



# **AUFWERTUNG ALTSTADT — VERLEGUNG L190**

**Dokumentation zur  
Ergebniskonferenz  
Stadtsaal Bludenz  
28. Juni 2008**

*Moderation: Paul Krummenacher*

**frischer wind**

**AG für Organisationsentwicklungen**  
Bruderholzstrasse 14, CH-4102 Binningen  
Telefon +41 61 / 421 45 35; Fax +41 61 / 421 45 40  
info@frischerwind.com; [www.frischerwind.com](http://www.frischerwind.com)

# 1 Programm vom Samstag, 28. Juni 2008

Wann	Was	Min.	Gruppe
08.00	Eintreffen, Kaffee, Mineral	30'	
08.30	<b>Begrüßung</b>	5'	A
08.35	<b>Grundsätzliches</b> frischer wind	5'	A
08.40	<b>Wer alles im Saal ist</b> 1. Wer war an der ZK? Wer in einer AGr? Wer in beidem? Wer weder noch? 2. Erwartungen?	20'	plenar
09.00	<b>Präsentation der Ergebnisse</b> 1. Ost-West Verbindungen, Tunnelvariante 2. Variante 6A - Rückblick auf die ZK (frischer wind) - Empfehlungen der Arbeitsgruppen - Abklärungen von Stadt/Land und Vorschlag zur Weiterführung (inkl. Verkehrsmodelle)	5' 10' 20'	A
09.35	<b>Diskussion in Gruppen</b>	40'	A
10.15	Pause	20'	
10.35	<b>Dialog</b>	30'	A
11.05	<b>Wechsel der Gruppe</b>	5'	
11.10	<b>Präsentation der Ergebnisse</b> 3. Entwicklungskonzept - Rückblick auf die ZK (frischer wind) - Empfehlungen der Arbeitsgruppen - Abklärungen von Stadt/Land und Vorschlag zur Weiterführung  4. Sofortmassnahmen - Rückblick auf die ZK (frischer wind) - Empfehlungen der Arbeitsgruppen - Abklärungen von Stadt/Land und Vorschlag zur Weiterführung (Inkl. Wie weiter)	2' 5' 5'  2' 5' 10'	B
11.40	<b>Diskussion in Gruppen</b> (inkl. Empfehlungen für das weitere Vorgehen)	30'	B
12.10	<b>Dialog</b>	15'	B
12.25	<b>Wie weiter?</b>	5'	B
12.30	Schluss		

---

## 2 Teilnehmende

Es haben 44 Personen an der Veranstaltung teilgenommen.

## 3 Begrüßung

Stadtrat Wolfgang Weiss begrüßt alle Anwesenden und bedankt sich für die Bereitschaft zur Mitarbeit. Speziell dankt er allen Mitgliedern der Arbeitsgruppen, die wertvolle Hinweise und Ideen geliefert haben.

## 4 Grundsätzliches zur Veranstaltung

- Alle Interessens- und Bevölkerungsgruppen diskutieren gemeinsam die Entwicklung ihrer Stadt.
- Sie nehmen kritisch Stellung zum aktuellen Planungsstand und entwickeln Empfehlungen dafür, welche Schwerpunkte und Handlungsfelder in der weiteren Planung besonders beachtet werden sollen.

## 5 Rückblick auf das bisherige Verfahren

Was nach der Veranstaltung vom 7./8. März geschah:

- Das Beraterteam nahm am Montag, 10. März 2008 um 17 Uhr - zusammen mit weiteren Interessierten und dem Kernteam - die Empfehlungen der Konferenz entgegen, beriet deren weitere Verarbeitung und bildete Arbeitsgruppen.
- Die Arbeitsgruppen nahmen die Arbeit auf und stellten ihre Zwischenresultate dem Kern- und Beraterteam vor (Montag, 5. Mai 2008, 17.00 – 19.00 Uhr).
- Am 12. Juni wurden dem Beraterteam und den Arbeitsgruppen die Resultate der umfassenden Verkehrs- und Machbarkeitsstudien vorgestellt.
- In der öffentlich ausgeschriebenen Ergebniskonferenz (Samstag, 28. Juni 2008, 08.30 – 12.30 Uhr) wurden die erarbeiteten Lösungen und Vorgehensvorschläge allen Teilnehmern und Teilnehmerinnen zur kritischen Beurteilung vorgelegt. Stadt und Land informierten über das weitere Vorgehen.

---

## **6 Ost-West Verbindungen, Tunnelvariante sowie Konkretisierung und Optimierung der Variante 6A**

### **Einleitung / Überblick**

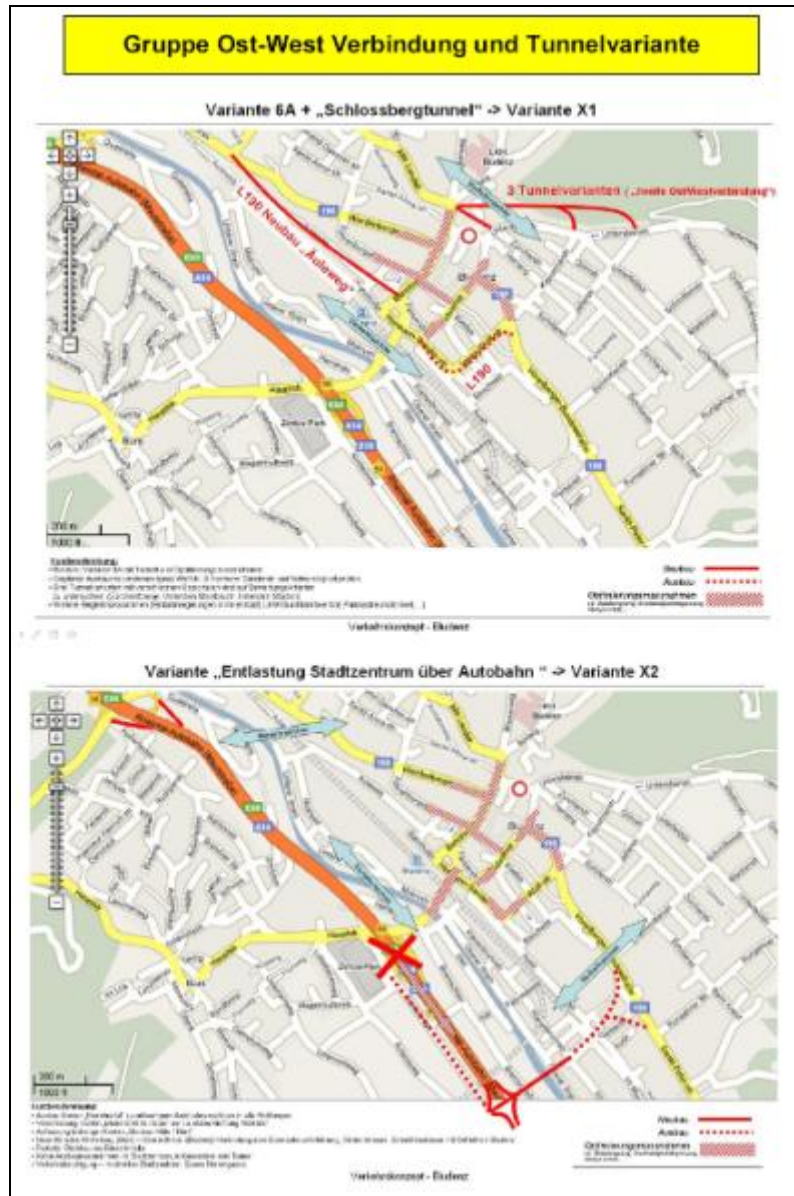
Paul Krummenacher erinnert an die Empfehlungen der Großgruppenkonferenz vom 7./8. März. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben zum Schluss der damaligen Veranstaltung fünf Hauptthemen definiert:

