NACHHALTIGE MOBILITÄT

GEMEINDEN

MIKRONETZWERK RHEINTAL

Interreg IIIA
Alpenrhein·Bodensee·Hochrhein

Inhalt

Impressum:

Konzept/Design: Medienbuero AG, Eschen/FL
Redaktionelle Mitwirkung der Referenten, Projektteams und Ökologie-Institut Bregenz/A

Fotos: Medienbuero AG Eschen/FL, Ökologie-Institut Bregenz/A und Projektteams

Druck: Matt Druck AG, Mauren/FL
Gedruckt auf Biberist Furioso,
ausgezeichnet mit dem Österreichischen Umweltzeichen

Editorial

Bürgermeister Rainer Siegele

Liebe Leserin - Lieber Leser

Wir, das sind die Gemeinden Grabs (CH), Frastanz (A), Schaan (FL), Mauren (FL) und Mäder (A), haben uns über das Gemeindenetzwerk «Allianz in den Alpen» zum Mikronetz Alpenrhein zusammen gefunden.

Dafür massgebend waren einerseits die räumliche Nähe und andererseits ähnliche Probleme mit dem Verkehr. Im Rahmen des EU Förderungsprogramms Interreg IIIA Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein haben wir einen Antrag für das Projekt Mikronetz Rheintal - «Nachhaltige Mobilität» - kurz «Gemeinden mobil» - gestellt und genehmigt bekommen.

Einer der Höhepunkte war sicher der am Beginn der eigentlichen Arbeit stehende Zukunftsworkshop, der in jeder Gemeinde durchgeführt wurde. Dabei ist es in allen Gemeinden gelungen, die Schwachstellen zu eruieren und die Arbeitsgruppen zur Problemlösung zu installieren.

Obwohl am Anfang nicht ganz klar war, wie solche Lösungen ausschauen können, und wie wir hier bei der «grossen Unterschiedlichkeit» voneinander profitieren können, ist bereits beim ersten Erfahrungsaustausch der Funken gesprungen. «Wie habt ihr dieses Problem angegangen?» oder «So einfach seid ihr dazu gekommen!», solche und ähnliche Fragen und Feststellungen waren zu hören. Sicher ist, dass alle Teammitglieder gestärkt und neu motiviert aus den gemeindeübergreifenden Erfahrungstreffen gekommen sind.

Wie in dieser Zusammenfassung der Ergebnisse leicht abgelesen werden kann, hat es eine Menge bester Lösungsansätze gegeben. Ich wünsche den Gemeindeverantwortlichen, dass sie aus der Fülle des Dargebotenen die für ihre Gemeinde besten Lösungen umsetzen können.

«Eine Menge bester Lösungsansätze»

Als Projektkoordinator ist es mir ein Bedürfnis, danke zu sagen. Zuerst allen, die in den Zukunftswerkstätten und in den Arbeitsgruppen mitgearbeitet haben. Ihnen ist der Grossteil des Erfolges dieses Projektes zu verdanken. Herzlich bedanken möchte ich mich bei den Arbeitsgruppenleitern, deren Geschick es war, dass in den Arbeitsgruppen die besten Ergebnisse erzielt wurden. Den örtlichen Projektleitern, denen es gemeinsam mit meinen Bürgermeister-, Vorsteher- und Gemeindepräsidentenkollegen gelungen ist, den Überblick über das Projekt zu wahren und die Wegweiser in die richtige Richtung zu stellen, gilt ebenfalls Lob und Anerkennung.

Danken möchte ich aber auch allen externen Fachleuten, deren Zuarbeit, Fachwissen und Engagement bei der kompetenten Lösungssuche sehr wichtig war. Namentlich möchte ich das Ökologieinstitut erwähnen, das uns von der Antragstellung bis zur Schlussabrechnung bestens betreut hat.

Ein abschliessender Dank sei mir an die Förderungsgeber gegönnt. Die Stabstelle des Fürstentums Liechtenstein, die Netzwerkstelle Ostschweiz, vertreten durch die Staatskanzlei St.Gallen, und nicht zuletzt das gemeinsame Sekretariat in Tübingen für die EU haben durch ihre unkomplizierte und hilfsbereite Art die Förderungsabwicklung sehr erleichtert und uns nur im notwendigen Mindestmass mit Formalien belastet.

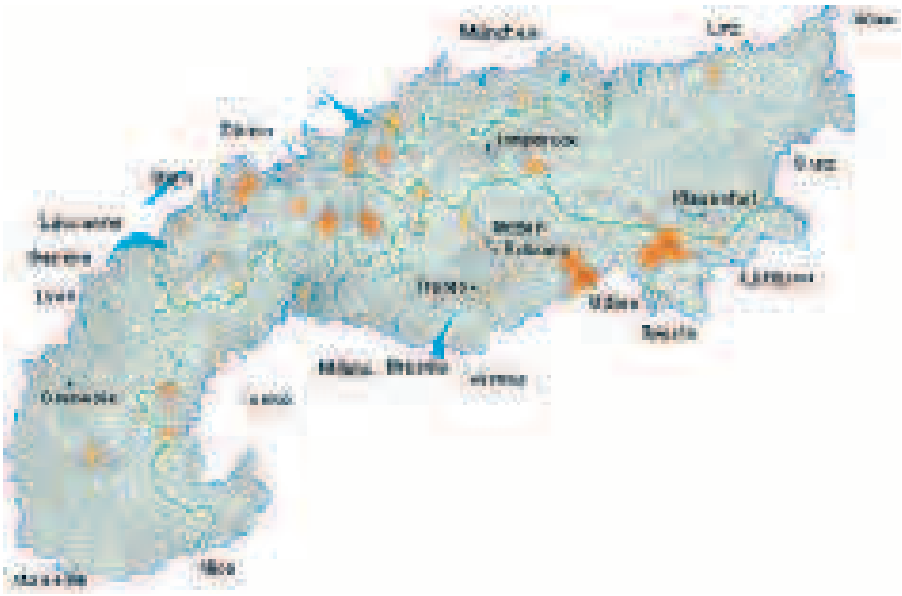
Rainer Siegele
Bürgermeister und
Verantwortlicher
des Gesamtprojektes

«voneinander profitieren»

Alpenkonvention

Die Gemeinden und die Alpenkonvention

Das zentrale Anliegen der Alpenkonvention ist es, Massnahmen zum Schutz des Alpenraums mit der nachhaltigen, zukunftsweisenden Entwicklung der Regionen zu verknüpfen. Sie steht damit im Zeichen des Konzepts der nachhaltigen Entwicklung, welches 1992 auf der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio ins Rampenlicht der internationalen Politik gerückt wurde. Die Beteiligung und Mitwirkung der Kommunen ist ein entscheidender Faktor bei der Verwirklichung einer nachhaltigen Entwicklung. Dass die Alpenkonvention gerade in den Gemeinden des Alpenraums mit konkreten Inhalten gefüllt wird, ist deshalb von zentraler Bedeutung.



Die Alpenkonvention ist ein völkerrechtlicher Vertrag zwischen Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz, Slowenien und der Europäischen Union. Sie wurde 1991 unterzeichnet. Vertragsziel ist der Schutz der Alpen und deren nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung der Schutz- und Nutzungsinteressen.

Mitglieder

Deutschland
Frankreich
Italien
Österreich
Schweiz
Liechtenstein
Slowenien

Das Gemeinde-netzwerk «Allianz in den Alpen»

Das Gemeinde-Netzwerk «Allianz in den Alpen» ist ein Zusammenschluss von ca. 160 Gemeinden im gesamten Alpenraum von Frankreich bis Slowenien. Die Mitgliedsgemeinden haben sich zusammengefunden, um die Ziele der Alpenkonvention für eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum konkret umzusetzen.

Dafür arbeiten sie in engem Kontakt mit der Bevölkerung an der Verbesserung der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Situation in ihrer Gemeinde. Darüber hinaus tauschen sie ihre Erfahrungen und ihr Wissen mit den anderen Mitgliedern des Netzwerks aus. Dies geschieht an regelmässigen Treffen, Konferenzen, Tagungen und Exkursionen.

In ihrer Zielsetzung sind sich die Mitglieder des Gemeindenetzwerkes «Allianz in den Alpen» einig, dass das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung, wie es in der Agenda 21 von Rio und der Alpenkonvention formuliert ist, als Perspektive der zukünftigen Entwicklung des Alpenraums von grosser Bedeutung ist. Die Gemeinden stellen eine zentrale Ebene bei der Umsetzung einer nachhaltigen Politik dar.

Bodenseeagenda 21

Was ist das?

Die Agenda 21 wurde im Rahmen der Uno-Konferenz in Rio 1992 beschlossen. Sie ist ein umfassender, weltweiter Massnahmenkatalog zur Gewährleistung einer sozial-, wirtschaftlich- und umweltgerechten nachhaltigen globalen Entwicklung im begonnen 21. Jahrhundert. Nachhaltige Entwicklung bedeutet, dass unsere heutige Lebensweise nicht zu Lasten der Umwelt, anderer Völker oder Minderheiten sowie kommender Generationen geht. Eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung der Agenda 21 wird dabei der regionalen und lokalen Ebene zugesprochen.
Mit der Bodensee Agenda 21 will die Internationale Bodenseekonferenz die Ziele des Umweltgipfels von Rio in der Regio Bodensee massgeschneidert konkretisieren. Die gesamte Regio Bodensee soll hierfür gewonnen und der Gedanke der Nachhaltigkeit dort dauerhaft verankert werden. Bei der Bodensee Agenda 21 handelt es sich um das erste internationale Agenda 21 Projekt in Europa. Finanziert wird das Projekt von den Mitgliedsländern und -kantonen, den INTERREG-Programmen der EU sowie Schweizer Bundesmitteln. Insgesamt steht für die Projektarbeit in den Jahren 1999 - 2003 ca. 1,6 Mio Euro zur Verfügung.

Wer ist beteiligt?

Ein See, vier Länder und Sie! Die Internationale Bodenseekonferenz (IBK) hat die Bodensee Agenda 21 ins Leben gerufen. In der IBK tragen die Länder und Kantone der Bodenseeregion gemeinsam Verantwortung für eine gute Regionalentwicklung. Mitglieder der IBK sind: Baden-Württemberg, Schaffhausen, Zürich, Thurgau, St. Gallen, Appenzell-Ausserrhoden, Appenzell-Innerrhoden, Fürstentum Liechtenstein, Vorarlberg, Bayern.
Die Bodensee Agenda 21 will nun diejenigen zusammenbringen, die Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung der Region tragen, wie kommunale, regionale und staatliche Verwaltungen, Unternehmen und Betriebe, private Initiativen, Vereine, Verbände, Religionsgemeinschaften, Schulen und Bildungseinrichtungen. Je mehr Personen und Institutionen sich beteiligen, um so dichter wird das Netz.

Ziele der Bodensee Agenda 21

Die Bodensee Agenda 21 will selbst keine Agenda-Projekte als Projektträger betreiben. Sie versteht sich vielmehr als Plattform und Motor, um die vielfältigen bereits vor Ort laufenden Agenda-Projekte zu unterstützen, zusammen zu bringen, zur Zusammenarbeit anzuregen und für diese eine Vernetzungsinfrastruktur aufzubauen. Die Bodensee Agenda 21 sieht damit ihre Aufgaben darin:

- Günstige Rahmenbedingungen für die Agenda-Aktiven in der Regio Bodensee in allen Mitgliedsländern und -kantonen zu schaffen
- Agenda-Aktive in der Region zu motivieren und neue Projekte anzustossen
- Vernetzungsinfrastrukturen über die internationalen Grenzen hinweg aufzubauen
- Impulse in Sachen Nachhaltigkeit zu setzen
- und dadurch eine regionale Identität zu stärken.

Kontakt

Geschäftsstelle der Bodensee Agenda 21, c/o Regierungspräsidium Tübingen, Konrad-Adenauer-Str. 20
D-72072 Tübingen

Leitung
Frau Ulrike Kessler
Tel: ++49-7071-757-3236
Fax: ++49-7071-757-9-3236
Email: ulrike.kessler@rpt.bwl.de

Frau Ursula Brodbeck
Tel: ++49-7071-757-3221
Fax: ++49-7071-757-9-3221
Email: ursula.brodbeck@rpt.bwl.de

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Im gesamten Programmgebiet «Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein» wird seit Jahrzehnten grenzüberschreitend zusammengearbeitet. Bereits im 19. Jahrhundert wurden hier - speziell in der Bodenseeregion - die ersten internationalen Gremien gegründet, die sich mit verschiedenen Fragen, z.B. Tourismus, Fischereiwirtschaft oder Schifffahrt beschäftigten.

Lange Zeit war die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Programmgebiet stark thematisch orientiert und bezog sich auf einzelne konkrete Handlungsfelder. Umweltthemen, vor allem im Zusammenhang mit der Reinhaltung des Bodensees, dominierten dabei diese Kooperation.

Seit Beginn der 90er Jahre ist eine deutliche Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im gesamten Programmgebiet feststellbar. Sicherlich spielten dabei die beiden Gemeinschaftsinitiativen INTERREG I und INTERREG II eine wichtige Rolle.

Interreg III A

Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein

Das Programmgebiet im Überblick

IN DEUTSCHLAND: Bodenseekreis, kreisfreie Stadt Kempten, Landkreis Konstanz, Landkreis Lindau, Landkreis Oberallgäu, Schwarzwald-Baar-Kreis, Landkreis Waldshut sowie die Landkreise Ravensburg, Sigmaringen und Tuttlingen.
IN ÖSTERREICH: Land Vorarlberg mit den Gebieten «Bludenz-Bregenzer Wald» und «Rheintal-Bodenseegebiet».
IN DER SCHWEIZ: die Kantone Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Glarus, Graubünden, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zürich.
Sowie das FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN.

Das INTERREG III A-Programmgebiet «Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein» ist eine Grenzregion, die mit Deutschland, Österreich, Liechtenstein und der Schweiz vier souveräne Nationalstaaten umfasst. Österreich und Deutschland sind Mitglieder der Europäischen Union (EU), das Fürstentum Liechtenstein ist Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR). Die Schweiz gehört keiner dieser internationalen Gemeinschaften an. Ein Beitritt zum EWR wurde am 6. 12.1992 durch ein Referendum abgelehnt. Das Programmgebiet «Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein» bildet damit in grossen Teilen eine Aussengrenze des Europäischen Wirtschaftsraumes.

Das gesamte Programmgebiet

«Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein» umfasst eine Gesamtfläche von 22.187 km², die Ost-West-Ausdehnung beträgt ca. 210 km, die Nord-Süd-Ausdehnung an der breitesten Stelle ca. 240 km. Deutschland besitzt an der Gesamtfläche einen Anteil von 30,2 Prozent, Österreich einen Anteil von 10,4 Prozent und Liechtenstein einen Anteil von 0,6 Prozent. Die Schweiz hat mit 58,8 Prozent den flächenmässig grössten Anteil am Programmgebiet. Die gesamte Grenzlinie innerhalb des Programmgebietes beträgt 577 km, davon sind 464 km, d.h. 80 Prozent, eine Aussengrenze der Europäischen Union.

Gesamtfläche von 22.187 km²

Das Projekt

Das «Mikronetzwerk Rheintal» ist ein Segment der Aktivitäten des Gemeindenetzwerkes «Allianz in den Alpen». Interreg ist eine Gemeinschaftsinitiative für Grenzregionen, bei welcher grenzübergreifende Massnahmen der Zusammenarbeit, wie Infrastrukturvorhaben, Zusammenarbeit öffentlicher Versorgungsunternehmen, gemeinsame Aktionen von Unternehmen oder Kooperationen im Bereich des Umweltschutzes gefördert werden.

Die Gemeinden Mäder, Frastanz, Grabs, Mauren und Schaan sind Mitglieder des Gemeindenetzwerkes «Allianz in den Alpen». Zusammen haben sie im Rahmen des «Mikronetzwerkes Rheintal» eine grenzübergreifende Initiative gestartet. Das gemeinsame Thema ist die «Nachhaltige Mobilität in den Gemeinden». Die Projektziele sind die Erarbeitung von Lösungen zu kommunalen sowie regionalen Verkehrsproblemen sowie der permanente grenzüberschreitende Erfahrungsaustausch.

Es bildeten sich in diesen fünf Gemeinden insgesamt 13 Projektteams, die sich mit grossem Engagement, Begeisterung und mit innovativen Ideen in gemeindeinterne Mobilitätsthemen eingearbeitet haben. Vieles ist in Bewegung und es gilt nun, die Ergebnisse zusammenzufassen und zu präsentieren.

Vom Kommunalen zum Interregionalen

von Andreas Postner,
Transform-Forum für
Nachhaltige Entwicklung

Andreas Postner

Selbstverständnis, Situierung, Struktur und Zielsetzungen

Es macht Sinn, am Beginn gemeinsamer Überlegungen über eigene Potentiale nach dem eigenen Selbstverständnis zu fragen und dafür möglichst brauchbare Bilder oder Symbole zu entwickeln.

Alle 5 Partnergemeinden liegen - aus europäischer Perspektive gesprochen - im «Oberen Rheintal» diesseits und jenseits des Rheins, in 3 verschiedenen Staaten und doch in einer einzigen naturräumlichen Region.

Geografisch ist das Beziehungsmuster der fünf Gemeinden eher lose. Es gibt ausser diesem Mikronetzwerk jedoch kaum direkte Berührungspunkte oder Arbeitsfelder, wo materielle Interessen der Gemeinden direkt aufeinander treffen.

Das Beziehungsmuster ist also stark ideell durch besondere Zielvorstellungen geprägt. Diese Zielvorstellungen lassen sich unter einem möglichst konkreten Umsetzungsversuch zusammenfassen, um nachhaltige Entwicklungen auf kommunaler, regionaler und interregionaler Ebene einzuleiten.

Insbesondere wurden derartige Zielvorstellungen für eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspolitik formuliert. Dies ist auch das Thema dieses grenzüberschreitenden Interreg-projektes.

Als Grundlage dafür kann das Vertragswerk der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle angesehen werden. In ihrer Rahmenkonvention wie auch in ihren Durchführungsprotokollen finden sich klare Handlungsanweisungen zur Einleitung nachhaltiger Entwicklungen auf kommunaler, regionaler und grenzüberschreitend interregionaler Ebene. Die Rolle der Gemeinden wird hierin sehr direkt angesprochen.

Für die Umsetzungsziele, der von den Arbeitsgruppen eingeleiteten Projekte, kann dabei das sogenannte Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention eine grundlegend unterstützende Rolle spielen.

Bilder und Symbole

5 PARTNERGEMEINDEN - EIN NETZWERK

Das Bild des Netzwerks ist bereits ein bestehendes und selbstgewähltes («Mikronetzwerk»). Ein Netzwerk wird zwischen verschiedenen Punkten oder Orten aufgespannt. Die Netzträger befinden sich zueinander in einer bestimmten räumlichen Distanz. Das Netz trägt und verbindet auch über räumliche Distanzen hinweg. In Netzwerken kann man sehr informell und informatorisch kooperieren. Netzwerke sind ideal für die Zusammenarbeit in ideellen Beziehungsmustern.

5 PARTNERGEMEINDEN - EIN PUZZLE

Die Rheintal-Region lässt sich auch als abstraktes, flächiges Puzzle, zusammengesetzt aus den einzelnen Flächen der Rheintal-Region-Gemeinden, darstellen. Jede Gemeinde hat ihre eigene flächige Form, ihren sehr eigenen Grenzverlauf. Jede Form ist zu denen der anderen sehr verschieden. Die 5 Partnergemeinden sind Bestandteile dieses Puzzles. Zwischen den Partnergemeinden liegen zumindest eine oder mehrere andere Gemeinden - in der Schweiz, in Liechtenstein, in Vorarlberg.

Das Puzzle stellt eine materielle Form eines Selbstbildes dar. Auf dem territorialen Raumanspruch einer Gemeinde sind ganz bestimmte Selbstbestimmungsrechte durchsetzbar, die aber genau an diesen Gemeindegrenzen enden. Dies kann deutlich machen, dass Synergien mit Nachbargemeinden gesucht werden müssen, um Projektvorhaben sinnvoll umsetzen zu können. Dies macht auch deutlich, dass überkommunale Partner gefunden werden müssen, um gemeindeüberschreitende Projekte sinnvoll koordinieren zu können. Dieser Koordinierungsbedarf setzt sich auf regionaler und interregionaler Ebene fort.

5 PARTNERGEMEINDEN - EIN SYMBOL EINER OFFENEN HAND

Vielleicht eher zufällig sind gerade 5 Gemeinden als Partner in diesem Mikronetzwerk beteiligt. Dennoch liegt die Assoziation nahe: 5 Gemeinden wie 5 Finger an einer Hand. Die Hand als Symbol zusammenzuarbeiten, Dinge in Angriff zu nehmen. Gemeint ist die offene Hand, nur die lässt die 5 Finger erkennen. Also

Vom Kommunalen zum Interregionalen

nicht die Faust. In diesem Sinn ist das Mikronetzwerk schon jetzt Vorbild für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region. Verkehrsprobleme und Mobilitätsprobleme lassen sich nur gemeinsam lösen - nicht gegeneinander.

Dies gilt auch für die Konflikte in der Stadtregion Feldkirch: Verkehrslösungen kann es nur gemeinsam geben - mit Liechtenstein und mit Frastanz. Dazu verpflichtet übrigens auch dezidiert das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.

«Gemeinsame Verkehrslösungen»

Transform

Transform ist ein Interregionales Forum für Nachhaltige Entwicklung in der Region Arlberg/Alpenrhein/Bodensee. Transform ist ein NGO, als Verein konstituiert und hat partnerschaftlich drei Vorsitzende, eine(n) in der Schweiz, eine(n) in Liechtenstein, eine(n) in Vorarlberg. Zielsetzungen von Transform sind die Umsetzung der Alpenkonvention, der international vereinbarten Klimaschutzziele sowie der Ziele der Schweizer Alpeninitiative. Transform arbeitet grenzüberschreitend in den Themenbereichen Verkehr und Mobilität, Raumplanung und Nahversorgung, Umwelt und Energie.

Was uns handeln lässt

SENSIBILITÄT
Unser Wahrnehmungsvermögen, unsere Sinne sind die zuverlässigsten Indikatoren. Wir können spüren oder erahnen, wann Belastungen für uns, für Mitmenschen, Tiere und Pflanzen zu hoch werden können. Wir merken Stressfaktoren, Lärm, Landschaftszerstörungen oder schlichtweg auch gefährliche Situationen. Unser kritisches Sensorium zu behalten, nicht abzustumpfen, ist unser grösster Schatz, unser grösstes Potential.

KREATIVITÄT
Wenn wir an Zuständen oder Prozessen erkennen, dass sie negative Entwicklungen einnehmen, oder wenn wir mitbekommen, dass sich manche Problemstellungen auf vielleicht ganz neue Art lösen lassen, so beflügelt das unsere Kreativität. Nichts ist so unveränderlich, wie es manchmal erscheint oder dargestellt wird. Die veränderte Perspektive von «Verkehrspolitik» zu «Mobilitätspolitik» beispielsweise hat enorm viel mit kreativen Potentialen zu tun.

ENTSCHLOSSENHEIT
Manchmal sind Projektideen so gut wie fertig, es fehlt vielleicht ein letzter Schliff, ein letzter Kick, oder es tun sich irgendwelche Ungereimtheiten oder Widerstände auf. Da benötigen wir schlichtweg Mut. Mut, Neues zu wagen, Verantwortung zu übernehmen, ein gewisses Risiko zu tragen. Vor allem politische Verantwortungsträger benötigen eine mutige und entschlossene Zivilgesellschaft als Partner, um innovative Lösungen rascher und konsequenter umsetzen zu können.

