Diskussion:

- nochmals starke Kritik an Verkehr in oberer Fohrenburgstrasse (Vorgärten, stark durchgrüntes Wohnquartier, hohe Qualität)
- Kritik an Mehrbelastung in Ignaz-Wolf-Strasse

Variante 2	2000	2015
stark belastet	obere Fohrenburgstrasse (7'000), untere Fohrenburgstrasse (14'000), Kasernenplatz (12'000), Sägeweg (14'000)	obere Fohrenburgstrasse (9'000)
kritisch	Bahnhofstrasse (14 – 18'000), Hermann-Sander-Strasse (20'000), Untere Wichner-Strasse (18'000)	untere Fohrenburgstrasse (22'000), Kasernenplatz (19'000), Bahnhofstrasse (21 – 25'000), Hermann-Sander-Strasse (27'000), Untere Wichner-Strasse (24'000), Sägeweg (19'000)

Aus Diskussion:

- die Untere-Wichner-Strasse ist zu eng für Gegenverkehr
- Sägeweg muss neu erstellt werden (Eingriff in Gebäudestruktur im Bereich Kino)

Variante 3	2000	2015
stark belastet	untere Fohrenburgstrasse (12'000), Kasernenplatz (11'000), Bahnhofstrasse (10'000 – 13'000), Hermann-Sander-Strasse (11'000), Untere Wichner-Strasse (10'000), Sägeweg (14'000)	obere Fohrenburgstrasse (8'000), untere Wichner-Strasse (14'000), Pulverturm (Einbahn 11'000)
kritisch		untere Fohrenburgstrasse (19'000), Kasernenplatz (17'000), Bahnhofstrasse (13 – 17'000), Hermann-Sander-Strasse (16'000), Sägeweg (19'000)

Variante 4	2000	2015
stark belastet	obere Fohrenburgstrasse (9'000), untere Fohrenburgstrasse (14'000), Fohrenburgstrasse Richtung Bahnhofplatz (12'000), Bahnhofplatz (12'000), Bahnhofstrasse (11'000), Ignaz-Wolf-Strasse (14'000)	Bahnhofstrasse (14'000)
kritisch	Hermann-Sander-Strasse (15 - 17'000)	obere Fohrenburgstrasse (12'000), untere Fohrenburgstrasse (22'000), Fohrenburgstrasse Richtung Bahnhofplatz (19'000), Bahnhofplatz (19'000), Hermann-Sander-Strasse (21 - 23'000), Ignaz-Wolf-Strasse (19'000)

Aus Diskussion

- Bahnhofplatz erträgt kein Mehrverkehr

Variante 5	2000	2015
stark belastet	obere Fohrenburgstrasse (7'000), untere Fohrenburgstrasse (14'000), Fohrenburgstrasse Richtung Bahnhofplatz (12'000), Bahnhofplatz (13'000), Bahnhofstrasse (13'000), Sägeweg (14'000)	obere Fohrenburgstrasse (9'000)
kritisch	Hermann-Sander-Strasse (20'000), Untere Wichnerstrasse (18'000)	untere Fohrenburgstrasse (22'000), Fohrenburgstrasse Richtung Bahnhofplatz (19'000), Bahnhofplatz (19'000), Bahnhofstrasse (16'000), Hermann-Sander-Strasse (27'000), Untere Wichnerstrasse (22 - 24'000), Sägeweg (19'000)

Variante 6	2000	2015
stark belastet	obere Fohrenburgstrasse (6'000), untere Fohrenburgstrasse (12'000), Bahnhofplatz (10'000), Hermann-Sander-Strasse (12'000), Untere Wichnerstrasse (10'000), Sägeweg (14'000)	obere Fohrenburgstrasse (8'000), Fohrenburgstrasse Richtung Bahnhofplatz (15'000), Bahnhofplatz (15'000), Bahnhofstrasse (11 - 13'000), Untere Wichnerstrasse (14'000), Pulverturmstrasse (Einbahn 10'000)
kritisch		untere Fohrenburgstrasse (18'000), Hermann-Sander-Strasse (17'000), Sägeweg (19'000)

Variante 7	2000	2015
stark belastet	untere Fohrenburgstrasse (12'000), Bahnhofstrasse (13'000), Hermann-Sander-Strasse (10'000), Untere Wichnerstrasse (Einbahn 10'000), Pulverturmstrasse (Einbahn 10'000), Werdenbergerstrasse Ostteil (11'000)	Kasernenplatz (14'000), Pulverturmstrasse (Einbahn 13'000), Hermann-Sander-Strasse (14'000), Untere Wichnerstrasse (Einbahn 13'000), Werdenbergerstrasse Ostteil (14'000)
kritisch	Obere Wichnerstrasse (14 - 16'000)	untere Fohrenburgstrasse (18'000), Bahnhofstrasse (11 - 17'000), Obere Wichnerstrasse (18 - 21'000)

Die Zahlen zeigen, dass die starke Sperre rund um die Altstadt von Bludenz sehr hohe Belastungen auf dem neuen Hauptstrassennetz ergeben wird.

Herr Zweibrücken stellt die grundsätzliche Frage in den Raum, ob in den Varianten der Verkehr auf wenige Strassen konzentriert werden soll, oder ob er auf verschiedene Wege aufgesplittet werden soll. Im Zentrum hängt dies stark mit der gebauten Situation zusammen. Eine Konzentration auf wenige Strassen, verlangt einen Ausbau dieser Strassenzüge, was z.T. ohne massive Eingriffe in die gebaute Struktur nicht möglich ist.

Herr Stadtrat Pircher fasst zusammen, dass jede Umlegung der Bundesstrasse im Süden verläuft (ausser Tunnel). Der Postplatz wird jetzt neu gestaltet. Eine vollständige Sperre erscheint nicht mehr so wichtig (eher Frage, welche Abbiegerelationen zugelassen werden).

Entscheide

Die Arbeitsgruppe ist sich über folgende Punkte einig:

- keine hochbelastete Strasse beim Bahnhof (d.h. Varianten mit Verkehr über Bahnhofplatz ausscheiden)
- kein Gegenverkehr in unterem Teil Ignaz-Wolf-Strasse bei bestehenden Strassenfluchten
- Netzkomponente Äuleweg mit Anschluss an Knoten Bahnhofstrasse/Bürserbrücke aufnehmen
- Verkehr von der Landesstrasse L91 weiterhin über Mutterstrasse und nicht über Fohrenburgstrasse führen
- Durchfahrt Postplatz (in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt) weiterhin gewährleisten; für MIV: Linksabbieger in Werdenbergerstrasse entfernen, höchstens Rechtsabbieger von Norden her zulassen, Werdenbergerstrasse (für MIV in Richtung Postplatz) als Sackgasse ausbilden
- Standort Parkplatz Viehmarkt (Herrengasse) überprüfen: Alle Umlegungsvarianten der Bundesstrasse verlaufen im Süden. Standort Viemarktparkplatz ist dann zu weit entfernt.

Mit diesen Entscheiden entfallen von den Varianten 1-7 die Varianten über den Bahnhofplatz (Var. 4, 5, und 6, resp werden durch Anschluss Äuleweg ersetzt), die Variante 1 (Ignaz-Wolf-Strasse im Gegenverkehr) muss angepasst werden, in den Varianten 2 und 3 muss die Strassenführung in der oberen Fohrenburgstrasse und Mutterstrasse angepasst werden.

Aufgrund der Diskussion (Weiterführung Äuleweg nach Bürserknoten, Platzbedarf Pulverturm, Untere Wichnerstrasse, Sägeweg etc., Tunnellösungen) wird beschlossen, als Einstieg in die nächste Sitzung die Situation vor Ort miteinander anzuschauen.

Die nächste Sitzung findet am 23. April von 16.00-19.00 Uhr statt.

Treffpunkt für Begehung: 16.00 Uhr beim Kino

Protokoll 17.04.02 Monika Saxer

Beilage:

- Blatt Varianten_02A.xls/Netz und Varianten 17.04.02

Anhang B1.4: Protokoll der 4. Arbeitsgruppensitzung: 23. April 2002

Ort: Rathaus Bludenz, 1. Stunde Begehung Stadtzentrum

Zeit: 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Stadt Bludenz

Herr STR. DI Günther Pircher, SPÖ
 Herr DI Wolf- Dieter Österreicher, ÖVP
 Herr Erwin Sperger, OLB
 Herr Jürgen v. Grone, FPÖ
 Frau Inge Naier, Wirtschaftsgemeinschaft
 Herr Josef Schapler (*Ersatz für Herr DI Thors-
 ten Jakobs, Suchard*)
 Herr Bernd Feldkircher, Getzner
 Herr Wolfgang Berchtold, VIS-Consulting
 Frau Beate Martin
 Frau Eva Bischof
 Herr Dr. Hans Kohler
 Herr Markus Feuerstein
 Frau Dr. Sigrid Weggemann

Herr DI Felix Knünz, Abt. 1.2
 Herr Kdt. Martin Dobler, Abt. 5.2

Land Vorarlberg

Herr DI Arno Schwärzler, Abt. VII b, Strassenbau
 Herr DI Martin Ruff, Abt. VII b, Strassenbau

Firma Metron

Frau DI Arch. Monika Saxer
 Herr Prof. DI Klaus Zweibrücken

entschuldigt

Herr Bürgermeister Dr. Othmar Kraft
 Herr DI Franz Schwerzler, Abt. VI a, ÖPNV
 Herr Reinhold Winkler, Brauerei Fohrenburg

Traktanden

- Rundgang Stadtzentrum
- Protokoll 05.04.02
- Netzkomponenten West
- Strassenquerschnitte und neue räumliche Verbindungen
- Variantenentwicklung
- Weiteres Vorgehen und Sitzungstermine

Rundgang Stadtzentrum

Die Arbeitsgruppe trifft sich um 16.00 Uhr beim Kino für eine Begehung im Stadtzentrum. Der Rundgang dient dazu, vor Ort ein Bild zu erhalten, ob die Strassenzüge für Verkehrs-führungsvarianten vorstellbar sind und ob der Verkehr in den Strassen in Zweirichtungs-verkehr geführt werden kann oder nicht. Herr Zweibrücken erläutert die kritischen Stellen.

