



Verkehrskonzept Lustenau

Planungsprinzipien und Maßnahmen



Univ. Prof. Hermann Knoflacher

in Zusammenarbeit mit dem Bauamt, Dipl. Ing. Wäger

GRUNDLAGEN UND AUSGANGSSITUATION

Das räumliche Entwicklungskonzept Lustenau von 2006 legt die Grundsätze zur räumlichen Entwicklung für die Siedlungsstruktur, die Zentrumsentwicklung, die Betriebsstandorte, den Grünraum, den Gewässerschutz, die innerörtlichen Freiräume und auch Ziele zum Verkehr fest. Von Seiten des Landes wurde der Verkehr insbesondere der motorisierte Individualverkehr schwerpunktmäßig in mehreren Konzepten und Studien behandelt. Dafür gibt es quantitative Ergebnisse aus Zählungen, Messungen für den Lärm und die Feinstaubbelastung aus der Vergangenheit zur Verfügung. Für den öffentlichen Verkehr liegen Fahrpläne und Linienpläne vor. Für den Radverkehr gibt es eine Radstrategie des Landes und einen Radroutenplan, Grundlagen für den Fußgängerverkehr fehlen.

Der Schwerpunkt der erarbeiteten Grundlagen lag bisher auf dem motorisierten Individualverkehr, von Seiten des Landes insbesondere auch auf dem grenzüberschreitenden Schwerverkehr im Länderdreieck Deutschland-Österreich-Schweiz von dem die Gemeinde Lustenau durch die historisch gegebene Netzstruktur die die Verkehrsströme prägt, besonders betroffen ist. Eines der Hauptprobleme in Lustenau, der Schwerverkehr-Durchzugsverkehr, ist durch die Beibehaltung der Grenzstelle zur Schweiz, einst ein Vorteil, heute ein Problem, gegeben. Den geänderten wirtschaftlichen und verkehrlichen Randbedingungen wurde in der Netzkonzeption, nachdem die seinerzeit projektierte S18 nicht mehr möglich ist, bisher nicht Rechnung getragen.

AUFGABENSTELLUNG

Das seinerzeitige Anbot für das Verkehrskonzept sah eine umfassende Erhebung des Systemverhaltens durch eine Haushaltserhebung für die inneren Verkehrsbeziehungen und für die Erhebung des Gesamtverkehrs Kordonzählungen, Videoaufzeichnungen und –analysen, eine Parkraumerhebung und die Befragung der Kunden vor. In Erwartung und im Hinblick auf Überschneidungen mit den gleichzeitig laufenden Arbeiten zum Unteren Rheintal des Landes wurde auf die Kordonzählung, auf eine detaillierte Parkraumerhebung und Analyse und die vorgeschlagenen Kundenbefragungen verzichtet. Auf diese Daten kann daher nicht zurückgegriffen werden. Sie müssen daher bei auftretenden spezifischer Fragen in Zukunft erhoben werden.

DIMENSION UND TOPOGRAFIE DES UNTERSUCHUNGSRAMES

Das Verkehrskonzept bezieht sich auf das Gemeindegebiet unter Berücksichtigung der Wechselbeziehung mit dem Umland, zu dem die Nachbargemeinden des Unteren Rheintales ebenso gehören wie auch die Gemeinden jenseits der Schweizer Grenze, die räumlich der Marktgemeinde Lustenau sogar näher liegen als etwa die Stadt Dornbirn. Die nationale Grenze war und ist nicht nur eine geografische Trennlinie, sondern auch eine Trennlinie zwischen den Rechtssystemen zweier Staaten, demokratisch gelebter Praxis ebenso wie wirtschaftspolitischer Strategien. Über die Jahrzehnte gibt es daher eine grenzüberschreitende Kooperation, aber auch eine organisatorische und rechtliche Barriere, die Lösungsmöglichkeiten zusätzlich noch erschweren kann.

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Lustenau erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung über eine Distanz von ca. 5,3 km und in Ost-West-Richtung liegt das geschlossene Siedlungsgebiet innerhalb eines Bereiches von 2,3 km. Topografisch wirksame Höhenunterschiede existieren im gesamten Gemeindegebiet nicht, hingegen Barrieren, besonders in Nord-Süd-Richtung durch die Kanäle, den Hochwasserschutzdamm und die dynamische Barriere der Landesstraßen L 203 und L204 mit einer Verkehrsbelastung von 18.000 Kraftfahrzeugen täglich und einem hohen LKW-Anteil. Diese belastet das Gemeindegebiet vor allem in Nord-Süd-Richtung erheblich und bildet durch die historische Lage des Grenzüberganges in die Schweiz nahe dem Zentrum von Lustenau einen Zwangspunkt für den nationalen aber auch internationalen Schwerverkehr in die Schweiz. Der einstige historische Vorteil der kurzen Verbindungen zur Schweiz hat sich durch den motorisierten Verkehr zu einem massiven Nachteil für die Marktgemeinde Lustenau und hier insbesondere für die Bewohner entlang der Durchzugsrouten entwickelt. Die Lösung für dieses Problem liegt in der Kompetenz des Bundes gemeinsam mit dem Land in Kooperation mit der Gemeinde Lustenau.

Siedlungsstruktur und Verkehrsverhalten

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde und in der Gemeinde ist für die Art der Erscheinungsformen des Verkehrs entscheidend. Historische Zentren, die den Großteil der täglichen Ziele der dort wohnhaften Bevölkerung in fußläufiger Distanz anbieten, ersparen den Bewohnern zusätzlichen Mobilitätsaufwand und der Gemeinde zusätzliche Kosten. Auffällig und somit sogar charakteristisch für Lustenau ist das Fehlen eines klar erkennbaren Zentrums für die Marktgemeinde. Die Siedlungsstruktur ist dispers, nahezu gleichmäßig im gesamten Siedlungsraum verteilt und das Ergebnis des Zusammenschlusses mehrerer Dörfer, die heute im Ortsplan als Kirchdorf, Rheindorf und Hasenfeld erkennbar sind.