LANGER ATEM
Nicht immer gibt es rasche Umsetzungserfolge, gelegentlich wird es zäh. Da kann es notwendig werden, unsere Motive zu überprüfen und unseren Zeit- und Energieeinsatz in Relation zu stellen, um die als wichtig erkannten Ziele durchsetzen zu können. Vielleicht macht es aber auch Sinn, rechtzeitig nach der Schnittstelle zwischen ehrenamtlichem und professionellem Engagement zu fragen. Wir brauchen sehr oft einen langen Atem für unsere Vorhaben, damit sie «auf Schiene stehen», sollten aber «Übergabestellen» nicht verpassen und uns dabei dann eher nur mehr auf die «Qualitätskontrolle» unserer Projektideen bei der Umsetzung kümmern.

Verkehrsprobleme gemeinsam angehen.

Vom Kommunalen zum Interregionalen

FREMDBILD UND SELBSTBILD
Oft stellen wir unbewusst unserem eigenen, sehr idealen Selbstbild ein sehr stark kontrastierendes Fremdbild der anderen Seite gegenüber, die andere Interessen vertritt. Dabei laufen auch sehr engagierte Vertreter der innovativen Seite Gefahr, Schwarz-Weissbil-

Überwindung von Schuldzuweisungen

der zu malen: Hier wir in unserer Rolle als Optimierer untragbarer Verhältnisse, dort die festgefahrenen Lobbyisten der strukturkonservativen Verkehrswirtschaft.

Dieses Fremdbild und dieses Selbstbild stimmt so ganz sicher nicht und es behindert uns in unserer Arbeit. Es geht in der Überwindung des Fremd-

Einbezug der Bevölkerung.

bild- und Selbstbild-Kontrastes auch um die Überwindung von Schuldzuweisungen individueller Moral als alleiniger Lösungsansatz für komplexe Verkehrsprobleme. («Du fährst ja auch mit dem Auto. Du kaufst ja auch im Supermarkt»).

So sehr individuelles Verhalten für Einzelentscheidungen wichtig ist, so wenig kann es gegenüber den massiv marktverzerrten Systemwirkungen einer verfehlten Verkehrspolitik bewirken.

Wo aber können wir, sozusagen objektiviert, die Auswirkungen und Folgen fehlerhafter Systemsteuerungen in der Verkehrspolitik bzw. Verkehrswirtschaft festmachen, die wir dann gemeinsam durch alternative Modelle korrigieren oder ersetzen könnten?

2. Objektiv feststellbare Fehlsteuerungen des Verkehrssystems

LUFTSCHADSTOFFE
- Vor allem NOx, Ozon und PM 10
- Permanente Grenzwertüberschreitungen im Rheintal
- Ursache für zahlreiche Atemwegserkrankungen, Bronchitis, Asthma, Lungenentzündung, bei PM 10 sogar Krebs. PM 10: WHO errechnet 2500 Tote pro Jahr in Österreich, umgelegt auf das Rheintal etwa 100 Todesfälle/Jahr.

TREIBHAUSGASE
- Vor allem CO2 und PM 10
- Internationale Vereinbarungen (Beispiel Kyotoziel) werden dramatisch verfehlt. Verkehr hauptverantwortlich für Zielverfehlung. (Momentane Pfadabweichung in Österreich über 22%!)
- Verkehrsemissionen machen erfolgreiche CO2-Reduktionen bei Hauswärme, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft zunichte.

LÄRM
- Oft unmerklich verantwortlich für Herz-Kreislauferkrankungen
- Sehr hohe Zahl lärmgeschädigter Personen
- Durchlärmung durch verfehlte Raumplanungspolitik und fehlende Verkehrssteuerung
- KFZ-Individualverkehr reicht fast bis in die Wohnzimmer
- Fehlende Hierarchisierung im Strassennetz
- Falsche Priorisierungen in Tourismusgebieten.

MANGELNDE VERKEHRSSICHERHEIT, HOHE UNFALLRATEN
- Hauptverursacher: Zu hohe Geschwindigkeiten
- Unfallraten und Schadensfolgen ungefähr doppelt so hoch, wie in vorbildlichen Vision-Zero-Gebieten in Europa
- Neuralgische Punkte des Verkehrssystems bleiben oft unbeachtet
- Vorrang für Langsamverkehr in Ortszentren fehlt
- Ausreichende Verkehrsüberwachung fehlt.

LANDSCHAFTSZERSTÖRUNG
- Flächenverbrauch für Strasseninfrastruktur immer noch enorm hoch
- Offizielle Politik plant immer noch Hochleistungsstrassen durch hochrangige Schutzgebiete (S 18: Lauteracher Ried, Naura 2000; Letzetunnel: Frastanzer Ried, Streuwiesen, Grundwasserschongebiet)
- Extrem hohe Bodenversiegelung durch Parkplatzflächen, sogenannte Ortsumfahrungen, wie auch für kleinverästelte Grundstückserschliessungen.

Vom Kommunalen zum Interregionalen

Völkerrechtlich vereinbarte Ziele gelten für alle Verwaltungsebenen und Gesetzgebung

Die gesellschaftlich vereinbarten Ziele heissen Nachhaltigkeit, Einhaltung der Klimaschutzverpflichtungen, Vorrang für Gesundheit und Sicherheit. In der Diskussion mit unseren Konfliktpartnern müssen wir die Auseinandersetzung immer auf diese schon bestehenden gesellschaftlichen Übereinkünfte zurück führen: Das ist beschlossener Konsens, hinter diesen gehen wir nicht zurück, kann niemand zurückgehen. Insbesondere die politischen Verantwortungsträger sind daran gebunden.

Im Klartext: In Österreich, in Deutschland und in Liechtenstein sind alle Behörden, alle Gebietskörperschaften vepflichtet, die Protokolle der Alpenkonvention bei Vollzug und Gesetzgebung zu berücksichtigen. Für die Schweiz haben die Rahmenkonvention und die Durchführungsprotokolle bisher Leitlinienfunktion. Das heisst, die Festlegungen des Verkehrsprotokolls sind in Deutschland, Österreich und Liechtenstein auf kommunaler, regionaler und internationaler Ebene anzuwenden.

Es besteht also eine Legitimation für Transformationsprozesse des Verkehrssystems auf kommunaler, regionaler, interregionaler und internationaler Ebene. Der prinzipielle Durchsetzungsanspruch der formulierten Nachhaltigkeitsziele besteht also nicht nur im kleinräumlichen, kommunalen Massstab, sondern auch darüber hinaus.

HOHE RESSOURCENVERBRÄUCHE NICHT REGENERIERBARER TREIBSTOFFE

- Der grösste Anteil der Treibstoffe besteht nach wie vor aus nicht regenerierbaren fossilen Quellen. Nach Angaben führender, kritischer Energiewissenschaftler erreicht die Erdöl- und Erdgasproduktion - mit etwas Verzögerung - zwischen 2000 und 2010 den kritischen Peak-Oil-Wendepunkt. Ab diesem Zeitpunkt überschreiten die Verbrauchswachstumsraten die Produktionssteigerungsraten. An diesem Punkt ist die Hälfte der Erdölressourcen weltweit zur Gänze verbraucht. Es beginnt die Phase der Verknappungsökonomie. Dies führt zu erhöhten Basis-Erdölpreisen, jenseits aller Spekulationspreise durch Lagervorhaltung oder kurzfristigen Produktionsänderungen wie bisher.

HOHE KOSTEN

- Die Verkehrsausgaben unserer Gesamtwirtschaft übersteigen mittlerweile die 25%-Grenze. Unser Verkehrssystem ist also hochgradig ineffizient. Dies liegt vor allem an der fehlenden Kostenwahrheit. Die volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Optimierungspotentiale sind enorm. Mächtiger Lobbyismus verschleiert diese Optimierungspotentiale.

Rückgreifend auf diese objektiv feststellbaren Fehlsteuerungen unseres grenzüberschreitend wirkenden Gesamtverkehrssystems können wir jederzeit festmachen, ob unsere Motivation, uns für Veränderungen in der Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu engagieren, einer kritischen Überprüfung standhält.

3. MassStäbe unseres Engagements

Die Frage bleibt: Was können wir tun? Welchen Beitrag leisten wir mit unseren Projektvorhaben, wie beispielsweise Alternativer Pendelverkehr Frastanz, Grabs Spital Mobil, Fuss- und Fahrradwege Frastanz, Lebens(t)raum Strasse Mauren, Schulwege-gefährliche Kreuzungen Mäder, Lebenswerte Quartiere Mauren, Mobilitätsmanagement für Schul- und Kulturzentrum Mäder, Mauren zu Fuss entdecken, Pförtneranlage Schaanwald, Schaan radaktiv, Schulwege Grabs? Ist das nicht ein Tropfen auf den heissen Stein?

Zuerst einmal: Jeder Tropfen höhlt den Stein. Oder anders gesagt: Ohne Tropfen kein Fluss. Oder denken wir an das Schneeballsystem. Wir können andere mitnehmen, mitreissen. Durch unser Handeln entstehen Folgewirkungen.

Es gibt manchmal enorme lokale oder überregionale Widerstände gegen eine Umstellung unserer Verkehrssysteme. Die Gründe hiefür sind bekannt.

Mobilitätsmanagement - ein Zauberwort?

von DI Martin Scheuermaier,
Verkehrsplaner beim Amt der
Vorarlberger Landesregierung

Martin Scheuermeier

Mobilitäts-management - ein Zauberwort?

Das rasch wachsende Verkehrsaufkommen ist eine der grossen Herausforderungen unserer Zeit. Die Bewältigung von Umweltbelastungen und der ruhende Verkehr verursachen immer grössere Probleme.

Was ist Mobilitäts-management?

Mobilitätsmanagement versucht dieser Entwicklung entgegen zu wirken, indem der öffentliche Verkehr, das Fahrrad oder die Füsse als Fortbewegungsmittel wieder verstärkt genutzt werden. Dies erfolgt neben der Bereitstellung entsprechender Angebote wie Fuss- und Radwege, attraktive Fahrpläne etc., durch Information, Beratung und Meinungsbildung. Dabei werden Anreize für den Umweltverbund geschaffen, ohne dabei eine negative Kampagne gegen den motorisierten Individualverkehr zu führen.

Was bisher geschah in ...

... GEMEINDEN UND BETRIEBEN

Vorarlberg gehört beim Mobilitätsmanagement zu den aktivsten Bundesländern. Von 1993 bis 1995 gab es die österreichweit bekannte Kampagne «FahrRad», an der sich 29 Gemeinden und 15 Betriebe beteiligten. Durch verschiedene Aktionen sollte das Radfahren im Alltag stärker ins Blickfeld der Bevölkerung gerückt werden (z.B. «Mit dem Rad zur Arbeit»). Daraus hat sich ein Netzwerk von zum Teil sehr namhaften Betrieben (z.B. VKW, Wolford, Blum, Tridonic, Hirschmann, Suchard usw.) gebildet. Diese Unternehmen setzen sich seit einigen Jahren aktiv dafür ein, dass die Mitarbeiter/-innen verstärkt mit dem Umweltverbund zur Arbeit kommen. Und das mit Erfolg.

So konnte zum Beispiel die in Bregenz ansässige, international tätige Wolford AG durch eine konsequente Fahrradpolitik erreichen, dass inzwischen etwa 35-40% der Mitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Viele Vorarlberger Gemeinden nehmen seit dem Jahr 2000 jedes Jahr am europaweiten «Autofreien Tag» teil. 2003 beteiligten sich in 36 Gemeinden mehr als 15.000 Menschen am umfangreichen Aktions- und Informationsprogramm. Die Koordination der Kampagne «FahrRad» und des «Autofreien Tages» wurde in all den Jahren vom Büro für Zukunftsfragen übernommen.

...SCHULEN UND KINDERGÄRTEN

Die Gemeinden Nüziders, Ludesch, Bludesch, Langenegg und Schruns haben mit einigen Kindergärten, Volks- und Hauptschulen Mobilitätsprojekte umgesetzt. Ziel war die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Bewusstseinsbildung bei den Kindern und den Erwachsenen sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit. Es gab folgende Massnahmen:

- Elternabende mit Themenschwerpunkt «Der Kindergartenweg / Der Schulweg»
- Schwachstellenanalysen mit Kindern und Eltern
- Verkehrssicherheitstraining
- Einführung eigener Kindergartenbusse
- Verkehrsaktionstage (Mobilitätsrallye / SpielRaumRallye / Holzfiguren)
- Fahrradanhängeraktionen

«Österreichweit bekannte Kampagne ‹FahrRad› »

Fazit eines begeisterten Vaters:
«Seit meiner Schulzeit bin ich nicht mehr mit dem Bus gefahren. Ohne SpielRaumRallye hätte ich es wohl nie mehr versucht. Das ist ja richtig komfortabel und einfach geworden.»

...FREIZEIT UND TOURISMUS

Im Sinne eines «sanften Tourismus» haben einige Tourismusorte wie z.B. Lech und Mittelberg in den letzten Jahren Orts- bzw. Skibussysteme eingeführt. Die Bewerbung vom «autofreien Tourismus» ist in diesen Gemeinden zu einem wesentlichen Angebotskriterium geworden. Landesweit wurden in den einzelnen Tourismusdestinationen überdies «InclusivCards» eingeführt, bei denen die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel inkludiert ist. Freizeitangebote

Mobilitätsmanagement - ein Zauberwort?

und Angebote für Jugendliche, wie Disco- und Abendbusse am Wochenende, Skizug und Skibusse im Winter sowie Wander- und Badebusse im Sommer, werden von den Gemeinden und vom Verkehrsverbund Vorarlberg regelmässig beworben.

...ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR - VERKEHRSVERBUND VORARLBERG
Der Verkehrsverbund Vorarlberg hat durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit einen wichtigen Beitrag zum Mobilitätsmanagement im öffentlichen Verkehr geleistet. Beispielgebend sind der 1991 eingeführte flächendeckende Tarifverbund, das gemeinsame Erscheinungsbild der Land- und Stadtbusse sowie die Bildung der ÖPNV-Gemeindeverbände.

Was bringt Mobilitätsmanagement?

Die Vorteile von Mobilitätsmanagement sind sehr vielschichtig und kommen neben den Gemeinden und Betrieben allen Bürger/-innen zugute:

- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten der Verkehrsmittel zu Fuss, Fahrrad und ÖV
- Effiziente Nutzung der Verkehrsmittel und der Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung des Verkehrs durch die Verringerung der Wegeanzahl und der Distanzen
- Verringerung der Umweltbelastung
- Kostenvorteile für Gemeinden, Betriebe und Mitarbeiter (weniger Kosten für Parkplätze, Verringerung von Fahrtkosten durch energieeffizienteren Fuhrpark und Rationalisierung der Transportvorgänge, gesündere Mitarbeiter)
- Umsetzung eines ökologisch orientierten Leitbildes für Gemeinden, Betriebe und Schulen und damit ein ökologischer Imagegewinn
- Kein zusätzlicher Ausbau der Parkplätze im öffentlichen Raum und bei den Betrieben
- Gesundheitsaspekte
- Steigerung der Verkehrssicherheit

Ideen visualisieren.

Erfolgsfaktoren

Das Thema soll durch Bildung von Arbeitsgruppen engagierter Bürger/-innen und Entscheidungsträger auf möglichst breiter Basis diskutiert und aufbereitet werden. Da die Verkehrsdiskussion sehr emotional geführt wird, ist bei der Umsetzung der Massnahmen auf eine sachliche Information zu achten. Die Entscheidungsträger/-innen sollten dabei signalisieren, dass ihnen Mobilitätsmanagement ein ehrliches Anliegen ist. Synergieeffekte der einzelnen Projekte werden durch die Bildung von Netzwerken erreicht. Die umgesetzten Massnahmen sollten keine einmalige Aktionen sein, sondern bedürfen einer Kontinuität bzw. Institutionalisierung mit nachhaltiger Verankerung.

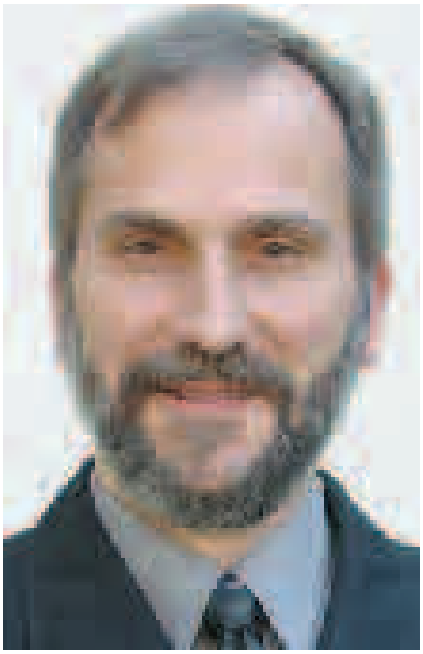
Ausblick/Vision - Wie soll's weitergehen?

In Vorarlberg wurde im Mobilitätsmanagement also in vielen Teilbereichen einiges umgesetzt. Ein koordiniertes Vorgehen erscheint daher künftig sinnvoll. Es geht nicht nur darum, neue Ideen zu entwickeln, sondern vor allem bestehende Ideen und Massnahmen zu verbreiten, zu vernetzen und zu koordinieren.

«Ideen verbreiten, vernetzen und koordinieren»

Derzeit laufen die Vorbereitungen für ein regionales Mobilitätsmanagement im Unteren Rheintal. Die Gemeinden Schwarzach, Wolfurt, Kennelbach, Lauterach und Hard werden in einem gemeindeüberschreitenden dreijährigen Pilotprojekt unter dem Motto «Bewusst mobil» versuchen, die Bürger/-innen durch entsprechende Information, Beratung und Meinungsbildung dazu zu bewegen, ihre privaten und geschäftlichen Wege verstärkt zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen. Dies soll u.a. durch Integration von interessierten Bürger/-innen, Betrieben, Schulen und Veranstaltern erfolgen.

Gemeinde Frastanz



Bürgermeister Mag. Eugen Gabriel, Frastanz

Haben Sie, Herr Mag. Gabriel, mit Ihrer Gemeinde erstmals bei einem Mikronetzwerkprojekt grenzüberschreitend mitgewirkt? Der Nutzen für Ihre Gemeinde?
Ja erstmals. Der Nutzen ist durch die Erarbeitung verschiedener Lösungsansätze sehr deutlich. In diesem Klima sollte weiter gesprochen werden, denn es ist zunehmend wichtig, Probleme nicht nur durch die lokale Brille zu sehen, sondern sie regional zu bewerten und gemeinsam zu lösen. Das ist gelebtes, sympathisches Europa!

«In diesem Klima sollte weiter gesprochen werden»

Welche Themenkreise des Projektes «Gemeinde mobil» beschäftigten nicht nur Ihre Gemeinde, sondern standen auch bei Ihren Partnergemeinden im Mittelpunkt?
Der sogenannte «Schleichverkehr» und die Schulwegsicherheit.

Wie beurteilen Sie das Engagement der Projektteams Ihrer Gemeinde?
Äusserst engagiert, mit sehr viel Sachverstand und praktikablen Lösungsvorschlägen. Kurzum eine Chance aus der Anonymität herauszutreten und miteinander etwas zu gestalten.

Was hat Sie von den Ergebnissen her überrascht ?
Der Zeitaufwand der Teams, die Qualität der Ergebnisse und die Bürgeranteilnahme. Aber auch das Verständnis, dass die Umsetzung nur in mehreren Schritten erfolgen kann.

Wie steht es mit der Umsetzung?
Die Ergebnisse finden Akzeptanz in der Bevölkerung. Sie sind weitgehend realistisch und umsetzbar. Sie sind grösstenteils so angelegt, dass es ein gemeinsamer Prozess in einem absehbaren Zeitraum ist. In einigen Bereichen wurde damit begonnen.

Wie beurteilen Sie in der Rheintalregion den grenzüberschreitenden Gedankenaustausch? «Gemeinde mobil» - ein Vorzeigeprojekt?
Dieses Projekt ist ein ausgezeichneter Anlass, sich zu begegnen und ein Vorzeigeprojekt auf jeden Fall. Es ist spannend, aus unterschiedlichen Voraussetzungen gemeinsame Probleme anzudiskutieren und zu lösen.

Welches Thema möchten Sie gerne als nächstes grenzübergreifend mit Mäder, Grabs, Schaan und Mauren, die zu partnerschaftlichen Gemeinden zusammen gewachsen sind, im Rahmen des Gemeindenetzwerkes Allianz in den Alpen in Angriff nehmen?
Ich würde gerne kulturelle Themen und wirtschaftliche Entwicklungs- und Ansiedlungsfragen in Angriff nehmen.

Rathaus Frastanz

Ing. Robert Hartmann zu «Frastanz mobil», interner Projektleiter

Im Zuge einer Abendveranstaltung im April 2003 haben sich 17 Personen bereit erklärt, am Projekt «Frastanz mobil» über einen Zeitraum von ca. 1,5 Jahren aktiv mitzuwirken. Das Engagement aller Beteiligten und das Klima in den einzelnen Gruppen war hervorragend. Ansonsten wäre es nicht möglich gewesen, dass einzelne Teammitglieder über 180 Stunden innerhalb von 9 Monaten unentgeltlich in dieses Projekt investierten. In den einzelnen Gruppen wurde auch versucht, die Bevölkerung in dieses Projekt mit einzubeziehen. Im Zuge einer Befragung zum Thema «Wegsicherung für Kindergärtler und Schüler» wurden über 1.100 Fragebögen (84 % Rücklaufquote) retourniert. Die Gruppe «Alternativer Pendelverkehr» bot den Bürgern die Beteiligung am Projekt durch eine Befragung in den Betrieben, Informationsabend zum Thema «Betriebliches Mobilitätsmanagement» und einem Diskussionsabend zum Thema «Schleichweg Letze» an. Neben Vorschlägen für die weitere Zukunft wurden vielfach auch sehr kurzfristige Massnahmen vorgeschlagen und teilweise bereits umgesetzt.

Zusammenfassend beurteile ich das Projekt sehr positiv. Neben der aus meiner Sicht starken Bürgerbeteiligung ist noch anzumerken, dass auch die politisch Verantwortlichen hinter diesem Projekt standen und die erforderlichen finanziellen Mittel für das Projekt und für die Umsetzung von vorgeschlagenen Massnahmen bereit stellten. Aufgrund den positiven Erfahrungen aus diesem Projekt haben wir jedenfalls bereits das nächste grenzüberschreitende Projekt gestartet.

Gemeinde Grabs

Gemeindepräsident Rudolf Lippuner, Grabs

Haben Sie, Herr Lippuner, mit Ihrer Gemeinde erstmals bei einem Mikronetzwerkprojekt grenzüberschreitend mitgewirkt? Der Nutzen für Ihre Gemeinde?

Das Mikronetzwerk wurde von den Gemeinden Mäder und Grabs initiiert. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Gemeinden im Vorarlberg und in Liechtenstein bietet sich aufgrund von verschiedenen gemeinsamen Voraussetzungen geradezu an. So sprechen wir dieselbe Sprache, die Distanzen untereinander sind kurz, die Probleme rund um die Mobilität sind in allen Gemeinden ein Thema.