Rundgang: Bereich Kino, Untere Wichnerstrasse, Sägeweg, Ignaz-Wolf-Strasse, Säge-weg, St.Peterstrasse, Bereich Getzner, Gerberstrasse, Austrasse, Bleichestrasse, Her-mann-Sanderstrasse, Bleichestrasse, Riedstrasse, Untere Wichnerstrasse, Färberstras-se, Bahnhofstrasse, Blick auf Brücke, Mutterstrasse, Herrengasse, Untersteinstrasse (Höhe Tunnelportal) und zurück zum Rathaus.

Protokoll 05.04.02

Die Teilnehmenden sind mit dem Protokoll der letzten Sitzung einverstanden.

Netzkomponenten West

Die Netzkomponenten West sind: Fohrenburgstrasse, Kasernenplatz und Äuleweg mit Verbindung bis Bahnhofstrasse/Bürserbrücke.

Bei der Verkehrsführung via Äuleweg wird der Verkehr relativ früh von der historischen Hauptachse weggeführt. Die Orientierung zur Stadt wird dadurch erschwert (Topogra- phie, Lenkung durch das Industriegelände). Eine Lenkung auf die neue Achse kann nur

bedingt erreicht werden. Die alte Achse ins Zentrum kann nicht unterbrochen werden, weil grössere Gebiete immer noch über die alte Achse erschlossen werden müssen. Dies wird aus Sicht Metron als Nachteil für die Netzkomponente Äuleweg gesehen.

Herr Österreicher regt an, als Untervariante eine Verkehrsführung Fohrenburgstrasse Anbindung Bürserbrücke (via Mühlebachweg) aufzunehmen.

Strassenquerschnitte und neue räumliche Verbindungen

Im letzten Protokoll wurden die Verkehrsbelastungen (2000, 2015) in den sieben Varianten aufgelistet und mit dem Bestand verglichen. Im Jahre 2015 sind fast alle Varianten kritisch. Diese hohe Zahlen zeigen, dass im Zentrum die Verkehrsbelastung an Grenzen stösst und die Aufenthaltsqualität massiv eingeschränkt wird. Die Varianten müssen deshalb so konzipiert werden, dass weder städtebauliche Qualitäten verloren gehen, noch andere Verkehrsmittel wie ÖPNV, Rad und Fussverkehr schlechtere Bedingungen erhalten. Im Gegenteil sollte mit einer guten neuen Verkehrsführung eine Förderung dieser Verkehrsmittel erreicht werden.

In diesem Sinne werden gewisse Randbedingungen definiert, die verschiedene Verkehrsführungsvarianten ausschliessen:

Strassen-Querschnitte	Randbedingungen
• Kasernplatz	• Gegenverkehr nur, wenn Strassenraumverbreiterung (evtl. Abbruch Gebäude)
• Pulverturmstrasse	• nur Einbahn (inkl. LKW)
• Untere Wichner-Strasse	• nur Einbahn (inkl. LKW)
• Ignaz-Wolf-Strasse	• Gegenverkehr nur, wenn Strassenraumverbreiterung (evtl. Abbruch Gebäude)
• Obere Wichner-Strasse	• Gegenverkehr ist technisch möglich; Gestalterische Massnahmen; Parkierung; neues Regime Sparkassenplatz
Neue räumliche Verbindungen	
• West: Bahnhofbereich/Bürserbrücke	• Verbindung denkbar; ist zu prüfen
• Mitte: Bürserbrücke/Wichnerstrasse	• Verbindung problematisch; Verbindung prüfen im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsstudie • Evtl. Eingriff in Brückenkopf notwendig
• Ost: Wichnerstrasse/St. Peter-Strasse	• Verbindung im Bereich Riedstrasse prüfen im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsstudie • Sägeweg als Verbindung wird verworfen

Für die neue Verkehrsführung ist auf den Hauptverkehrsachsen ein minimaler Querschnitt zu definieren (Ca. 6.- 6.50m (Gegenverkehr) und je 2.00m Gehbereich). Eine Fahrbahnverbreiterung darf auf keinen Fall zulasten von Gehbereichen erfolgen. Deshalb wird an einigen Stellen mittelfristig ein Eingriff in die Bausubstanz notwendig (prüfen, wo).

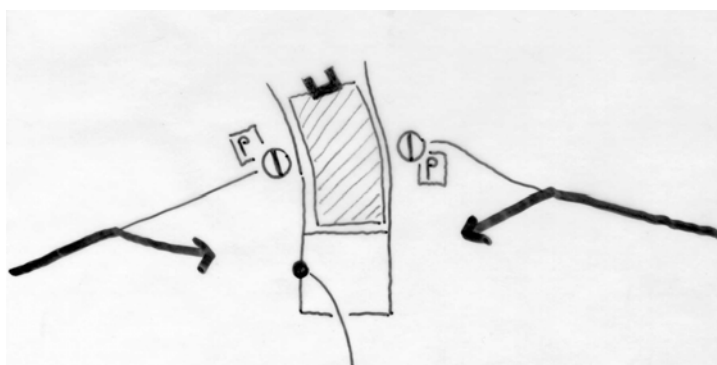
Diskussion:

- Die Arbeitsgruppe ist mit den oben beschriebenen Randbedingungen einverstanden.
- Die Weiterführung einer neuen Verbindung im Bereich Mitte ist in der Arbeitsgruppe stark umstritten (starker Eingriff in die Bausubstanz). Eine Variante in diesem Bereich soll jetzt noch nicht ausgeschlossen werden, muss aber im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsstudie festgelegt werden.
- Beim Knoten Bahnhofstrasse, Bürserbrücke ist vor allem die Weiterführung in Ostrichtung schwierig zu lösen. Eine Anpassung des Brückenkopfes muss allenfalls in Betracht gezogen werden.
- Im Bereich Ost wird eine Verbindung durch den Sägeweg von der Arbeitsgruppe ausgeschlossen. Der Sägeweg ist heute auch ein wichtiger Schulweg.
- Eine Verbindung im Bereich Riedstrasse ist für einige Arbeitsgruppenmitglieder denkbar und soll deshalb geprüft werden. Der Anschluss an die Wichnerstrasse ist jedoch sehr schwierig (bezüglich Lage und Gebäude). Voten, dass die Strasse auch über den Bach geführt werden kann, wird zum Teil stark widersprochen. Der Bach ist ein wertvolles Naturelement in der Stadt. Eine Strassenführung im Teil Ost ist deshalb ebenfalls nur als städtebaulich abgestimmte Lösung denkbar.
- Die Arbeitsgruppe ist geteilter Meinung, was eine neue Strassenführung durch die stark bebauten Bereiche Mitte und Ost angeht:
 - total übertriebene Eingriffe; ein Problem besteht vor allem beim Postplatz und Sparkassenplatz; (durch den massiven Eingriff im südlichen Teil wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen).
 - Varianten sollen trotzdem geprüft werden, die Varianten können jedoch nicht isoliert entwickelt werden, sondern nur im Rahmen eines langfristigen Entwicklungsprozesses des gesamten südlichen Bereiches

Variantenentwicklung

Die Sperrung der Oberen Wichnerstrasse zeigt in den Varianten mit Sägeweg (Varianten 2,3,5,6), dass sich der Verkehr auf Höhe Ignaz-Wolf-Strasse aufteilt. Die Hälfte des Verkehrs will links nach Richtung Norden abbiegen (Problematik starker Linksabbieger). Die Obere Wichnerstrasse soll deshalb nicht gesperrt werden, sondern analog wie auf der Westseite eine Erschliessungsfunktion übernehmen. Als attraktive Geschäftstrasse kann sie sogar aufgewertet werden: als Einbahnlösung vgl. Bsp. in Bahnhofstrasse Buchs; oder im Zweirichtungverkehr mit schmalen Querschnitt von ca. 5.00m à niveau mit breiten Gehbereichen (städtische Flaniermeile).

Daraus resultiert folgendes Konzept für die Erschliessung des Zentrums:



Erschliessung Zentrum:

- Entlastung des Postplatzes und des Sparkassenplatzes
- Keine Durchfahrt aus West- und Ostrichtung (nur Zufahrt)
- Durchfahrt nur in Nord und Südrichtung, aus diesen Richtungen nur Rechtsabbiegebeziehungen möglich (Erschliessung der Parkplätze Rathaus aus Nordrichtung und Schmid-Erben aus Südrichtung möglich)
- Der Fahrbahnquerschnitt der Plätze kann stark reduziert werden

Die Varianten 1 bis 7 wurden aufgrund der letzten Sitzung und der oben beschriebenen Randbedingungen überarbeitet. Entfallen sind die Varianten mit Unterer Wichnerstrasse im Gegenverkehr.

