



***Mitwirkungsprozess  
Entlastung Zentrum Bludenz - Verlegung B190***

*Schlussbericht*

**Stadt Bludenz**

*5. Juli 2002*

**Bearbeitung**

*Monika Saxer  
Klaus Zweibrücken  
Thomas Belloli  
Maria Andreou*

*Dipl. Architektin ETH  
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung  
Bauzeichner  
Sekretärin*

*Metron Verkehrsplanung  
und Ingenieurbüro AG  
Postfach 253  
Stahlrain 2  
CH-5201 Brugg*

*T 056 460 91 11  
F 056 460 91 00  
info@metron.ch  
www.metron.ch*

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>2</b>
1.1 Ausgangslage und Auftrag	2
1.2 Aufgabe und Vorgehen	3
1.3 Grundlagen	3
<b>2 Ablauf Mitwirkungsprozess</b>	<b>4</b>
2.1 Arbeitsgruppe	4
2.2 Arbeitsschritte	4
<b>3 Problemanalyse</b>	<b>6</b>
3.1 Perimeter	6
3.2 Problemanalyse	6
<b>4 Zielsystem zur Entwicklung von Varianten</b>	<b>8</b>
4.1 Anforderungen an die Verkehrsführung	8
4.2 Themen, Ziele und Indikatoren	8
<b>5 Gewichtung der Themen, Ziele und Indikatoren</b>	<b>11</b>
5.1 Gewichtung der Oberziele	11
5.2 Gewichtung der Teilziele und Indikatoren	11
<b>6 Entwicklung von Varianten</b>	<b>12</b>
6.1 Vorgehen	12
6.2 Netzkomponenten	12
6.3 Anforderungen an räumliche Verbindungen und Strassenquerschnitte	13
6.4 Erschliessungskonzept	16
6.5 Entwicklung der Varianten	17
6.6 Definitive Varianten	19
<b>7 Zusammenfassung der Ergebnisse</b>	<b>21</b>
7.1 Auswertung und Verabschiedung der Resultate	21
<b>Anhang</b>	<b>22</b>
A Unterlagen zu Händen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung	23
B Ergänzende Unterlagen	37

# **1 Ausgangslage**

## **1.1 Ausgangslage und Auftrag**

Die heutige Verkehrsführung der Bundesstrasse in Bludenz stellt eine hohe Belastung für das Zentrum dar und erschwert die Zugänglichkeit zur Altstadt, insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr. Die Bevölkerung und die Kundinnen und Kunden des Stadtzentrums werden beeinträchtigt durch Lärm, Abgase und mangelnde Verkehrssicherheit, wodurch sich die Aufenthaltsqualität und das Image der Stadt verschlechtern.

Die Stadt Bludenz liess im Jahre 1999 durch die Firma Metron ein Verkehrskonzept erstellen. Darin wurden die zukünftigen Verkehrsnetze für die Verkehrsarten Fuss- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Verkehr festgelegt. Die Überschneidung dieser Netze führt vor allem im Zentrum zu erhöhten Anforderungen an die Strassenräume. Die Strassen haben neben der Funktion des Verbindens ebenfalls die Funktionen der Erschliessung und des Aufenthalts zu übernehmen.

Um diese Anforderungen zu erfüllen, wurde im Verkehrskonzept die Verlegung der Bundesstrasse B190 und ein Ausbau der Fohrenburgstrasse und des Kasernplatzes vorgeschlagen. Im Bereich Wichnerstrasse wurde eine neue Verkehrsführung empfohlen, als Variante sollte der Sägeweg in die weitere Überprüfung miteinbezogen werden.

Die Verlegung einer Bundesstrasse zur Entlastung des Zentrums erfordert einen längeren Prozess. Die Vorarlberger Landesregierung hat durch das Büro Besch (2001) ein Verkehrsmodell erstellen lassen, indem verschiedene Lösungen der Verkehrsführung und der Verkehrsorganisation überprüft wurden. Im Modell wurden für sieben Varianten die Verkehrsverlagerungen und Verkehrsbelastungen gerechnet (Verkehrsbelastungen 2000 und 2015). Im Rahmen des Modells wurden ebenfalls verschiedene Verkehrserhebungen durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass der Anteil Durchgangsverkehr im Zentrum nur 13% beträgt.

Die Stadt Bludenz wurde von der Landesregierung zu einer Stellungnahme bezüglich dieser Varianten aufgefordert. Die Varianten haben unterschiedliche Auswirkungen auf das Zentrum. Aufgrund der städtebaulichen Anlage in Bludenz wird die Bundesstrasse immer durch das Stadtzentrum führen. Auf der Basis des Verkehrskonzeptes und der vorliegenden Varianten soll deshalb eine vertiefte Diskussion über folgende Fragen erfolgen:

- Wo soll entlastet werden?
- Wo kann neu belastet werden? Was sind die Auswirkungen?
- Wie ist die Erreichbarkeit der Altstadt?
- Welche städtebaulichen und räumlichen Anforderungen werden an eine Stadtstrasse gestellt?
- Gibt es zentrumsnahe Entwicklungsgebiete?

## **1.2 Aufgabe und Vorgehen**

Aufgrund einer Gesamt- und Langfristbetrachtung und der oben beschriebenen Diskussionspunkte und Fragestellungen soll die Verlegung der Bundesstrasse B190 im Bereich Stadtzentrum in einem grösseren Zusammenhang untersucht werden.

Mit dem Ziel, möglichst konfliktarme Lösungen zu erarbeiten, werden insbesondere bei konflikträchtigen Problemstellungen die Beteiligten frühzeitig miteinbezogen. Damit das Vorhaben „Verlegung der Bundesstrasse“ gut abgestützt ist und schon in einem frühen Stadium breit diskutiert wird, hat die Stadt Bludenz mit Unterstützung der Landesregierung eine Arbeitsgruppe gebildet, die aus Vertretern der Landesregierung, der Stadtverwaltung, der Politik und der Anrainer der betroffenen Strassen bestand. Die Arbeitsgruppe hat in einem gemeinsamen Prozess die Problematik intensiv besprochen, Ziele und Gewichtung der Indikatoren zur Beurteilung von Varianten erarbeitet, sowie die vorliegenden Varianten diskutiert und weitere Varianten zur Verkehrsführung B190 entwickelt. Innerhalb der Arbeitsgruppe war es das Ziel, einen möglichst hohen Konsens zu erreichen, was die weiter zu untersuchenden Varianten, die Ziele und die Bewertungskriterien betrifft. Die Resultate wurden an einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert und werden nun von der Stadt Bludenz der Vorarlberger Landesregierung zur weiteren Bearbeitung übergeben.

Der frühzeitige Mitwirkungsprozess trägt dazu bei, dass mit den daraus resultierenden Varianten eine möglichst breite Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht werden kann.