Die rasche Bevölkerungszunahme insbesondere im 20. Jahrhundert hat im Verein mit der Motorisierung zu einer außerordentlich liberalen Siedlungsentwicklung geführt, die durch die traditionellen Irrtümer des 20. Jahrhunderts in der Raumplanung bei der Ausweisung von arbeitsplatzintensiven Gewerbegebieten am Rand und abseits der Wohnbevölkerung die Verkehrssituation noch verschärft hat. Die Folge dieser räumlichen Entwicklung ist eine überdurchschnittliche Disparität der Funktionen im Raum, die noch zusätzlich durch die in der Wirtschaft stattfindenden Strukturveränderungen erhöht wurde. Arbeitsplätze historischer Gewerbe- und zum Teil Industriestruktur, die früher im fußläufigen Einzugsbereich des Zentrums lagen, gingen dort verloren, wie man es immer noch an den Leerständen beobachten kann. Neue und zukunftsorientierte Betriebe, die durchaus mit den Ansprüchen der Wohnbevölkerung vereinbar sind, wurden aber nicht in die frei werdenden Strukturen oder auch in Neubauten an deren Stelle untergebracht, sondern auf die grüne Wiese verlagert.

Ohne Berücksichtigung der differenzierten Strukturen der heutigen und zukünftigen Wirtschaft wurden damals Gewerbegebiete im Norden immer im Hinblick auf eine S18, die nicht mehr möglich ist und gleichzeitig auch im Süden bzw. Südosten am Rand des Siedlungsraumes ausgewiesen.

In Bezug auf das Verkehrsverhalten sind Betriebe, die weder Lärm erregen, Abgase produzieren, noch sonstige spezielle Risiken für die Umgebung bilden oder überdurchschnittlich starken Bedarf für Schwerfahrzeuge haben, in die bestehende Siedlungsstruktur organisch einzubinden, wie es in den

generellen Zielen zum räumlichen Entwicklungskonzept richtig beschrieben wird. Dies trifft zum Beispiel für Dienstleistungsbetriebe zu.

Verkehrsnetz

Das Fahrbahnnetz in Lustenau weist keine spezifische Struktur auf, die zentrumsprägend wäre, sondern wurde nach formalen Prinzipien insbesondere im Neubaugebiet oder den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten den lokalen Wegen angepasst. Auffällig sind in Lustenau die zahlreichen Stichstraßen zur Erschließung größerer Grundstücke. Straßennetze dieser Art bilden erhebliche Barrieren für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer und sind auch für den öffentlichen Verkehr extrem ungünstig.

Mit Ausnahme der Freizeitwege, die teilweise auf Güterwegen liegen, bestehen die meisten Radwege nur parallel zu einigen Hauptrouten des Autoverkehrs.

„STEHT ETWAS VERKEHRT, ENTSTEHT VERKEHR“

Diese bekannte Volksweisheit weist auf die Tatsache hin, dass man im Verkehrssystem, das im 19. und 20. Jahrhundert vorwiegend für technische Verkehrsmittel gestaltet wurde, die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht berücksichtigt hat. Dementsprechend hat man auch bei den räumlichen Strukturen, insbesondere die Zuordnung menschlicher Aktivitäten, sei es Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit etc. nicht beachtet, sondern nahezu alles auf die unmittelbare Nähe zu den abgestellten Fahrzeugen abgestimmt. Damit wird aber über die Verkehrsmittelwahl entschieden. Es sind daher die räumlichen Strukturen der Gebäude, ihrer unmittelbaren Umgebung und die Parkraumorganisation an den Ausgangs- und Endpunkten der Wege, die die Verkehrsmittelwahl zu mehr als zwei Drittel entscheiden. Mit Maßnahmen im Fließverkehr dazwischen, auf die sich die traditionelle Verkehrsplanung über Jahrzehnte lang konzentrierte kann man zwar zusätzlich Probleme erzeugen aber keine grundlegend lösen. Es ist daher erforderlich auf die grundsätzlich unterschiedlichen Sichtweisen und Lösungsansätze kurz hinzuweisen.

UNTERSCHIED ZWISCHEN HERKÖMMLICHER UND VERANTWORTUNGSBEWUSSTER PLANUNG

Die herkömmliche Planung ist autozentriert und nachfrageorientiert. Sie geht dabei von folgenden Voraussetzungen oder Annahmen aus:

1. Es gäbe ein Mobilitätswachstum,
2. man könne durch Geschwindigkeitserhöhung Zeit im System sparen und
3. die „Freiheit der Verkehrsmittelwahl“.

Die Konsequenz dieser Annahmen sind Prognosen einer geheimnisvollen Eigendynamik des Autoverkehrs aus denen zwangsweise eine Anpassung baulicher, organisatorischer und finanzieller

Strukturen an die scheinbar unaufhaltsame Entwicklung motorisierten Verkehrs abgeleitet wird. Die Maß- und Bemessungseinheit dieser Planung ist das Auto, die "Pkw-Einheit".

Die Eigendynamik des motorisierten Verkehrs bestimmt die Entscheidungen der Planer, der Politik und entscheidet in der Folge über die Wettbewerbsverhältnisse in der Wirtschaft und das Verhalten der Bevölkerung.

Denn beide passen sich diesen Strukturen unbewusst und/oder auch gezwungen an. Die Siedlungen wurden daher für und um das Auto und nicht mehr für die Menschen, die ja Fußgänger sind, gebaut und organisiert.

Verantwortungsvolle Planung, die seit Jahrzehnten in vielen Gemeinden und Städten erfolgreich angewandt wird, unterscheidet sich von der herkömmlichen Planungsmethode grundsätzlich: Sie basiert auf einer umfassenden Systembetrachtung unter Einbeziehung aller Verkehrsträger. Die Planungseinheit ist der Mensch und seine Lebensbedürfnisse und nicht der PKW mit seinem Platzbedarf zum Abstellen und Fahren. Ein Mobilitätsverständnis, das von den Zwecken der Wege und nicht der Beobachtung eines Sektors ausgeht, das Wissen, dass durch Geschwindigkeiten im Verkehrssystem keine Zeiteinsparungen entstehen, sondern bei Erhöhung der Geschwindigkeiten nur Wegverlängerungen eintreten und dass die Wahl der Verkehrsmittel strukturbedingt ist und daher verändert werden kann. Diese Planungsmethode beruht auf wissenschaftlichen Grundlagen mit empirischer Absicherung und setzt voraus, dass Struktureingriffe nicht nur für die Verkehrsentwicklung, sondern auch für die Siedlungsentwicklung, das Sozialsystem, die Beschäftigungsstruktur und die Umwelt zu verantworten sind.