Die Ergänzungen aus der Arbeitsgruppe werden aufgenommen. Die überarbeiteten Varianten liegen dem Protokoll bei (Varianten_23_4, Netz-Variantschema_23_4.xls)

Diskussion:

- Der konzeptionelle Ansatz Erschliessung Postplatz und Erschliessung Sparkassenplatz wird begrüsst
- Ignaz-Wolf-Strasse: Engstelle auch bei Sutterlüthy (mit Bushaltestelle)
- Der Parkplatz Viehmarkt liegt in allen Varianten zu weit von den Hauptverkehrsachsen entfernt. Neuer Standort für Parkplatz suchen.
- Tunnelvariante umstritten, unklare Verkehrsführung, keine Lösung für Bundesstrassenführung

An einigen Stellen sind Untervarianten zu prüfen (vgl. beiliegende Skizzen)

Weiteres Vorgehen

- Festlegen der definitiven Varianten
- Gewichtung der Einzelziele/Indikatoren

Sitzungstermine

Die nächste Sitzung findet am Dienstag **07. Mai** von 16.00-19.00 Uhr im Rathaus statt.

Es müssen folgende Terminverschiebungen gemacht werden:

- die öffentliche Veranstaltung wird vom 14. Mai auf den **11. Juni (19.00 Uhr)** verschoben
- die letzte Sitzung findet neu am Dienstag **25. Juni** von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr statt.

Protokoll 27.04.02 Monika Saxer

Beilage:

- Varianten_23_04 (Skizzen)
- Netz und Varianten 23_04.xls (Schema)

Anhang B1.5: Protokoll der 5. Arbeitsgruppensitzung: 07. Mai 2002

Ort: Rathaus Bludenz
 Zeit: 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Stadt Bludenz

Herr STR. DI Günther Pircher, SPÖ
 Herr DI Wolf- Dieter Österreicher, ÖVP
 Herr Erwin Sperger, OLB
 Herr Jürgen v. Grone, FPÖ
 Frau Inge Naier, Wirtschaftsgemeinschaft
 Herr DI Thorsten Jakobs, Suchard
 Herr Bernd Feldkircher, Getzner
 Herr Wolfgang Berchtold, VIS-Consulting
 Frau Beate Martin
 Frau Eva Bischof
 Herr Dr. Hans Kohler
 Herr Markus Feuerstein
 Frau Dr. Sigrid Weggemann

Herr DI Felix Knünz, Abt. 1.2
 Herr Mario Leiter (*Ersatz für Kdt. Martin Dobler, Abt. 5.2*)

Land Vorarlberg

Herr DI Martin Ruff, Abt. VII b, Strassenbau

Firma Metron

Frau DI Arch. Monika Saxer
 Herr Prof. DI Klaus Zweibrücken

entschuldigt
 Herr Bürgermeister Dr. Othmar Kraft
 Herr DI Franz Schwerzler, Abt. VI a, ÖPNV
 Herr DI Arno Schwärzler, Abt. VII b, Strassenbau
 Herr Reinhold Winkler, Brauerei Fohrenburg

Traktanden

- Protokoll 23.04.02
- Variantenentwicklung
- Gewichtung der Ziele und Indikatoren
- Weiteres Vorgehen und Sitzungstermine

Protokoll 23.04.02

Erläuterung zum Zusammenhang historische Achse und Äuleweg: Die Werdenbergerstrasse ist eine historische Achse und führt direkt ins Zentrum. Je weiter entfernt vom Zentrum die Bundesstrasse von dieser Achse abgelenkt wird, desto mehr Erschließungsverkehr muss die alte Achse aufnehmen und desto schwieriger wird die Orientierung bezüglich Zentrum. Mit der Ausschilderung und der Gestaltung der Knotenbereiche muss das klar geregelt werden.

Ergänzung zu den Randbedingungen

- Das Parken in der Oberen Wichnerstrasse soll im Zusammenhang mit Schmid's Erben überprüft werden: Reduktion der Parkplätze (Ersatz im Parkhaus Schmid's Erben) in der Oberen Wichnerstrasse zugunsten einer besseren Nutzung durch die Geschäfte, Strassencafés etc.
- Bei Varianten, die stark in die bestehende Baustruktur eingreifen, reicht eine Nutzen-Kosten-Untersuchung des massgebenden Strassenstückes allein nicht aus für die Beurteilung der Varianten. Mit einer städtebaulichen Studie kann die Entwicklung des gesamten Quartiers umfassender untersucht und beurteilt werden.

Die Teilnehmenden sind mit dem Protokoll der letzten Sitzung einverstanden.

Variantenentwicklung

Die Varianten wurden im Entwurf dem letzten Protokoll beigelegt. In der Überarbeitung wurden sie neu nummeriert und die Systematik verbessert (Im Anhang Übersicht Varianten ist die neue und alte Nummerierung aufgelistet).

In den Varianten wird im Westteil jeweils unterschieden in der Verkehrsführung über Kasernenplatz, Fohrenburgerstrasse oder in der Verkehrsführung über den neuen Äuleweg. Im Ostteil unterscheiden sich die Varianten mit Nummer A und B jeweils in einer unterschiedlichen Erschliessung des Zentrums. Das Erschliessungskonzept (vgl. Skizze Erschliessung Zentrum in Protokoll 4) verfolgt einerseits eine optimierte Durchfahrt und andererseits eine gute Erreichbarkeit des Zentrums. Die A-Varianten entsprechen diesem Konzept. Die B-Varianten erlauben für den Erschliessungsverkehr eine beschränkte Durchfahrt auch von Osten her.

Die Varianten werden nochmals vorgestellt und diskutiert.

Diskussion:

- Der Sparkassenplatz kann entlastet werden, wenn weniger Abbiegebeziehungen zugelassen werden. Mit weniger Verkehr (nur noch Erschliessungsfunktion) kann ein Platz gestaltet werden, der vorrangig dem Aufenthalt und der Zirkulation von FussgängerInnen dient.
- Der Viehmarktparkplatz muss nicht zwingend verlegt werden. Es besteht ein gewisser Spielraum. Je nach Variante kann er auch anders erschlossen werden (via Kapuzinerstrasse, Herrengasse). Eine mittelfristige Verschiebung dieses Parkplatzes ist jedoch zu prüfen.
- In der Variante 9A (neue Riedstrasse, neue Verbindung Untere Wichnerstrasse–Bürserbrücke, Äuleweg) ist zuwenig ersichtlich, dass städtebauliche Eingriffe vorgenommen werden müssen. Dies wird bei der Überarbeitung in allen Varianten berücksichtigt (stärkere Schraffur).

Die Varianten werden aufgehängt und die Arbeitsgruppe wird aufgefordert Punkte zu verteilen, welche Varianten weiter untersucht werden (gelbe Punkte) und welche Varianten nicht weiteruntersucht werden (rote Punkte).

Die Punkteverteilung zeigt folgendes Bild: Es gibt eine klare Tendenz, dass vor allem die Varianten mit dem Komponententeil Äuleweg bevorzugt werden (Favorit Westseite). Auf der Ostseite kristallisiert sich keine klare Netzkomponente heraus. **Im Gegenteil:** die Auswertung zeigt, dass die gleiche Netzkomponente (auf Ostseite) als Variante einmal sehr gut abschneidet und einmal total verworfen wird, je nachdem ob auf der Westseite die Verkehrsführung über den Äuleweg oder über den Kasernenplatz geführt wird. Wir schliessen daraus, dass aufgrund dieser Punkteverteilung Varianten zu früh ausscheiden. Die kritischen Varianten werden deshalb nochmals vorgestellt und danach im Plenum entschieden, ob die Variante weiter untersucht wird oder nicht.

Erläuterungen:

- Die Variante 0⁺ ist eine Verbesserung des Ist-Zustands, die mit Verkehrsregelung (ohne bauliche Massnahme) erreicht werden kann. Diese Referenzvariante dient vor allem dem Vergleich.
- Die Variante 1 ist die Variante mit den minimalsten baulichen Massnahmen und der Sperre Herrengasse. Als Vergleichsgrösse mit den anderen Varianten empfehlen wir aus Fachsicht diese Variante unbedingt weiterzuziehen.
- Aufgrund der Diskussion wird entschieden, die Varianten 2A, 4A, 8A, 8B ebenfalls weiter zu untersuchen.
- Die Tunnelvariante kann nicht beurteilt werden, weil keine vollständige Variante vorliegt. Herr Ruff skizziert verschiedene Vorschläge auf. Die Variante kann nur weiter untersucht werden, wenn die Gruppe sich für eine Variante einigt. Die einzelnen Vorschläge sind bei einigen stark umstritten (Stadt wird geschlossen, Korsett, lange Wege, Mehrverkehr). Die Gruppe entscheidet sich dann für eine Variante, die möglichst viel Entlastung im Zentrum bringt und deshalb weiter untersucht werden kann. Mit der Tunnelvariante kann leider der Sparkassenplatz nicht entlastet werden. Die Variante liegt dem Protokoll bei.

Beurteilung durch Arbeitsgruppe und Entscheid Plenum:

Variante	weiter untersuchen	nicht weiter untersuchen	Entscheid: weiter untersuchen
0 ⁺	9	3	ja
1	1	12	ja
2A	4	6	ja
2B	0	10	nein
3	1	11	nein
4A	1	7	ja
4B	2	7	nein
5	6	4	ja
6A	8	2	ja
6B	6	2	ja
7	10	3	ja
8A	6	7	ja
8B	4	5	ja
9A	6	5	ja
10A	2	8	nein
11			ja

Dass die Tunnelvariante erst in diesem Stadium vorgebracht wurde und dadurch auch nicht gleich intensiv durchgedacht werden konnte, verursachte eher Aufruhr, als dass es zur Klärung des Prozesses beigetragen hätte. Das Vorgehen wird deshalb auch von einigen Arbeitsgruppenmitgliedern kritisiert.