## **1.3 Grundlagen**

Als Grundlagen dienen:

- Verkehrskonzept Bludenz (Metron, 02/1999)
- B190 Bludenz Ortsdurchfahrt: Verkehrserhebung, Datengrundlagen, Verkehrsmodell;
  - Bericht Teil 1 (Besch 04/2001) Varianten 1-6 mit Verkehrsbelastung 2000 + 2015
  - Bericht Teil 2 (Anhang, Knotenstromerhebungen, Fussgängererhebungen)
  - Bericht Teil 3 (Besch 01/2002) Ergänzende Netzvariante (Variante 7 = Variante Verkehrskonzept Metron) mit Verkehrsbelastung 2000 + 2015
- Flächenwidmungsplan Stadt Bludenz (11/2001)
- Wirtschaftskonzept Bludenz (Prognos 12/1998)
- Verkehrsleitbild der Stadt Bludenz (Stadt Bludenz 02/1998)
- Verkehrsführung Ignaz-Wolf-Strasse (Metron 09/1997)

Aktuelle Entwicklungen im Bereich Zentrum und Umgebung, die Einfluss haben:

- Nachnutzung Schmidt's Erben Areal „CITY-MALL Bludenz“
- Einkaufszentrum Bürs „ZIMBA-Park“
- Einkaufszentrum „Kronenhaus“, Werdenbergerstrasse 34
- Einkaufszentrum „Begegnungspark Werdenberg“, Föhrenburgstrasse

## 2 Ablauf Mitwirkungsprozess

### 2.1 Arbeitsgruppe

Die folgende Arbeitsgruppe wurde von der Stadt Bludenz und der Landesregierung zusammengesetzt. Interessierte aus der Bevölkerung wurden direkt kontaktiert und zur Teilnahme aufgefordert. Im Bludener Anzeiger wurde über das Projekt informiert und ebenfalls aufgefordert, sich an der Arbeitsgruppe zu beteiligen.

In der Arbeitsgruppe vertreten waren:

Von der Landesregierung:	Herr DI Arno Schwärzler, Abt. VII b, Strassenbau Herr DI Martin Ruff, Abt. VII b, Strassenbau Herr DI Franz Schwerzler, Abt. VI a, ÖPNV
Von Bludenz	Herr Bürgermeister Dr. Othmar Kraft 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 Reinhold Winkler, Brauerei Fohrenburg Herr Wolfgang Berchtold, VIS-Consulting Frau Beate Martin Frau Eva Bischof Frau Dr. Sigrid Weggemann Herr Dr. Hans Kohler Herr Markus Feuerstein Herr DI Felix Knüntz, Abt. 1.2 Herr Kdt. Martin Dobler, abt. 5.2
Firma Metron	Frau DI Arch. Monika Saxer Herr Prof. DI Klaus Zweibrücken

*Abbildung 1  
Mitglieder der Arbeitsgruppe*

Einzelne Personen haben bei einer Verhinderung an den Sitzungen eine Ersatzperson gestellt. Die Namen dieser Personen sind den Protokollen zu entnehmen.

### 2.2 Arbeitsschritte

#### **Ablauf**

Die Arbeitsgruppe hat sich von März bis Juli 2002 insgesamt sechs Mal getroffen und in 3 stündigen Workshops folgende Inhalte diskutiert:

Die Schwerpunkte der Sitzungen waren:

1. Start Sitzung: Ablauf, Organisation, Problemanalyse (05.03.02)
2. Sitzung: Ziele definieren (19.05.02)
3. Sitzung: Entwicklung von Varianten (09.04.02)
4. Sitzung: Entwicklung von Varianten (23.04.02)
5. Sitzung: Gewichtung der Einzelziele/Indikatoren (07.05.02)  
Öffentliche Veranstaltung: Präsentation der Ergebnisse (18.06.02)
6. Sitzung: Auswertung Veranstaltung, Diskussion Schlussbericht, Verabschiedung der Resultate (02.07.02)

Die Sitzungen wurden protokolliert. Die Sitzungsprotokolle 1-6 sind ein wesentlicher Bestandteil des Berichtes und im Anhang B1 aufgeführt.

Nach der fünften Sitzung wurden die vorläufigen Resultate an einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert. Die Veranstaltung wurde von rund 50 Personen besucht (Zusammenfassung der Veranstaltung in Protokoll 6).

### ***Ziele und Resultate***

Dem Amt der Vorarlberger Landesregierung werden mit diesem Schlussbericht folgende Unterlagen vorgelegt:

- ein Zielsystem zur Beurteilung von Varianten
- eine Gewichtung der Einzelziele/Indikatoren
- 12 Varianten zur Verlegung der B190 in Bludenz

### ***Weitere Arbeitsschritte der Landesregierung***

Die Landesregierung wird in einem ersten Schritt eine Grobauswahl der Varianten treffen und die restlichen Varianten zu beurteilungsreifen Planfällen (Lageplan, Längenschnitt, Querprofile, Kostenermittlung) ausarbeiten lassen.

Anschliessend wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Das Ergebnis der NKU ist eine Reihung der Varianten aufgrund der gewichteten Indikatorenwerte.

Diese Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden der Stadt Bludenz vorgestellt. Der Zeitrahmen für diese Bürgerbeteiligung wird voraussichtlich Sommer 2003 sein.

Im Verlauf dieses Frühlings wurde die Zuständigkeit über die Bundesstrassen von dem Bundesministerium an die Landesregierungen übertragen. Das Verfahren wird sich dadurch für die Landesregierung vereinfachen.

Im weiteren Planungsverlauf muss die Landesregierung die Vorlage der NKU nicht mehr beim BMVIT (Bundesministerium Verkehr, Innovation, Technologie) einreichen, sondern kann die nächsten Planungsschritte aufgrund der NKU selber einleiten (Einreichprojekt Strassenbau, Umweltuntersuchung und Umweltverträglichkeitsabklärungen). Die genauen Abläufe werden noch definiert. Es ist anzunehmen, dass sich der Zeitbedarf bis zur Umsetzung verkürzen wird.

### 3 Problemanalyse

#### 3.1 Perimeter

Die Verlegung der B190 wird in einem grösseren Zusammenhang betrachtet. Aufgrund der Problemstellung wird in der Analysephase der westlich und östlich des Zentrums gelegene Teil miteinbezogen. Der Beobachtungsschwerpunkt wird jedoch aufs Zentrum gerichtet:

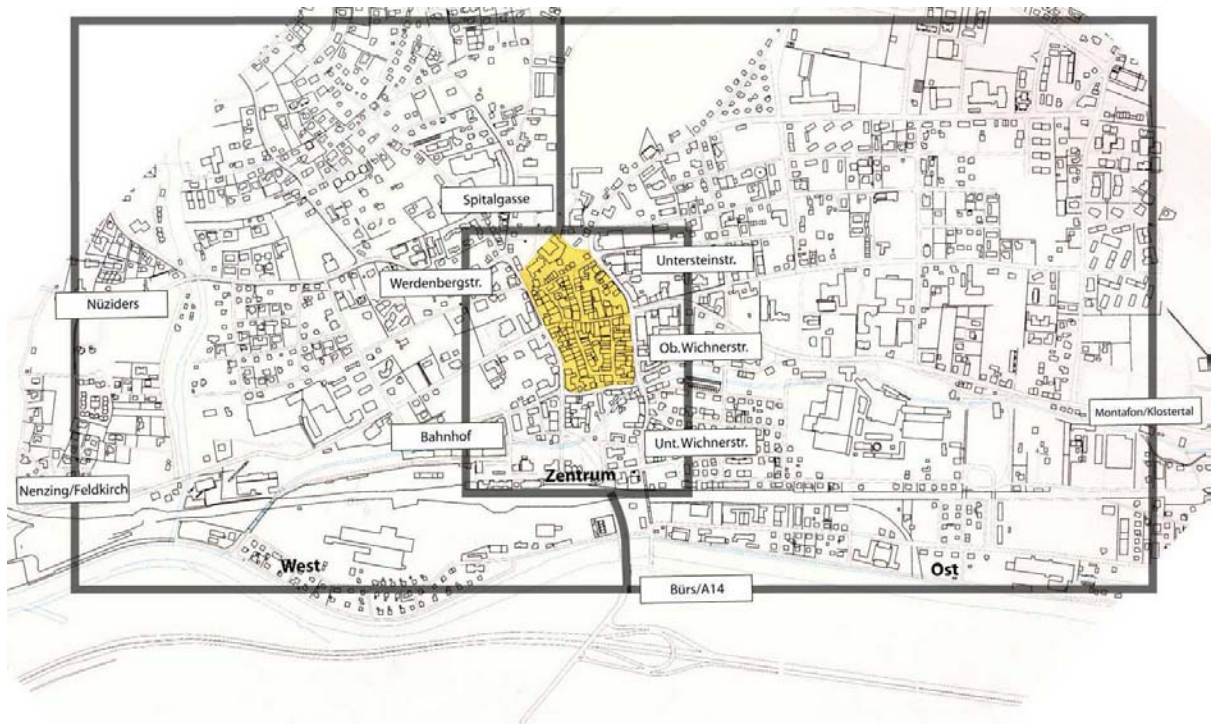


Abbildung 2  
Perimeter mit Teilgebieten

#### 3.2 Problemanalyse

##### Auszug aus dem Verkehrskonzept

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes (1999) wurden Konflikte und Werte der einzelnen Gebiete bereits aufgezeigt. Ausschnitte aus folgenden Karten des Verkehrskonzeptes sind im Anhang B2.1 zusammengestellt:

- Wertekarte
- Konfliktkarte

Die Konflikt- und Wertekarte wurde der Arbeitsgruppe vor der ersten Sitzung verschickt, damit sich die Mitglieder in die Materie einarbeiten konnten.



### **Stärken-Schwächen-Analyse**

An der ersten Sitzung wurde ein Stärken-Schwächen-Analyse vorgestellt. In der Analyse wurden die Gebiete Bludenz West, Bludenz Ost und Bludenz Zentrum detailliert nach den Kriterien Siedlung, Verkehr und Gestaltung untersucht. Die Punkte wurden in der Arbeitsgruppe diskutiert und ergänzt.

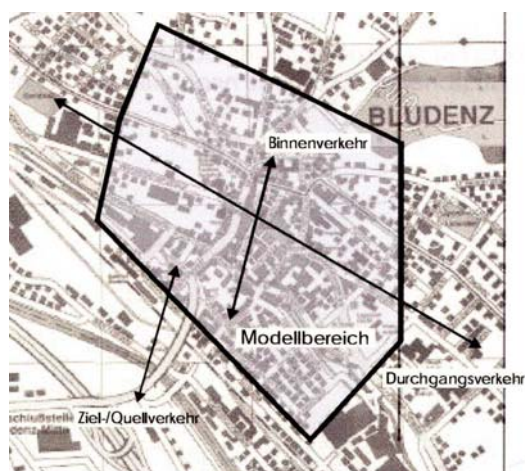
Im Anhang B2.2 sind die Ergebnisse zusammengestellt (Probleme-Schwächen-Konflikte, Stärken-Werte).

Klar zum Ausdruck kommt die starke Überlagerung von diversen Funktionen im Zentrumsbereich. An die öffentlichen Räume im Zentrum werden verschiedene Nutzungsansprüche gestellt (Geschäfte, Einkauf, Wohnen in der Innenstadt, Aufenthalt, gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten etc.). Haben diese Funktionen gute Entwicklungschancen, so trägt dies zur Attraktivität der Innenstadt bei. Die hohe Verkehrsbelastung um den Altstadtkern herum behindert im Moment jedoch eine solche Entwicklung.

Im Protokoll 1 ist der Stand der aktuellen Projekte zusammengefasst.

### **Verkehrsarten**

In der ersten Sitzung wurden anhand der Daten aus dem Verkehrsmodell die Verkehrsarten kurz kommentiert (Datenbasis Studie Ortsdurchfahrt Bludenz, Verkehrsmodell Bericht 1; Besch 04/2001)



In der Stadt Bludenz ist:  
20% Binnen-Verkehr  
67% Ziel-Quellverkehr  
13% Durchgangsverkehr

*Abbildung 3  
Verkehrsarten (aus Studie Besch)*

Der Anteil Durchgangsverkehr in der Stadt Bludenz ist sehr klein. Die nahe Autobahn kann den Durchgangsverkehr weitgehend aufnehmen. Ein Grossteil des Binnenverkehrs hat etwas mit dem Zentrum zu tun (vgl. Tabelle in Protokoll 1; in der Abb. 2 sind die Straßen definiert, die den engeren Zentrumsbereich bilden).

Eine detailliertere Auswertung der Verkehrsarten im Bezug auf das engere Zentrum ist in Anhang B2.3 dargestellt.

## **4 Zielsystem zur Entwicklung von Varianten**

### **4.1 Anforderungen an die Verkehrsführung**

An eine neue Strassenverkehrsführung zur Entlastung des Zentrums sind folgende Anforderungen zu stellen:

Neue Strassenverbindungen sollen den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden. Dabei ist nicht nur an die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs zu denken, sondern an die Bedürfnisse *aller* Verkehrsteilnehmenden.

Eine neue Strassenführung soll mit den räumlichen Verhältnissen (in Stadt und Landschaft) und mit der Umwelt *verträglich* sein und soll in wirtschaftlicher Hinsicht realisierbar sein.

#### **Anforderungen**

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

### **4.2 Themen, Ziele und Indikatoren**

Aus den Anforderungen lassen sich vier Themen ableiten:

- Verkehr/Mobilität
- Umwelt
- Raum- und Stadtentwicklung
- Wirtschaftlichkeit

Für die Themen werden Ziele definiert, die sich in drei Zielebenen aufsplitten lassen:

- Zielebene 1: Oberziele
- Zielebene 2: Teilziele
- Zielebene 3: Indikatoren

Im Folgenden sind die Themen, Oberziele und Teilziele aufgeführt.

Themen	Oberziele	Teilziele
Verkehr/Mobilität	Befriedigende Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmenden	störungsfreier Verkehrsablauf des MIV (motorisierter Individualverkehr)
		störungsfreier Verkehrsablauf des ÖPNV (öffentlicher Verkehr)
		hohes Mass an Verkehrssicherheit für den Radverkehr
		hohes Mass an Verkehrssicherheit für den Fussverkehr
	gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele (keine Umwege)	möglichst gute Erreichbarkeit des Zentrums
		möglichst gute Erreichbarkeit weiterer wichtiger Ziele, wie Bahnhof, Spital, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, grössere Arbeitsplatzgebiete
Umwelt	Geringe Beeinträchtigung der Umwelt (möglichst umweltverträgliche Mobilität)	Niedrige Umweltbelastungen (Luft, Lärm)
		gute Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleisten
		geringer Flächenverbrauch
Raum-/Stadtentwicklung	Gute räumliche und städtebauliche Entwicklungschancen	Erhaltung/Ausbau eines funktionsfähigen Stadtzentrums
		geringe Trennwirkung Stadtteile -Zentrum
		möglichst wenig Eingriff in Stadt- und Landschaftsstruktur
Wirtschaftlichkeit	Kostengünstige und realisierbare Lösungen	vertretbare Kosten (Neubau und Unterhalt)
		gute Umsetzbarkeit

Abbildung 4  
Themen, Oberziele und Teilziele

Der vollständige Zielkatalog ist im Anhang A1.2 aufgeführt. Es ist die definitive Fassung mit der Gewichtung der einzelnen Ziele.