Planer, Verwaltung und Politik setzen daher Ziele, die außerhalb des Verkehrssystems festgelegt werden und beherrschen damit die Gestaltung des Verkehrssystems.

Bewiesen wird mit dieser Methode mit den Grundlagen, die vorwiegend in Österreich erarbeitet wurden, durch die Anwendung in jenen Gemeinden, die damit die Spitze der Lebensqualität vergleichbarer Kommunalverwaltungen erreicht haben, wie etwa Wien.

Das Verkehrskonzept Lustenau wurde auf diesen Grundlagen und der Kenntnis der Systemwirkungen erstellt.

DATEN, VERHALTEN UND STRUKTUREN

Strukturen prägen das Verhalten, von dem die Daten abgeleitet werden. Das Ergebnis aller Erhebungen sind Daten, die mit bestimmten Methoden ermittelt werden. Der zentrale Indikator Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung in Lustenau zeigt die Dominanz des Autoverkehrs mit 59 % aller Wege, einem Radverkehrsanteil von 22 %, 12 % sind Fußwege und nur 7 % der Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Dies ist das Ergebnis der heute vorherrschenden Strukturen.

Will man die beschlossenen Ziele erreichen und eine zukunftsfähige Marktgemeinde gestalten, **müssen** die Strukturen geändert werden.

SCHWERPUNKTE DES VERKEHRSKONZEPTE

Diese beziehen sich auf

1. Maßnahmen, die von der Gemeinde weitgehend selbst umgesetzt werden können.
2. Maßnahmen, die die Mitwirkung von Land und Bund erforderlich machen.

ZIELE

Neben den Zielen des räumlichen Entwicklungskonzeptes werden folgende Ziele für das Verkehrskonzept in Lustenau aufgenommen, die zu beschließen sind:

1. Entwicklung des Verkehrssystems zu einer geringeren Abhängigkeit von externen Energien
2. Stärkung der lokalen Wirtschaft.
3. Entlastung des Gemeindegebietes durch Lärm- und Abgasbelastungen aus dem Verkehrssystem.
4. Prüfung aller weiteren Strukturentwicklungen und Bebauungen auf ihre Folgen für das Verkehrssystem, die Umwelt, den Energieverbrauch und das Verkehrssystem.
5. Gestaltung öffentlicher Räume im Hinblick auf die Wiedergewinnung sozialer Beziehungen, höhere Aufenthaltsqualität und allgemeine Sicherheit.
6. Durchsetzung von demokratischen Gemeinschaftsinteressen gegen Individualinteressen.
7. Erarbeitung der Detaillösungen im offenen Dialog mit den Bürgern.

ELEMENTE DES VERKEHRSSYSTEMS

Das zentrale Element jeder Verkehrslösung ist die Information. Durch die Bürgerinformation und Haushaltserhebung wurde die gesamte Bevölkerung in den Gestaltungsprozess des Verkehrssystems von Anbeginn eingebunden. Bei allen Maßnahmen ist bewusst zu machen, dass jede Gestaltung in der Bebauung und im Verkehrssystem eine Veränderung der Information bedeutet, die für die einzelnen Verkehrsteilnehmer verhaltensprägend wirkt, indem sie diesen positive, also ermunternde, anziehende oder negative, also ablehnende Informationen liefern. Nicht technokratische Richtlinien haben daher Priorität, sondern die Abschätzung der Folgewirkungen wie sich die baulichen, organisatorischen, finanziellen Maßnahmen, die sich schließlich im Verhalten der Verkehrsteilnehmer, also der Bewohner oder Besucher bzw. Touristen niederschlagen und die spezifische Kultur dieser Gemeinde im Zusammenleben der Menschen bilden.

EIN NACHHALTIGES VERKEHRSSYSTEM

Ein Verkehrssystem, das zum Großteil ohne externe Unterstützung funktioniert, wird gegenüber Störungen und Einflüssen von außen resistenter sein und daher eine höhere Zukunftssicherheit bieten. Die auf dem Fußgeher entstandenen historischen Verkehrsstrukturen konnten so über

Jahrhunderte, zum Teil über Jahrtausende bestehen und bestehen bis in die heutige Zeit, wenn man sie nicht den Entwicklungen der letzten Jahrzehnte geopfert hat. Allein aus dieser historischen Sicht sind daher Gemeinden mit hohen Anteilen an Fußgehern und Radfahrern auch die stabilsten und haben darüber hinaus den wirtschaftlichen Vorteil, dass auch Betriebe und die Bevölkerung mit geringen Kosten für Mobilität belastet werden. Ergänzt mit dem öffentlichen Verkehr, der als dritte Verkehrsart sozial verträglich ist, kann damit ein weitgehend zukunftssicheres Verkehrssystem entwickelt werden.

Die individuellen Vorteile des Autos haben leider im vergangenen Jahrhundert zu Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklungen geführt, die in Zukunft nicht aufrecht erhalten werden können.

MOBILITÄTSGEGEBENHEITEN UNTER EXTREMEN BEDINGUNGEN

Die positive Seite: Für den Fall unerschwinglicher Energiepreise oder Ausfall fossiler Energie kann der Radverkehr in Lustenau sämtliche Binnenverkehrsbeziehungen eigentlich mühelos bewältigen. Die Förderung des Radverkehrs muss daher durch eine zentrale Maßnahme eines verantwortungsbewussten Verkehrskonzeptes sein.

Das Risiko: es sind unter diesen Randbedingungen alle Formen der Siedlungen und Wirtschaft von hohem externem, insbesondere fossilem Energiezufluss abhängig. Es ist dies vor allem der motorisierte Individualverkehr zu externen Zielen.