- Ost-West-Verbindung / Tunnelvariante
- Konkretisierung und Optimierung der Variante 6A
- Entwicklungskonzept
- Parkierungskonzept
- Sofortmassnahmen

Im Anschluss an die Veranstaltung haben sich Arbeitsgruppen gebildet, die intensiv gearbeitet haben. Ihre Vorschläge sind heute auf den Plakaten zu sehen.

## Bericht der Arbeitsgruppe Tunnelvariante / Ost-West-Verbindung

(Sprecher: G. Schneider)



G. Schneider stellt die Resultate der Arbeitsgruppe anhand eines Plakates vor. Es wurden in der Arbeitsgruppe drei Varianten einer Tunnelführung diskutiert. Basis aller Tunnellösungen war die Variante 6A, welche mit einem Schlossbergtunnel ergänzt würde. Die Untersuchungen von Stadt und Land sind bezüglich Schlossbergtunnel erfolgt. Die Untersuchungen zur 2. Variante (Verlegung des Autobahnknotens Bürs/Bludenz Mitte) wurde verkehrlich weniger gut geprüft, die Argumente liegen dort hauptsächlich in der Schwierigkeit mit den befürchteten Widerständen bei der Asfinag.

In der Arbeitsgruppe arbeiteten zuerst ca. 10 Personen mit, später bestand der harte Kern noch aus 3-4 Personen.

## Bericht der Arbeitsgruppe Optimierung der Variante 6A

(Sprecherin: E. Mäser)

**Arbeitsgruppe Optimierung Variante 6A - östlicher Teil**



**Ergebnis unserer Arbeitsgruppe:**  
Die Anrainer der geplanten Variante 6A sind generell gegen die Verlegung der Landesstraße L190 durch das "Wohngebiet" Hermann-Sander-Straße und Ignaz-Wolf-Straße. Da wir alle mit Fahrzeugen unterwegs sind, sollte der Verkehr dementsprechend auch aufgelockert werden.

Durch die Variante 6A wird die Stadt Bludenz geteilt, was einem Dolchstoß für die Stadt gleich käme - weniger Besucher, noch mehr leere Geschäfte und Geschäftabwanderungen, etc.  
Mit dieser Variante ist keinem geduldet, sondern es wird der Verkehr in ein "Wohngebiet" und auf eine von vielen Schülern und Kindern besetzte Straße verlagert.

Man wird doch allen Ernstes nicht glauben, dass die Anrainer entlang der geplanten Variante A einen Teil ihres Grundstückes für so eine Straße - welche mitten durch ein "Wohngebiet" führen soll - freiwillig hergeben werden.

**Vorschlag unserer Arbeitsgruppe:**  
Damit der ganze Verkehr nicht nur von den Anrainern entlang der Ignaz-Wolf-Straße und der Hermann-Sander-Straße geschluckt werden muss, wären die nachstehenden Varianten zu überlegen:

- 1) Einbahnregelung der Werdenbergerstraße (ist zugleich auch Entlastung Sparkassenplatz)  
Werdenbergerstraße zwischen Kreuzung Ignaz-Wolf-Straße und Sparkassenplatz nur noch als Einbahnstraße - in Richtung Sparkassenplatz - und Weiterführung Wichnerstraße und Untersteinstraße.  
Diese Variante ist ohne großen Kostenaufwand und ohne städtebaulichen Eingriff rasch realisierbar.
- 2) Keine Sperre Sparkassenplatz  
Wenn der Sparkassenplatz für den gesamten Verkehr gesperrt wird, werden die Besucher und Touristen ausbleiben und noch mehr Geschäftslöcher stehen leer bzw. weitere Unternehmen weichen in die Nachbargemeinden aus.
- 3) Entlastung der Parkbesetzung  
Versetzung der Bushaltestelle, Installation einer Verkehrsampel (sicheres und geordnetes Überqueren der Straße)
- 4) Installation von Verkehrsampeln  
Durch die Installation von Verkehrsampeln an neuralgisch wichtigen Stellen wird den Fußgängern ein sicheres Überqueren ermöglicht. Durch diese Ampeln überqueren die Fußgänger die Straße nicht einzeln sondern in Gruppen.  
Das Argument: "Ampeln behindern den Verkehrsfluss" können wir nicht verstehen! Wieso sind in den anderen Städten überall Verkehrsampeln installiert?

E. Mäser teilt mit, dass die Anrainer der geplanten Landesstraße generell gegen die Verlegung der Landesstraße in ein dicht besiedeltes Wohngebiet sind. Die Ignaz-Wolf-Straße ist nicht nur ein Wohngebiet, sie ist auch für viele Kinder ein Schulweg.

In der Arbeitsgruppe arbeiteten zuerst 8 Personen mit, später reduzierte sich die Anzahl auf 2-3 Personen.

## Ergebnisse der Untersuchungen

DI Martin Ruff stellt die Ergebnisse der Untersuchungen vor.