Die Aufgliederung der Oberziele in Teilziele erfolgt, damit genauer unterschieden werden kann, für wen die Ziele gelten und auf welche Gebiete sie angewendet werden. Mit der dritten Zielebene (Indikatoren) wird umschrieben, wie ein Ziel gemessen werden kann.

In der zweiten Arbeitsgruppensitzung wurden diese Themen und Oberziele vorgestellt, diskutiert und ergänzt. In Kleingruppen wurde ein Brainstorming durchgeführt, indem die einzelnen Arbeitsgruppenmitglieder anhand der Oberziele und Teilziele ihre Wünsche (konkrete Ziele) zu den Themen formulierten und auf farbigen Zetteln den Themen zuordneten. Aufgrund des Brainstormings wurde das Zielsystem auf die dritte Sitzung hin noch in wenigen Punkten ergänzt.

Das Brainstorming aus der 2. Sitzung ist in Anhang B3.1 aufgeführt. Dargestellt ist ebenfalls die Zuordnung der Wünsche zu den Zielen.

Wünsche nach mehr Öffentlichkeitsarbeit, die im Brainstorming formuliert wurden, werden ins Zielsystem nicht aufgenommen, weil dies ein separates Thema ist, dass auf jeden Fall, unabhängig von der Wahl der Variante, erfolgen muss.

Das Brainstorming galt der Überprüfung des Zielsystems. Die gute Übereinstimmung zwischen Brainstorming und Zielsystem zeigte, dass das Zielsystem weitgehend alle Anforderungen abdeckte und in der vorliegenden Form als Basis für die Entwicklung der Varianten verwendet werden konnte.

### ***Qualitative und quantitative Indikatoren***

Der Variantenvergleich soll nach den vier Themen erfolgen. Innerhalb dieser Themen wird nach den oben vorgestellten Oberzielen und Teilzielen verglichen und bewertet. Jedes Teilziel hat ein oder mehrere Indikatoren, mit denen die Varianten untersucht werden müssen (erfolgt im Anschluss an diesen Auftrag). Die Indikatoren stellen sicher, dass die Kriterien in messbare Grössen umgesetzt werden.

Die Messgrösse der Indikatoren kann qualitativ oder quantitativ sein. Wichtig ist, dass nicht nur die quantifizierbaren Indikatoren berücksichtigt werden, sondern dass ebenso die qualitativen Indikatoren, die sogenannten „weichen“ Indikatoren, berücksichtigt werden. Hat ein Kriterium einen Indikator, der nur qualitativ erfasst werden kann, so müssen die Vor- und Nachteile in allen Varianten verbal beschrieben werden.

## 5 Gewichtung der Themen, Ziele und Indikatoren

### 5.1 Gewichtung der Oberziele

Die Arbeitsgruppenmitglieder wurden nach der 2. Sitzung aufgefordert, das Zielsystem zu Hause nochmals zu studieren und die Oberziele zu gewichten. Die Durchschnittswerte ergaben:

<i>Thema</i>	<i>Gewicht</i>	<i>Oberziel</i>
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	

Abbildung 5  
Gewichtung der Oberziele

An der dritten Sitzung wird beschlossen, mit dieser Gewichtung weiterzufahren. Die Diskussionspunkte sind im Protokoll 3 aufgeführt. Die detaillierte Bewertung der Oberziele ist im Anhang B3.2 aufgeführt.

### 5.2 Gewichtung der Teilziele und Indikatoren

Bevor die Teilziele und Indikatoren gewichtet wurden, hat die Arbeitsgruppe in den Sitzungen 3, 4 und 5 die verschiedenen Varianten erarbeitet und diskutiert. Nach der Variantendiskussion wurde nochmals überprüft, ob aufgrund der Varianten Ergänzungen bei den Zielen notwendig sind. Nachdem das nicht der Fall war, wurden am Schluss der fünften Sitzung die Teilziele und Indikatoren im Zielsystem gewichtet (Anhang A1.1 und A1.2 Zielsystem).

Die höchste Gewichtung erhalten folgende Teilziele

- möglichst gute Erreichbarkeit des Zentrums
- gute Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleisten
- Erhaltung/Ausbau eines funktionsfähigen Stadtzentrums
- gute Umsetzbarkeit

Das Zielsystem mit der Gewichtung der einzelnen Ziele wird an die Landesregierung weitergegeben. Die Landesregierung wird beim Vergleich der Varianten die Ziele mit den Indikatoren und die von der Arbeitsgruppe ermittelte Gewichtung anwenden.

## **6 Entwicklung von Varianten**

### **6.1 Vorgehen**

Bei Beginn des Mitwirkungsprozesses lagen sieben Varianten vor, deren Verkehrsbelastungen für das Jahr 2000 und 2015 bekannt waren (Verkehrsmodell Besch). Diese Datengrundlagen dienten als Einstieg in die Variantenentwicklung.

In den Sitzungen 3 - 5 diskutierte die Arbeitsgruppe folgende Punkte:

- Was sind die Netzkomponenten?
- Welche Anforderungen werden an neue räumliche Verbindungen gestellt?
- Welche Anforderungen werden an die Strassenquerschnitte gestellt?
- Entwicklung eines Erschliessungskonzeptes
- Variantenentwicklung

Mit diesem Vorgehen erarbeitete die Arbeitsgruppe 12 Varianten, die an die Landesregierung zur weiteren Beurteilung eingereicht werden können. Es war ausdrücklich nicht Aufgabe der Arbeitsgruppe, eine Reihung der Varianten vorzunehmen, sondern den Spielraum nochmals auszuloten und möglichst sinnvolle Varianten zu erarbeiten.

Die verschiedenen Zwischenstände der Varianten werden im Bericht nicht mehr dargestellt.

### **6.2 Netzkomponenten**

Alle Varianten beinhalten die Sperrung der Herrengasse. Dies ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Altstadt neu aufzuwerten.

In der dritten Arbeitsgruppensitzung wurden die Netzkomponenten der Varianten 1 bis 7 vorgestellt und diskutiert. Anschliessend wurde aufgezeigt, in welchen Strassen kritische Verkehrsmengen in den Varianten 1 bis 7 zu erwarten sind.

Im Protokoll 3 ist sowohl die Diskussion über die Netzkomponenten, wie auch die Verkehrsbelastung 2000 und 2015 der sieben Varianten detailliert aufgeführt. Sozusagen alle Varianten zeigen stark belastete bis kritische Verhältnisse in mehreren Strassen auf.

Die Zahlen zeigen, dass die starke Sperre rund um die Altstadt von Bludenz, wie sie in den Varianten 1 bis 6 vorgeschlagen wird, sehr hohe Belastungen auf dem neuen Hauptstrassennetz ergeben werden. Keine der vorliegenden Varianten kann übernommen werden. Alle müssen mit der Arbeitsgruppe weiterentwickelt werden.