Gewichtung der Ziele und Indikatoren

Nachdem die Variantenauswahl getroffen wurde, wird die Gewichtung der Ziele durchgeführt. Die Varianten haben keine Änderungen der Ziele zur Folge. Die Arbeitsgruppenmitglieder nehmen zum Abschluss der Sitzung die Gewichtung vor. Die Auswertung liegt dem Protokoll bei. Insgesamt sind 14 Zielkataloge abgegeben worden. Zwei Bogen konnten nicht in die Auswertung aufgenommen werden, weil die Punkte in den Ebenen 2 und 3 nicht schlüssig zugeordnet werden konnten. Die Auswertung zeigt, dass die Erreichbarkeit des Zentrums hoch eingestuft wird, aber nicht unter allen Bedingungen. Die Erhaltung und der Ausbau eines funktionsfähigen Stadtzentrums wird ebenso hoch eingeschätzt, wie die Gewährleistung einer guten Wohn- und Aufenthaltsqualität. Es soll eine realistische Lösungen erarbeitet werden mit guten Umsetzungschancen.

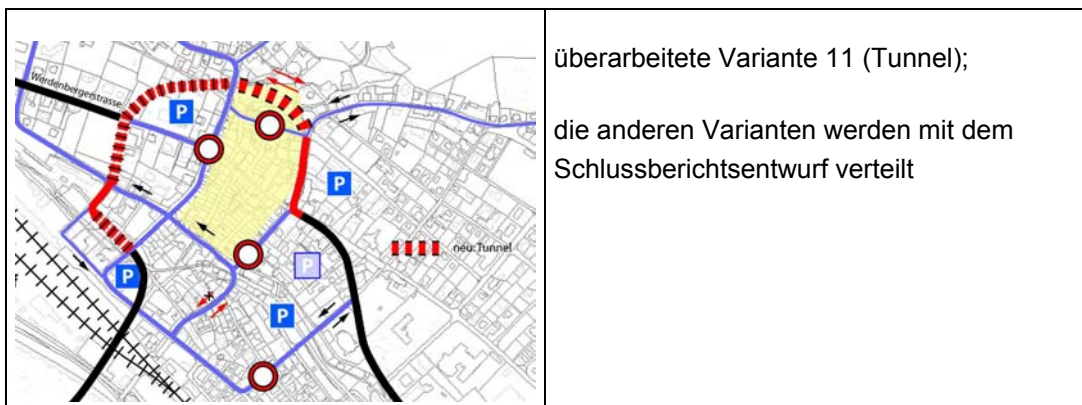
Weiteres Vorgehen

- Die Varianten sind somit festgelegt, die Ziele definiert und gewichtet
- Dieser aktuelle Stand wird an der öffentlichen Veranstaltung präsentiert
- Die Anregungen aus der Veranstaltung werden noch aufgenommen und im Schlussberichtsentwurf festgehalten
- Anschliessend erhalten die Arbeitsgruppenmitglieder den Schlussberichtsentwurf, der an der letzten Sitzung diskutiert und verabschiedet wird

Sitzungstermine

- die öffentliche Veranstaltung findet am **11. Juni um 19.00 Uhr im Stadtsaal** statt
- die letzte Sitzung findet am Dienstag 25. Juni von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr im Rathaus **1. Stock** statt.

Protokoll 31.05.02 Monika Saxer



Beilage:

- Übersicht Tabelle Varianten
- Zielsystem mit Gewichtung

Anhang B1.6: Protokoll der 6. Arbeitsgruppensitzung: 02. Juli 2002

Ort: Rathaus Bludenz
 Zeit: 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Stadt Bludenz

Herr Bürgermeister Dr. Othmar Kraft
 Herr STR. DI Günther Pircher, SPÖ
 Herr DI Wolf- Dieter Österreicher, ÖVP
 Herr Erwin Sperger, OLB
 Frau Inge Naier, Wirtschaftsgemeinschaft
 Herr Josef Schapler (*Ersatz für DI Thorsten Jakobs, Suchard*)
 Frau Eva Bischof
 Herr Dr. Hans Kohler
 Herr Markus Feuerstein
 Frau Dr. Sigrid Weggemann
 Herr DI Felix Knünz, Abt. 1.2
 Kdt. Martin Dobler, Abt. 5.2

Land Vorarlberg

Herr DI Arno Schwärzler, Abt. VII b, Strassenbau
 Herr DI Martin Ruff, Abt. VII b, Strassenbau

Firma Metron

Frau DI Arch. Monika Saxer

entschuldigt

Herr DI Franz Schwärzler, Abt. VI a, ÖPNV
 Herr Reinhold Winkler, Brauerei Fohrenburg
 Herr Bernd Feldkircher, Getzner
 Herr Wolfgang Berchtold, VIS-Consulting
 Frau Beate Martin
 Herr Jürgen v. Grone, FPÖ
 Herr Prof. DI Klaus Zweibrücken

Traktanden

- Protokoll 07.05.02
- Rückblick öffentliche Veranstaltung vom 18.06.02
- Bereingung Schlussberichtsentswurf
- Weiteres Vorgehen

Protokoll 07.05.02

Keine Ergänzungen zum Protokoll.

Rückblick öffentliche Veranstaltung vom 18.06.02

Feedback der Arbeitsgruppenmitglieder:

- Auf die Veranstaltung wurde zu wenig gut hingewiesen. Die Terminverschiebung war notwendig, weil ein interner Fehler in der Kommunikation passiert ist. Herr Kohler bedauert, dass er deshalb nicht kommen konnte.
- Inhaltlich haben die Arbeitsgruppenmitglieder ein gutes Feedback von den Anwesenden erhalten.

Bereingung Schlussberichtsentswurf

Herr Sperger schlägt vor, eine Erklärung der Arbeitsgruppe bezüglich der Linienführung im Westteil der Stadt abzugeben. Er möchte wissen, ob ein breiter Konsens bezüglich Äuleweg besteht. Die Arbeitsgruppe diskutiert dieses Vorgehen. Die Abstimmung soll ein Stimmungsbild vermitteln. Bei der Abstimmung enthalten sich Herr Knünz, die Vertreter des Landes und Frau Saxer (sie betrachten zum jetzigen Zeitpunkt alle Varianten als neutral). Von den restlichen 10 Anwesenden stimmen alle der Erklärung zu.

Mitwirkungsprozess

„Entlastung Zentrum – Verlegung L190“ in Bludenz

Erklärung der Arbeitsgruppe

Bei den Varianten zur Verlegung der L 190 im West- und Ostteil der Stadt Bludenz erzielte der von der Arbeitsgruppe erarbeitete Komponententeil im Westen der Stadt breite Zustimmung:

Die Westeinfahrt nach Bludenz führt über den Äuleweg, kreuzt die Fohrenburgstraße und mündet im Kreuzungsbereich Bürser Brücke in die Bahnhofstraße. Die bisher als Bundesstraße geführte Werdenbergerstraße endet im Bereich des Postplatzes als Sackgasse.

Die Arbeitsgruppe fordert das Land Vorarlberg auf, dass bei der Entscheidung über die Neuführung der L 190 durch das Bludener Stadtgebiet diese Variante eine entsprechende Berücksichtigung findet.

Die Abstimmung über die vorliegende Erklärung ergab folgendes Ergebnis:

Zustimmung: 10 Stimmen

Ablehnung: 0 Stimmen

4 Enthaltungen

Bludenz, 2002-07-02

Weiteres Feedback aus der Arbeitsgruppe:

- Herr Österreicher weist darauf hin, dass die Untervariante Riedstrasse ab St.Peter-Strasse bis Ignaz-Wolf-Strasse nicht aufgenommen wurde. Damit könnte die Ecklösung entschärft werden und der Kirchenbereich auf der oberen Ebene dem Schulbereich zugeschlagen werden. Dieser Teil der Strassenführung kann eine sinnvolle Etappe sein. (wird in Kap. 6.6 ergänzt).
- Die Arbeitsgruppe will von den Landesvertretern nochmals wissen, wie es weitergeht und wer entscheidet. Das Land wird ein Büro zur Prüfung der Varianten beauftragen. Es kann sein, dass noch zusätzliche Varianten aus den Vorliegenden entwickelt werden. Weil die Bundesstrassen jetzt zu Landesstrassen wurden, liegt der Entscheid jetzt beim Land. Es wird jedoch eine starke Rückkoppelung mit der Stadt Bludenz stattfinden. Letztendlich wird es ein politische Entscheid sein. Herr Pricher wünscht, dass die Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppe präsentiert werden. (wird in Kap. 7 aufgenommen).
- Eine grosse Diskussion löst nochmals die Tunnelvariante aus. Nach intensiver Diskussion ist sich die Arbeitsgruppe einig, dass die Tunnelvariante nur eine lokale Lösung sein kann und nicht als Landesstrasse in Frage kommt. Die Tunnelvariante wird deshalb aus den Varianten ausgeschieden. Im Anschluss an die Variantenprüfung soll jedoch die Bestvariante (oder mehrere gut abschneidende Varianten) im Verkehrsmodell als Vergleich mit dem städtischem Tunnel durchgerechnet werden. Damit können die

verkehrlichen Wirkungen eines städtischen Tunnels auf die Stadt überprüft werden. Mit dieser Vorgehensweise sind alle Anwesenden einverstanden.

- Herr Österreicher fordert die Stadt auf, parallel zur Variantenprüfung, die städtebaulichen Auswirkungen der Varianten zu untersuchen. In groben Zügen sollte dies eigentlich vom variantenprüfenden Büro berücksichtigt werden (vgl. Zielkatalog). Die Stadt wird diese Phase nach der Variantenprüfung angehen. Die Strassenführungen der verschiedenen Varianten sind bekannt und deshalb werden die Auswirkungen in die weitere Entwicklung der Stadt einfließen.
- weitere kleinere redaktionelle Hinweise werden im Bericht korrigiert.