- An der Konferenz vom März wurde – zu Recht - bemängelt, dass die Verkehrszahlen nicht mehr aktuell sind. Das Land hat danach unverzüglich neue Verkehrszählungen veranlasst. Dabei ist zu beachten, dass während den Zählungen ein Teil der L190 (östlicher Teil der St. Peterstraße) wegen einer Baustelle gesperrt war. Das führte zu Verschiebungen im Netz. Insgesamt sind die Zahlen aber aussagekräftig und korrekt, an einzelnen Messstellen stimmen sie aber nicht.
- Die **Verkehrszählungen** haben eine Verkehrszunahme von jährlich 2.2% ergeben. Dieser Wert liegt im österreichischen resp. europäischen Mittel.
- Die Konferenz vom März hat zudem weitere **Untersuchungen von Tunnelvarianten** gewünscht. Das Land hat daher die Machbarkeit (inkl. Kostenschätzung) von Tunnelvarianten prüfen lassen. Zwei grundsätzlich verschiedene Tunnelführungen wurden geprüft: ein Schlossbergtunnel mit unterschiedlicher Länge und ein Bahnhofstunnel.
- Der Bahnhofstunnel, welcher den Verkehr vom ausgebauten Äuleweg übernehmen und unter dem Bahnhof liegen würde, wäre geologisch sehr aufwändig und somit auch sehr teuer. Kostenschätzung: ca. 16.8 Mio. €
- Der Bahnhofstunnel ist nicht nur sehr teuer, aufgrund des neuen Verkehrsmodells wurde auch festgestellt, dass er verkehrlich sehr schlecht abschneidet, seine Wirkung auf die Zentrumsentlastung ist sehr gering.
- Die drei Schlossbergtunnel-Varianten kurz, mittel und lang liegen geologisch viel besser und könnten daher auch deutlich weniger aufwändig gebaut werden. Beim Schlossbergtunnel kurz müsste mit Kosten von ca. 2.8 Mio. € gerechnet werden, bei der Variante mittel mit ca. 6.2 Mio. € und beim langen Tunnel mit rund 12.9 Mio. €
- Der Schlossbergtunnel ist als Landesstraße ungeeignet – und zwar in allen drei untersuchten Varianten, weil bei allen drei Varianten bei den Portalen entweder Wohn- oder Erholungsgebiete stark beeinträchtigt werden. Der Schlossbergtunnel kurz, der vermutlich am ehesten in Frage käme, löst das Problem nicht, weil der Verkehr dann schließlich doch über den Sparkassenplatz abgewickelt werden muss. Es ist also davon auszugehen, dass sich das Land an den Kosten für den Bau eines Tunnels nicht beteiligen würde.
- Um die vorgeschlagenen Varianten und Planfälle beurteilen zu können, wurde nach der Konferenz vom März die Aktualisierung und Erweiterung des Verkehrsmodells in Auftrag gegeben.
- Dank diesem **Verkehrsmodell** können nun die verschiedenen Ideen auf ihre Auswirkungen geprüft werden. So konnte z.B. gezeigt werden, dass ein Rechtsabbiegeverbot von der Mutterstraße in die Herrengasse für die Herrengasse bereits eine Reduktion des Verkehrs um zwei Drittel bringt. Des Weiteren konnte man prüfen, wie sich der Verzicht auf die Totalsperren von Post-/Sparkassenplatz auswirken würde.
- Schließlich wurden auch die gewünschten **planlichen Grundlagen** für die Ignaz-Wolf-Straße erstellt. Es gibt zwei mögliche Linienführungen, eine oberhalb der Kirche, die andere unterhalb der

Kirche. Aus städtebaulicher Sicht ist die Variante unterhalb der Kirche eindeutig zu bevorzugen, weil oberhalb der Kirche ein schöner, großer, zusammenhängender Raum zerschnitten würde. Die Gestaltung der ausgebauten Ignaz-Wolf-Straße ist noch nicht bestimmt. Es wäre möglich, die Straße so zu verbreitern, dass ein Fahrradstreifen, ein Gehsteig und eine Bepflanzung mit Bäumen möglich wären. Die Detailplanung müsste sehr sorgfältig angegangen werden. Zurzeit steht die breitere Variante mit Gehsteig, Radstreifen und Bepflanzung im Vordergrund.

- **Der heutige Stand, der nun zur Diskussion gestellt wird heißt also:**
  - **Basis Variante 6A**
  - **Begegnungszonen Postplatz und Sparkassenplatz, was zu einer Auffächerung des Verkehrs führt**
  - **Rechtsabbiegeverbot von der Mutterstraße in die Herrengasse**
  - **Kein Tunnel als Landesstraße**
- DI Martin Ruff betont zum Schluss, dass er überzeugt ist, dass dies eine gute und für alle verträgliche Lösung ist, die eine sinnvolle Entwicklung der Stadt ermöglicht. Die Untersuchungen sind umfassend und können gerne eingesehen werden. Der Ball liegt nun bei der Stadt, die dem Land nun mitteilen muss, ob sie diese Variante so zur weiteren Planung empfiehlt.
- Stadtrat Wolfgang Weiss bedankt sich bei G. Schneider und E. Mäser für die Präsentation und bei allen Mitwirkenden der Arbeitsgruppen für die Arbeit.
- Er bedankt sich auch beim Land für die umfassenden Untersuchungen, die der Stadt eine wichtige Entscheidungsgrundlage sind. Es ist beispielsweise wichtig zu wissen, dass die Verkehrszunahme in den letzten Jahren im üblichen Rahmen von 2.2% liegt. Darüber wurde ja oft diskutiert.
- Auch die Grundlagen zu den Tunnelvarianten sind hilfreich für die weitere Diskussion.



## 7 Rückmeldungen zu den ersten Vorträgen

Die präsentierten Ergebnisse werden in den Gruppen diskutiert. Das Gehörte soll kritisch hinterfragt werden. Den Gruppen stehen grüne, rote und gelbe Post-it zur Verfügung.



## Tunnelvariante/Variante 6A

### Was begrüßen Sie, finden Sie gut?

- Faire Verkehrsaufteilung
- Keine Totalsperren!
- Herrengasse Rechtsabbiegeverbot
- Straßenverlauf südöstlich der Hl. Kreuzkirche
- Schlossbergtunnel 1, Auffächerung des Verkehrs gewährleistet
- Variante 6A gut für Anschluss an Entwicklungsgebiete
- Tunnel nicht nur W-O, sondern auch O-W-Verbindung (Schulen, Sportanlagen)
- "Gürtel" mit Tunnel (mittel) vollenden
- Tunnelvariante kurz sehr attraktiv → + Anbindung + Umfahrung **Altstadt**
- Tunnelprojekt weiterverfolgen zur Entlastung!
- Ignaz-Wolf-Straße Gehsteig mit Allee
- Sicheres Radwegnetz Ost-West erstellen
- Anreize für Fußgänger und Radfahrer
- Führung Trasse unter Hl. Kreuzkirche
- Kurze Ost-West-Verbindung
- Effiziente Ost-West-Verbindung