STRUKTUR- UND VERHALTENSANALYSE

Zur Beurteilung der Wirkungen bestehender Strukturen auf das Verhalten wurde eine Detailanalyse der Verkehrsmittelwahl nach Weglängen vorgenommen. Dabei zeigt sich, dass der Fußgeher in Lustenau trotz idealer topografischer Verhältnisse einen weit unterdurchschnittlichen Anteil an Wegen aufweist, als in vergleichbaren Kommunalverwaltungen mit annähernd gleicher Einwohnerzahl. Selbst bei Wegen bis zu 500 m beträgt der Anteil der Fußgänger nur 52 % und liegt damit um mehr als 20 % unter dem Anteil vergleichbarer Städte und Gemeinden. Außerdem wird jeder 6. Weg unter 500 m in Lustenau bereits mit dem Auto durchgeführt. Bei Wegen zwischen 500 m und 1 km sind es bereits 36 % und bei Weglängen von 1-2 km dominiert der Autoverkehr mit 52 %.

Will man die Verkehrsmittelwahl in Sinne der beschlossenen Ziele erreichen, wird strukturell eingzugreifen sein.

Das Straßennetz ist, wie aus dem Ortsplan ersichtlich ausgesprochen autoorientiert, schleifenförmig und zangenförmig aufgebaut. Durchgehende Direktverbindungen für die Fußgeher und Radfahrer fehlen größtenteils. Beide distanzempfindlichen Verkehrsteilnehmer werden damit teilweise zu erheblichen Umwegen gezwungen – und daher durch die Strukturen „dezimiert“, man weicht auf das Auto aus – strukturbedingt.

AUTOORIENTIERTE VERKEHRSKULTUR

Das für die Gemeinde überdurchschnittlich lange Fahrbahnnetz, die geringe Siedlungsdichte, das Fehlen kompakter differenzierter Siedlungsstrukturen und ein üppiges Angebot an Parkplätzen auf privatem wie auf öffentlichem Grund haben auch zu einer Kultur der Rücksichtslosigkeit gegenüber den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern geführt, die darin zum Ausdruck kommt, dass nicht nur in den Neben-, sondern auch auf den Hauptverkehrsstraßen Fahrzeuge ohne Rücksichtnahme auf Fußgeher und Radfahrer auf Gehsteigen und Radwegen abgestellt werden, um sich wenige Meter Fußweg zu ersparen.

MASSNAHMEN UND PRINZIPIEN

Um die Ziele der räumlichen Entwicklung und der zukunftsorientierten Verkehrsmittelwahl zu erreichen, sind nicht nur Maßnahmen im Verkehrssystem, sondern auch in der Siedlungsstruktur zu setzen.

Folgende Maßnahmen mit kurzen Beschreibungen der erforderlichen Aktivitäten und den wichtigsten Wirkungen sind in der folgenden Tabelle für die Beschlussfassung zusammengestellt:

Maßnahmen	Verkehrsorganisation/ verkehrstechnische Aktivitäten	Wirkungen
Maßnahmen im Zentrum		
Beruhigung im Zentrum	Durchfahrtsverbot für motorisierten Individualverkehr im Bereich des Kirchplatzes.	Störender Durchzugsverkehr (mehr als 2.000 Kfz täglich) wird auf die L203 und L204 verlagert. Aufwertung der Aufenthaltsqualität. Vermehrter Umstieg auf das Fahrrad und das zu Fußgehen. Der Verkehrsdruck auf die Nebenstraßen nimmt zu, wird aber durch Maßnahmen wie z.B. Temporeduktion eingeschränkt.
Tempo 30 im gesamten Straßennetz. Ausgenommen sind lediglich die Landesstraßen	Beschilderung Tempo 30-Zonen	Das gesamte Gemeindestraßennetz wird damit sicherer und für Radfahrer und Fußgeher attraktiver. Aufwertung der Wohngebiete durch weniger Lärm und Abgase
Maßnahmen auf Hauptstraßen		
Prüfung einer Fußgeher- und Fahrrad-Unterführung unter der Grindelstraße unter Ausnützung des Höhenunterschiedes auf Höhe der Morgenstraße oder der Raiffeisenstraße.	Detailprojekt, Verhandlungen mit dem Land	Entwicklung einer Fußgeher- und Radfahrerachse zwischen Hasenfeld und Kirchdorf. Diese ungebrochene Rad- und Fußgängerverbindung stärkt die Beziehungen zwischen diesen Ortsteilen für siedlungskonforme Verkehrsarten.

Einbau von Begegnungszonen (Shared Space) und/oder Mittelinseln an Fuß- und Radwegquerungen auf der L203 und L204 und an der Ortsdurchfahrt Kaiser Franz Josefstraße / Maria Theresienstraße.	An Stellen mit stärkerem Querungsbedarf Straßenraumgestaltung im Sinne des shared space durch Anrampung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau. Mittelinseln bauen die dynamische Barriere stark belasteter Straßen wirksam ab.	Reduktion der Geschwindigkeit auf unter 30 km/h, unattraktive Route für den Schwerverkehr, Erleichterung für Fußgeher und Radfahrer, Stärkung der inneren Bindekraft der heute durch die Landesstraßen zerschnittenen Ortsteile von Lustenau.
Maßnahmen auf Nebenstraßen		
Einrichtung von Anwohnerstraßen vordringlich in der Winkelstraße und der Rosenlächerstraße	Beschilderung und bauliche Maßnahmen. Umgestaltung, spätestens gleichzeitig mit der Sperre des Kirchplatzes für den Autoverkehr.	Bei diesen beiden Straßen würde der Verkehr ohne Maßnahmen zunehmen, wenn die Durchfahrt durch das Zentrum in Nord-Süd-Richtung gesperrt wird.
Unterbinden von Schleichwegen durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen	Schleifenlösungen oder Unterbrechung der Durchfahrt mit Hilfe von Pollern o.ä.. Entsprechende Beschilderung notwendig	Durch die beruhigte Zone im Zentrum nimmt der Druck auf das Nebenstraßennetz zu. Dem ist durch diese Verkehrsorganisation entgegenzuwirken.
Einrichtung von Gemeinschaftsflächen (shared space) in den Wohngebieten (im Wesentlichen das gesamte im derzeitigen Ortsplan weiß eingetragene Straßennetz).	Keine Gehsteige, reduzierte Breite öffentlicher Flächen, Tempo 20, Tempo 30 – Zonen	Hohe Verkehrssicherheit, Rücksichtnahme aufeinander, Vorrang für Fußgeher und Radfahrer, kein Parken und Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Raum, geringere Kosten für Bau und Erhaltung.
Wegbezeichnung für Fußwege mit größeren Anteilen getrennter Wegeführung.	Festlegung der Bezeichnung (z.B. Flurnamen oder Vorschläge der Bevölkerung, Schulen etc.)	Das Fußwegenetz kommt in die mental map der Bevölkerung und wird bewusst gemacht. Ein wichtiger Beitrag zur Identitätsstärkung und Ortsbindung
Sonstige Maßnahmen		
Ortsplan mit Eintragung der	Bestehende Fußwege eintragen, Entwurf der	Der Fußgeher und das Fußwegenetz kommen in das