Welche Themenkreise des Projektes «Gemeinde mobil» beschäftigten nicht nur Ihre Gemeinde, sondern standen auch bei Ihren Partnergemeinden im Mittelpunkt?

Die Sicherung von Schulwegen und die Förderung des Langsamverkehrs sind sicher in allen Gemeinden ein aktuelles Thema und bedarf einer stetigen Sensibilisierung von Bewohnerinnen und Bewohnern unserer Gemeinden.

Wie beurteilen Sie das Engagement der Projektteams Ihrer Gemeinde?

Die Projektteams haben ein überdurchschnittliches Engagement an den Tag gelegt. Wenn man bedenkt, dass die Arbeit freiwillig und ohne Bezahlung geleistet wurde, so darf man den Hut ziehen. Herzlichen Dank.

Was hat Sie von den Ergebnissen her überrascht?

Eigentlich haben mich die Ergebnisse nicht überrascht, weil wir ja bewusst dort angesetzt haben, wo wir Probleme vermuteten. Überrascht war ich vor allem von der zahlenmässig bescheidenen Teilnahme der Eltern am Elternabend, an dem die Schulwegsicherung thematisiert wurde. Wenn man bedenkt, dass bei den Schulhauszuteilungen immer wieder auch Verkehrssicherheitsaspekte eingebracht werden, so ist die Beteiligung der Eltern eher dürftig.

Rathaus Grabs

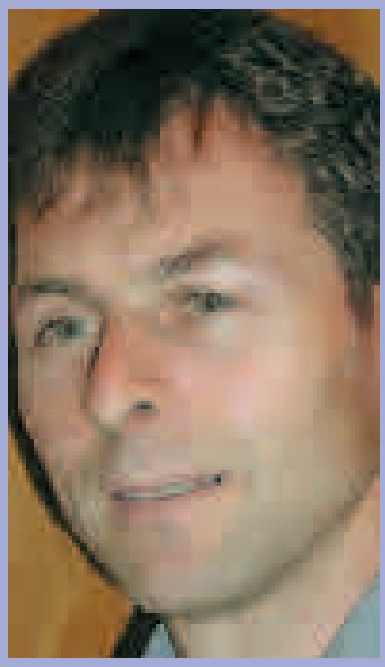
Wie steht es mit der Umsetzung?
Die Anträge an den Gemeinderat sind im Bereich der Schulwegsicherung sicher realistisch und umsetzbar. Beim Projekt «Umdenken – Spital mobil» wird noch viel Überzeugungsarbeit notwendig sein. Ich denke aber, dass schon die bisherigen Aktivitäten zur Sensibilisierung der Akteure beigetragen haben.

Wie beurteilen Sie in unserer Rheintalregion den grenzüberschreitenden Gedankenaustausch? «Gemeinde mobil» - ein Vorzeigeprojekt?
Das Projekt «Gemeinden mobil» ist sicher ein Vorzeigeprojekt, wie ein gemeinsamer Prozess grenzüberschreitend erfolgreich bearbeitet werden kann. Andere Organisationen, wie zum Beispiel die Rheintalische Grenzgemeinschaft, starten jetzt auch einen solchen Prozess.

Welches Thema möchten Sie gerne als nächstes grenzübergreifend mit Mäder, Frastanz, Schaan und Mauren, die zu partnerschaftlichen Gemeinden zusammen gewachsen sind, im Rahmen des Gemeindenetzwerkes Allianz in den Alpen in Angriff nehmen?
Ich würde gerne weitere Themen, die sich mit Nachhaltigkeit befassen, im Rahmen des Mikronetzwerkes bearbeiten. Ich bin überzeugt, dass wir noch viele gemeinsame Themen finden werden, beispielsweise in den Bereichen Energie, Ver- und Entsorgung usw.

«Überdurchschnittliches Engagement der Projektteams»

Andreas Gerber zu «Grabs mobil», interner Projektleiter



Es gibt zu denken und beruhigt zugleich, dass in allen Gemeinden ähnliche Probleme «drükken». Mich beeindruckte, mit welchem Elan die Aufgaben innerhalb dieses Gemeindenetzwerkes in den verschiedenen Gemeinden angepackt wurden.
Die Arbeit in diesem grenzüberschreitenden Projekt war menschlich bereichernd, spannend aber auch anspruchsvoll. Die Summe der vielen, kleinen Angelegenheiten, die abgeklärt, kommuniziert, zusammengefasst und kontrolliert sein wollten, haben den Aufgabenkorb des gemeindeinternen Projektleiters zeitweise ordentlich ausgefüllt. Nur dank den engagierten Teamleitern und meiner flexiblen Arbeitszeitgestaltung konnte ich als Ehrenamtlicher meine Aufgabe projektgerecht erfüllen.

Gemeinde Mäder

Bürgermeister Rainer Siegele, Mäder

Haben Sie, Herr Siegele, mit Ihrer Gemeinde erstmals bei einem Mikronetzwerkprojekt grenzüberschreitend mitgewirkt? Der Nutzen für Ihre Gemeinde?
Mit dem Mikronetzwerkprojekt «Gemeinde mobil» ist es seit Jahren erstmals wieder gelungen, den Kontakt über die Grenze zu aktivieren. Früher hatten wir eher Kontakt mit unseren Nachbarn über die Grenze. In der Gemeinde wurden durch die Bürgerbeteiligung Schwachstellen im Fuss- und Radwegenetz aufgedeckt, die jetzt saniert werden. Mit «Gemeinde mobil» ist neuer Schwung in den nichtmotorisierten Individualverkehr gekommen.

Welche Themenkreise des Projektes «Gemeinde mobil» beschäftigten nicht nur Ihre Gemeinde, sondern standen auch bei Ihren Partnergemeinden im Mittelpunkt?
Neben der Verhinderung von unnötigem Verkehr im Wohngebiet war besonders die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Ort ein zentrales Thema aller. Schulwege waren ein durchgängiges Thema.

Wie beurteilen Sie das Engagement der Projektteams Ihrer Gemeinde?
Ich bin mit dem Engagement sehr zufrieden. Besonders die Ergebnisse der Arbeitsgruppen ergeben eine gute Grundlage zur Weiterarbeit an der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auch der Kindergarten und die Volksschule haben gute Arbeit geleistet.

Was hat Sie von den Ergebnissen her überrascht?
Dass eher Zebrastreifen entfernt werden sollten und nur an einer Stelle ein neuer gewünscht wurde.

Wie steht es mit der Umsetzung?
Der Gemeindevorstand hat auf Grundlage der Ergebnisse der Arbeitsgruppen bereits Planungsaufträge vergeben. Wir hoffen, einen Grossteil der Empfehlungen umsetzen zu können. Aus Erfahrung aus anderen offenen Planungsprozessen wissen wir, dass deren Ergebnisse leichter umzusetzen sind als reine Bürovorlagen. Ein Teil des Gehsteiges und eine Kreuzungsumgestaltung sollen noch heuer gebaut werden. Ebenfalls sind vorgeschlagene Strassenmarkierungsarbeiten für diesen Sommer vorgesehen.

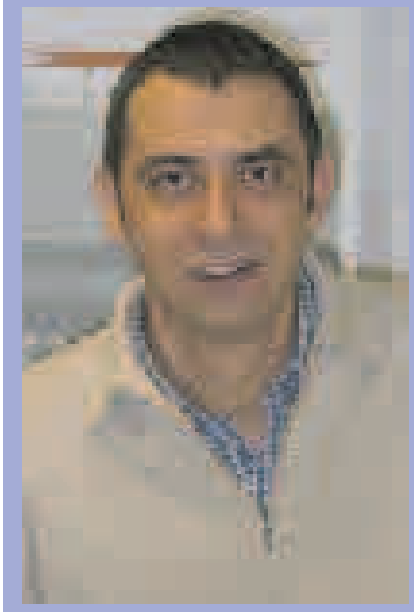
«Erstaunlich, wie wenig wir voneinander wussten»

Gemeindeamt Mäder

Wie beurteilen Sie in unserer Rheintalregion den grenzüberschreitenden Gedankenaustausch? «Gemeinde mobil» - ein Vorzeigeprojekt?
Durch den grenzüberschreitenden Gedankenaustausch kann schnell erkannt werden, dass auch anderswo unter anderen Rahmenbedingungen

ähnliche Probleme entstehen. Das kann Ängste abbauen und hilft bei der Lösungsfindung. Für mich persönlich war es erstaunlich, wie wenig wir von einander wussten.

Welches Thema möchten Sie gerne als nächstes grenzübergreifend mit Frastanz, Grabs, Schaan und Mauren, die zu partnerschaftlichen Gemeinden zusammen gewachsen sind, im Rahmen des Gemeindenetzwerkes Allianz in den Alpen in Angriff nehmen?
Wir werden sicher den engen Kontakt, den wir zueinander gefunden haben, nutzen, um weiter voneinander zu lernen. Dazu werden wir uns weiter besuchen. Sollte daraus wieder ein sinnvolles Projekt entstehen, an dem einige oder alle - vielleicht auch neue Partner - dabei sind, so wird mich das freuen.



Michael Fitz zu «Mäder mobil», interner Projektleiter

Die Durchführung des Interreg IIIa Projektes war für mich die Chance, über den Tellerrand hinausschauen zu können. Der Einblick in die Problemstellungen und Problemlösungsansätze der anderen vier Teilnehmergemeinden und das Erkennen, dass auch andere Kommunen ähnliche oder vergleichbare Probleme haben, war hoch interessant. Das Lernen voneinander, das «Mitnutzen» von Erfahrungen anderer (soweit dies möglich ist) und das Knüpfen von Kontakten waren für mich neben der Aufarbeitung der Projektthemen sehr wichtige Punkte.

Gemeinde Mauren

Gemeindevorsteher Freddy Kaiser, Mauren

Haben Sie, Herr Kaiser, mit Ihrer Gemeinde erstmals bei einem Mikronetzwerkprojekt grenzüberschreitend mitgewirkt? Der Nutzen für Ihre Gemeinde?
Die Gemeinde Mauren und die Gemeinde Frastanz haben im Jahr 2001 einen grenzüberschreitenden Fotowettbewerb über das Thema Riedlandschaft durchgeführt. Dieser Wettbewerb fand grossen Zuspruch bei der Bevölkerung, was mich animierte, beim Mikronetzwerkprojekt mitzumachen. Die Gemeinde Mauren hat das erste Mal bei einem solchen Mikronetzwerkprojekt mitgewirkt. Es war sehr interessant, einmal über die Gemeindegrenzen zu blicken.

«Gedankenaustausch weiterhin pflegen»

Welche Themenkreise des Projektes «Gemeinde mobil» beschäftigten nicht nur Ihre Gemeinde, sondern standen auch bei Ihren Partnergemeinden im Mittelpunkt?
Die Schulwegsicherung, Fahrradwege und Strassenraumgestaltungen waren bei den fünf Gemeinden Schwerpunktthemen. Diese Zusammenarbeit machte deutlich, dass die verkehrsinternen Problemkreise keine Grenzen kennen. Jede Gemeinde hat ähnliche Anliegen, Sorgen und Wünsche.

Wie beurteilen Sie das Engagement der Projektteams Ihrer Gemeinde?
In der Gemeinde Mauren haben sich vier Projektteams mit unterschiedlichen Arbeitsthemen gebildet. Die Teams haben sich schnell zu einer Gemeinschaft gefunden und gemeinsam ihre Zielsetzungen definiert und

Gemeindeverwaltung Mauren

arbeiteten sehr engagiert sowie motiviert an ihren Projekten.

Was hat Sie von den Ergebnissen her überrascht?
Für mich war überraschend, dass nach dem ersten Workshop für alle vier Projekte in der Gemeinde Mauren insgesamt vier Projektteams gebildet wurden, die sich konkreten Mobilitätsthemen widmeten und dazu Lösungen entwickelt worden sind.

Wie steht es mit der Umsetzung?
Beim Projekt Pförtneranlage hat der Gemeinderat beschlossen, an das FL-Tiefbauamt einen Antrag zu stellen, um bezüglich der möglichen Realisierung einer Pförtneranlage in Schaanwald eine umfassende Machbarkeitsstudie durchzuführen.
Das Projekt BEMEF, Fahrradweg, wurde ins Strassenbauprogramm 2004 aufgenommen. Eine weitere Projektgruppe befasste sich mit dem Lebens(t)raum Strasse. Neben der Gemeinde befürworten das Tiefbauamt sowie die Landespolizei das Projekt. Eine Baulandumlegung wird bereits mit Tempo 30 geplant. Eine Zusammenarbeit mit anderen liechtensteinischen Gemeinden, die auch an diesem Thema interessiert sind, wird angestrebt. Die Projektgruppe «Mauren zu Fuss entdecken» hat eine Befragung bei Eltern und Schülern durchgeführt. Die vielen Vorschläge wurden mit einem Verkehrsexperten besprochen. Eine entsprechende Präsentation im Gemeinderat hat stattgefunden.

Wie beurteilen Sie in unserer Rheintalregion den grenzüberschreitenden Gedankenaustausch? «Gemeinde mobil» - ein Vorzeigeprojekt?
Der grenzüberschreitende Gedankenaustausch ist sehr wichtig und sollte gepflegt werden. So haben auf Anregung verschiedener Seiten in diesem Halbjahr Arbeitstreffen mit den Werdenberger Gemeindepräsidenten, Feldkircher Stadträten/-innen und den Gemeindevorstehern Liechtensteins stattgefunden. Ein zentrales Thema dieser Arbeitstreffen war die zukünftig stärkere grenzüberschreitende Zusammenarbeit.
Ich bin der Meinung, dass mit dem Projekt «Gemeinden mobil» aufgezeigt wurde, wie einfach grenzüberschreitende Zusammenarbeit funktionieren kann.

Welches Thema möchten Sie gerne als nächstes grenzübergreifend mit Mäder, Grabs, Schaan und Frastanz, die zu partnerschaftlichen Gemeinden zusammen gewachsen sind, im Rahmen des Gemeindenetzwerkes Allianz in den Alpen in Angriff nehmen?
Ich könnte mir periodische Treffen vorstellen, an denen der Gedankenaustausch weiterhin zwischen den Gemeinden gepflegt wird. Diese Treffen könnten Ideenschmiede für weitere Interreg Projekte sein. Die Gemeinde Mauren hat jedenfalls vom Projekt Interreg IIIA nur profitieren können und wäre mit Sicherheit bei einem nächsten gemeindespezifischen Projekt wieder dabei.

Johannes Kaiser zu «Mauren mobil», interner Projektleiter

Es war faszinierend, beobachten zu können, mit welchem Engagement, mit welcher Zielstrebigkeit und Kreativität die Projektteams in Bezug auf die nachhaltige Mobilität an der Arbeit waren, alternative und innovative Lösungswege aufzuzeigen. Auf intensive Art und Weise wurden auch die Meinungen und Bedürfnisse der Bevölkerung – von Jung und Alt – eingeholt.

Gemeinde Schaan

Gemeindevorsteher Daniel Hilti, Schaan

«Riesiger Strauss an Ideen für Umsetzung»

Haben Sie, Herr Hilti, mit Ihrer Gemeinde erstmals bei einem Mikronetzwerkprojekt grenzüberschreitend mitgewirkt? Der Nutzen für Ihre Gemeinde?
Schaan hat erstmals bei einem Mikronetzwerkprojekt mitgewirkt. Es war eine sehr schöne Erfahrung und die Gemeinde hat einen riesigen Strauss an Ideen für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität erhalten. Ausserdem konnten neue Kontakte geknüpft werden.

Welche Themenkreise des Projektes «Gemeinde mobil» beschäftigten nicht nur Ihre Gemeinde, sondern standen auch bei Ihren Partnergemeinden im Mittelpunkt?
Generell steht beim Projekt «Gemeinden mobil» die Nachhaltigkeit im Mittelpunkt. Diese Zielsetzung verfolgten alle Projekte und ich denke, dass die Projektteams diese Zielsetzung auch umgesetzt haben. Ausserdem wurde auch das Thema «Radfahren» in anderen Gemeinden bearbeitet.

Wie beurteilen Sie das Engagement der Projektteams Ihrer Gemeinde?
Die Projektteams haben sehr viel Zeit investiert und engagiert gearbeitet. Die Ergebnisse sind sehr gut und können nun diskutiert werden. Ich danke den Projektteams sehr herzlich für ihren Einsatz und die gute Arbeit.

Was hat Sie von den Ergebnissen her überrascht?
Überrascht hat mich die gute Bearbeitung der Projekte und wieviel verschiedene Ideen in den einzelnen Projekten stecken.

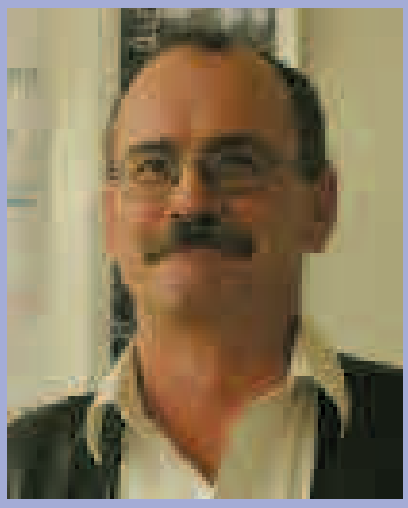
Wie steht es mit der Umsetzung?
Der Gemeinderat wurde von den Projektgruppen über die Ergebnisse informiert. In einem nächsten Schritt werden die Projekte vertieft und Entscheidungsgrundlagen geschaffen. Der Meinungsprozess im Gemeinderat ist also in vollem Gange. Wenn die Rahmenbedingungen der Projekte stimmen, kann die Umsetzung erfolgen. Einzelne Massnahmen können sofort umgesetzt werden, andere fordern die Mitarbeit der Bevölkerung. Beim Thema Ortsbus wurde die Bevölkerung bereits durch einen Fragebogen in die Meinungsbildung einbezogen. Die Umsetzung von Massnahmen erfolgt schrittweise.

Rathaus Schaan

Wie beurteilen Sie in unserer Rheintalregion den grenzüberschreitenden Gedankenaustausch? «Gemeinde mobil» - ein Vorzeigeprojekt?
Gemeinde mobil ist ein Vorzeigeprojekt. Ich glaube, dass es künftig wichtig sein wird, vermehrt grenzüberschreitend zusammen zu arbeiten. Die Problemstellungen sind ähnlich und es gibt immer wieder eine Nachbargemeinde, die in einem Bereich

Werner Frick zu «Schaan Mobil», Interner Projektleiter

Als Projektleiter der Gemeinde Schaan erlebte ich engagierte Bürgerinnen und Bürger, die die ihnen angebotene Möglichkeit zur Mitgestaltung der Lösungssuche bei Verkehrsfragen in unserer Gemeinde mit grossem Fleiss nutzten. In vielen unbezahlten Stunden erarbeiteten die Teams in Schaan ihre Projekte. Ziel meinerseits war immer, die einzelnen Projektgruppen möglichst frei und unbeeinflusst wirken zu lassen. Es sollte seitens der Verwaltung kein Einfluss auf die Projekte genommen werden. So entstanden Projekte, die teils unkonventionelle Lösungsansätze enthielten.



Die in Schaan engagierten Gruppen befassten sich mit den Projekten

- Lebenswertes Quartier - die Strasse als Lebensraum
- Mit dem Velo ins Dorf - Schaan als Biker-Mekka
- Ortsbus Schaan - eindämmen des Individualverkehrs durch einen Ortsbus

Die Projekte wurden durch die einzelnen Gruppen dem Gemeinderat vorgestellt und werden nun durch die Gemeindeverwaltung ergänzt, durch externe Fachleute geprüft und überarbeitet.
Wichtig ist, dass diese Lösungsansätze der einzelnen Gruppen durch die Gemeinde konsequent weiterverfolgt und, wo immer möglich, auch umgesetzt werden.
Die geleistete engagierte Arbeit der einzelnen Gruppen verpflichtet die Gemeinde, die von ihren Einwohnern erarbeiteten und vorgeschlagenen Projekte weiterzuverfolgen.
Nur dadurch ist gewährleistet, dass die Bürgerinnen und Bürger sich auch weiterhin für Anliegen der Allgemeinheit engagieren.
Ich danke allen Mitgliedern der Projektgruppen für ihr grosses Engagement in meinem persönlichen und im Namen der Gemeinde Schaan.

am Meisten gemacht hat. Somit kann man von den Erfahrungen profitieren und muss das «Rad» nicht immer wieder neu erfinden.

Welches Thema möchten Sie gerne als nächstes grenzübergreifend mit Mäder, Frastanz, Grabs und Mauren, die zu partnerschaftlichen Gemeinden zusammen gewachsen sind, im Rahmen des Gemeindenetzwerkes Allianz in den Alpen in Angriff nehmen?
Im Moment kann die Gemeinde Schaan keine weiteren Themen mehr in Angriff nehmen. Die Bearbeitung der Themen «Ortsbus», «Quartierstrassen» und «radaktiv» wird den Gemeinderat noch recht lange beschäftigen. Ich bin der Meinung, dass Projekte nicht nur geplant, sondern auch umgesetzt werden sollen. Dies braucht seine Zeit. Selbstverständlich ist Schaan aber immer offen für eine weitere Zusammenarbeit, und ich denke, dass wir zu einem späteren Zeitpunkt auch wieder in ein Projekt einsteigen werden.

Mäder - mobil

Projekt «Schutzwege - gefährliche Kreuzungen/Strassenstellen»

Ausgangslage

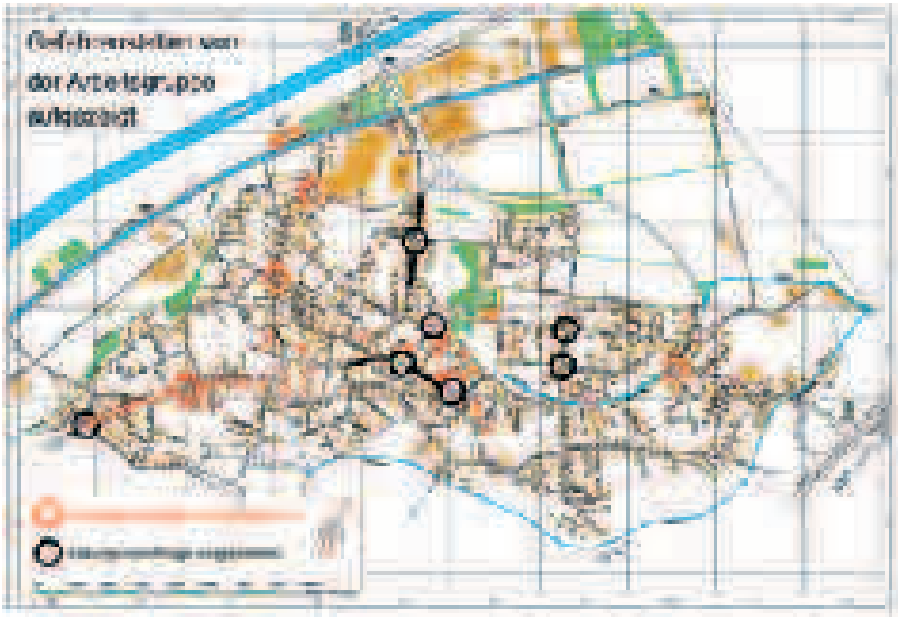
Die Gemeinde Mäder wird von zwei Landesstrassen durchzogen. Diese und die in diese Landesstrassen einmündenden Strassen beinhalten die verschiedensten Gefahrenquellen. Die beiden Landstrassen müssen von zahlreichen Kindern und Erwachsenen auf ihrem täglichen Weg in den Kindergarten, in die Schule oder auf dem Weg zum Einkaufen überquert werden.
Ein weiterer Beweggrund sich mit dieser Problemstellung zu befassen, war die Thematik der zweiten Projektgruppe, welche sich mit dem Verkehrsaufkommen um das Schul- und Kulturzentrum auseinander setzte.