### Was sehen Sie eher kritisch? Was hat Ihnen eventuell auch gefehlt?

- Tunnel mittel und lang: Portale und Zubringer Straßen in Wohn-/Schul-/Naherholungsgebiet
- Kosten/Nutzen Tunnel vs. Rechtsabbiegen
- Einseitige Belastung des Wohngebiets (Ignaz-Wolf-Straße)
- Verkehrssteigerung in der Alten Landstraße?
- Geschwindigkeitsbegrenzung in der Alten Landstraße im Zuge des Abbiegeverbots in die Herrengasse
- Rechtsabbiegeverbot kann a) ignoriert oder b) umgangen werden (geradeaus, Umkehr, linksabbiegen)
- Verantwortliche tendieren nur zur Variante 6A

### Welche Fragen haben Sie?

- Radwegekonzept in Angriff nehmen
- Zubringerstraßen für Tunnelvarianten?
- ? Kosten Variante 6A (Hermann-Sander-Straße, Ignaz-Wolf-Straße)
- Klärung: West-Ost-Verbindung L190 ab Fa. Garzon → Rechtslage?
- Grund ablösen, Stand? Ignaz-Wolf-Straße, Hr. Lörünser
- Stand Verhandlungen Anwohner?
- **Verlängerung** Hermann-Sander-Straße zur Bleichestraße?

## 8 Dialog zu den Gruppendiskussionen

Paul Krummenacher führt mit den Verantwortlichen von Stadt und Land ein Gespräch zu den Resultaten der Gruppendiskussionen und fragt bei den Teilnehmern nach.

### Tunnelvariante

Die Tunnelvariante ist aufgrund der Gruppendiskussionen weiterhin ein wichtiges Thema. DI Martin Ruff stellt nochmals fest, dass der Tunnel als Landesstraße ungeeignet ist und auf politischer Ebene Gespräche zu führen sind, ob sich das Land an einer solchen Lösung beteiligen kann. Der Vizebürgermeister P. Ritter betont, dass die Tunnelvariante für die Stadt noch nicht gestorben ist. Die Stadt will dieses Projekt weiterverfolgen.

Ein Teilnehmer betont, dass der Tunnel nicht nur eine West-Ost-Verbindung ist, sondern auch eine Ost-West-Verbindung. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Tunnel auch bezüglich der Sicherheit Vorteile hätte (Rettungswege). Drei Teilnehmende äußern sich kritisch und weisen auf die Problematik der Portale bei einem Schlossbergtunnel hin.

### Optimierung Variante 6A

Die Begegnungszonen Sparkassenplatz und Postplatz sowie das Rechtsabbiegeverbot in die Herrengasse fanden grundsätzlich viel Zustimmung. Die grundsätzliche Kritik bezüglich der Mehrbelastung insbesondere in der Ignaz-Wolf-Straße bleibt bestehen.

Eine Teilnehmerin kritisiert das Rechtsabbiegeverbot in die Herrengasse, wenn sie als Sofortmaßnahme ausgeführt werde. Das Abbiegeverbot dürfe nur kombiniert (und gleichzeitig) mit dem Ausbau Äuleweg erfolgen.

Ein Teilnehmer regt an, die Landesstraße länger auf der Hermann-Sander-Straße zu führen, anstatt in die Ignaz-Wolf-Straße abzulenken, so würden die Autos durch ein Gewerbegebiet und nicht durch ein Wohngebiet fahren.

DI Martin Ruff und die Verantwortlichen der Stadt prüfen diesen Vorschlag gerne. Es ist nicht so, dass es dort keine betroffenen Anrainer gäbe.

### Weiteres Vorgehen

DI Martin Ruff erklärt, wo wir zurzeit stehen und wie es weitergehen soll:

*„Wir sind in einem sehr frühen Stadium des Projektes. Wir haben nun sehr viele Pläne und Grundlagen. Was das Land nun möchte und erwartet, ist eine grundsätzliche Stellungnahme der Stadt. Für das Land ist mit diesen Gutachten und diesem Bürgerbeteiligungsprozess die Arbeit vorläufig abgeschlossen. Jetzt liegt der Ball bei der Stadt. Ich kann aus Erfahrung sagen, dass dies eines der best-untersuchten Vorprojekte ist. Die Grundlagen und Untersuchungen sind umfassend und aktuell. Das ist auch gut so und wichtig.*

*Persönlich bin ich der Meinung, dass die heute dargelegte Variante 6A eine große Chance für Bludenz wäre. Wir sollten mit der Entscheidung für eine Linienführung nicht mehr 20 Jahre warten, sonst sind die Chancen, die wir heute haben, verpasst und viele Möglichkeiten verbaut. In diesem Sinne warte ich gespannt auf die Stellungnahme der Stadt und würde mich freuen, an diesem Projekt weiterzuplanen.“*

## 9 Präsentation der Ergebnisse Entwicklungskonzept und Sofortmassnahmen

### Bericht der Arbeitsgruppe Entwicklungskonzept

(Sprecher: M. Mitiska)

**L190**

- Keine Durchzugsstraße
- Keine Umfahrungsstraße
- Keine Anbindungsstraße an Bürs

**EINE STADTSTRASSE FÜR DIE BLUDENZER BEVÖLKERUNG**

**EINE STADTSTRASSE ZUR ANBINDUNG DER INNENSTADT**

**EINE STADTSTRASSE ZUR ANBINDUNG DER ENTWICKLUNGSGEBIETE**

**EINE STADTSTRASSE ALS RÜCKGRAT DER ALTSTADTAUFWERTUNG**

**Aufwertung Altstadt – Verlegung L190**

**Arbeitsgruppe: Innenstadtentwicklung**

Die Altstadt als mittelalterlicher Kern von Bludenz ist längst zu klein geworden, um alle Zentrumsfunktionen einer Stadt mit 14.000 Einwohnern aufzunehmen. Deshalb soll sie mit den umliegenden Gebieten vom Schlossberg bis zum Bahnhofsvorplatz verknüpft werden, die Flächen mit großen Entwicklungspotenzialen bieten.

Voraussetzung dafür sind einerseits hochwertige Stadtraume mit Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer, die Flächen für Veranstaltungen, für Gastgärten, zum Spielen und vieles mehr bieten. Andererseits wird eine leistungsfähige Straße für den innerörtlichen Verkehr gebraucht, die die Autolenker möglichst flüssig an den Rand der Altstadt und zu den Entwicklungsgebieten führt. Dort werden zeitgemäße Parkplätze in ausreichender Zahl die Voraussetzung für attraktive Wohnungen, Büros und Geschäfte in der Innenstadt bieten.

M. Mitiska stellt die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Entwicklungskonzept vor. Wichtig ist, die Potenziale realistisch einzuschätzen. Einige sehr zentral gelegene Entwicklungsgebiete sind eine große Chance für die Stadt. Die Verkehrslösungen müssen dies berücksichtigen.