Die wichtigsten Entscheide an der dritten Sitzung sind (weitere Entscheide siehe Prot. 3):

- keine hochbelastete Strasse beim Bahnhofplatz
- Netzkomponente Äuleweg neu aufnehmen
- Verkehr von der L91 weiterhin über Mutterstrasse und nicht über Fohrenburgstrasse lenken

Nach der intensiven Diskussion wird beschlossen, zu Beginn der 4. Sitzung eine Begehung der kritischen Strassenzüge zu machen. Aufgrund der Begehung und der anschliessenden Diskussion wird entschieden, dass eine Strassenführung durch den Sägeweg nicht vorstellbar ist, dass hingegen eine Strassenführung auf der unteren Ebene (Riedstrasse) zu prüfen ist.

Daraus ergeben sich folgende Netzkomponenten:

Westseite

- Fohrenburgstrasse, Kasernplatz
- Äuleweg

Ostseite

- Ignaz-Wolf-Strasse im Gegenverkehr
- Riedstrasse
- Obere Wichnerstrasse

## 6.3 Anforderungen an räumliche Verbindungen und Strassenquerschnitte

### Anforderungen an neue räumliche Verbindungen

Die Netzkomponenten West und Ost lassen die Frage offen, wie die Verknüpfung der beiden Komponenten erfolgen kann. In der Arbeitsgruppe werden verschiedene neue Verbindungen diskutiert und folgende Stellungnahme abgegeben:

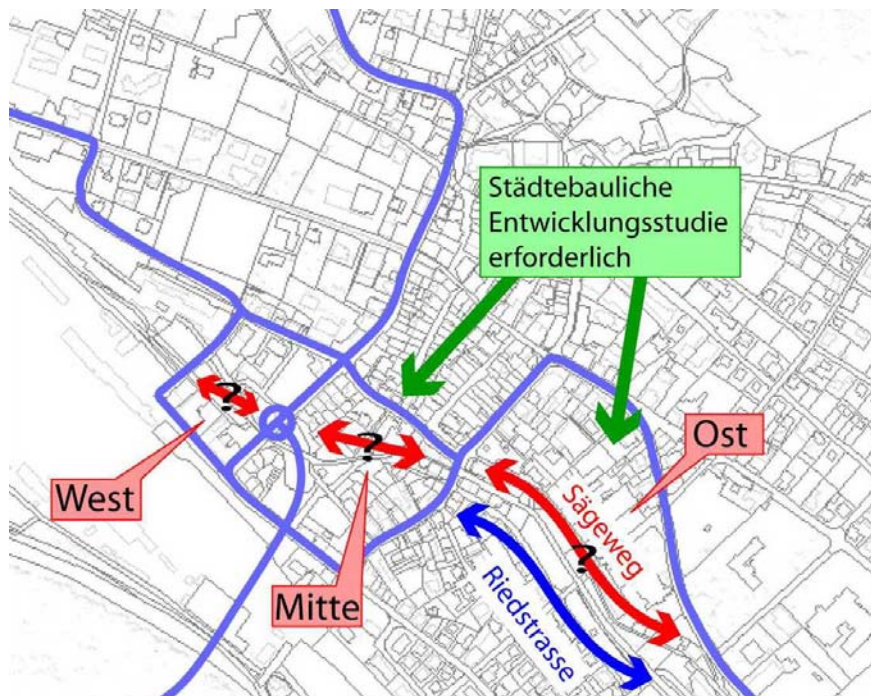


Abbildung 6  
Neue räumliche  
Verbindungen

Neue räumliche Verbindungen	Stellungnahme Arbeitsgruppe
West: Bahnhofsbereich/Bürserbrücke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung denkbar; ist zu prüfen</li> </ul>
Mitte: Bürserbrücke/Wichnerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung problematisch; Verbindung prüfen im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsstudie</li> <li>• Evtl. Eingriff in Brückenkopf notwendig</li> </ul>
Ost: Wichnerstrasse/St. Peter-Strasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung im Bereich Riedstrasse prüfen im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsstudie</li> <li>• Sägeweg als Verbindung wird verworfen</li> </ul>

**Randbedingungen für Strassenquerschnitte**

Es gibt einzelne Strassenquerschnitte, die nur eine bestimmte Menge Verkehr aufnehmen können oder die zu eng sind für Gegenverkehr. Wenn auf diesen Strassen der Verkehr in zwei Richtungen geführt werden soll, muss der Strassenraum verbreitert werden. Dabei muss in Kauf genommen werden, dass einzelne Häuser abgebrochen werden müssen. Die Arbeitsgruppe definiert deshalb folgende Randbedingungen:

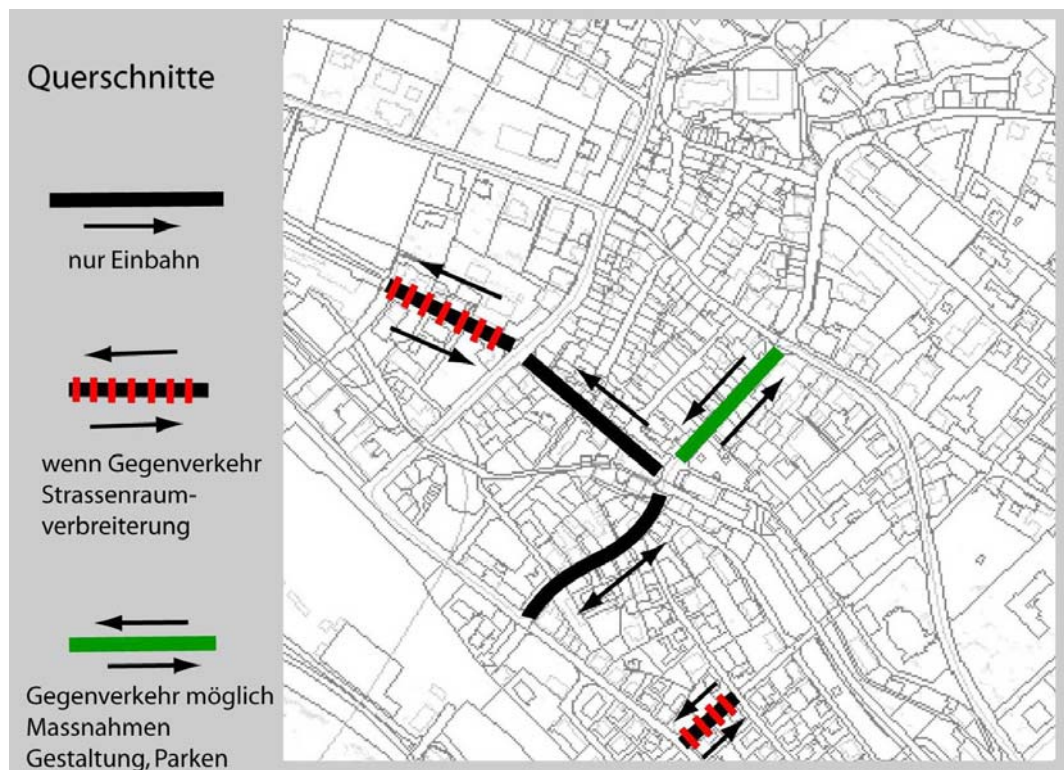


Abbildung 7  
Querschnitte



Strassenquerschnitte	Randbedingungen
Kasemplatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegenverkehr nur, wenn Strassenraumverbreiterung (evtl. Abbruch Gebäude)</li> </ul>
Pulverturmstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nur Einbahn (inkl. LKW)</li> </ul>
Untere Wichner-Strasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nur Einbahn (inkl. LKW)</li> </ul>
Ignaz-Wolf-Strasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegenverkehr nur, wenn Strassenraumverbreiterung (evtl. Abbruch Gebäude)</li> </ul>
Obere Wichner-Strasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegenverkehr ist technisch möglich; Gestalterische Massnahmen; Parken reduzieren (im Zusammenhang mit Schmidt's Erben klären); neues Regime Sparkassenplatz</li> </ul>

Die ausführliche Diskussion zu diesen Randbedingungen ist im Protokoll 4 festgehalten.