Weiteres Vorgehen

Der bereinigte Schlussbericht wird der Stadt Bludenz und der Landesregierung zugestellt. Die Arbeitsgruppenmitglieder erhalten dieses Protokoll und die aktualisierte Zusammenfassung (Kap. 7). Der Schlussbericht kann bei der Stadtverwaltung eingesehen werden.

Die Resultate des Mitwirkungsprozesses werden in der Stadt Bludenz ausgestellt.

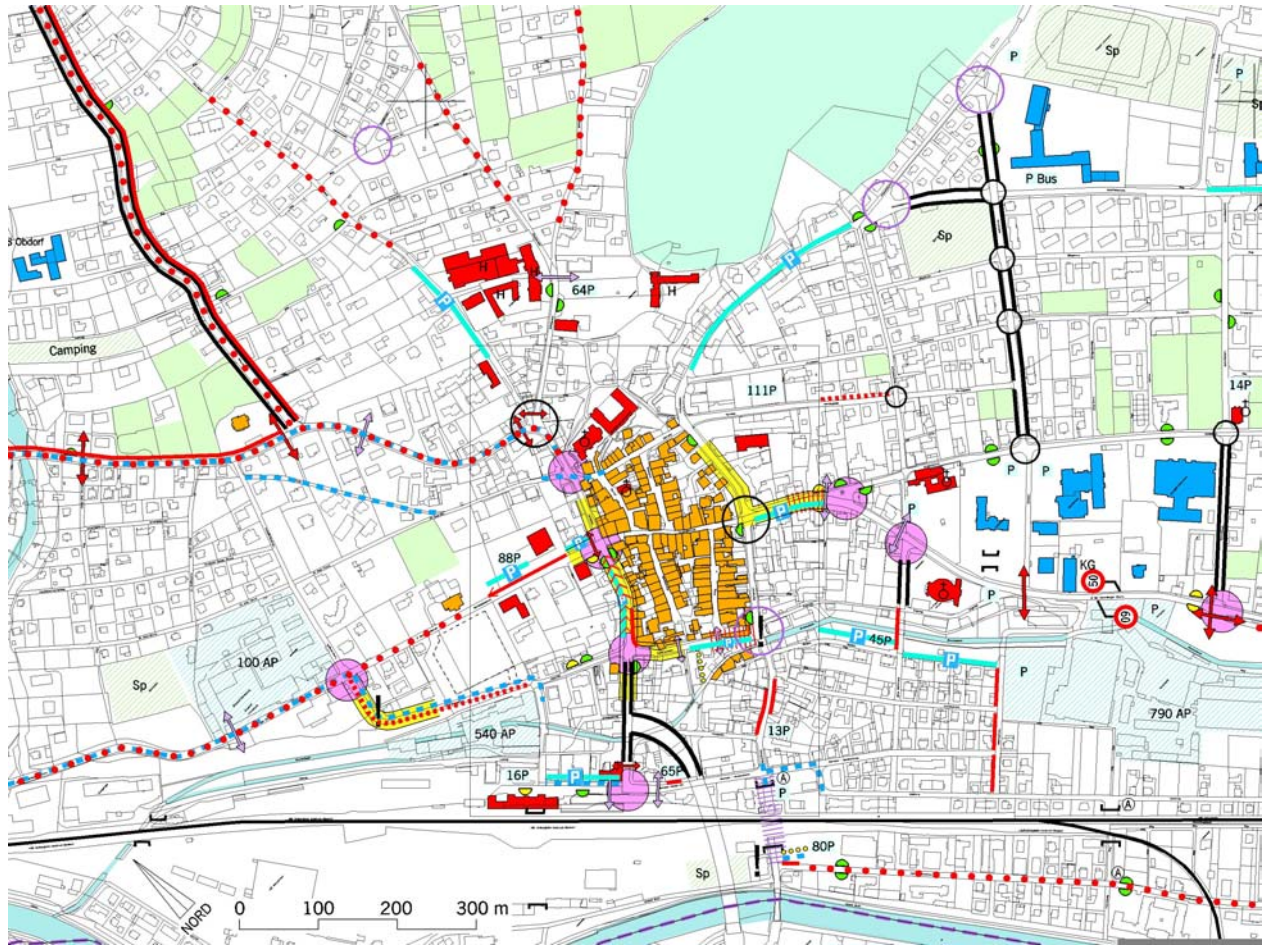
Das Land wird für den nächsten Schritt der Variantenprüfung ein Büro beauftragen. Die Zwischenresultate werden der Stadt Bludenz und der Arbeitsgruppe vorgestellt.

Zum Abschluss bedanken sich Frau Saxer, Herr Pircher und Herr Kraft bei der Arbeitsgruppe für die gute Zusammenarbeit in diesem Mitwirkungsprozess.









Protokoll 05.07.02 Monika Saxer

Anhang B2: Problemanalyse







Anhang B2.1: Konfliktkarte (Auszug aus Verkehrskonzept Plan Nr.2 71-261E)






Konflikte Siedlung-Verkehr






-  Schulen und Kindergärten
-  Öffentliche Einrichtungen und öffentliche zugängliche Gebäude
-  Schlecht durch den öffentlichen Verkehr erschlossene Siedlungsbereiche (300m Radius)
-  Schleichweg
-  Probleme in Verbindung mit Parken (Parkdruck / Parken auf Trottoir etc.)
-  Rückstaubereiche
-  Probleme in Verbindung mit Steigung, Anfahren, Luft
-  Sperre

Konflikte Verkehrssicherheit







-  Problematische Radverkehr (fehlende Velo-Verbindung; fehlende Radstreifen,-markierung etc.)
-  fehlende FG-Verbindung
-  a) Problematische FG-Verkehr (zu schmales Trottoir fehlende Randsteinabsenkung) b) fehlendes Trottoir
-  Problematische Querungsstellen Fussgänger/Velo
-  Fehlende Querungsstellen FG/Velo
-  Besondere gefährliche Bereiche / Punkte

-  Überhöhte Geschwindigkeiten
-  Unfallhäufungsbereiche oder Punkte
-  Verkehrstechnisch problematische Punkte

Konflikte Städtebau/Gestaltung/Verkehr

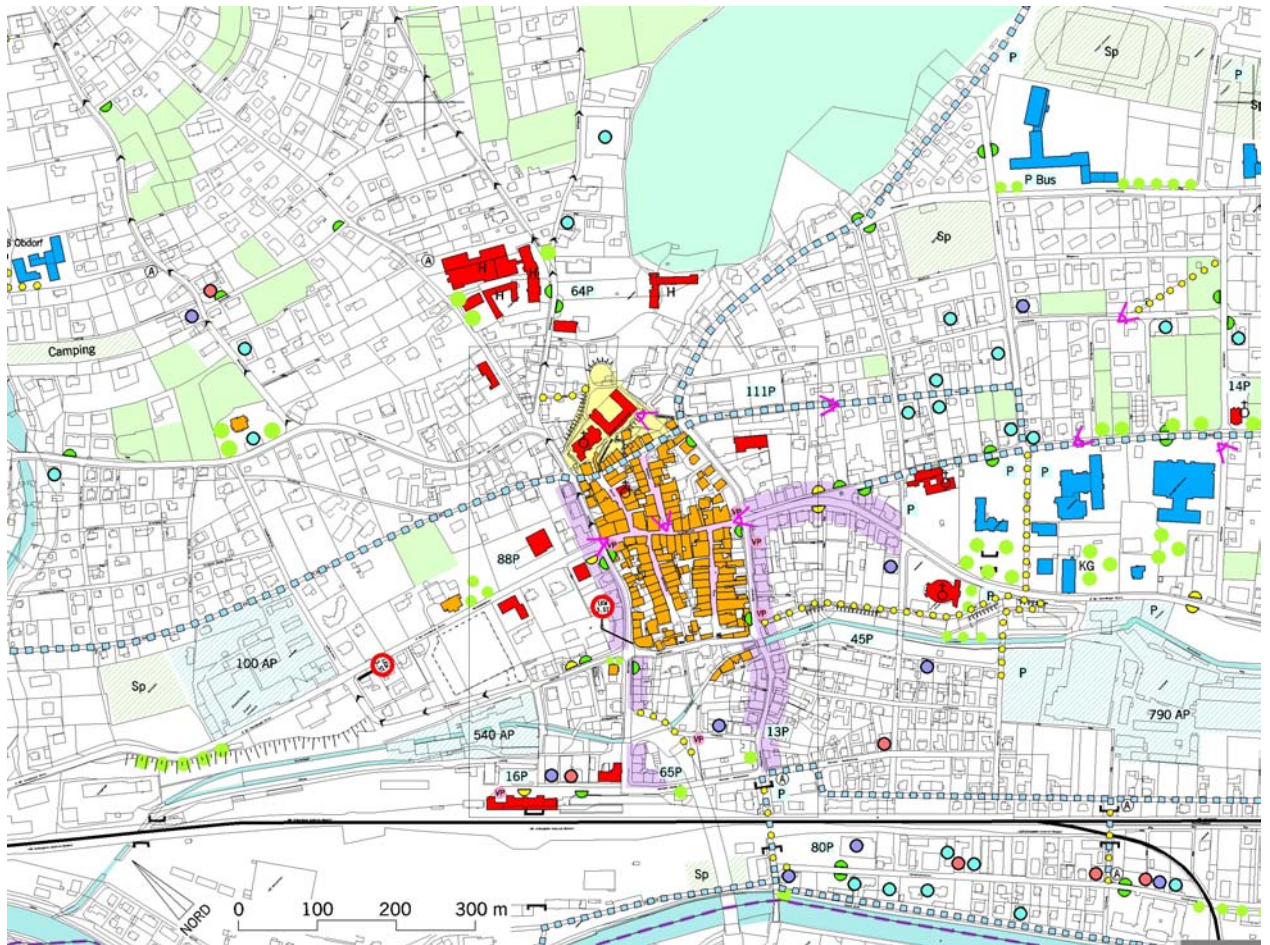
-  überbreiter Strassenraum
-  überdimensionierter Knoten/gestalterische Mängel
-  unwirtschaftliche Strassenräume
-  überdimensionierte Erschliessungsstrassen
-  gestalterische Missstände

weitere Grundinformationen :