In der Arbeitsgruppe haben ebenfalls 8-9 Leute gearbeitet.

---

## Stellungnahme der Stadt

DI Th. Diekmann nimmt aus der Sicht der Stadt Stellung und dankt für die wertvollen Impulse. Er zeigt anhand einer Präsentation, dass es rund um die Altstadt verschiedene Entwicklungsgebiete gibt. Die Straßenverlegung soll die Erschließung dieser Gebiete sicherstellen und deren Entwicklung fördern. Die Verbindung dieser Entwicklungsgebiete zur Altstadt sollen gut und attraktiv sein - insbesondere für den Fußverkehr.

Im Weiteren zeigt DI Th. Diekmann Beispiele und Visualisierungen von Aufwertungen von öffentlichen Plätzen, wie sie z.B. am Sparkassen- oder Postplatz realisiert werden könnten.

Zum Schluss wurden kurz die Pläne, welche im Gebiet Bahnhof zurzeit im Gange sind, angeschnitten.

Er schließt mit der Feststellung ab, dass mit der neuen Führung der L190 positive Impulse gesetzt werden können, sowohl für die Altstadt wie auch für die gesamte Zentrumsentwicklung. –

*„Wir lösen mit dieser Verkehrsführung nicht alle Probleme, aber wir schaffen gute Voraussetzungen für die künftige Entwicklung der Stadt.“*

# Bericht der Arbeitsgruppe Sofortmassnahmen

(Sprecher: D. Henn)

## Gruppe Sofortmassnahmen

### Bahnhofstraße Werdenbergerstraße

Bis zur Realisierung der L190 neu Verlagerung des Hauptverkehrs auf die untere Föhrenburgstraße zur Entlastung der Werdenberger- und oberen Bifl Straße

**Änderungen:**

- Fahrbahn Rechtsabbiegen Richtung Post erlaubt
- Fahrrichtung Kasernplatz erlaubt
- Fahrrichtung Birs Umfahrung gesperrt
- Verkehr der gesperrten Fahrspuren durch die untere Wichnerstraße auf die L190 umleiten
- Vorrang für Linksabbieger Richtung Kasernplatz
- Geschwindigkeitsbeschränkung für den Bereich Postplatz bis Possenig Kreuzung auf 30 km/h – bei Bedenken des Landes: In Sinsheim/Deutschland ist die  $v_{max}$  auf der Hauptstraße durch den Ort ebenfalls 30 km/h.

**Zusatzmaßnahmen beim Rathaus:**

- Wie in Variante 6A Sackgassenregelung – Zufahrt zu den Parkplätzen Rathaus bzw. Wigo möglich
- Durchfahrt für öffentliche Verkehrsmittel weiter über die Werdenbergerstraße möglich

**Zusatzmaßnahmen bei der Straße „Am Tobel“:**

Hinweisschild 50 m vor der Firma Irwey, damit Bewohner der Südtiroler Siedlung/des Obdors über die Straße „Am Tobel“ fahren.



**Zusatzmaßnahmen allgemein:**

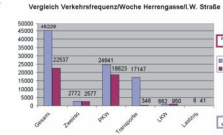
Kontrollen bezüglich Schwerverkehr auf der Werdenbergerstraße. Immer noch fahren LKW mit 30t ins Stadtgebiet ein.  
Hinweisschild vor der Fa. Leitzinger Nüziders (Möglichkeit zum Abbiegen auf die Autobahn) sowie beim Galgentobel anbringen.

**Verbesserungen:**

- Fortführung des Verkehrs an der Possenig Kreuzung
- Erhöhung des Verkehrsflusses insgesamt
- Beruhigung und Entlastung der Postkreuzung
- Entlastung Föhrenburgkreuzung – ebenfalls viele Unfälle bisher
- Entlastung Herrergasse
- Entlastung obere und untere Bahnhofstraße

### Herrengasse

**Vergleich Verkehrsfluss/Woche Herrengasse/W. Straße**



**Berechnung Durchschrittszeit für Freitag**  
Zeitraum: 08:00 - 22:00  
Messort: Herrengasse/Galeri 11101 - 14043, 11.3.08 (Anliegen auf 2h)


Zeit	PKW	Bus	Lin	Rad	Fußg
08:00	44	0	0	0	0
08:15	49	0	0	0	0
08:30	44	0	0	0	0
08:45	44	0	0	0	0
09:00	40	0	0	0	0
09:15	41	0	0	0	0
09:30	40	0	0	0	0
09:45	41	0	0	0	0
10:00	40	0	0	0	0
10:15	41	0	0	0	0
10:30	40	0	0	0	0
10:45	41	0	0	0	0
11:00	40	0	0	0	0
11:15	41	0	0	0	0
11:30	40	0	0	0	0
11:45	41	0	0	0	0
12:00	40	0	0	0	0
12:15	41	0	0	0	0
12:30	40	0	0	0	0
12:45	41	0	0	0	0
13:00	40	0	0	0	0
13:15	41	0	0	0	0
13:30	40	0	0	0	0
13:45	41	0	0	0	0
14:00	40	0	0	0	0
14:15	41	0	0	0	0
14:30	40	0	0	0	0
14:45	41	0	0	0	0
15:00	40	0	0	0	0
15:15	41	0	0	0	0
15:30	40	0	0	0	0
15:45	41	0	0	0	0
16:00	40	0	0	0	0
16:15	41	0	0	0	0
16:30	40	0	0	0	0
16:45	41	0	0	0	0
17:00	40	0	0	0	0
17:15	41	0	0	0	0
17:30	40	0	0	0	0
17:45	41	0	0	0	0
18:00	40	0	0	0	0
18:15	41	0	0	0	0
18:30	40	0	0	0	0
18:45	41	0	0	0	0
19:00	40	0	0	0	0
19:15	41	0	0	0	0
19:30	40	0	0	0	0
19:45	41	0	0	0	0
20:00	40	0	0	0	0
20:15	41	0	0	0	0
20:30	40	0	0	0	0
20:45	41	0	0	0	0
21:00	40	0	0	0	0
21:15	41	0	0	0	0
21:30	40	0	0	0	0
21:45	41	0	0	0	0
22:00	40	0	0	0	0

**10 dB über dem Grenzwert d.h. doppelt so laut wie zulässig**

**Bisher:**

- Der Verkehr von 3 Hauptverkehrsstraßen fließt momentan zu 70 % durch die Herrengasse.
- Verkehrsdichte liegt weit über der Kapazität dieser Straße – bisher 6500 PKW/Tag auf der Hauptstraße L190 (Ignaz Wolf Str. und Hermann Sander Str.) nur 2000 PKW/Tag
- Lärmpegel LAeq liegt mit 70 dB 10 dB über dem zulässigen Grenzwert