Wie eine attraktive Geschäftsstrasse im Zentrumsbereich (z.Bsp. in der Oberen Wichner-Strasse) aussehen kann, zeigt das Beispiel Bahnhofstrasse Buchs. Dieser Strassenrückbau zugunsten von mehr Aufenthaltsfläche in den Seitenbereichen steigert die Attraktivität dieses Zentrums. Ähnliche Gestaltungspotenziale sind auch bei Gegenverkehrslösungen möglich.



Abbildung 8  
Gestaltung Bahnhofstrasse  
Buchs

### 6.4 Erschliessungskonzept

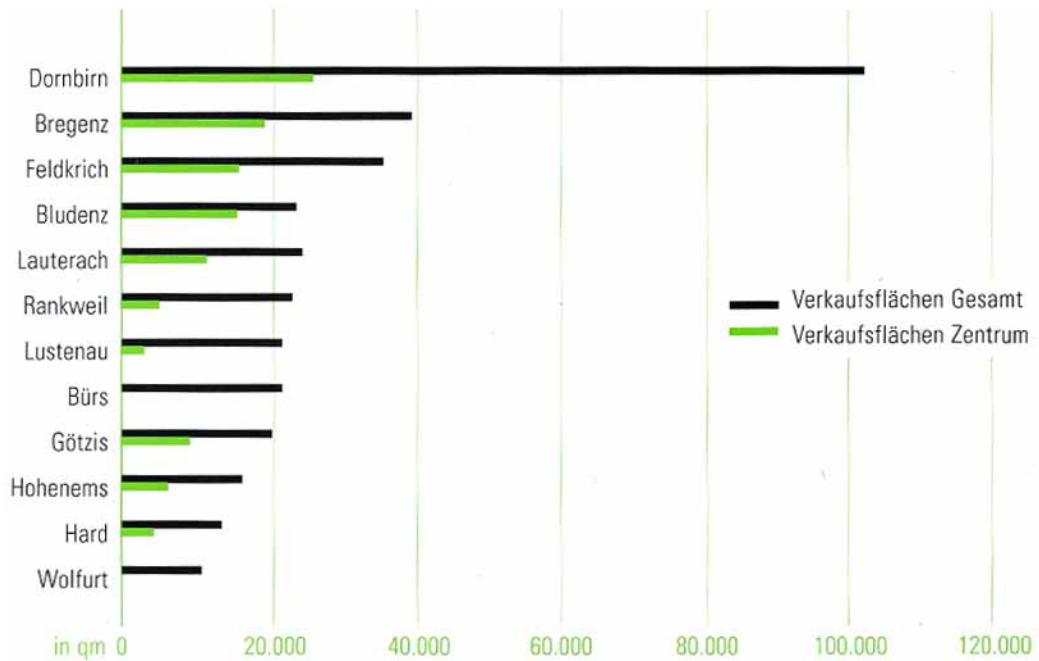


Abbildung 9  
Verkaufsflächen im Überblick  
(Auszug Vorum 2/02, Erhebung von Mai 01)

Abbildung 9 zeigt, dass sich in Bludenz ein hoher Anteil der Verkaufsflächen im Zentrum befindet, was für die Stadt eine grosse Qualität ist. Die Stadt Bludenz weist zudem eine gute Parkplatzsituation rund um die Altstadt auf.

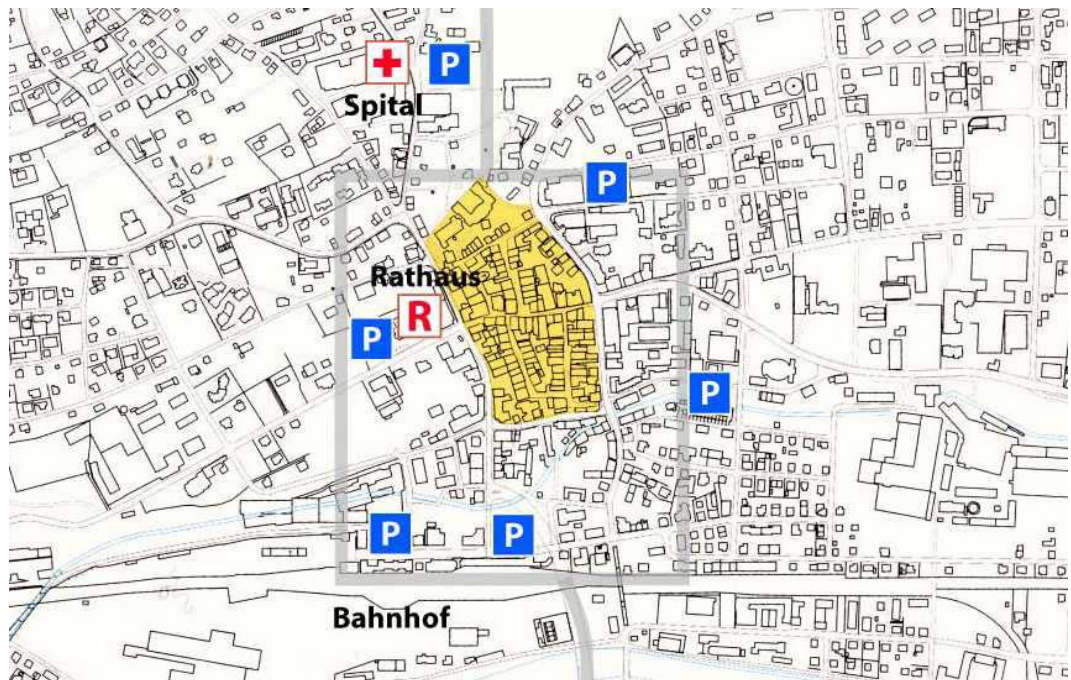


Abbildung 10  
Grössere Parkplätze rund um die Altstadt

Die Stadt Bludenz verfolgt für eine gute Entwicklung zwei Ansätze:

- klarere Führung der Bundesstrasse
- gute Erschliessung des Zentrums

Auf Grund der städtebaulichen Situation schafft die Entlastung des Postplatzes und des Sparkassenplatzes gute Voraussetzungen für die weitere Entwicklung.