Fußwege	Bevölkerung vorstellen und um Ergänzungen und Vorschläge ersuchen. Endgültigen Ortsplan veröffentlichen.	Bewusstsein der Menschen, insbesondere durch die Mitgestaltung
Schließen der zahlreichen Lücken im Fuß- und Radwegenetz	Anrainerverhandlung, bauliche Umsetzung Berechnung der Wegverkürzung für die einzelnen Varianten gegenüber dem Ist-Zustand in den Verbindungen von den Wohngebieten, zu den Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergärten, Haltestellen des ÖV. Daraus abgeleitet die Dringlichkeitsreihung der Maßnahmen	Durch die kürzeren Wege steigt der Anteil der Fuß- und Radwege überproportional (je nach relativer Verkürzung) und in gleichem Ausmaß nimmt der Anteil des Autoverkehrs für kurze Wege ab. Damit nimmt der Parkraumbedarf ab, die Kaufkraft der innerörtlichen Geschäfte erhält zusätzliche Potenziale und damit neue Entwicklungsmöglichkeiten.
Wegweisung für Fußwege mit Angabe der Entfernungen	Entwurf geeigneter Schilder; Positionierung an allen Entscheidungspunkten	Fußgeher werden im Straßenraum über die Beschilderung präsent. Förderung der richtigen Verkehrsmittelwahl
Schaffung von Sitzgelegenheiten	Am besten mit Wetterschutz an den Haltestellen oder attraktiven Punkten; auch auf Schulhöfen	Fußgeher brauchen informelle Sitzgelegenheiten
Maßnahmen für den Radverkehr		
Radwege und Radroutenplan	Nur dort, wo getrennte Radrouten klar ausgewiesen werden, sonst ist die Information wichtig, dass den Radfahrern das gesamte Straßennetz zur Verfügung steht.	Bewusstmachen des Radfahrers. Förderung der Fahrradmobilität auf noch höheres Niveau.
Fahrradabstellmöglichkeiten bei Ämtern, Betrieben, Geschäften	Möglichkeit der sicheren Fixierung des Fahrrades (Bügel), Wetterschutz der Abstellplätze	Unterstützt die weitere Benützung des Fahrrades

Information für Fahrradserviceeinrichtungen im Internet und im Ortsplan	Gemeinde und Betriebe	Potenziale des Radfahrens weiter ausschöpfen
Einführung des Kilometergeldes für Rad- und Fußpendler nach dem Muster der Gemeinde in den Betrieben und öffentlichen Einrichtungen	Besprechung und Überzeugung der Betriebe Vorschläge nach den amtlichen Tarifen oder der „Steuerplattform für Unternehmer“	Kosteneinsparung der Betriebe, Erhöhung der Gesundheit der Bevölkerung
Radfahrerbonus und Fußgeherbonus in den Geschäften	Entsprechende und Überzeugung der Geschäftsinhaber	Kaufkraftbindung, Kundenbindung, Einsparung durch weniger Parkplätze
Einsatz von Laserboxen in Straßen, in denen zu schnell gefahren wird	Einsatz der Boxen und automatischen Geschwindigkeits- und Registriergeräten	Konsequenter Einsatz rund um die Uhr hilft den Autofahrern bei der Einhaltung der Tempolimits. Erhöhung der Sicherheit und vermehrter Umstieg auf das Rad.
Maßnahmen im öffentlichen Verkehr		
Deutliche, gut sichtbare Anbringung der Liniennummern mit Fahrtroute an allen Haltestellen.	Erstellung und Anbringung ausreichend großer Tafeln für die Liniennummern	Der öffentliche Verkehr wird besser von außen wahrgenommen, was derzeit nicht der Fall ist.
Schrittweiser Ausbau der elektronischen Ankunftsanzeige an allen Haltestellen mit Angabe des nächsten und übernächsten Kurses und der jeweiligen Liniennummer oder ähnliche Systeme	Regionaler Linienplan an allen Haltestellen an den Linien mit Zubringerfunktion zu den Bahnhöfen, Angabe der Abfahrtszeiten der Züge in die verschiedenen Richtungen (Muster Busbahnhof in Dornbirn). Anbringen eines zweiten Übersichtsplanes (wie er im Zentrum des Busbahnhofes in Dornbirn existiert) am Ausgang des Bahnhofes unter der	Der öffentliche Verkehr in Vorarlberg ist derzeit viel besser, als er von der Bevölkerung wahrgenommen wird. Daher ist das Bewusstmachen des vorhandenen Angebotes besonders vordringlich.