**Asphalt statt Pflaster:**  
Soll 2002 im südlichen Abschnitt der DABERGSTRASSE



**Änderungen:**

- Rechtsabbiegeverbot in der Herrengasse für Fahrzeuge, die vom Postplatz bzw. der Bahnhofsstraße kommend die Mainertstraße passieren – Details siehe Grafik unten
- Asphalt Belag in der Herrengasse – wie in Schaffenburg Altstadt
- Verkehrsberuhigte Zone
- Temporäre Radspur auf Schrittgeschwindigkeit wie in Lindau, Kempten, Reutlingen, Memmingen bilden
- Rückbau der Oberen Herrengasse (Gebäudeverbleiben, Radweg auf das Niveau des Gehsteigs anheben) oder Begrenzung der rechten Seite mit Betonklotzen
- Absehung des L190 unter 40 dB durch
- deutliche Verminderung der Verkehrsfrequenz auf max. 2500 Fahrzeuge/Tag sowie oben genannte Maßnahmen
- Umkehr des Verkehrsflusses Ende Umföhrung Birs/Fahrschule Bress zu einem (blauen) Kreisverkehr, damit die Fahrzeuge, von der Umföhrung kommend nach links Richtung Hermann Sander Straße abgeben können.

**Beachtung des Prinzips der Stetigkeit:**  
**Umgestaltung der Einfahrt des Obertores**

Es muss sichergestellt sein, dass keine PKW, die aus dem Süden der Stadt kommen, ins Obere Tor einfahren.

**Abhilfe:**  
Rückbau des Einfahrbereiches durch eine Erweiterung des Gehsteigs samt Begrenzungszaun und Ausbildung einer Fahrbahn für den Verkehr aus Norden kommend.

**Verbesserungen:**

- Der Hauptanteil des West/Ost Verkehrs wird dann über die Hauptstraße L190, die Ignaz Wolf Str. und die Hermann Sander Str. geführt
- Deutliche Absenkung der Verkehrsfrequenz in der Herrengasse durch den Wegfall der Verkehrsflüsse von der Post und von der Bahnhofstraße her
- Entlastung der oberen Bahnhofstraße durch Vorrang des Verkehrs von Süden der Umföhrung her



**Ursprüngliches Aussehen der DABERGSTRASSE in Schaffenburg**



### Stadt Entwicklung

**Servicequalität der Betriebe verbessern**  
Bzgl. Kunden:  
Kriterien wie Freundlichkeit, Beratung, Engagement kommen


Ausbildung der Angestellten bzgl. Kundenkontakt:  
Vorbild Meisl, Palmers, Garcon, Blische

**Marktforschung starten:**

- In Bludenz: Wären unsere die Bürger von einer Einkaufsstadt?
- Ins Zimba Park: Wobald laufen Sie hier ein? Wobald nicht in Blz?
- Welche Geschäfte fallen den „Zustrom“ in Bludenz?
- usw.

**Belebung der Innenstadt mit Gastbetrieben:**  
Steigerung der Akzeptanz durch die Bewirtung durch:  
✓ Erhaltung der Öffnungszeiten  
✓ Der Besitzer sorgt im Außenbereich für Ruhe  
✓ Keine Beschallung durch Musikanlagen

Gastgarn – klare Regelung  
Hinweisschild – Beispiel aus Wien



**Platz Renne:**  
Sackgassen – bis jetzt eine ungenutzte offene Fläche mit Kerpflanzung  
Und zwar so, dass die Zierlemente fallweise problemlos entfernt werden können –> Veranstaltungen

**Revitalisierung der Altstadt und Innenstadtdenkmäler**  
Die Revitalisierung der Innenstadt ist kostenintensiv rückläufig

**Folgen:**

- weniger Kommunikation
- mehr Verkehr
- Schaffung von Infrastruktur an dezimierten Orten
- Bilderverlust
- Verfallung und Gefährdung vorbeugen

**Maßnahmen:**

**Wohnen in der Altstadt soll wieder „in“ werden**

- Sanierung leerstehender Häuser (Müllgasse Nr. 8, Sturmgasse 9, 11)
- Gestaltung von zusätzlichem Wohnraum durch Dachbodenbauten (Tendenz: ältere Menschen aus der Peripherie ziehen in stadtnahes Gebiet: Nutzung der Nahversorgung)
- Nutzung bestehender Geschäfte
- Einrichtungsbereit durch andere Banken, Ausschüpfung aller Wohnbau- Förderungs- Energiepartnertum
- Rechtshilfe der Hausgemeinschaft für eine Hausübergabe
- Häuser mit Substandardwohnungen im Bereich Skigebiet, Riedgasse durch architektonisch angepasste, energieeffiziente und familiengehende Wohnungen ersetzen
- (bevorzugt: Wohnlage mit Grünanteil und revitalisierten Mietsbereich mieten.

**Verbesserung der Außenhaltung in der Stadt und Stadtgestaltung:**

- Baumplanung entlang der Wälder- und Bahnhofstraße (Klimverbesserung, Beschattung von Parkplätzen und Fußböden)
- Beratung der Landwirtschaftskammer (Frau Dipl. Ing. Amaria Anna Moosbrugger, Leiterin Regionalentwicklung anfordern.
- Öffentliche Anlagen gärtnerisch ganzjährig pflegen (vgl. Feldkirch, Schruns)

Eine Aktion „**unsere Stadt soll schöner werden**“ starten (nach deutschem Beispiel)

- (evtl. mit Obst- und Gartenvereinen und Unterstützung der LLK Vorarlberg)
- Konstante Pflege öffentlicher Anlagen (Rathaus, Volkshaus, Mitte, öffentliche Spielplätze)
- Neupflanzung an der L 190, Höhe Föhrenburgbühl: ausgelebte Bäume ersetzen, ältere Äste entfernen
- Mühlbachweg als Radweg für Schulkinder ab Bahnhof bis Volks- und Hauptschule ausbauen (Grundverhältnisse mit Wildbachverbauung klären, in Karte eingetragener Weg ist öffentlich nicht zugänglich, teils als Parkplatz genutzt oder eingezäunt.
- Gewerbebetriebe: Föhrenburg, Kraft Foods ansprechen, ihre Freianlagen gegenüber Wohngebieten durch Grünfläche abgrenzen (z.B. Föhrenburg oberer Teil Föhrenburgstraße, ehemaliger Fußballplatz), Hochregallager Kraft Foods.