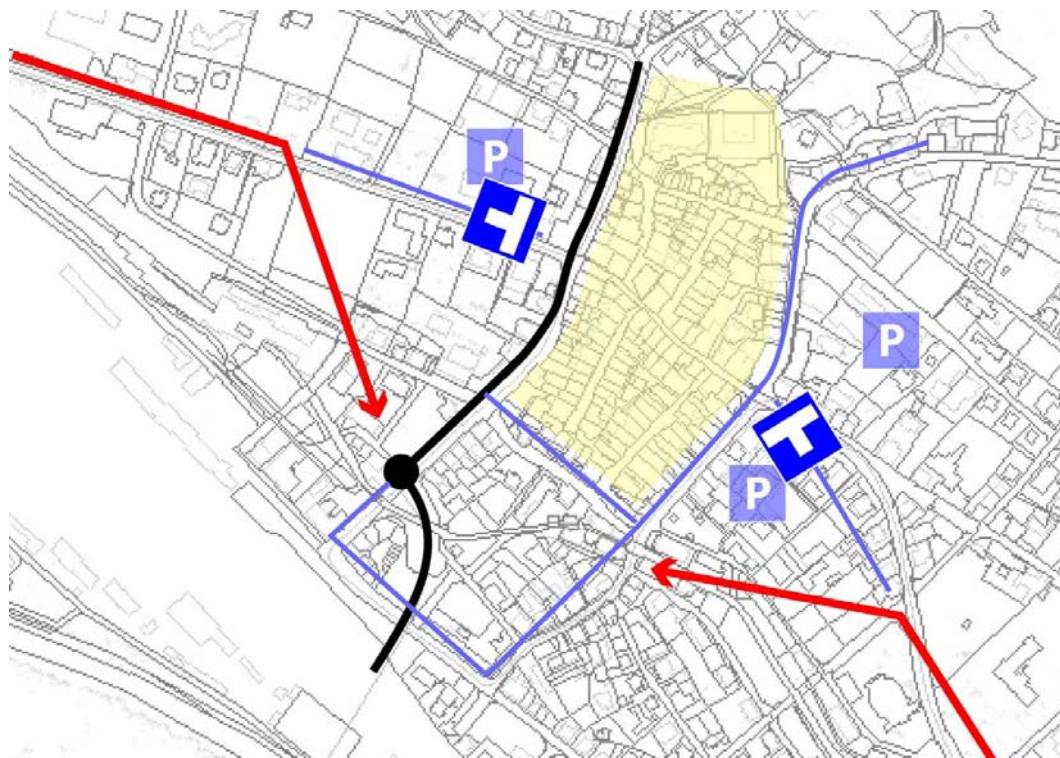


Abbildung 11  
Erschliessungskonzept Zentrum Bludenz

Auf dieser Basis wurde ein Konzept entwickelt, dass aus Ost- und Westrichtung den motorisierten Verkehr bis ans Zentrum führt (Erschliessung), die Durchfahrt jedoch weiter aussen erfolgt. Die Strassen um die Altstadt übernehmen nur Erschliessungsfunktion, dienen vor allem auch dem ÖPNV, Rad- und Fussverkehr und können deshalb zu Geschäftsstrassen rückgebaut werden.

## 6.5 Entwicklung der Varianten

Mit den Randbedingungen für die räumlichen Verbindungen, den Randbedingungen für die Strassenquerschnitte und dem Erschliessungskonzept wurde eine Basis gesetzt, auf der die vorliegenden Varianten weiterentwickelt wurden.

Für die fünfte Sitzung wurden die Varianten überarbeitet und wiederum zur Diskussion gestellt (Diskussion siehe Protokoll 5). Die Mitglieder der Arbeitsgruppe wurden aufgefordert, mit einer Punktbewertung aufzuzeigen, welche Varianten aus ihrer Sicht weiterverfolgt werden sollten und welche nicht.

Auf der Westseite wurden die Varianten mit Äuleweg klar favorisiert. Auf der Ostseite gab es kein klares Bild (Erläuterungen dazu im Protokoll 5). Die kritischen Varianten wurden deshalb nochmals diskutiert und im Plenum wurde entschieden, welche Varianten weitergezogen werden (vgl. Protokoll 5).

**Ausgeschiedene Varianten**

Im Anhang B4.1 ist in einer Übersicht dargestellt, welche Strassen und Plätze bei den einzelnen Varianten entlastet werden, welche Varianten ausgeschieden sind und welche weitergezogen wurden.

Ausgeschieden, resp. weiterentwickelt sind die ursprünglichen Varianten 1-7.

An der Sitzung 5 ausgeschieden sind:

Variante	West	Ost
2B	<b>Fohrenburgstrasse/Kasernplatz,</b> mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Ignaz-Wolf-Strasse im Gegenverkehr,</b> mit Zufahrt Sparkassenplatz aus Osten
3	<b>Fohrenburgstrasse/Kasernplatz,</b> mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Obere Wichner-Strasse im Gegenverkehr</b>
4B	<b>Fohrenburgstrasse/Kasernplatz,</b> mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Riedstrasse,</b> mit Zufahrt Sparkassenplatz aus Osten
10A	<b>Äuleweg,</b> mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Hermann-Sander-Strasse und Fortsetzung westlich Getzner-Areal,</b> mit Sparkassenplatz als Sackgasse aus Osten

An der Sitzung 6 ausgeschieden ist:

11	<b>neue Verbindung Bürserbrücke - Fohrenburgerstrasse - Werdenbergerstrasse - Mutterstrasse</b> mit Sperrung Postplatz	<b>Tunnel Mutterstrasse - Untersteinstrasse</b>	<b>Sparkassenplatz, Un- tersteinstrasse</b>
----	---	---	---

Die Tunnelvariante kommt als Bundesstrasse (neu Landesstrasse) nicht in Frage (vgl. Protokoll 6).

Diese ausgeschiedenen Varianten sind im Anhang B4.2 dargestellt.

## 6.6 Definitive Varianten

Nach dieser Bereinigung werden 11 Varianten zur Entlastung des Zentrums von Bludenz an das Amt der Vorarlberger Landesregierung übergeben:

Variante	West	Ost	
0 <sup>+</sup>	<b>Fohrenburgstrasse/Kasernplatz, Bahnhofplatz</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Ignaz-Wolf-Strasse Einbahn und Obere Wichner-Strasse Einbahn</b> (wie heute); ohne Sperrung Herrengasse	
1	<b>Fohrenburgstrasse/ Kasernplatz</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Ignaz-Wolf-Strasse Einbahn und Obere Wichner-Strasse Einbahn</b> (wie heute)	
2A	<b>Fohrenburgstrasse/ Kasernplatz</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Ignaz-Wolf-Strasse im Gegenverkehr</b> , mit Sparkassenplatz als Sackgasse aus Ost-richtung	
4A	<b>Fohrenburgstrasse/Kasernplatz</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Riedstrasse</b> , mit Sparkassenplatz als Sackgasse aus Ost-richtung	
5	<b>Äuleweg</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Ignaz-Wolf-Strasse Einbahn und Obere Wichner-Strasse Einbahn</b> (wie heute)	
6A	<b>Äuleweg</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Ignaz-Wolf-Strasse im Gegenverkehr</b> , mit Sparkassenplatz als Sackgasse aus Ost-richtung	
6B	<b>Äuleweg</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Ignaz-Wolf-Strasse im Gegenverkehr</b> , mit Zufahrt Sparkassenplatz aus Ostrichtung	
7	<b>Äuleweg</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Obere Wichner-Strasse im Gegenverkehr</b>	
8A	<b>Äuleweg</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Riedstrasse</b> , mit Sparkassenplatz als Sackgasse aus Ost-richtung	
8B	<b>Äuleweg</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>Riedstrasse</b> , mit Zufahrt Sparkassenplatz aus Ostrichtung	
9A	<b>Äuleweg</b> , mit Postplatz als Sackgasse aus Westrichtung	<b>neue Verbindung Riedstrasse - Bürserbrücke</b>	<b>Riedstrasse</b> , mit Sparkassenplatz als Sackgasse aus Ostrichtung

Die Varianten sind im Anhang A2 dargestellt.