-  Steigung
-  Bushaltestellen a)=Stadtbus b)=Landbus, Bundesbus, Postbus
-  Autoparkplätze
-  Veloabstellplätze
-  Abfallsammelstelle
-  Stadtgrenze

Legende






Anhang B2.1: Wertekarte (Auszug aus Verkehrskonzept Plan Nr.1 71-261E)



Prägende Elemente

-  Stadtbildprägende Ensemble, alte Ortskerne, markante und/oder denkmalgeschützte Einzelgebäude
-  Schlosshügel
-  Steilhang
-  Wichtige Blickbeziehungen
-  Wasserläufe, Wasserflächen
-  Wiesen/unbebaute Bereiche
-  Markante Einzelbäume oder Baumgruppen
-  Wegkreuze

weitere Grundinformationen :

-  Steigung
-  Bushaltestellen
a)=Stadtbus b)=Landbus, Bundesbus, Postbus
-  Autoparkplätze
-  Veloabstellplätze
-  Abfallsammelstelle

Wichtige Nutzungen und Ziele im Ort

-  öffentlich zugängliche Gebäude (Schloss, Theater, Rathaus, Post, Bibliothek etc.)
H = Krankenhaus, Altersheim
⊕ = Kirche, Kloster
Sp = Sportanlagen (Gebäude)
-  Schulen, KG=Kindergarten
-  Fussgängerzone
-  Geschäftsbereiche
-  Grössere Arbeitsplatzgebiete
-  Freizeit, Erholung
-  Naherholungsräume, Waldgebiete
-  Friedhof
-  Einzelnutzungen
● Nahversorgung
● Dienstleistung/Gewerbe etc.
● Gaststätte
- Verkehr**
-  Wichtige Fusswegverbindungen
-  Wichtige Radverbindungen
-  Bahnübergänge à niveau

Legende

Anhang B2.2: Probleme-Schwächen- Konflikte (▲), Stärken-Werte (+)

Bludenz West

Siedlung	Verkehr	Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> + Gute Wohnlagen + Grünraumbezug + Flussraum ▲ (zu) wenig Läden, <i>die fussläufig erreichbar sind</i> ▲ (weiter) Weg ins Zentrum ▲ Insellage Mokrystrasse +▲ Arbeitsplätze 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Schleichverkehr Nord-Süd ▲ Geschwindigkeiten ▲ Verkehrsablauf: Einm. Fohrenburgstrasse, Obdorfweg ▲ Probleme Fuss- und Rad: Fohrenburgstr., Alte Landstrasse, Werdenbergerstr. 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Strassenraum Obdorfweg ▲ z.T. Knotenpunkte ▲ z.T. Bushaltestellen ▲ Trennwirkung Werdenbergerstrasse (West), z.T. Alte Landstrasse + z.T. Quartierstrassen
<p>Diskussion Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> + Projekt Sparmarkt bei Hotel Einhorn (alte Landstrasse, Richt. Nüziders) ▲ Zufahrt zu Muttersbergbahn, Parken ▲ <i>geplanter Bauhof, Mokrystrasse (nicht optimal für LKW bei ÖBB-Unterführung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> + Attr. Fuss-Radachse (Anna-) ▲ Fehlende Verbindung Richtung Bhf. (Fuss-/Rad) ▲ Buserschliessung ? <i>nicht optimal von Obdorf in die Schulen: umsteigen beim Bahnhof</i> +▲ P beim Spital, <i>wurde beim Eingang verbessert, in Walservweg schlecht, Regelung für Bedienstete funkt. nicht</i> + Sonst kaum P-Probleme ▲ Erschliessung Mokrystrasse <p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ <i>z.T 30er-Zone wurde wieder geändert (40), betrifft ganze Stadt</i> ▲ <i>Einmündung Fohrenburgstrasse in Werdenbergerstrasse: Zeitverluste für Landbusse (73/76): führt zu Verspätungen</i> 	<p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> + <i>Kanalerneuerung alte Landstrasse von Obdorfweg bis Mutterstrasse: Gehsteig und Kreuzungsbereiche werden miteinbezogen</i> ▲ <i>Walservweg/Spitalgasse/Alte Landstrasse: Verkehr blockiert sich in Spitzenzeiten</i>

Anhang B2.2: Probleme-Schwächen- Konflikte (▲), Stärken-Werte (+)

Bludenz Ost

Siedlung	Verkehr	Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> + Gute/ sehr gute Wohnlagen + Grünraumbezug +▲ Sportanlagen, Bad +▲ Schulen +▲ Arbeitsplätze ▲ (zu) wenig Läden, ▲ (z.T.) weiter Weg ins Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Verkehrssicherheit Knoten St. Peter-Str. ▲ Querungsprobleme Fuss- und Rad: St. Peter-Str., z.tT. verbessert, Bereich Sutterlüty noch Handlungsbedarf ▲ Schleichverkehr Gerberstr., Klarenbrunnstr. ▲ P Unterfeldstr. (B-Schule), Untersteinstrasse + Attr. Radachsen (Herrengasse, Schillerstr.) + Gute Fusswegverbindungen ▲+ Buserschliessung 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Trennwirkung St. Peter-Str. ▲ Strassenräume Rungeliner-, Schmitten-, Jellerstr., ▲ Strassenraum Gerberstr. ▲ z.T. Knotenpunkte Quartier + z.T. Quartierstrassen
<p>Diskussion Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> +▲ einige Geschäfte sind eingegangen, entlang St. Peterstrasse ist die Versorgung gut 	<p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> + Knoten Schmittenstrasse wurde ausgebaut/verbessert ▲ abbiegen aus Herrengasse in Untersteinstrasse ist für SchülerInnen gefährlich + die umgebaute Schillerstrasse ist gut (im vgl. zur Herrengasse) ▲ letzter Teil der Klarenbrunnstrasse ist durch ÖPNV zu wenig gut erschlossen ▲ Einmündung Rungelinerstrasse ((Unterfeldstrasse) Kurve wird geschnitten ▲ P Unterfeld (Gynasium), viel Abholverkehr 	<p>Diskussion Gestaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ortseingang im Bereich Alte Mühle und Friedhof wurde wesentlich verbessert <p>Allgemein: Bei Umgestaltung sollte auch die Begrünung stärker miteinbezogen werden</p>

Anhang B2.2: Probleme-Schwächen- Konflikte (▲), Stärken-Werte (+)

Zentrum West

Siedlung	Verkehr	Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▲ Eher geringe Attraktivität für Läden ▲ Eher schlechte Wohnlage ▲ Emissionsbelastung + Altstadt, Ensembles 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Verkehrsablauf Bahnhofstr. - Mutterstr. ▲ Verkehrsführung ▲ Verkehrssicherheit Knoten Bahnhofstr.- Mutterstr. ▲ Verkehrsbelastung Herrengasse, Konflikte FG, Rad ▲ Aufenthaltsqualität ▲ Fussgängerzugang Altstadt ▲ P, Anlieferung Mutterstr. + Zentrale P Rathaus ▲ Verkehrsablauf Bahnhofstr. - Mutterstr. ▲ Verkehrssicherheit Knoten Bahnhofstr.- Mutterstr. 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Trennwirkung Bahnhofstr.- Mutterstr. ▲ Strassenraum Bahnhofstr. ▲ Postplatz ▲ Knoten Alte Landstr. ▲ Strassenraum „Spange“(Brücke zur A14) + Fussgängerzone, Altstadt + Potenzial Mühlebach
<p>Diskussion Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> + <i>Hypobank und Volksbank neu, mehrer Umbauten in Aussicht: bringt Attraktivität</i> 	<p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ <i>Bahnhofbereich: gewaltige Verkehrszunahme</i> 	<p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> + <i>Untersuchung der Parksituation im Zentrum (50 Geschäfte): fussläufig nie mehr als 3 Minuten; Bludenz bezüglich Parksituation eine der drei führenden Städte Österreichs</i>
<p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> + <i>Herrengasse Fahrrinnen beseitigt (Autos fahren im Moment zu schnell), P raus, Rad im Gegenverkehr</i> + <i>Bahnhofgebiet nur noch P mit Gebühren: Abholen wieder gut möglich</i> ▲ <i>weiterhin wilde Parksituation in Mokrystrasse (hinter Bhf)</i> 	<p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> +▲ <i>Postplatz verengt, Bushaltestelle im Einmündungsbereich, kein Linksabbieger mehr (Absicht!)</i> ▲ <i>Bahnhofstrasse und Alte Landstrasse: keine Tonagenbeschränkung und kein Nachtfahrverbot mehr</i> + <i>neue P bei Post, + 70P nicht öffentlich bei Hypobank</i> 	

Anhang B2.2: Probleme-Schwächen- Konflikte (▲), Stärken-Werte (+)