Arbeitsgruppe Sicherheit bei der Besichtigung von Gefahrenstellen.

Zielsetzung

Ziel des Projektes war die Eruierung der unterschiedlichen Gefahrenstellen und die Erarbeitung verschiedener Lösungsmöglichkeiten. Dabei musste zwischen Gemeinde- und Landesstrassen unterschieden werden.
Als messbarer Indikator war für uns die Beseitigung von Gefahrenstellen bei Gemeindestrassen bzw. die Eruierung von Lösungsvorschlägen für jene Gefahrenstellen, welche sich bei Landesstrassen befinden. Da die Gefahrenstellen im Bereich der Landstrassen nicht direkt durch die Gemeinden beseitigt werden können,

Die Verkehrszusammenhänge werden visualisiert.



ist hier das primäre Ziel, mittels fundierten Unterlagen die verantwortlichen Stellen davon zu überzeugen, dass diese Gefahrenstellen zu beseitigen oder zumindest zu entschärfen sind.

Aktivitäten

In mehreren Projektsitzungen wurden mögliche Gefahrenstellen analysiert. In anschliessenden Begehungen wurden diese Zusammenstellungen verifiziert. Diese Gefahrenstellen sind nach der groben Aufarbeitung mit dem Verkehrsplaner besprochen worden, welcher für die verschiedenen Gefahrenstellen Lösungsvorschläge erarbeitete.
Bei den Gemeindestrassen werden nun die entsprechenden Lösungsvorschläge realisiert. Die Hauptproblematik besteht bei Gefahrenstellen entlang den Landesstrassen. Hier kann nur in Verhandlungen mit den Landes-/Bezirksbehörden versucht werden, die vom Verkehrsplaner ausgearbeiteten Lösungsvorschläge zur Realisierung zu bringen.

«Unterschiedlichste Personen haben zusammengefunden»

Fazit

Der Grossteil der Projektgruppe bestand aus Mitbürgerinnen und Mitbürgern, die aus Überzeugung am Projekt mitgearbeitet haben.
Auf der Dokumentation der Gefahrenstellen sowie der Darlegung der erarbeiteten Lösungsvorschläge kann auch in der Zukunft aufgebaut werden. Die erzielten Vorschläge können nicht alle sofort umgesetzt werden. Sie dienen als Grundlage für zukünftige Aktivitäten der Gemeinde im Bereich der Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich den Fussgängern und Radfahrern.

Aldo Böckle zusammenfassend:

«Erfreulich war die Tatsache, dass sich unterschiedlichste Personen aus der Gemeinde zusammengefunden haben, die ihr Interesse am Thema «Verkehr/Sicherheit» durch ihre Mitarbeit gezeigt haben. Die Zusammenarbeit mit der Gemeinde war sehr positiv. Das Hauptproblem besteht darin, dass neben der Gemeinde auch das Land und die Bezirkshauptmannschaft zuständig sind und es hier sehr schwierig ist, eine Einigung zu erzielen.
Die Punkte, die durch die Gemeinde bearbeitet bzw. entschieden werden können, wurden an die entsprechenden Gremien weitergeleitet. Die Realisierung erfolgt Schritt für Schritt.»

Mäder – mobil

Projekt «Mobilitätsmanagement in und um das Schul- und Kulturzentrum»

Ausgangslage

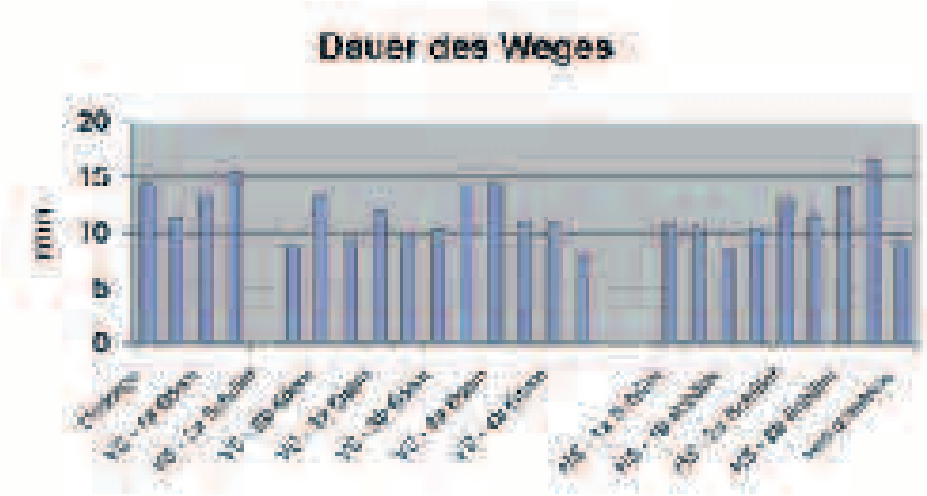
In der Gemeinde Mäder liegen der Kindergarten, die Volksschule, die Hauptschule und der Veranstaltungssaal in unmittelbarer Nähe. Durch diese Konzentration bewegen sich in diesem Bereich sehr viele «schwache» Verkehrsteilnehmer (Fussgänger). Bedingt durch die immer stärker werdende Unart, Kinder mit dem Pkw in den Kindergarten bzw. in die Volksschule zu bringen, kommt es speziell am Morgen zu einer starken Frequentierung der Strassen um das Schul- und Kulturzentrum. Dies führt immer wieder zu prekären und gefährlichen Verkehrssituationen.

Die Projektgruppe v.l.: Martin Stark, Reinhard Seeber, Rosi Lamprecht, Michael Fitz, Julia Kopf und Manfred Martin.

Zielsetzung

Ziel des Projektes war die Bewusstseinsbildung für dieses Thema bei den Erwachsenen. Verstärkt werden soll dies durch die Einbindung der Kinder sowie deren «Einfluss» auf ihre Eltern. Einzig mögliches Messkriterium ist die Reduktion der Pkw-Bewegungen im Bereich des Schul- und Kulturzentrums. Diese hängen sehr stark von den Wetterbedingungen ab. Während bei Schönwetter eher von der Möglichkeit, die Kinder zu Fuss in den Kindergarten bzw. die Volksschule zu bringen, Gebrauch gemacht wird, ist es im Winter und bei Schlechtwetter schwierig begreiflich zu machen, dass der Fussweg mit der entsprechenden Bekleidung problemlos zu absolvieren ist.

Die Jüngsten wirken mit Begeisterung mit.



Aktivitäten

In entsprechenden Themenwochen setzten sich die Kindergartenkinder, die Volksschüler sowie die Hauptschüler mit dem Thema Verkehr, Pkw, usw. auseinander. Während die Kleinsten ihren Verzicht auf das Bringen mit dem Pkw mittels bemalten Steinen veranschaulichten, erstellten die Volksschüler entsprechende Plakate und Collagen zum Thema. Sie hielten ihre Erlebnisse in Schulweggeschichten fest, welche zu einem riesigen Bilder- und Lesebuch zusammengefasst wurden.

«Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der Erwachsenen»

Projektergebnis

Speziell während den Aktionswochen konnte eine deutliche Verringerung des Verkehrsaufkommens festgestellt werden. Leider hielt der Effekt nicht allzu lange an. In einer Fragebogenaktion stellte sich heraus, dass im Bereich des Schul- und Kulturzentrums bei «schlechten» Bedingungen jeden Morgen ca. 80 Pkw's für beeinträchtigenden Verkehr sorgten. Der Einbezug der Bevölkerung erfolgte zum einen über die Kinder, die speziell in den Aktionswochen entsprechenden «Druck» auf ihre Eltern ausübten. Auch die Fragebogenerhebung und das daraus resultierende Ergebnis hatte den Zweck, ein Nachdenken über die sinnvolle Verwendung des Pkw's anzuregen.

Antrag an die Gemeindebehörde

Auf der Basis der Ergebnisse der Aktivitäten wurden der Gemeindevertretung entsprechende Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Diese können jedoch nur flankierende Massnahmen sein.
Wichtig aus unserer Sicht ist es, dass sich im Zuge der Projektarbeit die mit dem Thema betroffenen Eltern, Kinder, Lehrer, Kindergartenpersonal und Gemeindebedienstete wieder mit dem Thema auseinander gesetzt haben. Ausserdem wurden Fakten gesammelt, Lösungsvorschläge erarbeitet und nicht nur mit Gefühlen argumentiert.

Michael Fitz zusammenfassend:

«Der Gedankenaustausch zwischen den jeweiligen Projektleitern und den Projektteams sowie der Einblick in die Problemstellungen vergleichbarer Kommunen war sehr interessant. Die unterschiedlichen Vorgehensweisen, wie Themen angegangen werden und welche unterschiedlichen Lösungsansätze die diversen Teams erarbeiteten, geben die Möglichkeit, von deren Erfahrungen zu profitieren und darauf aufbauen zu können.»

Frastanz – mobil

Projekt «Wegsicherung für Kindergärtler und Schüler»

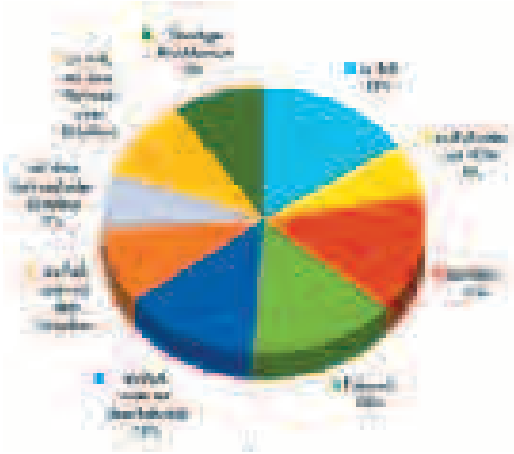
Fast täglich ereignen sich folgenschwere Verkehrsunfälle, bei denen Kinder und Jugendliche die Opfer sind - jeder Unfall ein Opfer zu viel! Ein Kind bzw. Jugendlicher hat Probleme, die Gefahren im Strassenverkehr richtig einzuschätzen und sich zurecht zu finden. Gerade deshalb müssen Kinder und Jugendliche von den Erwachsenen verstärkt auf die Gefahren bzw. auf das richtige Verhalten im Strassenverkehr vorbereitet werden. Sicherheit auf öffentlichen Verkehrswegen, Verkehrserziehung und ein sicherer Schulweg können in unserer schnelllebigen Zeit nur dann erreicht werden, wenn Eltern, Pädagogen, Exekutive und öffentliche Einrichtungen diesen Kreislauf der Verantwortung gemeinsam tragen und mit ihrem persönlichen Einsatz unterstützen.

Die Projektgruppe v.l.: Martha Stüttler-Hartmann, Robert Hartmann, Karin Danner, Günter Kara (Teamleiter), Ilse Mock und Dominik Tschol.

Zielsetzung

Inspiriert von dieser Thematik haben wir uns die Verkehrskonfliktforschung auf Schulwegen in Frastanz zur Aufgabe gemacht. Unser Ziel war die Erarbeitung von konkreten und realisierbaren Vorschlägen zur nachhaltigen Gewährleistung der Sicherheit der Kindergärtler und Schüler. Gleichzeitig haben wir uns mit der Projektidee beim Raiffeisen-Umweltfonds engagiert und von insgesamt 41 eingereichten Projekten den ausgezeichneten 4. Platz erreicht. Die Siegerprämie in Höhe von 1.500 EUR

4. Rang beim Raiffeisen-Umweltfonds: Günter Kara (Teamleiter) bei der Auszeichnung.



Formen der benützten Verkehrsmittel der Hauptschüler (11 bis 14 Jahre)

kommt vollumfänglich der Realisierung des Gesamtkonzeptes zugute.

IST-Situation

Um primär einen Überblick über die bestehende Ist-Situation zu erhalten, entwickelte das Projektteam einen Fragebogen mit der Absicht, die verschiedenen Sichtweisen der beteiligten Gruppen (Kinder, Jugendliche, Erwachsene) auf die gleiche inhaltliche Fragestellung zu verifizieren. Zielgruppen der Befragung waren die Schüler zwischen sechs und 14 Jahren, deren Eltern und Erziehungsberechtigte sowie die Pädagogen. Der Rückfluss der Fragebögen lag bei 84 Prozent. Die Auswertung der mehr als 1.100 Fragebögen sowie die Ergebnisse aus verschiedenen Workshops und Besprechungen waren Garant für einen wahren Fundus von Anregungen und Meinungen.

Erstellung eines Gesamtkonzeptes

Gestützt auf diese breite Basis von Informationen erstellte das Projektteam ein dreiteiliges Gesamtkonzept, das der Gemeindbehörde im November 2003 präsentiert wurde. Die Empfehlungen zu verkehrstechnischen Massnahmen sind kostenintensiv und setzen vor allem Investitionen in die bestehende Infrastruktur voraus. Insbesondere werden neue Schutzwege, Verkehrsspiegel, Gehsteige und Strassenmarkierungen vorgeschlagen. Das zweite Teilkonzept umfasst Massnahmen in organisatorischer Hinsicht und soll vor allem der Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements der Jugendlichen dienen. Im Vordergrund stehen dabei der Einsatz von Verkehrserziehern und die stufengerechte Mehrphasen-Ausbildung der fünf- bis 14-Jährigen. Das dritte Teilkonzept zielt mit dem Stichwort «alternativ» auf die Vermeidung von unnötigem Verkehr ab. Dabei wird insbesondere die Möglichkeit des Verbleibs der Schüler an der Schule während der Mittagszeit forciert.

«Kinder verstärkt auf Strassenverkehr vorbereiten»

Unterstützung durch die Behörde

Die Zusammenarbeit in der Projektgruppe war von Idealismus geprägt, der sich sowohl qualitativ wie auch quantitativ in den konzeptionellen Vorschlägen widerspiegelt. Motivierend wirkte vor allem auch die Tatsache, dass die Verantwortlichen der Marktgemeinde Frastanz von Anfang an hinter dem Projekt standen und dieses mit den zur Verfügung stehenden Mitteln förderte. Da die Realisierung vieler Massnahmen bereits erfolgt ist oder in Auftrag gegeben wurde, versprechen wir uns in Zukunft eine sichtbare Verbesserung der Sicherheit auf unseren Strassen zum Schutz der heranwachsenden Generation.

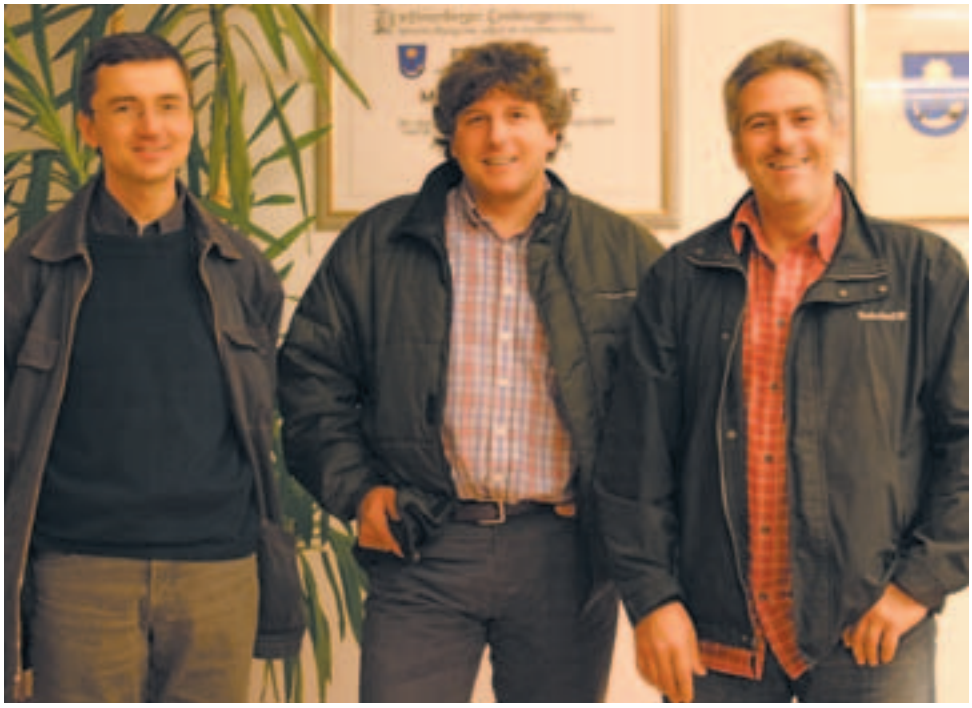
Günther Kara zusammenfassend:

«Die zwischenregionale Kooperation ist die Basis für viele persönliche Kontakte mit Gleichgesinnten. Das Netzwerk, welches dadurch entsteht, ist der Motivationsfaktor für eine zielstrebige Gruppenarbeit. Im Rahmen des Erfahrungsaustauschs erhält man die notwendige Inspiration, welche gemeinsam mit den eigenen Ideen die Qualität der Projektarbeit gewährleistet. Durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene entstehen Synergien, die es sinnvoll zu nutzen gilt.»

Frastanz – mobil

Projekt «Verbesserung des Rad- und Fusswegenetzes»

Bei der Analyse des Ist-Zustandes ergab sich für die Projektgruppe folgendes Bild: Die Gehsteig- und Gehwegverbindungen sind vor allem im Ortszentrum gut ausgebaut. Für die Fahrradfahrer gibt es nur die Möglichkeit, die vorhandenen Strassen mit den Autofahrern zu teilen. Auch wenn das Rad- und Fusswegenetz im Ortskern verbessert wird, bleibt der Durchzugsverkehr durch Frastanz auf der Gampelüner Strasse (L67) erhalten. Die L67 ist der Zubringer für gemeindeeigene Ortsteile und für Parzellen der Nachbargemeinde Nenzing. Durch diese Zubringerfunktion entsteht ein überhöhtes Verkehrsaufkommen, welches viele Probleme mit sich bringt.



Die Projektgruppe v.l.: Franz Jungwirth, Markus Burtscher (Teamleiter) und Egon Hohenauer.

Problemstellung

Da die L67 auch Schulweg für viele Kinder ist, kommt es durch das Queren der Strasse oft zu gefährlichen Situationen. Die Eingangsbereiche der Geschäfte entlang der L67 sind oftmals nur durch Queren der Landstrasse erreichbar, da die Parkplätze auf der anderen Strassenseite liegen. Auf Gehsteigen parkende Fahrzeuge zwingen die Schüler, auf die stark befahrene Strasse auszuweichen. Ein Ortszentrum kann sich durch die trennende Wirkung der L67 nicht entwickeln. Eine breite Fahrbahn verleitet viele Autofahrer zu überhöhter Geschwindigkeit.

Was für Ideen hatten die anderen Projektteams?

o-o- Radverbindungen
■ Öffentliche Gebäude
o Frastanzer Einkaufskilometer – geplante Platzgestaltungen

Grund dieser Themenwahl

Um ein Umdenken im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu bewirken, müssen vor allem kurze Wegverbindungen in einem Ort attraktiv gestaltet werden. Die Zufahrts- und Verbindungswege zu den Einkaufsmöglichkeiten und den öffentlichen Gebäuden müssen für Radfahrer und Fussgänger um ein Vielfaches attraktiver sein, als für motorisierte Verkehrsteilnehmer. Wenn ein Teil der Parkplatzflächen für entsprechende Fuss- und Radwegverbindungen verwendet wird, kann sich das Mobilitätsverhalten in einer Gemeinde vollkommen verändern. Der Ortskern erhält seine ursprüngliche Funktion als Treffpunkt und Kommunikationsraum zurück.

Zielsetzung

Umbau der L67 im Bereich der «Alten Landstrasse» von der Kreuzung «Mühlegasse» bis zur «Ldm.- Egger Strasse» Höhe Walgaumarkt. Dadurch entsteht der «Frastanzer Einkaufskilometer»

Vorschläge an die Gemeindebehörde

sind ein Strassenum- bzw. -rückbau in vielen Bereichen des Strassenzuges sowie die Reduzierung der derzeit erlaubten 50 km/h bzw. 40 km/h ab der Saminabrücke vor dem Rathaus auf 30 km/h entlang des gesamten Einkaufskilometers. Dies würde mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und für die Anrainer weniger Lärm und weniger Abgase bringen. Durch die gemässigtere Fahrgeschwindigkeit verlieren die Autofahrer ein paar Sekunden, die Fussgänger und Radfahrer gewinnen dagegen sehr viel an Sicherheit und Lebensqualität. Die Anhaltepflicht vor der markierten Strassenquerungen kann aufgrund den hohen Geschwindigkeiten oft nicht eingehalten werden. Bis der Fussgänger gesehen wird, reicht die Zeit nicht mehr aus, das Fahrzeug vor dem Zebrastreifen anzuhalten. Laut Statistik passieren auf Zebrastreifen sowie bei ampelgeregelten Übergängen 1,7 Mal mehr Fussgängerunfälle als neben markierten Fussgängerübergängen.
Diese Vorschläge wurden im November 2003 der Gemeindevertretung präsentiert. In weiterer Folge wurde das Projekt mit einem externen Verkehrsplaner besprochen. Mit Genehmigung der Bezirkshauptmannschaft möchten wir im Zuge des autofreien Tages 2004 in der Gemeinde Frastanz einen zeitlich begrenzten Pilotversuch starten.

Realitätsbezug

Dass solche Umgestaltungsmassnahmen durchaus realistisch sind, zeigt das Beispiel Nüziders. Auch hier wurde in einem zeitlich begrenzten Versuchszeitraum die Landesstrasse mittels einer 30 km/h-Beschränkung zur verkehrsberuhigten Zone erklärt. So sind wir überzeugt, dass sich durch die Realisierung des Projektes völlig neue Dimensionen im Bereich der Dorfentwicklung ergeben.

«Ortskern als Treffpunkt und Kommunikationsraum»

Markus Burtscher zusammenfassend:

«Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat gezeigt, dass die zu lösenden Probleme bei allen teilnehmenden Gemeinden ähnlicher Art sind. Durch die Diskussion und den Erfahrungsaustausch der einzelnen Gruppen konnten gemeinsame Lösungen und Vorschläge erarbeitet werden. Die entstandenen überregionalen Kontakte werden sicherlich auch nach Beendigung des Projektes genutzt.»

Frastanz – mobil

Projekt «Alternativer Pendelverkehr»

Ausgangslage - Zielsetzung

Täglich werden wir mit dem zunehmenden Pendlerverkehr zu und von den Betrieben in unserem Gemeindegebiet belastet. Besonders die Schleichwege in der Parzelle Fellengatter machen uns ernsthafte Sorgen. Hier gilt es, eine bessere Verkehrslösung zu finden, da diese Schleichwege auch von Kindern - sprich Kindergärtlern und Schülern - benutzt werden. Da diese doch eher schmalen Strassen vom grösseren Teil der Autofahrer mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werden, bringt dies eine zusätzliche Unfallgefahr mit sich. Es war uns ein Anliegen, betreffend den Verkehrswegen zu und von den Betrieben in unserer Marktgemeinde mit Alternativangeboten in den Betrieben (Fahrrad, Bus, öffentlicher Nahverkehr oder Fahrgemeinschaften) aufmerksam zu machen.
Anlässlich dieser zunehmenden Verkehrsprobleme hat sich unsere Projektgruppe zur Aufgabe gemacht, diesbezüglich Alternativen auszuarbeiten.