Die Nummerierung der Varianten stellt keine Reihung dar. Die Nummern haben auch nichts mit den ersten sieben Varianten (Verkehrsmodell Besch) zu tun. Alle aktuellen Varianten sind eine Weiterentwicklung der ursprünglichen Varianten.

Die Variante 0<sup>+</sup> ist eine Optimierung der heutigen Situation und gilt als Referenzvariante. Es ist die einfachste organisatorische Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssitua-

tion auf dem Postplatz. Die Auswirkungen auf dem Bahnhofplatz müssen noch überprüft werden.

In allen Varianten ausser 0<sup>+</sup> ist die Herrengasse gesperrt.

Das Erschliessungskonzept mit der jeweiligen Sackgassenlösung (vgl. Abbildung 11) kommt in den A-Varianten (2A, 4A, 6A und 8A) zum Tragen. Die B-Varianten (6B, 8B) sind eine abgeschwächte Form davon (Zufahrt Sparkassenplatz aus Osten möglich). In der weiteren Ausarbeitung besteht bei den A und B-Lösungen noch ein Spielraum (welche Einbahnrichtung, Erschliessung, etc.). Dabei muss die Erschliessung Viehmarktplatz und die Kapuzinerstrasse in die Überlegungen miteinbezogen werden (vgl. auch Flächenwidmungsplan, Grenze Kerngebiet und Entwicklungspotenzial für Viemarktplatz)

Die Varianten zeigen die Verkehrsführung. In einem weiteren Schritt können die Varianten (oder Netzkomponenten) weiter unterteilt werden. Dies macht aber erst Sinn, nachdem eine engere Auswahl getroffen wurden. Damit besteht ein Spielraum zur Optimierung einer Variante:

Folgende Unterkomponenten können später geprüft werden:

- Fohrenburgstrasse: nur Ausbau der bestehenden Strasse, ohne neues Strassenstück
- Anschluss Fohrenburgstrasse: Aufsplittung der Linienführung in Kasernplatz und neuem Anschluss direkt zur Bürserbrücke
- Anschluss Bürserbrücke: verschiedene Varianten des Anschlusses und der Knotenregelung, Brückenkopf miteinbeziehen; eine direkte Abzweigung ab Brücke in Ostrichtung ist zu prüfen
- Einbahnregelung Untere Wichnerstrasse: umgekehrte Richtung prüfen
- Untervariante Riedstrasse ab St.Peter-Strasse bis Ignaz-Wolf-Strasse. Damit könnte die Ecklösung entschärft werden und der Kirchenbereich auf der oberen Ebene dem Schlubereich zugeschlagen werden. Teilstück eventuell als Etappe möglich.

## **7 Zusammenfassung der Ergebnisse**

### **7.1 Auswertung und Verabschiedung der Resultate**

#### **Öffentliche Veranstaltung**

Die öffentliche Veranstaltung am 18. Juni wurde von rund 40 Personen besucht. Nach der Begrüssung durch Bürgermeister Othmar Kraft, weist Landesstadthalter Hubert Gorbach darauf hin, dass die heutige Bundesstrassenführung keiner zeitgemässen Strasse entspreche und Entwicklungsmöglichkeiten schlecht zulasse. Mit einer neuen Lösung soll nicht nur das Verkehrsproblem gelöst, sondern durch mögliche Rückbauten auch ein neues Entwicklungspotenzial entstehen. Die Landesvertretung und die Stadt Bludenz haben ein gemeinsames Interesse, eine bessere Verkehrsführung und damit eine gute Entwicklung für Bludenz zu schaffen.

Nach der Vorstellung der Ziele und Varianten erläuterte DI Gerhard Tauber die weiteren Schritte. Auf Grund der Situation, dass Bundesstrassen neu in die Kompetenz des Landes fallen und deshalb zu Landesstrassen werden, wird sich der gesamte Prozess verkürzen und vereinfachen.

#### **Fazit des Mitwirkungsprozesse in der Arbeitsgruppe**

- Aufgabe der Arbeitsgruppe war es nicht, einen Variantenvergleich durchzuführen, sondern Ziele und Indikatoren für die Beurteilung der Varianten festzulegen und alle denkbaren Varianten in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.
- Mit der Gewichtung zeigt die Arbeitsgruppe auf, dass
  - die gute Erreichbarkeit des Zentrum hohe Priorität hat
  - Möglichkeiten zur Zentrumsentwicklung grosses Gewicht haben
  - eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität wichtig ist
  - realistische Lösungen entwickelt werden (hohe Gewichtung der Umsetzbarkeit)
- Die Arbeitsgruppe hat 11 Varianten ausgewählt. Die Variantendiskussion war bewusst breit angelegt. Ziel war es, in diesem Stadium den Variantenfächer aufzutun.
- Die Aufteilung von Varianten in Etappen ist in diesem Schritt noch nicht erfolgt. Die Umsetzbarkeit einer Variante ist grösser, wenn sie in unabhängig realisierbaren und verkehrswirksamen Teilen erfolgen kann.
- Eine Reduktion der Varianten wird im nächsten Schritt anhand der Ziele und Indikatoren von der Landesregierung durchgeführt. Die Arbeitsgruppe kann erwarten, dass eine nachvollziehbare Reduktion der Varianten erreicht wird.
- Die Arbeitsgruppe legt Wert darauf, dass die ausgearbeiteten Oberziele, Teilziele und Indikatoren bei einem Variantenvergleich angewendet werden, und dass insbesondere die weichen Indikatoren, die verbal beschrieben werden müssen, entsprechend berücksichtigt werden.
- Je stärker die Bevölkerung in den Prozess involviert ist und das Projekt mitträgt, umso weniger muss mit Einsprachen gerechnet werden. Mit dem Mitwirkungsprozess wurde dazu eine gute Basis gebildet.
- Die Stadt Bludenz legt grossen Wert darauf, dass der Einbezug der Stadt bei weiteren Schritten gewährleistet ist. Die Zwischenergebnisse werden der Stadt und der Arbeitsgruppe präsentiert.

## **Anhang**

### **A Unterlagen zu Handen 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<sup>+</sup>, 1, 2A, 4A, 5, 6A, 6B, 7, 8A, 8B, 9A

### **B Ergänzende Unterlagen**

#### **B1 Protokolle 1-6**

B1.1 Protokoll 1: 05.03.02

B1.2 Protokoll 2: 19.03.02

B1.3 Protokoll 3: 09.04.02

B1.4 Protokoll 4: 23.04.02

B1.5 Protokoll 5: 07.05.02

B1.6 Protokoll 6: 02.07.02

#### **B2 Problemanalyse**

B2.1 Auszug Verkehrskonzept: Ausschnitt aus Konflikt- und Wertekarte

B2.2 Probleme-Schwächen-Konflikte, Stärken-Werte

B2.3 Auswertung Verkehrsarten Bludenz Zentrum

#### **B3 Bewertung der Zielbereiche**

B3.1 Brainstorming zu den Oberzielen

B3.2 Bewertung der Oberziele

#### **B4 Übersicht Varianten**

B4.1 Übersicht Varianten

B4.2 Ausgeschiedene Varianten