	Anzeige der Abfahrtszeiten Hervorhebung von Lustenau und der Information der Bevölkerung über Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr	
Marketing für ÖV wie zB periodische Vergleichsfahrten mit dem ÖV und dem Auto zu den wichtigsten Destinationen wie Dornbirn, Bregenz etc.	Organisation durch die Gemeinde oder Vereine,	Das Bewusstsein schaffen für das Vorhandensein und die Qualität des ÖV im Unteren Rheintal.
Wetterschutz an stark frequentierten Haltestellen des ÖV	Überdachte Abfahrts- haltestellen und Verkürzung der Wartezeiten durch Information	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
Umgebungspläne an Haltestellen	Auszug aus Ortsplänen mit Umgebung	Schnelle Orientierung für Ortsunkundige
Maßnahmen beim motorisierten Individualverkehr		
Einführen einer Parkgebühr als Steuerungsinstrument zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Geschäfte, Behörden etc.	Verwendung der Mittel aus der Parkgebühr zur Förderung bewusster Mobilität. Festlegung der Parkgebühr und der Mittelverwendung. Regionale Abstimmung notwendig.	Unterstützt entscheidend die richtige Verkehrsmittelwahl. Ein Schritt zur Kostengerechtigkeit
Einrichtung von Sammelgaragen bzw. Sammelparkplätzen für autofreie Wohnbereiche	Ausarbeitung genereller Möglichkeiten; Besprechung mit Investoren und Bauwerbern; Erarbeitung geeigneter Mietverträge	Damit wird zumindest bei Neubauten der Hauptfehler bestehender Strukturen, das Abstellen unmittelbar an allen Zielen, vermieden. Diese Strukturen integrieren sich daher organisch in den Lebensraum der Gemeinde. Problem Baugesetz!
Wegweisung zu den größeren öffentlichen Abstellplätzen/Garagen	Bei jeder Garagen-Parkplatzplanung ist ein verpflichtendes Leitsystem zu verlangen, um	Verbessert und erleichtert die Erreichbarkeit, vermeidet Umweg- und Suchfahrten

	Parkraumsuchfahrten zu vermeiden	
Äquidistanz zu abgestellten Fahrzeugen und Haltestellen	Förderung verkehrsberuhigter Wohngebiete , vor allem bei Umwidmungen z.B. durch ein Abstell- oder Garagenkonzept.	Erhöhung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit; Reduktion der Kosten für Bewohner und Gemeinde; Beseitigung der heute bestehenden krassen Ungleichheiten zwischen Autofahrern und Nichtmotorisierten. Problem Baugesetz!

Maßnahmen beim motorisierten Fließverkehr:		
Sämtliche Gemeindestraßen können in Zukunft nur mehr mit Tempo 30 befahren werden. Die heute im Ortsplan weiß eingetragenen Straßen werden schrittweise nach Möglichkeit in Begegnungszonen umgewandelt.	Beschilderung Tempo30 Zonen, teilweise Umbauten	Harmonisierung von Auto- und Radverkehr inkl. Fußgeher; Reduktion von Lärm- und Abgasbelastungen; Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität
Landesstraßen: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten wie oben beschrieben durch shared space, Mittelinseln und Anpassung der Fahrstreifenbreite an die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Durchgezogene Gehsteige an den einmündenden Straßen mit Rampen für die Autoüberfahrt.	Projektierung; Umbau	Bewusstmachen eines anderen Verkehrsregimes bei der Einfahrt; Temporeduktion
Bushalte generell auf der Fahrbahn evtl. durch Verschwenkung der Fahrbahn und Mittelinsel	Markierung bzw. Mittelinsel und Sperrlinie	Anpassung der Reisegeschwindigkeiten des Autos an die des öffentlichen Verkehrs. Verlagerung des regionalen und

		Durchzugsverkehrs als Folge der Widerstände auf andere Routen außerhalb der Gemeinde
Maßnahmen im Schwerverkehr		
Sofortmaßnahme Anpassung der Öffnungszeiten des Grenzüberganges an jenen von Schaanwald.	Änderung der Beschilderung, Koordination mit allen Beteiligten	Teilweise Entlastung der L203 und L204 vom Schwerverkehr
Verlegung des Grenzüberganges für den Schwerverkehr vom Zentrum Lustenau in einer für die Siedlungsräume und die Natur weniger belastende Stelle.	Anwendung des Prinzips der Priorität der Werte und nicht der geringsten Fahrwiderstände für den Autoverkehr	Schutz des Lebensraumes in Lustenau und des Umfeldes. Geringere Kosten als Lösungen im Raum Lustenau. Einstellung eines neuen Gleichgewichtes mit weniger Nachteilen für die Eisenbahn
Eisenbahnen: Prüfung der Wiedereröffnung der Haltestelle „Markt“	Detailprojekt, Verhandlungen mit den ÖBB	Entscheidende Verkürzung der Entfernungen zu den Lustenauer Siedlungsgebieten und auch zu Betrieben für Fußgänger und Radverkehr als Partner der Bahn.
Eisenbahnverbindung „Schleife St. Margrethen-Dornbirn“ zur schnellen Verbindung nach Dornbirn	Projektierung; Bemühungen vom Land und Gemeinden; technische Lösung mit Umweltprüfung	Attraktivierung der innerösterreichischen Netzverbindungen vom Oberland in die Schweiz Aufwertung von Lustenau im Eisenbahnnetz und für Betriebsansiedlungen. Verstärkt und erleichtert die Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene
Anschluss Abfallwirtschaftszentrum an Bahn	Gleisbau in Abstimmung mit AWZ	Von den mehreren 100 LKWs täglich könnten viele auf die Bahn verlagert werden.

Maßnahmen der Gemeinde, für die das Land zuständig ist:

- Akzeptanz der zu den gesetzlich geforderten Zielen widerspruchsfreien Anwendung der Bauordnung. Änderung der Bauordnung durch Aufhebung des aus der RGO (Reichsgaragenordnung) übernommenen Zwangsparagraphen zu Parkraumschaffung auf eigenem Grund ohne Rücksicht auf Umwelt, Sozialsystem, Wirtschaft und die Gesellschaft.
- Verlagerung des Grenzüberganges für den Schwerverkehr in die Schweiz aus dem Kern des Siedlungsgebietes der Marktgemeinde Lustenau und des empfindlichen Umlandes.
- Akzeptanz verkehrsberuhigender Maßnahmen nach dem Prinzip der Hierarchie des Wertesystems unserer menschlichen Gesellschaft auch auf den Landesstraßen.

REIHUNG DER MASSNAHMEN NACH IHREN WIRKUNGEN

VORBEMERKUNG

Bei der Reihung der Maßnahmen befindet sich die Verwaltung bzw. der Experte in der gleichen Situation wie ein Arzt, der einen schwer verletzten Patienten zu behandeln hat und weiß, welche Maßnahme die wirksamste wäre aber zu berücksichtigen hat, dass diese im vorliegenden Fall vom Patienten nicht bzw. noch nicht vertragen wird oder, wenn man sie anwendet, sogar zu einer Gefährdung des Patienten führen kann. Genauso gibt es im Verkehrswesen wissenschaftlich nachweisbar und auch empirisch erprobt, Maßnahmen mit starken Wirkungen, die aber im spezifischen Fall entweder, weil die Mittel (in dem Fall Gesetze oder Finanzen) fehlen oder vom Patienten – das heißt dem Bürger – nicht akzeptiert werden.