Die Projektgruppe v.l.: Hans Entner, Alois Neyer (Teamleiter), Maria Müller, Wilfried Sparr, Christl Stadler, Matthias Blessing und Erika Bertsch.

Unsere Aktivitäten

Vorerst wurden an sämtliche Firmen in unserer Marktgemeinde Fragebögen verteilt, welche an die Arbeitnehmer weitergegeben wurden. Mit der Fragebogenaktion wollten wir erfahren, ob es für die Beschäftigten bei

Pendlerverkehr «Überfahrt Fellengatter».

Öffentlicher Nahverkehr.

ihrem Weg zur Arbeit Alternativen zum Pkw gibt. Eine relativ zufriedenstellende Anzahl der Fragebögen wurden an uns zurück gesandt, wobei von unserem Gruppenmitglied Maria Müller eine genaue und nachvollziehbare Auswertung erfolgte.
Unser Team war bestrebt, mit diesen Firmen weiter in Kontakt zu bleiben, um eventuelle Einrichtungen für Fahrradbenützer zu schaffen.

Gegen den Pendlerverkehr «Überfahrt Fellengatter» liessen wir vom Verkehrsplaner DI Martin Besch ein Verkehrsprojekt erstellen, um eine Verbesserung herbeizuführen. Danach wurde ein Informationsabend in der Parzelle Fellengatter abgehalten, welcher eine starke Besucherfrequentierung aufwies. An diesem Abend wurden den Besuchern die ausgearbeiteten Varianten durch Martin Besch in Wort und Bild näher gebracht.
Anschliessend fanden über diese Vorschläge sehr rege Diskussionen statt. So wurden von der Gemeinde - ebenfalls an die Bevölkerung - Fragebögen mit den sechs Vorschlägen von DI Besch und einer Freispalte für eigene Ideen verschickt. Es erfolgte eine überraschend hohe Anzahl an Rücksendungen der Fragebögen (54%).

«Zum Benutzen von Alternativen Verkehrsmitteln animieren»

Gesamtkonzept für Gemeindebehörde

Gestützt auf diese breite Basis von Informationen erstellte das Projektteam ein dreiteiliges Gesamtkonzept, das der Gemeindebehörde im November 2003 präsentiert wurde. Unter der Gesamtkoordination von Christl Stadler ist mittels Beizug von Fachleuten (Medienbüro AG, Eschen und Filmequipe) zudem ein sehr interessanter Videoclip entstanden, der mit dem Pantomimekünstler Thiemo Dalpra auf humorvolle Art und Weise zum Benutzen von alternativen Verkehrsmitteln animiert.

Alois Neyer zusammenfassend:

«In Zusammenarbeit mit den anderen Projektgruppen konnten schon einige Akzente gesetzt werden. Ebenso wichtig ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und der Gedankenaustausch. Die Kooperation mit den anderen Gemeinden und deren Arbeitsgruppen ermöglicht die Verwirklichung der ausgearbeiteten Ideen.»

Grabs – mobil

Projekt «Sichere Kindergarten- und Schulwege»

Ausgangslage

Grabs ist eine innovative, aufstrebende Gemeinde, welche den ländlichen Charme zu erhalten versteht. Dieser ist in gewissen Dorfteilen durch enge, unübersichtliche, verwinkelte Gassen und Strassen geprägt. Auf dem Gemeindegebiet Grabs sind insgesamt sechs Schulhäuser und sieben Kindergärten verteilt. In der Schulgemeinde Grabs sind rund 1000 Kindergärter und Schulkinder eingetragen. Allgemein wächst die Mobilität auch in Grabs kontinuierlich. Bei immer mehr Familien sind beide Elternteile (mindestens teilweise) ausserhalb der Familienarbeit berufstätig. Was hat diese Ausgangslage und Entwicklung für Auswirkungen auf die Schulwege der Kinder? Dies war für uns die zentrale Frage. Aus dieser Fragestellung entstand die Projektidee «Sichere Kindergarten- und Schulwege».

Die Projektgruppe v.l.: Mathias Eggenberger, Josef Dudli, Ursi Pfiffner-Dietsche und Andreas Gerber.

Projektziele

ERHÖHUNG DER SICHERHEIT

- Den Eltern durch Sensibilisierung die Wichtigkeit eines zu Fuss erlebbaren Schulweges bewusst machen.
- Herausfinden, wie die Kinder (unter Einbezug der Eltern) ihren Schulweg erleben, mit besonderer Beachtung der Sicherheit?
- Den Behörden in Bezug auf verkehrsplanerische/strategische Entscheide aufschlussreiche Aussagen erarbeiten.

Umgesetzte Massnahme zur Schulwegsicherung: Kirchbüntstrasse in Grabs.

Eltern und Erwachsene sind die grossen Vorbilder.

KEIN MOTORISIERTER, PRIVATER BRING- UND HOLVERKEHR

- Antwort auf die Frage: Ist das motorisierte Bringen und Holen der Kinder in Grabs überhaupt ein bedeutendes Thema?

Unsere messbaren Ziele

Unter Mithilfe von Frau Dr. Ottilie Hutter, Nüziders, wurde ein Gesamtkonzept ausgearbeitet, welches folgende Punkte enthielt:

- Begrüssung zum ersten Schultag der neueintretenden Kindergärtler und Erstklässler mit einer gestalteten Postkarte zum Thema Schulweg
- Schwachstellen- und Gefahrenanalyse

160 Fragebögen wurden an die betroffenen Kinder und Eltern verteilt, mit dem Ziel, eine Antwort auf die Frage zu erhalten, wie die Kinder ihren Schulweg erleben? Dies insbesonders auch in Bezug auf ihre Verkehrssicherheit. Durch die Arbeit mit den Kindern lässt sich das Sicherheitsproblem besser lösen, da authentische Aussagen zu den Schulwegen für verkehrsplanerische und strategische Entscheide zur Verfügung stehen. Der Auftrag an die Eltern, den Schulweg mit ihren Kindern auf Gefahren- und Schwachstellen zu prüfen, entpuppte sich als sehr aufschlussreich. Die Rücklaufquote betrug im Durschschnitt rund 80 Prozent. Die daraus folgenden Ergebnisse wurden in einem Kriterienkatalog festgehalten, dessen Auswertung eine Gefahrenkarte ergab. Für die Verkehrsplaner, die Gemeinde und die Schule beinhaltet diese Karte wichtige Rückmeldungen, die für zukünftige Lösungsansätze von grossem Nutzen sein werden.

«Wichtigkeit des zu Fuss erlebbaren Schulweges bewusst machen»

Weiteres Vorgehen

- Bekannte Gefahrenstellen werden gemäss einer Prioritätenliste, welche die Verkehrskommission betreut, entschärft.
- Eine intensive Verkehrserziehung bei den Kindern unter Mithilfe der Gemeindepolizei soll als Daueraufgabe fest installiert werden.
- Im Zuge der Ausweitung der Gemeindepolizeiaufgaben soll der Vollzug verstärkt werden.
- Der erfreuliche Zustand, dass weniger Kinder zur Schule chauffiert werden, soll mit einer geschickten Schülerzuweisung und Aufklärung sichergestellt werden.

Ursi Pfiffner zusammenfassend:

«Ein absolut interessantes, spannendes Projekt kann abgeschlossen werden. Kein ‹Papiertiger›. Erste Ideen wurden bereits umgesetzt, weitere folgen. Mehr als ernüchternd empfand ich die sehr bescheidene Bereitschaft von Bürgern und Bürgerinnen, im Projektteam mitzumachen.»

Grabs – mobil

Projekt «Bewusstseinsbildung umdenken – Spital mobil»

Das Kantonale Spital Grabs liegt mitten im Grünen, etwas abseits der Hauptverkehrsachse. Der öffentliche Busbetrieb bedient nicht mit jedem Kurs die Haltestelle vor dem Spital. Die Anzahl der Parkplätze ist begrenzt und an Besuchszeiten hoffnungslos überfüllt.

Die Projektgruppe v.l.: Susanne Manser, Herbert Bokstaller, Samuel Hess, Monika Keller und Peter Stupp.

Das wilde Abstellen von Fahrzeugen auf angrenzenden Privatplätzen, Gehwegen, vor Hauszufahrten und Wiesland kennt keine Grenzen. Im Wissen, dass rund ein Drittel des Spitalpersonals (entspricht 132 Mitarbeiter/-innen) im Dorf Grabs wohnt und für den Arbeitsweg vielfach das Auto benutzt, sah unser Team Handlungsbedarf.

Zielsetzung

- Verhindern, dass zusätzliche Parkplätze geschaffen werden
- Förderung der Bewusstseinsbildung, kurze Strecken mit dem Velo oder zu Fuss zurückzulegen

Es war uns von Anfang an bewusst, dass die Förderung der Bewusstseinsbildung, Mitmenschen zum Umdenken zu bewegen, nur bedingt mit einem messbaren Erfolg zu verknüpfen ist. Ähnliche Probleme resp. Problemlösungen wurden durch unser Team «Umdenken - Spital mobil» gesucht und auch gefunden.
Das Kantonsspital Luzern wie das Kantonsspital Schaffhausen kämpften mit analogen Problemen. Die Lösung fand man in der Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Haltestellen direkt

Während zwei Tagen fand ein Gratis-Velo-Check für die Spital-Mitarbeiter/-innen statt.

Überfüllte Parkplätze führen dazu, dass unter anderem auf dem Gehweg parkiert wird.

vor dem Haupteingang der Spitäler sowie durch intensive Förderung des Veloverkehrs.
Der Industriebtrieb Unaxis in Trübbach konnte durch ein firmeneigenes Mobilitätskonzept die Erweiterung der Parkplätze trotz Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze verhindern. Durch finanzielle Beiträge an den öffentlichen Verkehr und intensive Förderung des Veloverkehrs funktioniert das System.
Mit einem Beitrag in der Spitalzeitung machten wir auf unser Projekt «umdenken» aufmerksam und der «Gratis-Velo-Check» stiess bei den Mitarbeiter/-innen auf reges Interesse.

«An Besuchszeiten hoffnungslos überfüllte Parkplätze»

Der Spitalleitung von Grabs überreichten wir offiziell eine farbige Dokumentation unserer Projektarbeit. Innerhalb der Spitalleitung wird der Langsamverkehr in Zusammenhang mit der Gesundheitsförderung und Bewegung thematisiert.
Mit der Förderung der Bewusstseinsbildung konnten wir einen kleinen Stein ins Rollen bringen. So beteiligt sich das Spital Grabs am Wettbewerb der IG Velo Schweiz «Velofreundlichster Betrieb 2004». In der Nachbargemeinde zeigt ein Chemiebetrieb Interesse an unserer Projektarbeit und ein «Gratis-Velo-Check» ist betriebsintern bereits organisiert. Durch unser Team wurde der Kontakt zur Spitalleitung gesucht. Schnell stellte sich heraus, dass einer Zusammenarbeit nichts im Wege steht. Die Probleme waren bestens bekannt und erste Ansätze zur Lösung bereits vorhanden. Die Informationen bei den Spitalmitarbeiter/-innen holten wir mit einem Fragebogen ein. Das Ganze wurde als Wettbewerb mit Hauptpreis eines Damen- bzw. Herrenfahrrades attraktiv gestaltet.

Weiteres Vorgehen

Ein Gesuch an die zuständige Planungsgruppe, sämtliche öffentliche Buskurse am Spital Grabs vorbeizuführen, traf auf Verständnis für unser Anliegen, aber auf keine Lösung. Der Gemeinderat Grabs wurde auf diese Dringlichkeit nochmals hingewiesen mit der Bitte, die notwendigen politischen Schritte zur Verbesserung im Bereich des öffentlichen Verkehrs einzuleiten. Durch den Erfahrungsaustausch über die Grenzen hinweg wurden gleichgelagerte Probleme festgestellt und Lösungsansätze gemeinsam gesucht und auch gefunden.
Die geknüpften Kontakte werden weiterhin kameradschaftlich gepflegt, um den Gedanken- und Erfahrungsaustausch weiterhin nutzen zu können.

Herbert Bokstaller zusammenfassend:

«Die Mobilität kennt keine Grenzen. Auch die Probleme durch die Mobilität sind beidseits des Rheins vorhanden. Nur gemeinsam können Lösungsansätze gefunden und umgesetzt werden. Die Projektform der ‹grenzüberschreitenden Zusammenarbeit› bietet die Möglichkeit dazu.»

Mauren – mobil

Projekt «Mauren zu Fuss entdecken – Bewusstseinsbildung»

Ausgangslage

Die Beweggründe der vorliegenden Aufgabenstellung fundierten in folgenden Beobachtungen:

- Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto in die Schule

Die Projektgruppe v.l.: Carmen Hellenstainer (Teamleitung), Valentin Büchel (Elternverein), Harald Kreuzer (Teamleitung) und Ingrid Allaart (Gemeinderätin).

- Vor der Schule und vor den Kindergärten entstehen problematische Gefährdungszonen für die Schüler und Kindergärtler
- Durch die parkenden Autos ergeben sich unübersichtliche Gefahrenzonen
- Es sind des Weitern negative gesundheitliche (physische und psychische) Aspekte der Kinder infolge von Bewegungsarmut beobachtbar.

Die Arbeitsgruppe hat den Ist-Zustand sehr eingehend analysiert und vor der Lösungssuche die Betroffenen - sprich Schüler/innen, Eltern und Lehrerschaft - mittels einer breitangelegten Fragebogenaktion miteinbezogen. Somit konnte eine umfangreiche Evaluation vorgenommen und die neuralgischen Gefahrenpunkte sowie die verkehrssicherheitstechnischen Defizite aufgearbeitet werden. Neben der Auswertung der Fragebogen gaben insbesonders die Fusswegkarten, welche von den Kindern und Jugendlichen ausgefüllt wurden, zielführende Auskünfte für zukünftig wirksame Verbesserungsvorschläge.
Anlässlich der Informationsveranstaltung vom 9. September 2003 wurden sämtliche Projektaktivitäten und Erhebungen vorgestellt, die Defizite aufgezeichnet sowie das weitere Vorgehen diskutiert. Ein erklärtes Ziel des Projektteams war zudem, die Bevölkerung über diese verkehrliche Thematik – den Erlebnisbereich «Schulweg» – zu sensibilisieren und sie insbesonders darüber zu informieren, wo für die Schulkinder von Mauren und dem Weiler Schaanwald die Gefahrenzonen auf dem Weg zur Schule bzw. in den Kindergarten örtlich angesiedelt sind.

Zielsetzung

Für das Projektteam kristallisierten sich als Soll-Zustand folgende Projektziele heraus:

- Kinder gehen zu Fuss in die Schule sowie in den Kindergarten (weniger Verkehr)
- Die Wege zur Schule und zu den Kindergärten sind «sicher» zu gestalten
- Informieren - sensibilisieren - umdenken
- Erkennen und vermeiden von Gefahrenzonen
- Bauliche Massnahmen prüfen.

Mit der Thematisierung des «Schulweges» sowie den intensiven Befragungen (umfangreiche Fragebogenaktion bei den Eltern, Lehrerschaft/Kindergärtnerinnen sowie bei den Schülern/-innen) beschäftigten sich die direkt Betroffenen mit den

Neuralgischer Verkehrsknotenpunkt beim Kirch- und Schulhausplatz.

Verkehrswegen zur Schule bzw. in die Kindergärten. Die Gefahrenzonen für Kinder, Jugendliche und für Fussgänger allgemein konnten im Detail eruiert werden.

Prioritätenliste

Die Projektgruppe hat sämtliche Anregungen analysiert und darauf basierend eine Prioritätenliste erstellt. Als äusserst kritischer Punkt hievte sich der Bereich «Schulhaus-/Kirchplatz» auf die oberste Stelle des Handlungsbedarfes. In der Projektarbeit sind neben anderen Defiziten, denen mit kleineren Massnahmen sehr wirksam entgegnet werden kann, vor allem grundsätzliche Fragen der Klassifizierung von Strassenkategorien (in Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen) sowie der Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes zur Sprache gekommen. Somit stellte die Projektgruppe «Mauren zu Fuss entdecken - Bewusstseinsbildung» folgende Anträge an den Gemeinderat.

«Sensibilisierung für Schulweg-Erlebnis»

Antragstellung an die Gemeindebehörde

- Der Gemeinderat möge die Bevölkerung auch nach dem offiziellen Abschluss der Gemeinschaftsinitiative «Gemeinde mobil» mit der Organisation und Durchführung eines jährlichen Schwerpunktthemas für verkehrserzieherische Fragestellungen sensibilisieren.
- Die neuralgischste Gefahrenzone besteht beim Schulhaus- und Kirchplatz. Eine wesentliche Entschärfung auf der Strecke des Strassenbereiches vom früheren Restaurant «Rössli» bis zur Abzweigung Kirchenbotstrasse sieht das Projektteam mit der Einführung einer 30 km/h-Zone. Es wird beim Gemeinderat beantragt, eine diesbezügliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Peter u. Paulstrasse bei diesem «kinderfrequentiertesten» Teilbereich in der Gemeinde Mauren-Schaanwald zusammen mit dem Tiefbauamt zu prüfen und die geeigneten Massnahmen einzuleiten.
- Der Gemeinderat möge eine Projektgruppe für die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Gemeinde Mauren-Schaanwald einsetzen, die unter anderem eine geschwindigkeitsmässige Unterscheidung von Durchgangs- und Quartierstrassen vornimmt. Diese Aufgabe kann auch als Zusatzauftrag der Projektgruppe Muron (Raum- und Siedlungsplanung Mauren-Schaanwald) übertragen werden, da diese Thematik einschlägig den Bereich der Lebensraumgestaltung tangiert.

Mauren – mobil

Projekt «Lebens(t)raum Strasse»

Ausgangslage

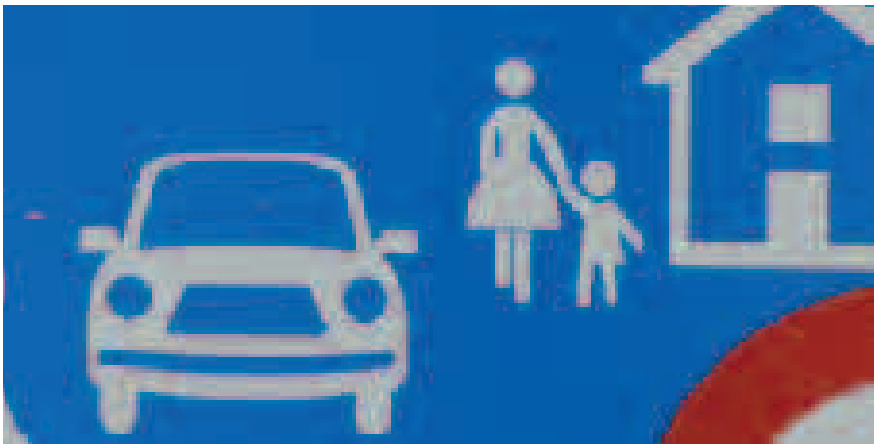
Der Lebensraum in einem Dorf ist rein flächenmässig sehr gross. Durch den Bau von Strassen wird dieser jedoch stetig verkleinert und die konstant zunehmende Verkehrsdichte stellt für die schwächeren Verkehrsteilnehmer eine Bedrohung dar. Dazu kommt, dass die innerörtlichen Geschwindigkeiterlassungen auf den meisten Strassen relativ hoch sind.
Der motorisierte Verkehr hat somit in den dörflich geprägten Wohnstrukturen und insbesonders in den Quartierssiedlungen nach wie vor einen dominierenden Stellenwert. Die Schutzmechanismen für die Schwächeren im Strassraum - für Kinder, Schüler, Fussgänger allgemein, Radfahrer, usw. - werden zuwenig ausgeprägt gelebt. Dort, wo es aufgrund der primären Wohnstruktur angesagt ist, sind die Tempolimiten sowie die Strassenraumgestaltungen dieser Situation grossräumig anzupassen.

Die Projektgruppe v.l.: Melanie Kaiser, Herbert Kaiser, Astrid Oehri, Bruno Meier (Vorsitz), Stefan Schuler und Michael Biedermann (Gemeinderat).

Zielsetzung

Wohnquartiere sind flächendeckend mit Tempo 30 sowie Hauptstrassen mit Tempo 50 zu limitieren. Dabei ist eine einfache, klare und einheitliche Signalisation anzustreben. Damit die Kostensituation bei der Einführung von Tempolimiten kein Killerkriterium darstellt, sollten minimale bauliche Massnahmen angestrebt werden. Als Beispiel wird die Gemeinde

Strassenübergänge für Kindergartenschüler sicher gestalten.



Beschilderung Wohnzone.

Flims im Kanton Graubünden angeführt, welche für zielgerichtete Massnahmen in diesem Sinne ein Budget von 60'000.- Franken zur Verfügung gestellt hat. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt bestehen. In den Zielformulierungen wurde weiters festgehalten, dass herkömmliche Hindernisse für Autofahrer zu vermeiden und nur dort anzubringen sind, wo sie begründet und unbedingt notwendig erscheinen.

Sicherheit als wichtigster Aspekt

Die Vorteile einer Tempo 30 km/h-Beschränkung auf Quartierstrassen sind:

- Wesentlich grössere Sicherheit, d.h. deutlich weniger Unfälle sowie drastische Reduzierung der Unfallfolgen
- Weniger Lärm

«30 km/h Wohnzonen mit wesentlich grösserer Verkehrssicherheit»

- Soziale Komponente: Steigerung der Attraktivität für Radfahrer und Fussgänger; mehr Kontakte
- Höhere Lebensqualität

Es ist erwiesen, dass die Vorteile bei einer vernünftigen Tempobeschränkung in den Wohnquartieren deutlich überwiegen. In Europa sterben täglich 350 Menschen im Strassenverkehr, davon etwa 35 Schüler. Diese alarmierende Zahl könnte durch langsames Fahren drastisch reduziert werden. Anhand von Statistiken ist feststellbar, dass die Unfallrate bei Tempo 30 km/h um 16 Prozent sinkt, der Verkehr leiser ist und weniger Schadstoffe ausgeschieden werden. Betrachtet man die Anhaltswege, so wird bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h ein Bremsweg von 14 Metern benötigt. Die Wegstrecke von acht Metern verstreicht infolge der Reaktionszeit ungenutzt. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h beträgt der Bremsweg insgesamt 30 Meter (davon 14 Meter für Reaktionszeit). Gering dagegen zeigen sich die Nachteile: Lediglich einige Sekunden Zeitverlust müssten hingenommen werden.

Unsere Aktivitäten

Die Arbeitsgruppe beschaffte sich Informationen über die aktuellen gesetzlichen Verkehrsregelungen in der benachbarten Schweiz und nahm demzufolge Kontakt mit Verkehrsexperten auf. Geführte Besichtigungen vor Ort in Flims und Maienfeld gaben Aufschluss über vorgenommene Änderungen. Die Erfahrungen auf der Basis dieser Lokalaugenscheine sowie die Expertenunterlagen wurden ausgewertet und entsprechende Vorschläge für Implementierungsmöglichkeiten in der Gemeinde Mauren-Schaanwald abgeleitet.
Das Projektteam erachtet es als sehr erfreulich, dass der Gemeinderat bereits beschlossen hat, die neue Erschliessung des Wohngebietes «Tilihalde» mit Tempo 30 km/h zu gestalten. Zudem stellte die Arbeitsgruppe den Antrag an die Gemeindebehörde, eine Projektstudie betreffend Tempo 30 km/h flächendeckend auf Neben- und Quartierstrassen in Mauren-Schaanwald einzuleiten. Im Rahmen des Projekts «Muron» – Raum- und Siedlungsplanung – ist dies nun vorgesehen.