**Bahnhofsareal Nutzung:**  
Überbauung des Gleisanlagen mit einer Plantagen – hier wäre Platz für den Bushaltestelle, der in die Umföhrungsstraße hinein eingebunden werden könnte  
Vorbild: Stadt Chur/Ch

**Verlegung Bushaltestelle beim Eingang Fußgängerzone:**  
Geplante mit H. Walter (zsm. Traktormotoren) bzgl. Bushaltestelle Verlegung Richtung Hetzrog Friedhof

**Tiefgarage unter dem Rathaus:**  
Mittelschicht-Planung durcharchitektonisch überlegen

D. Henn erläutert die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Sofortmassnahmen anhand des Plakates und erklärt die wichtigsten Punkte. Es sind in der Arbeitsgruppe verschiedene Probleme und neue Verkehrsführungen diskutiert worden. Sehr positiv wurde der Vorschlag des Rechtsabbiegeverbotes in die Herrengasse aufgenommen. Es müsste aber mit zusätzlichen Maßnahmen sichergestellt werden, dass die erhoffte Lärmsenkung in der Herrengasse auch eintritt.



---

DI Thorsten Diekmann dankt der Arbeitsgruppe für die vielen Vorschläge und das große Interesse. Er verweist auf die Tabelle (vgl. Abbildung), in welcher jeder einzelne Punkt kommentiert ist. Dieses Dokument ist auch auf der Website der Stadt Bludenz einzusehen, es wird laufend überarbeitet und aktualisiert.

Einige Vorschläge konnten bereits aufgenommen werden und sind jetzt in der Verwaltung in Bearbeitung. Danach müssen die Vorschläge in den politischen Gremien diskutiert und freigegeben werden. Das betrifft z.B. ein Linksabbiegeverbot bei der Postkreuzung oder das bereits besprochene Rechtsabbiegeverbot Mutterstraße in die Herrengasse. Hier wäre es ev. sinnvoll, einen Versuch mit diesem Rechtsabbiegeverbot durchzuführen. Das vorgeschlagene Beschilderungskonzept wurde ebenfalls aufgenommen und mit dem Land diskutiert. Die Verbesserungen und Anpassungen sind in Bearbeitung.

Teilweise kann auch sehr schnell reagiert werden. Der Vorschlag der Beschilderung Am Tobel (→ kürzester Weg nach Südtirolersiedlung) wird im Zuge des neuen Beschilderungskonzeptes als eines der ersten Schilder in Auftrag gegeben werden.



## 10 Rückmeldungen zu den zweiten Vorträgen

Die präsentierten Ergebnisse werden in den Gruppen diskutiert. Das Gehörte soll kritisch hinterfragt werden. Den Gruppen stehen grüne, rote und gelbe Post-it zur Verfügung.



## Entwicklungskonzept / Sofortmassnahmen

### Was begrüßen Sie, finden Sie gut?

- Kurzfristige Maßnahmen bald durchführen
- Günstige Sofortmassnahmen konkret auf Wirksamkeit prüfen!!
- Verkehrskonzept abgestimmt mit Entwicklungskonzept
- Sofortmassnahmen umgehend umsetzen
- Rechtsabbiegeverbot Herrengasse

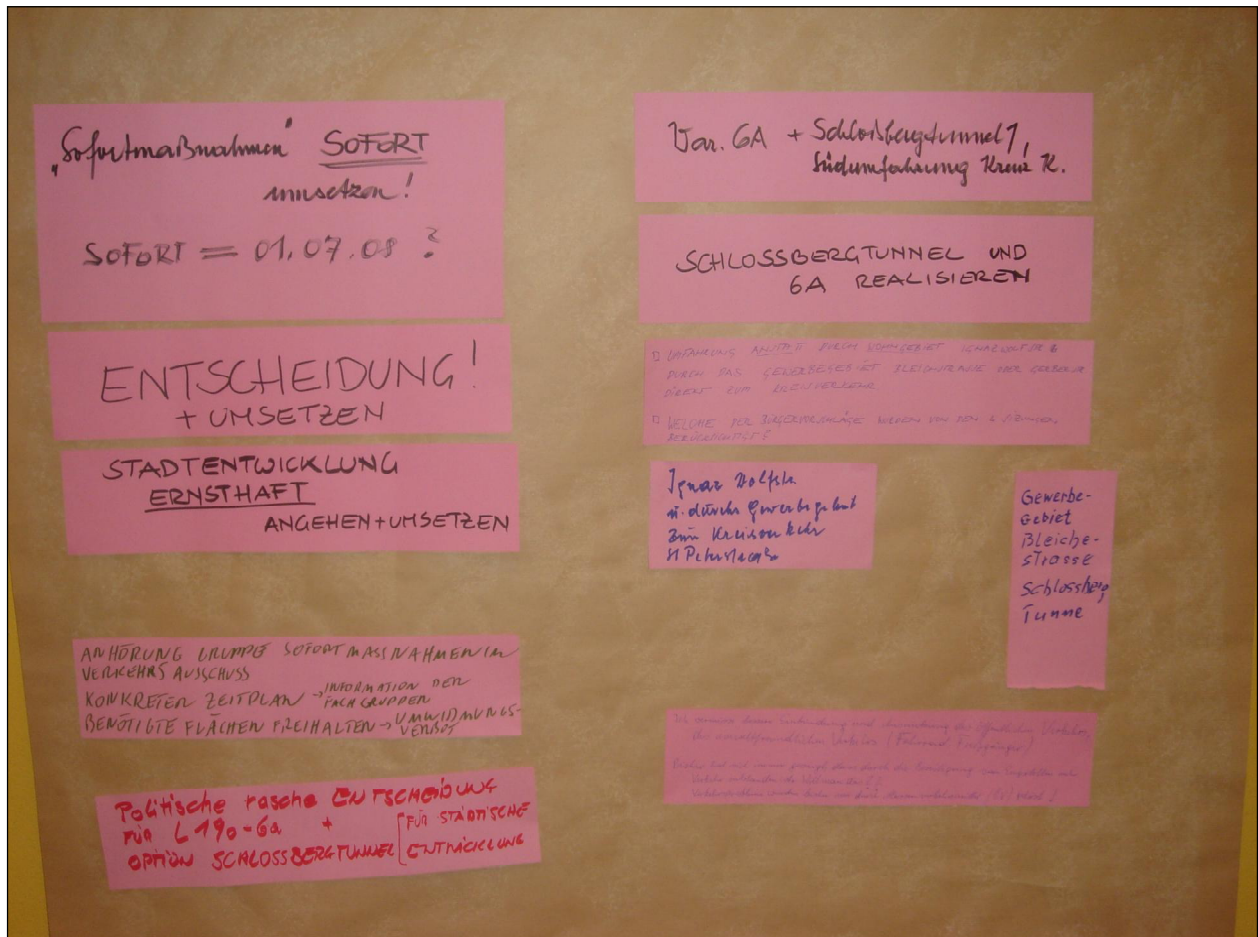
### Was sehen Sie eher kritisch? Was hat Ihnen eventuell auch gefehlt?