Zentrum Ost

Siedlung	Verkehr	Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▲ Emissionsbelastung + Eher gute Geschäftslage 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Verkehrsablauf: Werdenbergerstr., Pulverturmstr., Sparkassenplatz ▲ Verkehrsführung ▲ Verkehrsbelastung Herrengasse - Untersteinstrasse, Konflikte FG, Rad ▲ Fussgängerzugang Altstadt ▲ Aufenthaltsqualität ▲ Verbindung Richtung Bhf. (Fuss-/Rad) ▲ P, Anlieferung Wichnerstr. ▲ Erschliessung P Herreng., Sportanlagen, Schulen, Bad + Parkplatzangebot 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Sparkassenplatz ▲ Untere Wichnerstr. + Potenzial Mühlebach/Sägeweg
<p>Diskussion Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> + <i>Parkplatz Herrengasse: neu im Flächenwidmungsplan als Kerngebiet ausgewiesen</i> ▲ <i>Untere Wichnerstrasse: mehrere Gebäude in schlechtem Zustand</i> 	<p>Diskussion Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> + <i>Ignaz-Wolf-Strasse: neu in Gegenrichtung bis Riedparkplatz</i> ▲ <i>I-G-Str: Fahrradstreifen in diesem Bereich aufgehoben</i> ▲ <i>z.T. fahren die Autos weiter als bis Riedparkplatz (falsche Richtung)</i> ▲ <i>P-Problem Bereich Zürcherstrasse und Gartenstrasse, Riedstrasse, Hermann-Sander-Strasse (einseitig geparkt, z.T. nur 10' erlaubt)</i> + <i>Sägeweg: wichtiger Schulweg</i> 	

Anhang B2.3: Verkehrsarten

Verkehr Zentrum

Werte in Fz/h Abendspitze

	Gesamtverkehr		Verkehr Zentrum	
	absolut	in %	absolut	in % vom Gesamtverkehr
Binnenverkehr	778	20%	659	17%
Ziel-/Quellverkehr	2546	67%	1356	36%
Durchgangsverkehr	494	13%	494	13%
Total	3818	100%	2509	66%



Ziel-Quellverkehr Zentrum	Fz/h absolut	in % vom Ziel-Quellverkehr	in % vom Gesamtverkehr
Nüziders - Zentrum	112		
Nenzing - Zentrum	428		
A14/Bürs - Zentrum	600	24%	16%
Montafon/Klostertal - Zentrum	216		
Total Ziel-/Quellverkehr Zentrum	1356	53%	36%
übriger Verkehr	1190		
Total Ziel-Quellverkehr	2546	100%	67%

metron

Durchgangsverkehr	Fz/h absolut	in % vom Durchgangsverkehr	in % vom Gesamtverkehr
Nüziders - Montafon	50		
Nenzing - Montafon	60		
Nüziders - Nüziders	0		
Nüziders - A14/Bürs	118	118	
Nenzing - A14/Bürs	151	151	
Montafon - A14/Bürs	115	115	
<i>Total von/nach A14/Bürs</i>	384	78%	10%
Total Durchgangsverkehr	494	100%	13%

Ziel-/Quellverkehr	Fz/h absolut	in % vom Ziel-/Quellverkehr	in % vom Gesamtverkehr
Bludenz West	190		
Bludenz Zentrum	1356	53%	36%
Bludenz Ost	1000		
Total Ziel-/Quellverkehr	2546	100%	67%

Binnenverkehr	Fz/h absolut	in % vom Binnenverkehr	in % vom Gesamtverkehr
West - Zentrum	226		
Zentrum - Zentrum	124		
Ost - Zentrum	309		
Total Zentrum	659	85%	17%
übriger Verkehr	119		
Total Binnenverkehr	778	100%	20%

Werte in Fz/h Abendspitze

	absolut	in %
Binnenverkehr	778	20%
Ziel-/Quellverkehr	2546	67%
Durchgangsverkehr	494	13%
Total	3818	100%

Anhang B3: Bewertung der Zielbereiche

Anhang B3.1: Brainstorming

Z1 (Oberziele)	Z2	Brainstorming an 2. Sitzung
Verkehr/Mobilität 1 befriedigende Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmenden	111	Verringerungen MIV Postkreuzung
	111	Postplatz entschärfen
	111	Problem: Linksabbieger von Fohrenburg kommend Postplatz-Richtung Spital
	111	Problemlösung motorisiert tut not (Postkreuzung / Sparkasse)
	111	Verringerungen MIV Sparkassenkreuzung
	111	Sparkassenplatz entschärfen
	111	Kreuzung Bahnhofstr./Pulverturmstrasse: Flüssigere Gestaltung v.a des Motor. Verkehrs!
	112	Neue Bundesstrasse darf nicht den Durchgangsverkehr erhöhen!!
	112	Landbusse - auf Tobelstrasse verlegen
	112	Vorwegweiser LKW 3.5 T bei der Tobelstrasse
	112	Herrengasse: Nur dann sperren, wenn Alternative gefunden wird.
	114	Postplatz / Sparkassenplatz: "Entflechtung" der Verkehrsströme Fussgänger - Radfahrer - Motos
	114	Herrengasse belassen (oder Tunnel)
	131	Radwegmarkierung West - Ost
	131	Postplatz / Sparkassenplatz: "Entflechtung" der Verkehrsströme Fussgänger - Radfahrer - Motos
	141	Gehsteig in der Fohrenburgstrasse
	141	W: Gehsteig - Fohrenburgstr.
	141	Problemlösung Fussgängerverkehr tut not (Postkreuzung / Sparkasse)
	141	Postplatz / Sparkassenplatz: "Entflechtung" der Verkehrsströme Fussgänger - Radfahrer - Motos
2 gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele (ohne Umwege)	212	Fussläufige Querverbindung Wichnerstrasse - Ignaz-Wolfstrasse hinter Schmidareal
	212	Anreize schaffen für Fussverkehr (privat. / Berufsverkehr.)
	214	Eggler - Parkplatz (Rathaus) Verwirklichen
	214	Parkplätze an der Peripherie
	223	Direkte Busverbindungen
	225	Radverbindung Schulen - Oberdorf Verbessern
	225	Verbindung - Rad - Bahnhof, Wachter-Gassner-Areal
	225	Anreize schaffen für Radverkehr (privat. / Berufsverkehr.)
	226	Momentane Erreichbarkeit soll weiterhin gegeben sein.
	226	Park and Ride / Parkmöglichkeit Bhf.
	226	Bahnareal als Parkfläche benützen, Zufahrt über eine Umfahungsstrasse
	226	Zufahrt zur neuen Seilbahn berücksichtigen
Umwelt 3 geringe Beeinträchtigung der Umwelt (möglichst umweltverträgliche Mobilität)	311	Keine Mehrkilometer aufgrund von Umfahrungen (wegen gesperrter Strassen)
	311	Elektrotankstelle
	311	Biodiesel für Stadtbusse
	311	Private Müllfahrten verhindern.
	312	Keine Mehrkilometer aufgrund von Umfahrungen (wegen gesperrter Strassen)
	321	Erweiterung der Fussgängerzone
	321	Erweiterung der Fussgängerzone
	321	Strassenrückbau
	321	Herrengasse im Altstadtbereich als Fussgängerzone
	321	Herrengasse: Beibehaltung der zukünft. Sperre (Gem. Verkehrskonzept Metron): Verlagerung der Ost - West West - Ost - Relation auf neue Bundesstrasse
	322	Ende Sammelstr. (Bleichestr.) Fahrverbot für Grosse LKW -Strasse zu
	322	W: Wohngebiete - nicht mit Durchzugsverkehr zu belasten. Fohrenburgstr. Alte Landstr.
	322	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
	322	30 km / h in Wohngebieten
	322	Variante der neuen B 190 sollte kurze Anbindung aus den Betriebsgeb.(Klarenbrunnstr.)ermögl.
	322	Industriegebiete und Wohngebiete trennen
Raum- und Stadtentwicklung 4 gute räumliche und städtebauliche Entwicklungschancen	411	Stadtkern: Mischung aus: Geschäften, Handwerkbetrieben, Wohnungen
	411	Entlastung des Zentrums (v. dessen unmittelb. Umgebung) "Vermeidung der Gürtelsituation"
	411	Berücksichtigung Schmidt - Areal evt. Stadt-Hotel
	411	Öffentliche. Diskussion über Stadtentwicklung; Wohnbereich - Grünzonen- Sportbereiche Gewerbe und Handel
	421	Neue Bundesstrasse soll die Stadt nicht in 2 Teile aufteilen; Keine Trennwirkung
	421	Hauptzufahrten attraktiver gestalten (St.- Peter - Str. / Werdenbergerstr.)
	432	Topographie beachten Metron-K. umsetzen
Wirtschaftlichkeit 5 kostengünstige und realisierbare Lösungen	511	Auch kostspielige Strassenführungen können bei langfristigen oder entgeltigen Lösungen günstig werden.
	521	Prioritätenliste umsetzbar (kurzfristig. Massnahmen)
und: Kommunikation	x	mehr Öffentlichkeitsarbeit über kurze Wegzeiten für Fussgänger
	x	Öffentliche Diskussion über Stadtentwicklung; Wohnbereich - Grünzonen- Sportbereiche Gewerbe und Handel

Anhang: B3.2 Bewertung der Oberziele

Bewertung der Oberziele

Thema	Oberziel	Stadt Bludenz und Landesregierung																Auswertung		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total	Spannweite <small>ohne Extremw.</small>	
Verkehr/Mobilität	guter Verkehrsablauf	25	15	15	30	15	22	10	20	35	30	25	20	14	20	20	10	20	10-35 (25)	14-30 (16)
	gute Erreichbarkeit	25	15	15	10	15	22	0	15	10	30	15	20	16	26	20	10	17	0-35 (35)	10-26 (16)
Umwelt	geringe Beeinträchtigung	20	20	10	10	20	19	50	35	10	5	20	25	35	28	10	40	22	5-50 (45)	10-35 (25)
Raum + Stadt	Entwicklungschancen	20	30	30	10	30	19	10	20	35	30	20	15	17	14	40	30	23	10-40 (30)	15-35 (20)
Wirtschaftlichkeit	geringe Kosten	10	20	30	40	20	18	30	10	10	5	20	20	18	12	10	10	18	5-40 (35)	10-30 (20)
Total		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		