Mauren – mobil

Projekt «BEMEF» - Fahrradweg Bendern-Eschen-Mauren-Egelsee-Feldkirch

Ausgangslage

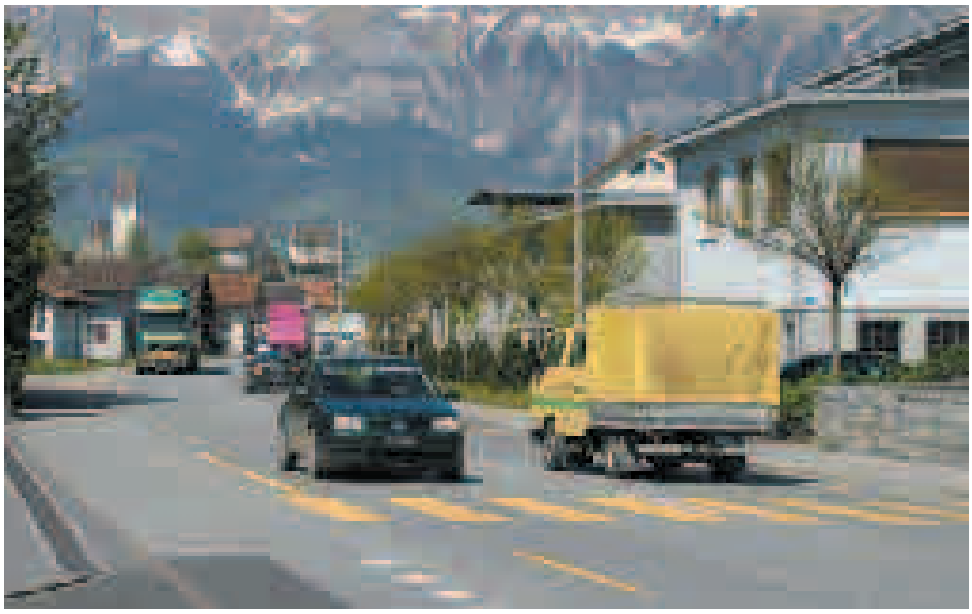
Im Rahmen des Mikronetzwerkes «Gemeinden mobil - Interreg IIIA» befasste sich das Maurer Projektteam namens «BEMEF» mit der Fahrradwegverbindung von Bendern, Eschen, Mauren via dem zukünftigen Standort Egelsee nach Feldkirch. Diese Thematik wurde gewählt, da auf dieser Achse zwischen Bendern und Feldkirch ein unvollständiges Radwegnetz besteht. Das Anliegen eines gut ausgebauten Fahrradwegnetzes im Liechtensteiner Unterland mit optimalen Anbindungsschnittstellen zu den Nachbarschaftsregionen ist ein Anliegen, das bei den Einwohnerinnen und Einwohnern von Mauren-Schaanwald seit Jahren artikuliert wird und eine hohe Priorität einnimmt.
Die Velofahrer (Kinder, Jugendliche und Erwachsene) müssen sich bei zahlreichen Abschnitten auf teils sehr stark befahrenen und damit gefährlichen Haupt- und Durchgangsstrassen bewegen. Die Radwegverbindung von Mauren Richtung Feldkirch via die grüne Grenze fehlt völlig.

Die Projektgruppe v.l.: Franz Marxer, Lydia Ritter (Vorsitz) und René Marxer.

Bei der Bürgerinitiative «ESCHEvital» hat sich zudem parallel zu dem vorliegenden Projekt eine weitere Interessenskundgebung formiert, bei welcher in Bezug auf das Radwegnetz die analogen Defizite formuliert wurden.

Visionäre Teamarbeit.

Mauren – mobil



Essanestrasse in Eschen - für Fahrradfahrer eine sehr gefährliche Strecke.

Gemäss den Informationen der Gemeinde- und Landesbehörde sind die Verhandlungen betreffend einem Radwegnetzübergang über die grüne Grenze von Mauren nach Feldkirch weit fortgeschritten.

Zielsetzung

Das Studium des Ist-Zustandes und die Erarbeitung des Soll-Zustandes haben ergeben, dass bezüglich einem Radweg von Bendern nach Feldkirch folgende Zielsetzungen im Zentrum stehen: Eine durchgehende Radwegverbindung von Bendern nach Feldkirch abseits der gefährlichen und stark verkehrsfrequentierten Durchgangsstrassen; übersichtliche und gute Beschilderung der Radwege; «genügender» Ausbaustandard der Radwegabschnitte, die zur Ergänzung der bisherigen - bereits vorhandenen Radwegstrecken - zu realisieren sind; eine zielgerichtete Umsetzungskoordination mit den betroffenen Gemeinden Bendern, Eschen, Mauren und der Stadt Feldkirch sowie die autofreie Gestaltung des Teilabschnittes der Langmahdstrasse im Maurer Riet.

«Radeln abseits der gefährlichen Haupt- und Durchgangsstrassen»

Das Projektteam regt zudem an, dass bei der zukünftigen Realisierung der Radwegnetzverbindung im nördlichen Teil die Planung und Integration des Projektes Egelsee mitberücksichtigt wird. Bei den Teilabschnitten von Bendern Richtung Eschen entlang oder im Nahbereich der Esche unterstützt die Arbeitsgruppe «BEMEF» die Zielsetzungen der Bürgerinitiative «ESCHEvital». In diesem Zusammenhang sind generell auch die bestehenden Radwegnetze zu verbessern. Dies kann als kurzfristige Zielsetzung mit geringen Mitteln bewerkstelligt werden.

Antrag

- Der Gemeinderat Mauren realisiert zusammen mit dem Land Liechtenstein/Stadt Feldkirch die Radwegverbindung von Mauren - beim geplanten Standort Egelsee - über die grüne Grenze nach Feldkirch.
- Der Gemeinderat Mauren koordiniert mit den Nachbargemeinden Eschen und Gamprin-Bendern die Realisierung einer Radwegverbindung von Bendern nach Eschen mit Anschluss zum Sportpark Eschen-Mauren.
- Der Ausbaustandard des Radwegnetzes muss für Kinder, Jugendliche und Erwachsene zufriedenstellend, jedoch kein asphaltierter und beleuchteter Vollausbau sein.
- Zusammen mit den Unterländer Gemeinden ist das Radwegnetz gut zu beschildern sowie in die Radwegkarte des F.L. aufzunehmen.
- In diesem Zusammenhang wird beantragt, die Teilstrecke «Langmahdstrasse» in ihrer Länge von rund 400 Metern autofrei zu gestalten (Anbringung eines Autofahrverbotes).

Mauren – mobil

Projekt «Pförtneranlage Schaanwald»

Ausgangslage

Entlang der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald bis zum Zollamt ergeben sich in Schaanwald in den verkehrsbedingten Stosszeiten immer wieder Staubildungen. Diese unbefriedigende Verkehrssituation zieht einige Konsequenzen mit sich, die sich für die Einwohnerschaft sowie für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs negativ auswirken. Es sind dies:

- Bei Staubildungen können die Bewohnerinnen und Bewohner des hinteren Schaanwalds (Gsteuaguet) ihre Wohnorte nur via dieser Strekke erreichen.
- Der Öffentliche Verkehr, sprich der LBA-Bus, bleibt ebenfalls in der Verkehrskolonne «stecken». Die Anreize für den Umsteigeeffekt auf den ÖV sind somit gleich Null.
- Ein Teil der PW-Fahrer nach Feldkirch bedient sich Schleichwegen, die vor allem durch das nahe liegende Riet führen.

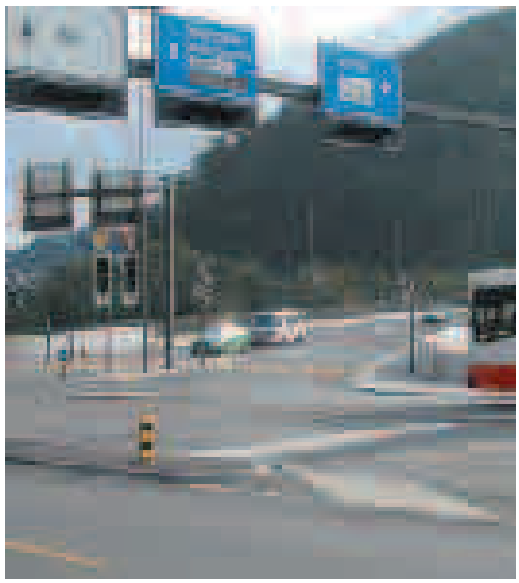
Die Projektgruppe v.l.: Mario Marxer und Rainer Batliner (Vorsitzende), Claudia Pfeiffer (Gemeinderätin), Heinz Ritter, Theo Oehri (Gemeinderat) und Raymond Jehli.

Lösungsvariante

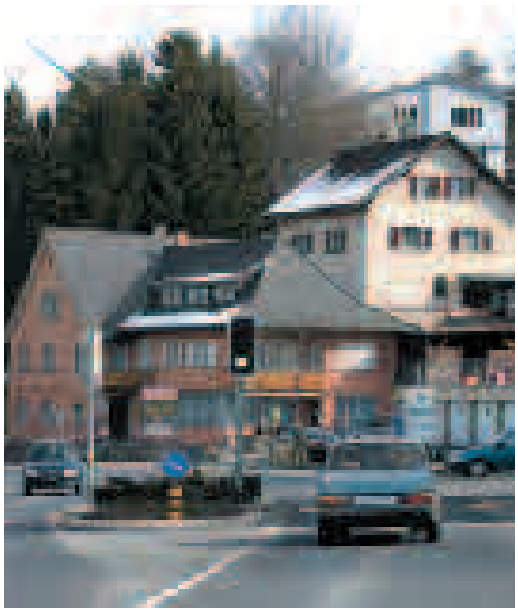
Diese Problematik, von der die Einwohnerschaft bei gewissen Stosszeiten seit Jahren unangenehm betroffen ist, hat das vorgenannte Projektteam im Rahmen des gemeindeübergreifenden Mobilitätsprojektes «Gemeinde mobil» analysiert und nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. Als gangbarer Weg kristallisierte sich dabei das Modell einer Pförtneranlage heraus. Der Kernbereich des Weilers Schaanwald würde dabei bei Stosszeiten nicht mehr durch eine Autokolonne, welche nur schrittweise durch das Wohngebiet bis zum Zollamt Schaanwald vorankommt, belastet. Der Rückstau würde mittels dieser Massnahme vor das Wohngebiet verlegt. Das Projektteam hat sich über das Funktionieren einer entsprechenden Pförtneranlage durch die Besichtigung von bewährten Systemen, so in Obersiggenthal (Kanton Aargau/CH), vergewissert.

Begründung

Mit einer Pförtneranlage kann gerade beim Auftreten der vorliegenden Verkehrsproblematik in aktiver Weise len-



Lokalaugenschein betreffend einer Pförtneranlage in Obersiggenthal.



Weilerzentrum Schaanwald.

kend eingewirkt werden, um folgende Ziele zu erreichen:

- Der Verkehrsstau wird vor die Wohnsiedlungen des Weilers Schaanwald verlegt.
- Der Öffentliche Verkehr hat jeweils bei der Grünschaltung der Pförtneranlage vor dem motorisierten Pkw- und Lkw-Verkehr Vorfahrt und wird somit in seiner Attraktivität begünstigt.
- Bei der Durchfahrt durch den Weiler Schaanwald wird der Verkehrsfluss beschleunigt und damit verbessert.
- Die Umschaltzeiten müssen zeitlich so geregelt werden, dass die Wartezeiten im Rahmen liegen und nicht zum Ausscheren sowie zum Benutzen von Schleichwegen verleiten.

Als weiteres Ziel strebt die Projektgruppe eine Verlagerung des Privatverkehrs auf den öffentlichen Verkehr an. Der öffentliche Verkehr ins nahe Österreich und zurück ist bereits sehr gut erschlossen, soll aber mit zuverlässigen Anschlüssen in Feldkirch noch anziehender gestaltet werden.

«Machbarkeitsstudie betreffend Pförtneranlage»

Eine Umwälzung auf den Busbetrieb wäre behilflich, den Individualverkehr einzudämmen. Als Folge daraus würde sich der Verkehrsfluss verbessern und die Umweltbelastung wesentlich geringer ausfallen.

Verantwortlichkeit

Die Projektgruppe «Pförtneranlage Schaanwald» hat sich mit der Funktion und der Wirksamkeit einer Pförtneranlage eingehend auseinandergesetzt sowie zur Beratung Fachleute und Experten beigezogen. Dem Gemeinderat wurde die Idee sowie die Begründung der Installation einer Pförtneranlage im Sinne eines Pilotprojektes ebenfalls präsentiert. Für das FL-Tiefbauamt ist die Funktion einer solchen Anlage zu prüfen. Die Meinung des Tiefbauamtes sowie des Landes ist massgebend, da es sich bei der Vorarlbergerstrasse nicht um eine Gemeinde-, sondern um eine landeseigene Strasse handelt.
Im Namen des Tiefbauamtes hielt Amtsleiter Johann Ott fest, dass Pförtneranlagen da und dort sehr bewährte Systeme darstellen. Die Funktionalität solcher Anlagen sei einwandfrei.
Die Rahmenbedingungen bezüglich den Queranschlüssen, Siedlungsgebieten sowie der Siedlungsentwicklung müssen genau unter die Lupe genommen werden.

Antrag an den Gemeinderat

Auf der Basis der aufgeführten Zielsetzungen, Argumente und den dargestellten Lösungsansätzen sowie nach gemeinsamer Festlegung des weiteren Vorgehens anlässlich der Besprechung im Beisein der Landes- und Gemeindevertreter stellte die Projektgruppe «Pförtneranlage» folgenden Antrag an den Gemeinderat Mauren:

- Der Gemeinderat möge beschliessen, an das FL-Tiefbauamt den Antrag zu stellen, bezüglich der Realisierung einer «Pförtneranlage» in Schaanwald eine umfassende Machbarkeitsstudie durchzuführen. Die approximativen Kosten dieser Machbarkeitsstudie, in die auch die vorgelagerten Verkehrslinien und Strassenräume, wie Engel-Kreuzung, Einlenker aus Eschen, Dorfkern Nendeln, usw. zu integrieren sind, werden durch das Tiefbauamt auf der Basis des gemeinsamen Besprechungsergebnisses vom 12. Februar 2004 in das Landes-Strassenprogramm-Budget 2005 aufgenommen und dem Hohen Landtag zur Genehmigung empfohlen.

Schaan – mobil

Projekt «Lebenswertes Quartier»

Ausgangslage

- Quartierstrasse «Im Rietle» mit relativ viel temporeichem Durchgangsverkehr
- Strasse wird durch Ampelbetrieb einer benachbarten Kreuzung (Gymnasium) häufig als Umfahrung für den Berufsverkehr benutzt

Die Projektgruppe v.l.: Alexandra Risch, Norman Boss (Vorsitz) und Karin Enssle-Hürlimann.

Weshalb wurde gerade diese Thematik ausgewählt?

- Anwohnerantrag an die Gemeinde im Jahre 2002
- Idee «Lebenswerte Quartiere» im Rahmen Kick-off-Sitzung «Gemeinden mobil»
- Strasse Im Rietle ist Schulweg von zahlreichen Kindern und jungen Leuten. Im Quartier selbst sind aktuell 17 Kinder im schulpflichtigen Alter (Schulweg von Im Rietle nach Kindergarten Pardiel; Schulweg von Im Rietle nach Primarschule Resch; häufig via Weg entlang «Quaderrüfebach»; Schulweg von Quartieren oberhalb Landstrasse nach Schulzentrum Mühleholz)
- Verkehrszunahme zu erwarten (infolge Bau Mühleholz II und Coop; Umfahrungseffekt wahrscheinlich zunehmend)
- Umgestaltung als Fortsetzung der Massnahmen für die Schulwegsicherung 2003 im Bereich Im Pardiel/ Gapetschstrasse/ Im Gapetsch machbar
- Mit wenig Aufwand relativ viel realisierbar (effizient)

Kreative Lösungsvorschläge.

Kinder sind die schwächsten im Strassenraum.

- Quartier als Muster für andere Quartiere

Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung der Quartierstrasse (durch Tempo 30)
- Verkehrsmengenreduktion (in Expertenberichten werden für gestaltete Zonen ca. 20% als Erfahrungswert angegeben); Reduktion «Transit-Schwerverkehr» (evtl. nur Zulieferer gestatten)
- Lärmreduktion durch langsameres Fahren (erfordert entsprechende Gestaltung)
- Sichere Schulwege
- Hohe Realisierungswahrscheinlichkeit

Welches sind die messbaren Indikatoren, damit von einem Projekterfolg gesprochen werden kann?

- Realisierung von Tempo 30 im Quartier
- Geschwindigkeitsreduktion im Quartier
- Verkehrsmengenreduktion im Quartier

Was für Aktivitäten wurden vom Team in die Wege geleitet?

- Grundlagenstudium von zahlreichen bei der Gemeinde vorhandenen Akten
- Vorstellung des Projekts im Gemeinderat.

Wie präsentierte sich das Ergebnis?

- Gemeinderat hat zwischenzeitlich beschlossen, ein spezialisiertes Büro mit der generellen Prüfung der Machbarkeit von Tempo 30 auf Schaaner Gemeindestrassen zu beauftragen.

Wie wurde die Bevölkerung miteinbezogen?

- Anwohnerantrag an Gemeinde im Jahre 2002
- Briefliche Einladung zum Mitmachen an Anrainer
- Projektentwurf und -validierung mit einzelnen Interessierten

Antrag an die Gemeindebehörde

- Umsetzung von Tempo 30 in einem Schaaner Quartier als Wunsch

Projekt-Fazit

- Inspirierend

Was versprechen Sie sich für die nächste Zukunft?

- Tempo 30 wird auch in Liechtenstein teilweise zur Umsetzung gelangen

«Mit wenig Aufwand relativ viel machbar»

- Begehung des Quartiers inkl. Fotodokumentation
- Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen
- Exkursion zum Thema Tempo 30
- Angebot zum Mitmachen an Anrainer
- Projektentwurf und -validierung mit einzelnen Interessierten
- Vorstellung des Projektes in der Kommission Schulwegsicherung

Norman Boss zusammenfassend:

«Die Zusammenarbeit mit Leuten aus benachbarten Ländern war sehr interessant. Beim Verkehr in den Gemeinden bestehen überwiegend ähnliche Problemstellungen und Lösungsansätze mit national unterschiedlichen Nuancen. Eindrücklich war zu sehen, wie sich in einigen Gemeinden der zunehmende Arbeitsplatzverkehr von und nach Liechtenstein bemerkbar macht. Ich denke, das gegenseitige Verständnis füreinander ist dabei gewachsen.»

Schaan – mobil

Projekt «ÖV-Feinerschliessung in Schaan»

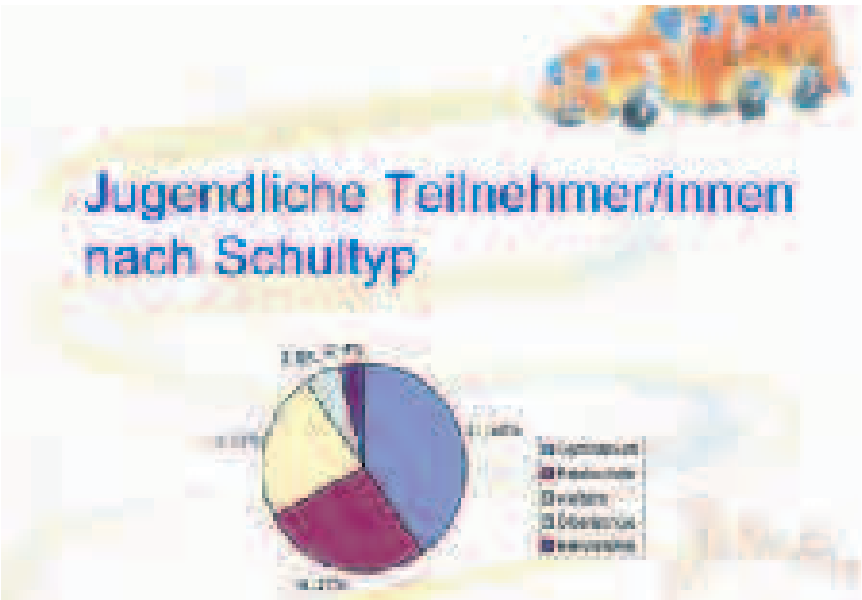
Ausgangslage

Schaan liegt an den Verkehrshauptachsen Buchs - Vaduz, Feldkirch - Vaduz, Bendern - Vaduz. Dadurch ist die Gemeinde der Verkehrsknotenpunkt des Landes und weist demzufolge eine sehr grosse Verkehrsdichte auf. Schaan ist das Industriezentrum des Landes, verfügt über einen beträchtlichen Dienstleistungssektor und ist ein Einkaufsort mit einem vielfältigen Angebot an Fachgeschäften. Der hausgemachte Verkehr und ein lebhafter Transit führen zu einer beträchtlichen Umweltbelastung.
Ein wichtiger Schritt zur Verkehrsentlastung ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch die Liechtensteinische Busanstalt, welche bereits ein gut ausgebautes ÖV-Netz auf den Hauptverkehrsachsen anbietet. Um einen höheren Umsteigeeffekt auf den ÖV zu bewirken, betrachten wir die Feinerschliessung durch die Einführung eines Ortsbusses als optimal. Wir sind davon überzeugt, dass dadurch der motorisierte Individualverkehr mit der entsprechenden Umweltbelastung und der zunehmenden Isolierung des Menschen eingedämmt werden kann.

Der Leitgedanke unseres Projektes und zugleich unserer Vision lautet: Ein freies, gesundes, friedliches und menschenwürdiges Dasein in einer lebenswerten Gemeinde.

Die Projektgruppe v.l.: Hansjakob Falk, Bruno Walser (Vorsitz), Monika Weiss und Wolfgang Schatzmann.

Der Einbezug der Einwohner/-innen war sehr wichtig.



Ortsbusumfrage fand in der Gemeinde Schaan eine grosse Resonanz.

Chronologie der Projektarbeit

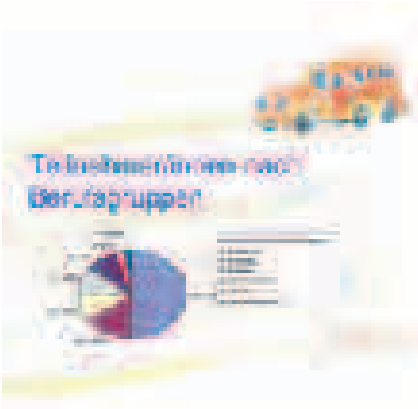
1. Teaminterne Absteckung der Projektziele im Brainstorming-Verfahren.
2. Ausarbeitung einer Umfragebroschüre zusammen mit dem Medienbüro Oehri & Kaiser AG, Eschen, zur Eruierung des Interesses am ÖV und der diesbezüglichen Bedürfnisse der Schaaner Bevölkerung.