- Kurzparkzone statt Parkplatzbewirtschaftung
- Nicht nur ankündigen, **sondern handeln**
- Einwohneranzahl mitberechnen
- Keine Verbreiterung der Ignaz-Wolf-Straße
- Frage? Ist Ignaz-Wolf-Str.-Hermann-Sander-Str-Volk II. Klasse, da alle Anwesenden die anderen Varianten ablehnen
- Keine Landesstraße durch das Wohngebiet Ignaz-Wolf-Straße - Hermann-Sander-Straße
- Anrainer der Ignaz-Wolf-Straße und Hermann-Sander-Str. geben keinen Grund her
- **Versuch** Rechtsabbiegeverbot kritisch
- Rechtsabbiegeverbot Herrengasse nur mit Äuleweg
- Kein Versuch, kein Provisorium
- Herrengasse führt zu Umwegen! Alte Landstraße

### Welche Fragen haben Sie?

- Gemeinde **muss** klaren "Fahrplan" definieren!
- "Politische Entscheidung" jetzt **wichtig** für Entwicklungskonzept
- Überzeugungsarbeit für Betriebsansiedlungen
- Gespräche mit Anrainern → Ablöse schon begonnen?
- Schlossbergtunnel
- Kronenhaus!? Lebensmittelgeschäft in Zentrum
- GRST-Sicherung für Tunnelvariante
- Kurzparkzone einführen - Parkplatzbewirtschaftung aus!
- Thema Herrengasse Rechtsabbiegeverbot

Anschließend werden in den Gruppen Schlussempfehlungen zum weiteren Vorgehen diskutiert und auf Streifen geschrieben



---

## Schlussempfehlungen (Abschrift der Streifen)

- sofort = 1.7.08?
- "Sofortmassnahmen" **sofort** umsetzen!
- Entscheidung! + Umsetzen
- Stadtentwicklung **ernsthaft** angehen und umsetzen
- Anhörung Gruppe Sofortmassnahmen im Verkehrsausschuss  
Konkreter Zeitplan → Information der Fachgruppen  
benötigte Flächen freihalten → Umwidmungsverbot
- Politische rasche Entscheidung für L190 - 6a + Option Schlossbergtunnel für städtische Entwicklung
- Var. 6A und Schlussbergtunnel 1, Südumfahrung Kreuz K.
- Schlossbergtunnel und 6A realisieren
- Ignaz-Wolf-Straße und durch's Gewerbegebiet zum Kreisverkehr St. Peterstraße
- Gewerbegebiet Bleichestraße - Schlossbergtunnel
- Umfahrung **anstatt** durch **Wohngebiet** Ignaz-Wolf-Straße  
durch das Gewerbegebiet Bleichestraße oder Gerber-Straße direkt zum Kreisverkehr
- Welche der Bürgervorschläge wurden von den 4 Sitzungen berücksichtigt?
- Ich vermisse bessere Einbindung und Ausnutzung des öffentlichen Verkehrs, des umweltfreundlichen Verkehrs (Fahrrad, Fußgänger)
- Bisher hat sich immer gezeigt, dass durch die Beseitigung von Engstellen mehr Verkehr entstanden ist. Will man das??  
Verkehrsprobleme wurden bisher nur durch Massenverkehrsmittel (ÖV) gelöst!

## 11 Dialog zu den Gruppendiskussionen

Paul Krummenacher führt mit den Verantwortlichen von Stadt und Land ein Gespräch zu den Resultaten der Gruppendiskussionen und fragt bei den Teilnehmern nach.

DI Thorsten Diekmann nimmt Stellung: Es liegen verschiedene Vorschläge und konkrete Maßnahmen auf dem Tisch. Es gibt einige politische Entscheidungen, die anstehen. Das soll nun in die Hand genommen werden.

Eine Kontroverse besteht bei der Herrengasse, auch die Idee des Versuchs mit dem Rechtsabbiegeverbot wird skeptisch aufgenommen. Der Vorteil eines Versuchs wäre, dass man ihn ohne bauliche Maßnahmen schnell realisieren könnte. Das wird in verschiedenen Städten so gemacht. Alle Modelle basieren auf Annahmen, Versuche zeigen realistische Auswirkungen.

Zwei Teilnehmerinnen erklären ihre Skepsis gegenüber dem Versuch: Es gibt keine Datengrundlagen für diese Maßnahme (ohne Ausbau Äuleweg) und aus Provisorien werden oft Dauerlösungen, ohne die notwendigen Evaluationen.

## 12 Abschlussdiskussion

Eine Frage betrifft die Verhandlungen bezüglich Grundablösen und Detailplanungen. DI Martin Ruff erläutert das Vorgehen. Wir stehen erst in einem frühen Stadium des Projektes. Jetzt muss man grundsätzlich festlegen, welche Verkehrsführung bevorzugt wird. Wenn die Stadt sich festlegt und dies dem Land in ihrer Stellungnahme mitteilt, geht das Verfahren weiter. Dann werden die Verhandlungen betr. Grundablösen aufgenommen, dann wird auch die Detailplanung an die Hand genommen.

Der nächste Schritt – nach diesem Beteiligungsverfahren - ist nun also die Stellungnahme der Stadt zuhanden des Landes.

Vizebürgermeister Ritter dankt allen für die Mitarbeit. Zu den Entscheidungen: Es steht der Vorschlag der Variante 6A. Man kann den Entscheid und die Diskussion der politischen Gremien nicht vorwegnehmen. Die Stadtvertretung wird im September darüber diskutieren. Er kann aber aus seiner Sicht sagen, dass er der Stadtvertretung und seiner Fraktion diese Variante 6A, wie sie jetzt vorliegt, empfehlen wird - ergänzt durch den Schlossbergtunnel.

Stadtrat Wolfgang Weiss dankt ebenfalls allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Er ist überzeugt, dass die optimierte Variante 6A so die Unterstützung verdient – nicht zuletzt, weil sie dank der guten Erschließung der Entwicklungsgebiete eine gute Entwicklung für die Stadt ermöglicht.

*„Es wäre schön, wenn der Grundsatzentscheid in der Stadtvertretung möglich wäre. Danke für die hervorragende Veranstaltung und vielen Dank für die Mitarbeit.“*

P. Krummenacher bedankt sich ebenfalls und ist gespannt, wie Bludenz sich in ein-zwei Jahren präsentieren wird.