Maßnahmen, die wirken, greifen immer in die Strukturen ein, weil sie nur so das Verhalten ändern können.

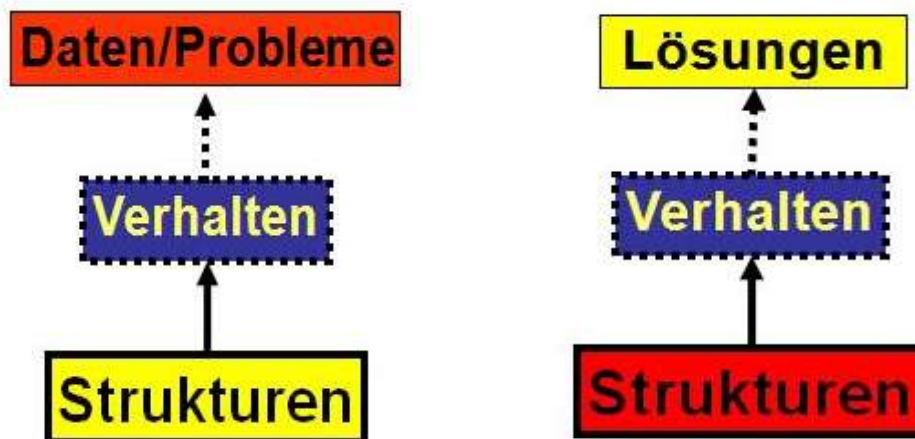


Abb. W1: Der Lösungsweg muss dem Entstehungsweg folgen

Die Wirkung hängt davon ab, in welchem Ausmaß die Strukturen, die man verändern will, heute das Verhalten beeinflussen. Denn die Strukturänderungen werden nicht linear in Verhalten umgesetzt, sondern logarithmisch oder exponentiell.

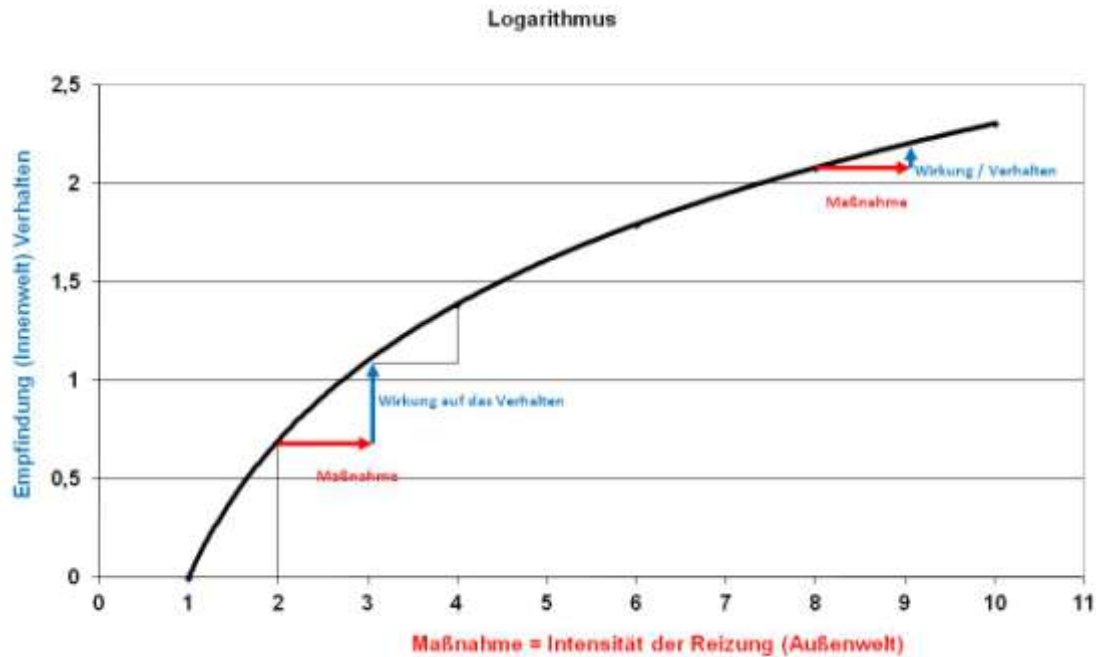


Abb. W2: Je nach gegebener Situation erzeugt die gleiche Maßnahmen unterschiedliche Wirkungen. Beispiel: Veränderung der Fahrbahnbreite um die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Reduziert man eine Fahrbahn von 7 m um 100 cm, wird die Geschwindigkeit im Ortsgebiet kaum beeinflusst. Wenn man eine 5,20 m breite Fahrbahn, die bei Tempo 50 passt, auf 4,20 m Breite reduziert, wird die Geschwindigkeit nachhaltig auf 30 km/h gesenkt.

Der Autoverkehr befindet sich in diesem Diagramm sehr weit rechts, während alle anderen Mobilitätsformen im sensiblen linken Bereich liegen und daher auch bei kleinen Verschlechterungen sofort Anteile verlieren. Maßnahmen, die alle Verkehrsteilnehmer fair behandeln, müssen daher energische und starke in die Strukturen des Autoverkehrs eingreifen, will man sich nicht mit Scheinlösungen begnügen. Scheinlösungen sind etwa solche, die nach dem Prinzip „erst wenn noch bessere Bedingungen für den Autoverkehr geschaffen werden, kann man die Situation für Fußgänger-, RadfahrerInnen und den öffentlichen Verkehr auch verbessern“. Es handelt sich dabei um die in der traditionellen Planung übliche Priorität des Autos gegenüber den Menschen mit dem die Situation nicht gelöst, sondern nur noch verschlechtert wird.

Je nach der Art der Eingriffe unterscheidet man bauliche, organisatorische, finanzielle und Informationsmaßnahmen allein oder meist in Kombination. Dabei ist eine inhaltliche, wie auch zeitliche Abstimmung für den Erfolg zu beachten.