«Einführung eines Ortsbusses wird begrüsst»

3. Zustellung der Umfrage im Herbst 2003 an alle Schaaner Haushaltungen mit Rückantwortkuvert. Teilnahmeberechtigt waren alle Einwohner/-innen mit Mindestalter von 14 Jahren.
4. Abklärungen mit Fachpersonen. Am 14. April 2004 wurden diverse Gespräche mit folgenden Personen geführt: Ulrich Feisst, Geschäftsführer der LBA; Johann Ott und Markus Verling vom Tiefbauamt; Peter Schoop, Fa. Metron AG; Samuel Ritter, ehemaliges Mitglied des Verwaltungsrates der LBA; Erich Marxer, Gemeindebauverwaltung Vaduz.
5. Mit grossem Arbeitsaufwand wurde eine Optimal- und Minimalvariante einer möglichen Streckenführung des Ortsbusses erstellt.
6. Am 11. Februar 2004 wurde das Projekt zusammen mit den anderen Schaaner Projekten dem Gemeinderat präsentiert. Die Vorstellung fiel auf lebhaftes Interesse.

Ausblick

Am 14. April 2004 wurde von seiten der Gemeinde durch Edi Risch, Leiter der Gemeindebauverwaltung, Werner Frick, Umweltschutzbeauftragter der Gemeinde, Wolfgang Schatzmann und Bruno Walser vom Projektteam an die Fa. Metron AG, Brugg, vertreten durch Peter Schoop, der Auftrag erteilt, eine Expertise über die Einführung eines Ortsbusses Schaan bis Mitte Juli 2004 zu erstellen.



Einblick in die Umfrageauswertung.

Schaan – mobil

Projekt «Schaan radaktiv»

Ausgangslage

Das Projektteam «Schaan radaktiv» hat sich zum Ziel gesetzt, Voraussetzungen zu schaffen, dass das Fahrrad im Schaaner Alltag vermehrt genutzt wird. Das Fahrrad hat in den vergangenen Jahren eine bemerkenswerte Renaissance erlebt. Doch in den Köpfen vieler wird das Fahrrad nur als Sportgerät und nicht als Alltagsverkehrsmittel wahrgenommen. Gerade für kurze Strecken, wie zur Post, zur Bank oder zum Einkaufen, ist das Fahrrad eine umweltschonende Alternative. Das Velo sollte nicht nur im Fitnesscenter einen festen Platz einnehmen. Demzufolge liesse sich Funktion und Fitness auf eine ideale Weise verbinden. Wir sind uns bewusst, dass viele Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit das Fahrrad zum anerkannten und viel genutzten Verkehrsmittel werden kann.

Die Projektgruppe v.l.: Daniel Walser, Claudia Hermann-Frick und Jürgen Beckbissinger (Vorsitz).

Unser Projekt haben wir in die folgenden drei Bereiche aufgeteilt:

- Sicherheit
- Komfort
- Information/Motivation

Zusammen mit einem Verkehrsexperten haben wir mehrere Strassenabschnitte in Schaan begutachtet und mögliche Verbesserungsmassnahmen aufgezeigt. Auf einem Plan wurden einzelne sicherheitstechnisch kritische Stellen dokumentiert. Gefährliche Stellen mussten insbesondere auf

Schlechtes Beispiel für das Ende eines Radweges.

Vorbildlicher Fahrradunterstand beim Sportplatz in Schaan.

den Hauptstrassen punktuell angegangen werden. Auf den siedlungs-orientierten Strassen wäre es unserer Meinung nach notwendig, die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabzusetzen.
Eine Erhebung ergab, dass das Angebot an Fahrradabstellplätzen und -unterständen mangelhaft ist. Um den Komfort zu erhöhen und damit die Attraktivität des Radfahrens zu steigern, erachten wir es als unabdingbar, dass genügend Fahrradunterstände bereitgestellt werden.

«Fahrrad im Schaaner Alltag mehr nutzen»

Im Rahmen unserer Arbeit wurden verschiedene Aktionen, wie beispielsweise «Bike-Fest», «Stempeljagd» und Informationsveranstaltungen geprüft. Aus zeitlichen Gründen sahen wir uns leider gezwungen, uns auf mediale Präsenz in den lokalen Medien zu beschränken. Wir hoffen natürlich, dass viele Schaaner künftig mit gutem Beispiel voran gehen und damit andere motivieren.

Im Februar dieses Jahres hat unser Team die Möglichkeit erhalten, das Projekt dem Gemeinderat vorzustellen. Dabei wurde der Gemeinderat ersucht, die folgenden Massnahmen zu beschliessen und umzusetzen:

- Tempo 30 auf allen siedlungsorientierten Strassen in Schaan
- Auftrag zur Erstellung eines Massnahmenplanes zur Steigerung der Sicherheit auf verkehrsorientierten Strassen
- Massnahmen zur verstärkten Kontrolle und Durchsetzung von Fahrverboten auf Flurwegen
- Massnahmen zur verstärkten Kontrolle der Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit
- Überprüfung der Planungen «Parallelstrasse» hinsichtlich der speziellen Ansprüche für Radfahrer
- Initiierung eines Impulsprogrammes zur Errichtung von Fahrradunterständen im Dorfzentrum
- Mit gutem Beispiel vorangehen: Überprüfung des Angebotes an Fahrradunterständen bei gemeindeeigenen Bauten und Behebung allfälliger Missstände
- Bei der nächsten Revision der Gemeindebauordnung wird ein Schlüssel festgelegt, mit dem berechnet wird, wie viele gedeckte Fahrradabstellplätze bei zukünftigen öffentlichen Bauten und Einrichtungen zu erstellen sind. Die berechnete Anzahl Abstellplätze ist verbindlich.

Gemeinderat

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 28. April 2004 einen Terminplan zur Umsetzung der wichtigsten Forderungen aller Mobilprojekte beschlossen. In den weiteren Prozess sollen die Projektteams miteinbezogen werden. Somit wird gewährleistet, dass möglichst viele unserer Ideen Realität werden.

Anforderungen an die Politik

von Willi Sieber, Ökologie-Institut Bregenz

Eineinhalb Jahre lang haben 13 Teams aus fünf Gemeinden an ihren Projekten getüftelt, sich informiert, diskutiert, mit Gemeindepolitikern

Willi Sieber, Projektkoordinator

debattiert, entworfen, verworfen, geplant und letztlich auch umgesetzt. Dies im lokalen Rahmen, wo sie dank politischer Unterstützung und finanzieller Dotierung Aktionsmöglichkeiten vorgefunden haben. Die Hausaufgaben waren somit erledigt. Nun stand den Aktivist/-innen der Sinn nach Höherem. Das Ergebnis: ein gemeinsam erarbeiteter Anforderungskatalog an die nächste politische Instanz zur Realisierung nachhaltiger Mobilitätssysteme auf regionaler und grenzüberschreitender Ebene. Keine Utopien, sondern technisch wie finanziell machbare Lösungen werden ebenso gefordert, wie klare Rahmenbedingungen - alles in alemannisch-nüchterner Sachlichkeit. Möge das Werk gelingen.

«Informieren, debattieren, diskutieren, planen, umsetzen»

Kommunale Ebene

MEHR LEBENSQUALITÄT DURCH SANFTE MOBILITÄT

- Lebensqualität bei Verkehrsplanung an 1. Stelle (z.B. durch Verkehrsberuhigung, sichere Schulwege durch 30 km/h, etc.)
- Rückbau der Landesstrasse (L67) in Frastanz, um den Durchzugsverkehr zu reduzieren
- Umfahrung der Ortszentren durch den überörtlichen Verkehr (Reduzierung des Verkehrs innerorts und in der Nähe von Schulzentren)
- Unterstützung bei der Umsetzung jener Massnahmen, die Landesstrassen betreffen
- Allgemeiner Ausbau des Fuss- und Radwegenetzes
- Beschilderung der Radwege

VERKEHRSSICHERHEITS-KONZEPTE MIT SCHWERPUNKT LANGSAMVERKEHR

- Analyse des Unfallgeschehens (jährliche Statistik) und daraus Rückschlüsse auf die Schulwegsicherung ableiten
- Sichere Gestaltung bestehender Fuss- und Radwege
- Grossraum Schule/Kindergarten Tempo 30 generell, Verlangsamungsmassnahmen, vermehrte Kontrollen
- Deutliche Markierungen für Radfahrer (z.B. bei Firmenausfahrten über den Radweg, Vortritt für Radfahrer)

INNERÖRTLICHE FEINABSTIMMUNGEN FÜR ÖV/ÖPNV-ANGEBOTE PLANEN

- ÖV-Routen entlang von Zulaufschwerpunkten planen
- Gezielte Dienstleistungen anbieten, z.B. Kleinbus in Randzeiten und Busse zumieten während den Stosszeiten

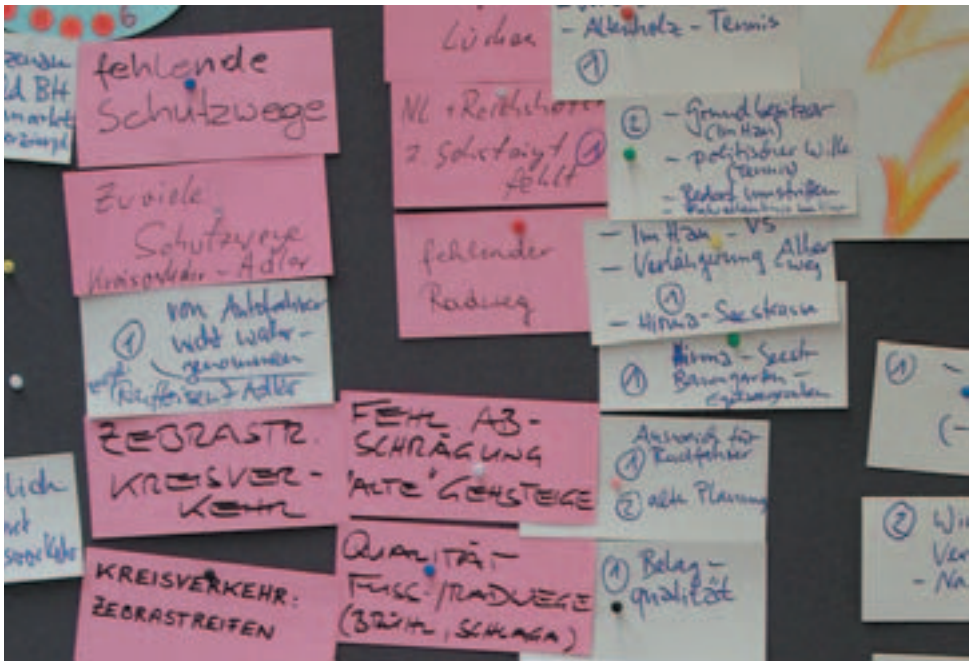
Regionale Ebene (Land/Kanton)

LEITIDEEN FÜR KOORDINIERTE RAUMPLANUNGS- UND MOBILITÄTS/VERKEHRS-KONZEPTE FESTLEGEN

- Regionales Raumordnungskonzept
- Regionalisierung der interkommunalen Verkehrspolitik (Abhängigkeiten zwischen den Gemeinden, z.B. Lage von Wohn- und Arbeitszentren)
- Schaffung von guten Rahmenbedingungen für dezentral produzierende Betriebe (Wohnen und Arbeiten an einem Ort)
- Verfolgen ähnlicher Ansätze in der Verkehrspolitik der Gemeinden in einer Region
- Einheitliches Verkehrskonzept im Fürstentum Liechtenstein
- Gemeinsames Informationskonzept
- Verkehrsberuhigte Wohnquartiere (Tempo 30)
- Radwegkarte FL

BEVORZUGUNG DES UMWELT-VERBUNDES ERMÖGLICHEN

- Anpassungen der Gesetzgebungen
- Richtlinien erstellen für neue Betriebsansiedlungen bzgl. Parkplatzflächen und betriebliches Mobilitätsmanagement
- Werksverkehre einführen
- Parkplatzbewirtschaftung
- Schnelle und kurze Verbindungen für ÖV und Langsamverkehr
- Mehr Vortrittsrechte für Fahrrad und Fussgänger
- Bei Planung von Strassenkorrekturen oder Neuerstellungen Radwege miteinbeziehen



Mobilitätskonzepte benötigen Zeit, Ideen und systematisches Vorgehen.

ÖV/ÖPNV-ANGEBOT VERBESSERN, FINANZIERUNG SICHERN

- Lehrlingsfreifahrten für ÖPNV nicht nur zum Betrieb, sondern auch am Wochenende, abends und «grenzüberschreitend»
- Günstigere Abos (Beispiel Liechtenstein)
- Finanzielle Starthilfe für ÖV-Verbesserungen
- Optimierung der Busverbindungen für Schüler
- Zweckwidmung von Steuern (bzw. Abgaben), die beim Individualverkehr eingehoben werden, zugunsten des ÖV, Radfahrer und Fussgänger

TECHNISCHE MASSNAHMEN ZUR OPTIMIERUNG DES ÖV/ÖPNV EINLEITEN

- Busspuren forcieren
- Pförtneranlagen mit Busbevorzugung
- Günstiger und bequemer Transport von Fahrrädern mit Bus und Bahn
- Zusätzliche Bushaltestellen, örtlich angepasst an die Grossbetriebe
- Überdachte, transparente, in der Nacht beleuchtete Bushaltestellen

MASSNAHMEN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT UND VERKEHRSPÄDAGOGIK SETZEN

- Verstärkte Verkehrsüberwachung zu Schulbeginn- und Schulendzeiten durch die Exekutive
- Nachhaltigkeit in der Verkehrserziehung sicher stellen
- Aufklären über die Wichtigkeit des Schulweges (zu Fuss)

Überregionale / grenzüberschreitende Ebene

BEWUSSTSEINSWANDEL EINLEITEN

- Mehr Mut und Einsatz für eine nachhaltige Entwicklung
- Sensibilisierung der Bevölkerung betreffend Umweltbelastung
- Stark machen für Energiesteuern, ökologische Steuerreformen
- Kostenwahrheit bei Mineralöl wäre der Siegeszug für öffentliche Verkehrsmittel und Gütertransport mit der Bahn
- Grundsätzliche Einstellungsänderung der Politiker/-innen, dass die Strasse nicht nur den Autos und LKWs gehört
- Grösserer Einsatz der Politiker/-innen, um die Bevölkerung zu überzeugen, dass ein rücksichtsvoller Umgang auf den Strassen allen nützt und allen eine bessere Lebensqualität bringt

ZUSAMMENARBEIT INSTITUTIONALISIEREN

- Internationale Lösungen des Verkehrsproblems anstreben und bessere überregionale Zusammenarbeit auf politischer Ebene
- Erarbeitung und Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrsentwicklungskonzeptes mit Schwerpunkt ÖV
- WIR-SOL = Wirtschaftsstandort Rheintal - Schweiz - Österreich - Liechtenstein
- Massnahmen zur Reduktion des Individualverkehrs ergreifen
- Interregionale und regionale Mobilitätszentralen
- Interregio-Bahn Rheintal («Die Bahn zu den Menschen»), bessere Querverbindungen im Rheintal für öffentliche Verkehrsmittel; vier Achsen von Grenzübergängen: Bregenz/St.Margrethen, Dornbirn/Au, Götzis/Oberriet, Schaan/Buchs)

VERKEHRSVERBUND EINRICHTEN

- ÖV/ÖPNV-Fahrkarten ausweiten
- Bessere Taktverbindungen

RADWEGE- UND FUSSWEGE-NETZ

- Förderung des Langsamverkehrs, insbesondere der Infrastrukturen für das Radfahren
- Radroutenkarten für den Grossraum Rheintal
- Vereinheitlichung des Rad- und Wanderwegenetzes (bis dato Freizeitwegenetz, besser Berufswegenetz, kurze Verbindungen)

Internationale Fachtagung

Mikronetzwerk Rheintal «Gemeinden mobil»

am Freitag, 9. Juli 2004, in der Mehrzweckhalle Unterdorf, Grabs

Das Programm

13.00 Uhr
Eintreffen und Begrüssungsapéro

14.00 – 15.00 Uhr
Eröffnung und Grussworte
- Bürgermeister aus Mäder und Frastanz, Gemeindepräsident aus Grabs und die Gemeindevorsteher aus Mauren und Schaan
- Regierungsrat Dr. Alois Ospelt, FL
- Regierungsrat Willi Haag, SG
- Landesstatthalter Dieter Egger, V

Überblick über das Gesamtprojekt «Gemeinden mobil»
- Vorstellung der Projektbroschüre
- Premiere «Videoclip»

15.00 – 16.00 Uhr
Impulsreferate
- «Mobilitätsentwicklung und Mobilitätssysteme der Zukunft aus Sicht eines Infrastruktur-Unternehmens», Hubert Rhomberg, Bregenz
- «Trilaterale Studie», Matthias Lebküchner, Zürich
- «Alpenrhein-Bahn», Paul Stopper, Chur

16.30 – 17.30 Uhr
Anforderungen an die regionale Politik
- Präsentation der Projektergebnisse des Mikronetzwerkes «Gemeinden mobil»

17.30 – 18.30 Uhr
Podiumsdiskussion
- Mit Vertreterinnen und Vertretern der Projektteams sowie der Regionalpolitik: Regierungsrat Dr. Alois Ospelt (FL), Regierungsrat Willi Haag (SG), Landesstatthalter Dieter Egger (V)
- Einbezug des Plenums

Mobilitätsentwicklung / Mobilitätssysteme der Zukunft aus der Sicht eines Infrastruktur-Unternehmens

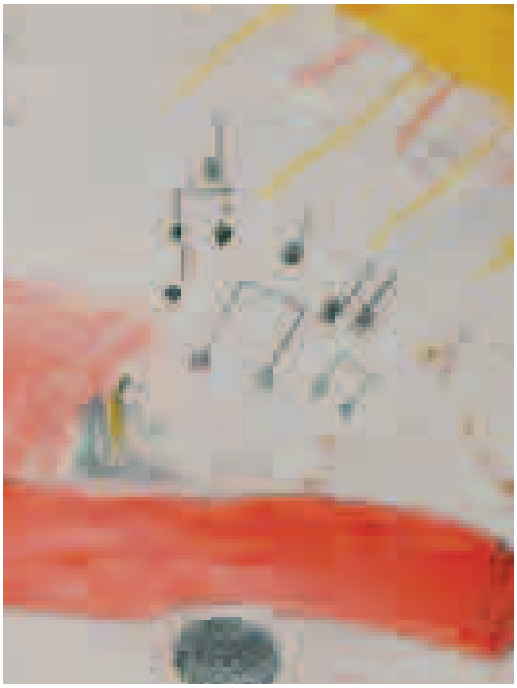
von Hubert Rhomberg, Rhomberg Bahntechnik, Bregenz

In den folgenden Ausführungen werden bewusst die Verkehrsträger Schifffahrt, Luftverkehr und Rohrleitungen ausgespart - die Kernaussagen werden dadurch nicht beeinträchtigt. Die Nutzung des privaten Pkw ist weiter auf dem Vormarsch. Über 60% aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt und nur bei 8% werden Busse und Bahnen genutzt. Trotz drohender Klimakatastrophe, Ozon- und gesundheitlichen Belastungen durch den Schadstoffausstoss wird länger, häufiger und insbesonders weiter gefahren und das hauptsächlich in der Freizeit. Alle Mobilitätskenngrössen zeigen nach oben: Mobilitätsgrad, Tagesdistanzen, Unterwegszeiten, Anzahl der Wege und Transporte etc.

Mobilität ist für alle Menschen ein wichtiges Grundbedürfnis, aber längst nicht jeder kann auf gleiche Weise daran teilnehmen. Die Bewältigung der künftig noch wachsenden Verkehrsprobleme setzt eine integrierte Verkehrspolitik voraus. Teillösungen sind nicht effizient. Erforderlich ist ein verbessertes Gesamtverkehrssystem, das die verschiedenen Massnahmen und Instrumente, deren Wechselwirkungen, Ursachen und Folgenzusammenhänge, die unterschiedlichen beteiligten Verwaltungen und räumlichen Ebenen sowie unterschiedliche Zeithorizonte in ein Zusammenwirken einbindet.

Das zentrale Problem der Verkehrspolitik ist ein durch Wirtschaftswachstum ausgelöstes ungebrochenes Wachstum im Güter- und Personenverkehr mit hohen Steigerungsraten. Die treibenden Kräfte der langfristigen Mobilitätsentwicklung sind:
- Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen
- Wachsende Arbeitsteilung und Spezialisierung in der Wirtschaft
- Von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft
- Informationsgesellschaft und Arbeitswelt
- Technischer Fortschritt, Telematik
- Verkürzung der Arbeitszeiten - Wachstum des Freizeitverkehrs
- Zunahme der Erwerbstätigkeit - veränderte Mobilitätsbedürfnisse
- Konsumgesellschaft als Motor des Verkehrswachstums
- Wohnortswahl und Wanderung der Bevölkerung

Verkehr der Zukunft: Impression vom Zeichenwettbewerb.



Ein farbliches Votum für den Umweltschutz.

- Veränderung der Lebensstile - Individualisierung der Gesellschaft

Innovative Unternehmen sind der entscheidende Schlüssel, um nachhaltige Mobilität und wirtschaftliche Stärke miteinander zu verbinden. Innovationen sollen sich allerdings nicht nur auf die einzelnen Verkehrssysteme beziehen, es geht vor allem um die Optimierung von Schnittstellen entlang von gebrochenen Verkehrs- und Transportketten. Es sind Vernetzungen der Verkehrssysteme zu entwickeln und am, jedoch nicht gegen, den Markt durchzusetzen.

Mobilitätssysteme der Zukunft

Grundaussage: Die Anpassung/Optimierung bzw. Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrssysteme wird auch in Zukunft starken Vorrang gegenüber völlig neuen Transportsystemen haben.

Dies betrifft nicht nur das einzelne System selbst, sondern vor allem die Optimierung der Kontakt-/Umschlagpunkte zwischen den Verkehrsträgern. Dies ist durch die intelligente Anordnung und Organisation von Terminals bzw. Umsteigemöglichkeiten unter Berücksichtigung der steigenden Möglichkeiten von Telematik und Automatisierung zu unterstützen. Dabei müssen die jeweiligen Systemvorteile nicht gegeneinander diskutiert, sondern miteinander kombiniert werden.

Einerseits werden ca. vier Fünftel des Güteraufkommens auf der Strasse nur in einem Entfernungsbereich von bis zu 100 km transportiert, andererseits wird die Eisenbahn alleine auch bei der geplanten Erhöhung der Infrastrukturkapazitäten kaum in der Lage sein, das Verkehrswachstum aufzunehmen. Der Fokus liegt daher beim schienengebundenen Verkehr sehr stark auf der besseren betrieblichen Ausnutzung der Infrastruktur durch Optimierung der Zugbeeinflussung/Steuerung und damit der Blockzeiten, d.h. mehr Durchsatz.

Folgende interessante Entwicklungen sind zu beobachten:
Im ÖPNV kommt es zu einer weltweit zunehmenden Renaissance der Strassenbahnen. Der spurgeführte ÖV hat neben erhöhter Nutzerakzeptanz auch raumplanerisch positive Wirkung. Diesbezüglich hat auch die Region Vorarlberg und Liechtenstein steigendes Potential. Dafür liegen bereits Studien vor und es wird durch die Fa. Rhomberg an einem Finanzierungs- und Betreibermodell gearbeitet.

Die Steigerungen im Bereich Car-sharing werden anhalten und sich mittelfristig von Grossstädten auch in die Regionen ausbreiten. Dies hängt aber sehr stark von der Kooperationsfähigkeit vorhandener Organisationen (ÖBB, etc.) ab.