Anhang B4: Varianten

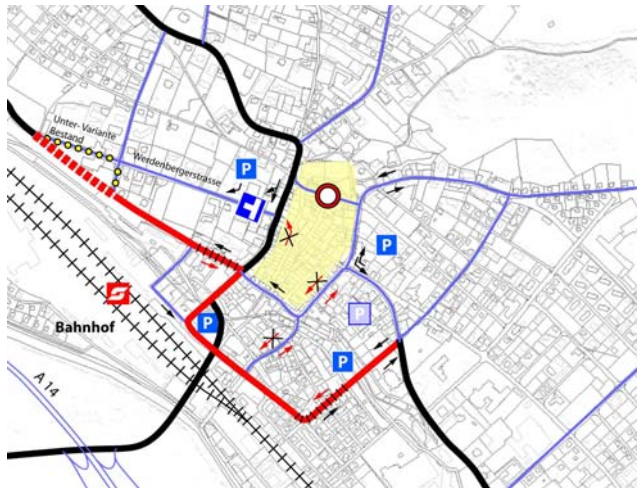
Anhang B4.1: Übersicht Varianten

Übersicht Varianten																		
Varianten weiter untersuchen: Entscheid 07. Mai		ja	ja	ja	nein	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	
Varianten (Stand 07. Mai)		0	0+	1	2A	2B	3	4A	4B	5	6A	6B	7	8A	8B	9A	10A	11 ¹⁾
Nummerierung in Skizzen 23. April			(0+)	(1C)	(1A)	(1B)	(2A)	(3A)	(3B)	(4C)	(4A)	(4B)	(5A)	(6A)	(6B)	(7A)	(8A)	(9A)
Ziele erreicht?																		
- Postplatz entlastet	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
- Sparkassenplatz entlastet	nein	z.T.	z.T.	ja	ja	wenig	ja	ja	ja	z.T.	ja	ja	wenig	ja	ja	ja	ja	nein
- Herrengasse entlastet (gesperrt)	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
- Eingriff in Stadtstruktur (k=klein, m=mittel, g=gross, s.g= sehr gross)	--		k	k-m	k-m	k	g	g	m	m	m	m	g	g	s.g	g	g	g
Verkehrsführung																		
HVS (Hauptverkehrsstrassen)																		
Westseite																		
- Bestand (Werdenbergerstrasse)	X																	
- Kasernenplatz, Föhrenburgerstrasse		(Var.)	X	X	X	X	X	X	X									
- Kasernenplatz, Bahnhofplatz		X																
- Äuleweg										X	X	X	X	X	X	X	X	X
- neue Verkehrsführung in Nord-Südrichtung																		X
Ostseite																		
- Ignaz-Wolf-Strasse	↑	↑	↑	↓↑	↓↑	--	--	--	↑	↓↑	↓↑	--	--	--	--	--	--	gesperrt
- Obere Wichner-Strasse	↓	↓	↓			↓↑			↓			↓↑						gesperrt
- Riedstrasse							↓↑	↓↑						↓↑	↓↑	↓↑		
- Verbindung Wichnerstr. Bürserbrücke																↓↑		
- HVS unter Getzner																	↓↑	
- Tunnel West-Ost: Zweirichtungsverkehr																		↓↑
Erschliessungsstrassen (ES)																		
Westseite																		
- Werdenbergerstrasse als Sackgasse		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	--
- Durchfahrt Mutterstrasse gesperrt																		X
Ostseite																		
- Sparkassenplatz, Sackgasse aus Ost				X			X			X			X					
- Sparkassenplatz beschränkte Durchfahrt					X			X			X			X				
- Obere Wichnerstrasse Gegenverkehr				↓↑			↓↑			↓↑			↓↑			↓↑	↓↑	
- Obere Wichnerstrasse Einbahn					↑			↑			↑			↑				
					(↓)			(↓)			(↓)			(↓)				
- Sparkassenplatz mehrbelastet																		X
zusätzliche Varianten																(9B)	(10B)	

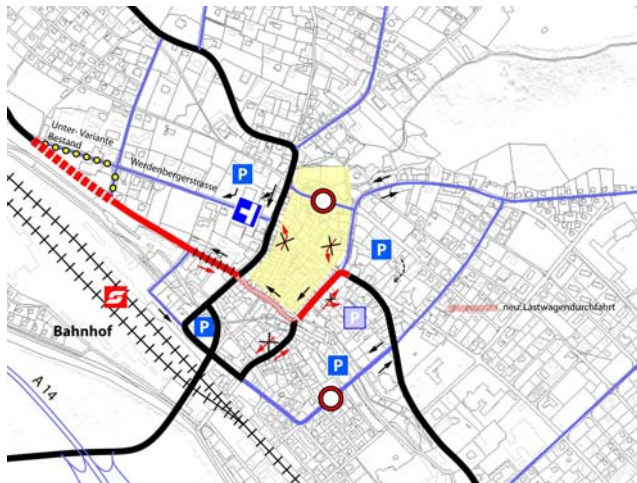
1) bei der Verkehrsführung Tunnel wurde an der Sitzung eine Variante bereinigt

Anhang B4.2: Ausgeschiedene Varianten

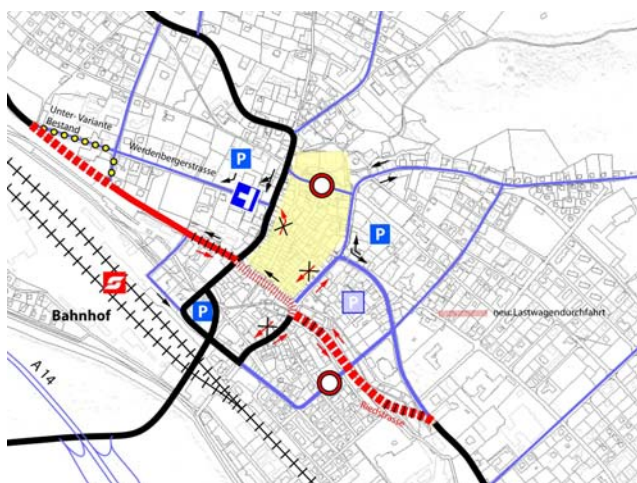
In der Sitzung 5 ausgeschiedene Varianten:



Variante 2B

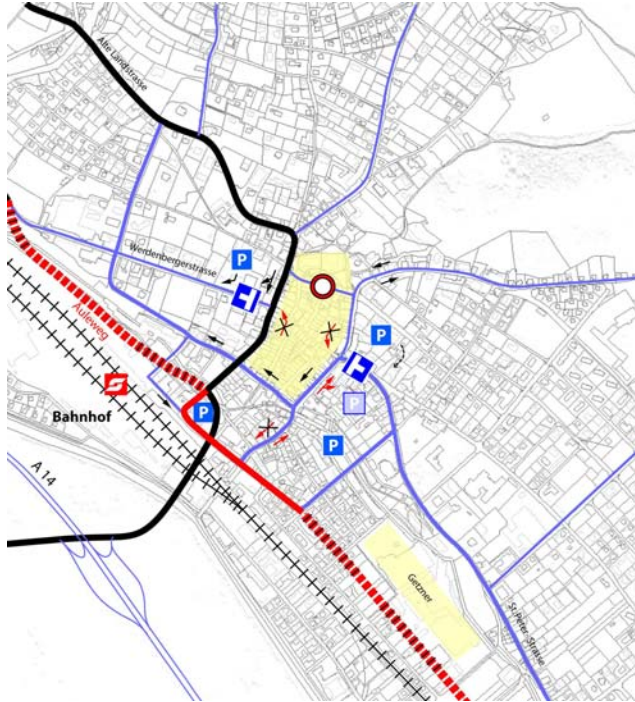


Variante 3



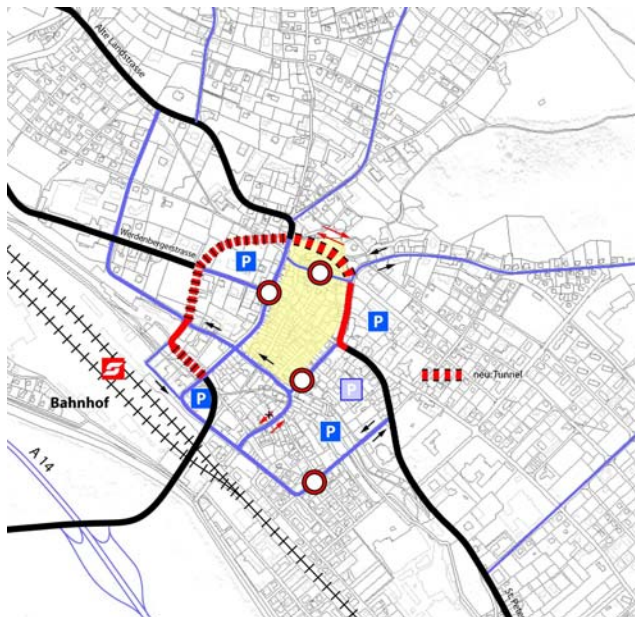
Variante 4B

metron



Variante 10A

In der Sitzung 6 ausgeschiedene Variante:



Variante 11