Im Bereich der Bahntechnik gibt es neben intelligenten Fahrzeugen (z.B. Cargo-mover) auch interessante Entwicklungen. So ersetzt man bei der sog. «Neuen Bahntechnik Paderborn» das System der Versorgung über Fahrleitung durch das Linearmotorprinzip des Transrapid. Hauptvorteil ist die Energierückgewinnung beim Bremsen, das Ermöglichen grösserer Steigungen und vor allem das Weiternutzen der vorhandenen Schieneninfrastruktur.

Der Transrapid selbst ist ein hocheffizientes Verkehrssystem für die leistungsfähige Verbindung von einzelnen Ballungsräumen und ausschliesslich für den Personenverkehr. Erstaunlicherweise weist der Transrapid eine höhere Ressourcenproduktivität als die Bahn auf. Nach sehr zaghaften Fortschritten in Deutschland und dem ersten Einsatz in China steht

Schüler lassen ihrer Kreativität freien Lauf.

nun die Realisierung der Verbindung München Zentrum - Flughafen in den Startlöchern.

Vorhandene Barrieren zur nachhaltigen Mobilität:
Eine Aufhebung der Trennung der Verkehrsträger Schiene und Strasse im Kopf führt erst zu nachhaltigen Lösungen. Ein Beispiel ist das Thema «Letzetunnel» in Kombination mit einem Tram in Liechtenstein. Wenn man das Thema Ressourcenproduktivität ernst nimmt und der Mittelkonkurrenz hinsichtlich Bahn versus Strassentunnel entgehen will, entstehen Lösungen, wie das von Rhomberg Bahntechnik entwickelte Konzept des «BahnStrassenTunnels». Dabei wurde auf Basis der Entwicklungen im Bereich «Feste Fahrbahn» und Befahrbarkeit mit Strassenfahrzeugen zu Rettungszwecken ein Konzept entwickelt, wie der Tunnelquerschnitt durch beide Verkehrsträger genutzt werden kann. Dies führt zu einer enormen Einsparung von Ressourcen und Geldmitteln. Durch den Anschluss eines schienengebundenen ÖPNV an den Walgau in Vorarlberg wird auch das Mobilitätsverhalten der Tausenden von Einpendlern nach Liechtenstein nachhaltig positiv beeinflusst.

Damit zukunftsfähige Mobilitätslösungen in unserer Region Platz greifen, ist jedoch die länderübergreifende und regional stark verankerte Zusammenarbeit unbedingt notwendig. Ich freue mich, dass mit Projekten wie «Gemeinden mobil» diese Anforderung ein grösseres Gewicht bekommt.

Mobilitäts-Idylle: Strassenraum für alle.

Nachhaltiger Verkehr im Oberen Rheintal

von Matthias Lebküchner, INFRAS – Forschung und Beratung, Zürich

Die Verkehrsprobleme in der Region Oberes Rheintal werden sich in Zukunft verschärfen, wenn keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden. Die Trendprognose erwartet ein Wachstum der Pkw-Fahrten von 31% und des Lkw-Verkehrs von 38% zwischen 2000 und 2020. Am dynamischsten ist der grenzüberschreitende Nahverkehr. Die Nachhaltigkeitsdefizite gegenüber heute nehmen deshalb zu. Trotz verbesserter Abgastechnologie bleiben die Ortskerne übermässigen Luftbelastungen, Lärm und Trennwirkungen ausgesetzt. Die CO2-Emissionen wachsen um über 40% an. Die schlechten Auslastungen, Stauprobleme in kritischen Abschnitten sowie der unterdurchschnittlich wachsende öffentliche Verkehr akzentuieren den Handlungsbedarf.
Die Studie «Nachhaltiger Verkehr im Oberen Rheintal» skizziert sieben Massnahmenpakte für ein nachhaltiges Verkehrssystem, mit welchen den negativen Auswirkungen einer Trendentwicklung entgegengewirkt werden kann:

1. Grenzüberschreitende Institutionen und Planungsinstrumente: Sie sollen der Gesamtregion ein stärkeres Gewicht geben, eine koordinierte Planung ermöglichen und eine gemeinsame Evaluation von Verkehrsplänen und -projekten sicher stellen. Im Zentrum stehen raumplanerische und verkehrspolitische Institutionen.
2. Mobilitätsmanagement IV-ÖV: Mit neuen und gemeinsamen Dienstleistungsangeboten sollen die wachsenden Verkehrsbedürfnisse effizienter abgewickelt werden.
3. ÖV-Paket für den Personenverkehr: Auf Basis der vorliegenden ÖV-Planungen sollen Massnahmen für eine signifikante Attraktivitätssteigerung auf den verschiedenen Fahrplanebenen (Fern-,

Regional- und Nahverkehr) geplant und umgesetzt werden. Eine wichtige Basis dafür bilden die Arbeiten der Arbeitsgruppe FL-A-CH sowie die längerfristigen Konzepte Bahn 2000/2. Etappe sowie Bodan-Rail.

4. Entlastungspaket für Siedlungsgebiete: Unter Einbezug von Verkehrssteuerungskonzepten und neuen Strassenkapazitäten sollen umweltverträgliche Umfahrungsmöglichkeiten zur Entlastung der kritischen Siedlungsgebiete evaluiert und realisiert werden.
5. Koordinierte Preispolitik der Alpenländer: Das preispolitische Instrumentarium soll zukünftig derart koordiniert werden, dass sich die unterschiedlichen Preisniveaus sukzessive anpassen und auch den Pkw-Verkehr einbeziehen, so dass Umweg- oder Ausweichfahrten minimiert werden.
6. Bahngüterpolitik: Die Infrastruktur für den Bahngüterverkehr soll derart ausgebaut und in grenzüberschreitende Betriebskonzepte eingebettet werden, dass die Industriewachstumspotenziale optimal mit der Bahn erschlossen werden können.
7. EU-weite Steigerung der Ökoeffizienz: Die technischen Entwicklungspotenziale zur Steigerung der Ökoeffizienz der Strassen- und Schienenfahrzeuge sollen so schnell wie möglich mit nationalen und EU-weiten Massnahmen realisiert werden. Dazu gehört auch eine EU-weite CO2 Abgabe.

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung, Nachhaltiger Verkehr im Oberen Rheintal, Synthesebericht, INFRAS, Zürich / Besch und Partner, Feldkirch 2002

Kinderfantasien.

«Alpenrhein-Bahn»

von Paul Stopper, ETHZ/ Verkehrsplaner, Uster

1. Anlass für Studie: Strassenprojekte im Oberen Rheintal, Gefahr für Transit

Im Oberen Rheintal zwischen Bodensee und Liechtenstein existieren grosse Strassenprojekte (zweiter Pfändertunnel, S 18 von St. Margrethen nach Dornbirn, zweiter Ambergtunnel, Letzetunnel), die aufgrund von lokalen, zeitlich limitiert auftretenden Überlastungen - «hausgemachter» Pendlerverkehr in den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen - geplant sind. Es ist zu erwarten, dass die geplanten Strassen vor allem dem Transitverkehr - insbesondere dem Lastwagenverkehr - zugute kommen. Es besteht die Gefahr, dass ein noch attraktiverer Lkw-Transitkorridor Süddeutschland - San Bernardino - Italien mit allen negativen Auswirkungen entsteht.

2. Alternative: Attraktiver, grenzüberschreitender öffentlicher Personenverkehr

Es werden die Möglichkeiten für attraktive, grenzüberschreitende und vernetzte Angebote für den öffentlichen Personenverkehr im Oberen Rheintal aufgezeigt.
Die Vorschläge der Studie sind geeignet, die berechtigten Wünsche nach Entlastung der Strassen von unerwünschtem Auto-Pendlerverkehr zu erfüllen, indem eine Verlagerung des Pendlerverkehrs von der Strasse auf die Schiene eintritt und Neuverkehr mehrheitlich vom öffentlichen Verkehr übernommen wird. Neue Strassen erübrigen sich.
Die Studie stellt folgende Grundanforderungen an ein künftiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr (ÖV):

- Neue hochwertige und umsteigefreie Euro-City-Verbindungen zu den Grossagglomerationen in Süddeutschland, wie München, Ulm, Stuttgart

GRUND-ANGEBOT: INTEGRALER 2-STUNDENTAKT

- Neue Intercity- und Interregio-Verbindungen vom Oberen Rheintal zu den Mittelzentren von Süddeutschland und Vorarlberg/Tirol

GRUND-ANGEBOT: INTEGRALER 1-STUNDENTAKT

- Schrittweiser Ausbau des S-Bahn-Netzes im Raum Ostschweiz/östliches Bodenseegebiet/Oberes Rheintal

GRUND-ANGEBOT: INTEGRALER 1/2-STUNDENTAKT

- Entwicklung von normalspurkompatiblen Tram-/Stadtbahn-Systemen und Integrierung in das bestehende Netz von SBB und ÖBB, z.B. Tram-Bahn Liechtenstein

GRUNDANGEBOT: INTEGRALER 1/2-1/4-STUNDENTAKT

Mit dem vorgeschlagenen integrierten Angebot im öffentlichen Personenverkehr (ÖV) kann der ganze Raum ideal erschlossen werden. Die heute mangels Alternativen im öffentlichen Verkehr vom Privatverkehr dominierten Destinationen können damit erstmals auch vom öffentlichen Verkehr

Jugendliche Aufforderung, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

angeboten werden. Die dringend erforderlichen Direktverbindungen sind ohne zeitraubende Spitzkehren möglich.

3. Finanzierungsvorschlag: Grenzüberschreitender «Fonds öffentlicher Verkehr»

Da sowohl die Neu- und Ausbaustrecken als auch deren Nutzen meist grenzüberschreitend sind, wird die Finanzierung zu einem Problem. Sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland scheinen für Projekte des öffentlichen Verkehrs im Raum Bodensee/Rheintal nur bescheidene Mittel vorhanden oder in den entsprechenden Budgets enthalten zu sein. Die bisher bekannten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den nordöstlichen Nachbarländern gehen davon aus, dass jeder Staat die auf seinem Territorium anfallenden Aus- resp. Neubauten selber finanziert (sog. Territorialprinzip). Diese unflexiblen Regelungen behinderten bis heute einen zeitgemässen Ausbau der Bahnnetze in diesen Grenzräumen.

Zur Überwindung dieser Schwierigkeit wird der Vorschlag unterbreitet, einen zweckbestimmten «Fonds öffentlicher Verkehr» zu schaffen, resp. zu äufnen, der gemeinsam von den Kantonen St. Gallen und Graubünden, dem österreichischen Bundesland Vorarlberg, dem Freistaat Bayern, dem Bundesland Baden-Württemberg (D) sowie vom Fürstentum Liechtenstein gespeist werden sollte. Mit jährlichen Fondseinlagen von 30 - 50 Millionen Franken pro beteiligtes Land sollten die vorgeschlagenen Bahnbauten innerhalb von 25 Jahren zu finanzieren sein. Hinzuzurechnen sind die Mittel, welche einerseits von den beteiligten Bahnen (SBB, ÖBB, DB) zu leisten und andererseits von den Staaten aufzuwenden sind (z.B. CH: Bahn 2000, 2. Etappe, HGV-Anschluss, Agglomerationsprogramm, Sanierung von Bahn-Niveauübergängen; D: Bundesverkehrswegeplan 2003; A: Generalverkehrsplan Österreich 2002, etc.).

4. Runder Tisch

Die Auftraggeber der Studie sehen im Oberen Rheintal eine Modellregion der Alpenkonvention, in der die Chance besteht, grenzüberschreitende Lösungen für einen nachhaltigen Verkehr innerhalb des sensiblen Lebens- und Wirtschaftsraums an der alpinen Transitroute E43/A13 zu finden. Deshalb fordern sie einen Runden Tisch unter Beteiligung aller betroffenen Regierungen. Nicht-Regierungs-Organisationen (NGO) und betroffene Gemeinden sollen in einem partizipativen Prozess mit ergebnisoffenem Vorgehen zwecks gemeinsamer Evaluation und koordinierter Planung mitwirken können.

Zeichenwettbewerb mit beeindruckender Ideenvielfalt

Die Siegerteams der einzelnen Schulstufen wurden im Gemeindesaal Mauren ausgezeichnet

Die Bürgermeister, Gemeindepräsidenten und Vorsteher der fünf Gemeinden des Mikronetzwerkes «Gemeinden mobil - Interreg IIIA» haben im Herbst 2003 einen Zeichenwettbewerb lanciert, damit sich auch die Jüngsten sowie die Jugendlichen in den einzelnen Partnergemeinden auf musischer Ebene mit den gemeindeinternen «Verkehrsknacknüssen» befassen.
Von einer international besetzten Jury, die alles andere als eine leichte Aufgabe hatte, wurden aus den fünf Gemeinden in drei Kategorien folgende Sieger erkoren.

«Die farbigen Kinder-Botschaften»

1. Rang Unterstufe: 3. Klasse Quader Grabs, Lehrkräfte Lisetta und Werner Vetsch; links im Bild Gemeindepräsident Rudolf Lippuner.

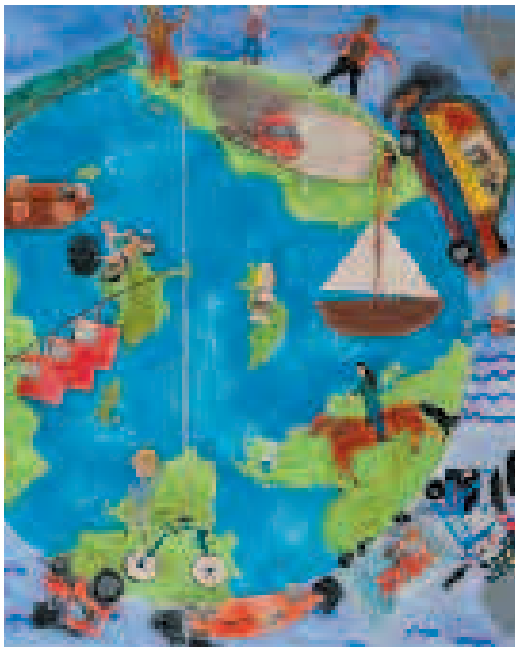
1. Rang Mittelstufe: 4. Klasse Mauren, Lehrer Tobias Matt; rechts aussen Gemeindevorsteher Freddy Kaiser.

Zeichenwettbewerb

1. Rang Oberstufe: Klasse 2c, Lehrkräfte Ulrike Theurl und Oswald Berchtel; rechts hinten Klassenvorstand Sonja Statthaler.

Ausblick

von Willi Sieber



Ich träume, ...

... das ganze Rheintal wäre von Bregenz bis Chur und von St. Gallen bis Bludenz eine einzige, grosse öffentliche Verkehrsregion geworden

... die Rheintaler hätten die Kenianer als Langstrecken-Cracks abgelöst, weil flächendeckend Tempo 30 für Fußgänger gilt

... es gäbe eine Rheintal-Jahresnetzkarte für Bahn, Bus, Tram, Solarboot, Carsharing-Auto, Leih-Velo, PV-Roller und Bio-Taxi zugleich

... die Pendler könnten für die Fahrt zum/vom Arbeitsplatz im Pendler-Tram wählen zwischen Schlummerabteil, Internet-Café, Leseraum, Espresso-Bar und Werkstatt-Wagen für ganz Fleissige

... die Verkehrszähler würden schon um acht Uhr in der Früh einschlafen, weil kaum noch Autos zum Zählen vorbei fahren

... der grenzüberschreitende ÖV wäre in allen denkbaren Varianten verwirklicht

... der Rheintal-Express-Hubschrauber würde mich ..... nein, nein - sofort aufhören, der ist ja viel zu laut, der weckt mich womöglich noch auf!

... Kindergärtler und SchülerInnen schlüpften nach dem Frühstück in einen Container und würden per Rohrpost in die Schule / den Kindergarten befördert

... ich flöge einem Vogel gleich übers Rheintal (ups - den Traum muss ich leider sofort abbrechen, weil ich einen blöden Jäger mit seiner Flinte auf mich anlegen sehe!)

... die Gründerväter Rainer Siegele, Harald Ludescher/Eugen Gabriel, Hansjakob Falk/Daniel Hilti, Johannes/Freddy Kaiser und Ruedi Lippuner seien in die Felswände der Drei Schwestern gemeisselt und sähen gütig lächelnd auf ihre Untertanen herab

Am 09. Juli 2010 wache ich gerade noch rechtzeitig auf zur 10-Jahresfeier des Mikronetzes «Gemeinden mobil» und siehe da: mein Traum ist Wirklichkeit!

Kontakte

Gesamtprojektleitung

Gemeinde Mäder
Bürgermeister Rainer Siegele
A-6841 Mäder, Alte Schulstr. 7
Tel. +43 (05523) 52860 12
Fax +43 (05523) 52860 20
Email: r.siegele@maeder.at, www.maeder.at

Koordination und Begleitung

Österreichisches Ökologie-Institut
Mag. Willi Sieber, Dipl.-Ing. Katrin Löning, Karin Klas
A-6900 Bregenz, Kirchstr. 9/2
Tel. +43 (05574) 52085
Fax +43 (05574) 52085 4
Email: oekoinstitut.vlbg@ecology.at
www.ecology.at

Projektpartner interne Projektleiter

GEMEINDE MÄDER
Bürgermeister Rainer Siegele
A-6841 Mäder, Alte Schulstr. 7
Tel. +43 (05523) 52860 12
Fax +43 (05523) 52860 20
Email: r.siegele@maeder.at, www.maeder.at

Michael Fitz
A-6841 Mäder, Scheatlers-Wies 10
Tel. +43 (0664) 560616
Email: fitz.m@vol.at

MARKTGEMEINDE FRASTANZ
Bürgermeister Harald Ludescher
A-6820 Frastanz, Gemeindeamt
Tel. +43 (05522) 51534
Fax +43 (05522) 51534 6
Email: harald.ludescher@frastanz.cnv.at
www.frastanz.cnv.at

Robert Hartmann
A-6820 Frastanz, Gemeindeamt
Tel. +43 (05522) 51534
Fax +43 (05522) 51534 6
Email: robert.hartmann@frastanz.cnv.at
www.frastanz.cnv.at

GEMEINDE GRABS
Gemeindepräsident Rudolf Lippuner
CH-9472 Grabs, Postfach 64
Tel. +41 (081) 7503522
Fax +41 (081) 7503501
Email: rudolf.lippuner@grabs.sg.ch
www.grabs.sg.ch

Andreas Gerber
CH-9472 Grabs, Postfach 64
Tel. +41 (081) 7713765
Email: forstrevier-grabs-gerber@bluewin.ch
www.grabs.sg.ch

GEMEINDE SCHAAN
Gemeindevorsteher Daniel Hilti
FL-9494 Schaan, Landstr. 19
Tel. +423 23772 00
Fax +423 23772 59
Email: daniel.hilti@schaan.li, www.schaan.li

Werner Frick
FL-9494 Schaan, Landstr. 19
Tel. +423 23772 42
Fax +423 23772 59
Email: werner.frick@schaan.li, www.schaan.li

GEMEINDE MAUREN
Gemeindevorsteher Freddy Kaiser
FL-9493 Mauren, Peter-und Paul-Str. 165
Tel. +423 37710 40
Fax +423 37710 45
Email: freddy.kaiser@mauren.li
www.mauren.li

Johannes Kaiser
Medienbuero Oehri & Kaiser AG
FL-9492 Eschen, Industriestr. 753
Tel. +423 37590 00
Fax +423 37590 09
Email: info@medienbuero.li
www.medienbuero.li

TeamleiterInnen

siehe Projektberichte

Ansprechpartner des Interreg III A-Programms

Gemeinsames Sekretariat Interreg III A
«Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein»
Regierungspräsidium Tübingen
D-72072 Tübingen, Konrad-Adenauer-Str. 20

Anja Krauß
Tel. +49 (07071) 757 3215
Fax +49 (07071) 757 9 3215
Email: anja.krauss@rpt.bwl.de
www.interreg.at

Für das Land Vorarlberg

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Europaangelegenheiten und Außenbeziehungen
A-6901 Bregenz, Landhaus

Dr. Elisabeth Winner-Stefanie
Tel. +43 (05574) 511 20312
Fax +43 (05574) 511 920395
Email: amtdvlr@vorarlberg.at

Für die Schweizer Kantone

Sekretariat der Ostschweizer Regierungskonferenz
Staatskanzlei St. Gallen
CH-9001 St. Gallen, Regierungsgebäude

Dr. Gallus Rieger
Tel. +41 (071) 229 3854
Fax +41 (071) 229 3955
Email: interreg@sk.sg.ch

Förderstelle in der Regierung des Fürstentums Liechtenstein

Regierung des Fürstentums Liechtenstein
Stabstelle Landesplanung
FL-9490 Vaduz, Städtle 38
Remo Looser
Tel. +423 2366471
Email: remo.looser@slp.llv.li

Referenten

Hubert Rhomberg
Rhomberg Bau
A-6900 Bregenz, Mariahilfstraße 29
Tel. +43 5574 403-0
Fax: +43 5574 403-309
Email: Hubert.Rhomberg@RhombergBau.at
www.rhombergbau.at

Matthias Lebküchner
INFRAS - Forschung und Beratung
CH-8039 Zuerich,
Gerechtigkeitsgasse 20, Postfach
Tel. +41 1 205 95 03
Fax: +41 1 205 95 99
Email: matthias.lebkuechner@infras.ch
www.infras.ch

Paul Stopper
Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement
Graubünden, Fachstelle öffentlicher Verkehr
CH-7000 Chur, Stadtgartenweg 11
Tel. +41 (0)81 257 36 04
Fax +41 (0)81 257 21 60
E-Mail: paul.stopper@bvfd.gr.ch
www.bvfd.gr.ch

BeraterInnen

Ottilie Hutter
A-6714 Nüziders, Oferstweg 18
Tel. +43 (05552) 69207
Fax: +43 (05552) 69207
Email: hutter.ottilie@aon.at

Dipl. Ing. ETH Martin Besch
BESCH und PARTNER
A-6800 Feldkirch, Rütteleweg 3
Tel. +43 (05522) 76785 0
Fax: +43 (05522) 76785 5
Email: besch.partner@aon.at

Peter Hartmann
Ingenieurbüro Hartmann & Sauter
Raumplaner und Verkehrsingenieure
CH-7000 Chur, Quaderstr. 7
Tel. +41 (081) 253 73 13
Fax +41 (081) 253 75 53
Email: hartmann_sauter@spin.ch

Markus Hartmann
Verkehrs- und Raumplanung
CH-9100 Herisau, Schochenberg
Tel. +41 (071) 352 5339
Fax +41 (071) 352 5341
Email: hartmann-verkehrsplanung@bluewin.ch

Weitere Netzwerke

ALLIANZ IN DEN ALPEN

Sekretariat: Elke Klien
A-6841 Mäder, Gemeindeamt
Tel. +43 (05523) 52860 10
Fax +43 (05523) 52860 20
Email: sekretariat@alpenallianz.org
www.alpenallianz.org

BODENSEE AGENDA 21

Geschäftsstelle: Ulrike Kessler
Regierungspräsidium Tübingen
D-72072 Tübingen, Konrad-Adenauer-Str. 20
Tel. +49 (07071) 757 3236
Fax +49 (07071) 757 9 3236
Email: ulrike.kessler@rpt.bwl.de
www.bodensee-agenda21.net