Reihung der Maßnahmengruppen nach ihrer Wirkung:

1. Bauliche Strukturänderungen:

Diese sind immer wirksam, selbstkontrollierend und wenn sie richtig eingesetzt werden, erzeugen sie negative Rückkopplungen für das unerwünschte und positive für das erwünschte Verhalten. Jede Maßnahme in einem Sektor, also für einen Verkehrsträger, hat immer Auswirkungen auf alle anderen. Bauliche Maßnahmen sind sozial weitgehend neutral, das heißt sie treffen Arme und Reiche in der gleichen Form und sind die wirksamsten.

2. Organisatorische Maßnahmen:

Dazu gehören Verkehrsbeschränkungen, Organisation des öffentlichen Raumes, Änderungen der Linienführung beim öffentlichen und Autoverkehr, LKW-Fahrverbote, zeitliche Beschränkungen etc. Ein Teil der organisatorischen Maßnahmen ist mit geringen Kosten verbunden, daher schnell umsetzbar, erfordert im Gemeindegebiet mit Landesstraßen die Mitarbeit der zuständigen Behörde (Bezirkshauptmannschaft). Eine Reihe der Organisationsmaßnahmen kann die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich umsetzen. Ihre Wirkung ist in der Regel geringer als jene baulicher Maßnahmen, kann aber durchaus das gleiche Ausmaß erreichen, erfordert aber häufig zusätzliche Unterstützung durch die Exekutive oder technische Überwachungseinrichtungen.

3. Fiskalische Maßnahmen:

Dazu gehören sämtliche Förderungen und Abgaben wie Maut, Parkgebühren oder eine Verkehrserregerabgabe, die einzuführen ist. Diese Maßnahmen sind sozial sensibel, weil sie die finanzschwächeren Schichten stärker belasten können als die finanzstarken. Zu dieser Gruppe gehören auch Strafen für Verkehrsdelikte, weil sie damit auch das Verhalten beeinflussen.

Vorteil: Rasch einsetzbar, wenn die gesetzlichen Grundlagen dafür vorliegen.

Fiskalische Maßnahmen werden durch Verkehrszeichen, das Amtsblatt, Bodenmarkierungen (Blaue Zonen, Anliegerstraßen) kundgemacht und werden bei entsprechender Überwachung durch zusätzliche Sanktionen wahrnehmbar. Technische Überwachungseinrichtungen, wie automatische Tempokontrollen oder GPS sind meist eine Kombination von Bau (technische Einrichtung), Organisation, gesetzlicher Grundlage und fiskalischer Maßnahme (Ausmaß der finanziellen Abgabe).

4. Informationen:

Über die Informationsmaßnahmen führt der Weg zum Erfolg oder Misserfolg. Sie spielen daher in jeder Form eine wichtige Rolle, allein oder in Form der oben genannten Gruppen.

Informationen sind die zentrale Aufgabe bei allen Maßnahmen, gleichgültig um welche Art es sich dabei handelt, denn Wirkungen werden immer über Informationen ausgelöst, unabhängig woher diese kommen. Bei baulichen Maßnahmen durch die physischen Widerstände oder deren Abbau, nach dem Prinzip: „Wer nicht hören will, muss fühlen“. In der Praxis setzt man dazu den vertikalen Ruck in Form von Bodenschwellen, Aufpflasterungen oder den horizontalen Ruck in Form der

Kreisverkehre oder Verschwenkungen ein. Bei den organisatorischen sind es Markierungen, Verkehrszeichen gemäß der StVO, aber auch die Organisation der Querschnitte des öffentlichen Raumes wie z.B. beim shared space, der vorwiegend durch Organisationsmaßnahmen gestaltet werden kann.

Maßnahmenreihung nach der Wirksamkeit unabhängig von der Machbarkeit:

Die sozial- und ortsverträglichen Verkehrsarten, Fußgänger, Radfahrer und öffentlicher Verkehr sind nicht „**das Verkehrsproblem**“, sondern der Autoverkehr und spezifisch der LKW als Durchzugsverkehr.

Die mit Abstand stärksten Maßnahmen sind jene der Raumordnung.

Das Prinzip „*Steht etwas verkehrt, entsteht Verkehr*“ ist die Ursache der heutigen Verkehrsprobleme, ausgelöst durch die Freiheiten, welche die technische Mobilität, insbesondere der Autoverkehr bietet. ***Falsche Standortentscheidungen bei Wohngebäuden, Industrie, Gewerbe, sind an der erforderlichen Anzahl an Abstellplätzen für Autos mit denen der Lagefehler kompensiert werden muss, direkt ablesbar.*** Eine in die Gemeinschaft (Marktgemeinde) integrierte Baustruktur kommt ohne unmittelbar zugeordnete Parkplätze (außer es handelt sich um Abstellplätze für Behinderte) aus. Daher ist eine der stärksten Maßnahmen die **Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen eines geplanten Bauvorhabens auf Verkehr, Umwelt, Gemeindefinanzen, Stabilität der Marktgemeindestruktur.** Kompromisse bei dieser Maßnahme ziehen in der Folge nicht nur Verkehrs-, sondern auch Umwelt-, Sozial- und ökologische Probleme nach sich.

Vorteile: geringe Kosten, hohe permanente und synergetische Wirkung, zentrale Bedeutung für die Zukunft der Gemeinde.

Probleme: widerspricht der bestehenden Praxis der Rechtsauslegung, obwohl dies den Zielen des Gesetzes widerspricht; politische Einflussnahme kann die Maßnahme entwerten, Individualinteressen können sich gegen Gemeinschaftsinteressen durchgesetzt.

Bei einer sachkundigen Anwendung der bestehenden Raumordnungsgesetze dürfen unter Beachtung der Raumordnungsziele wie sparsamer Flächenverbrauch, Stärkung der lokalen Wirtschaft, Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen etc. und Kenntnis des Realverhaltens des Menschen grundsätzlich keine Parkplätze räumlich unmittelbar zugeordnet werden.

§ 2

Raumplanungsziele

(1) Die Raumplanung hat eine dem allgemeinen Besten dienende Gesamtgestaltung des Landesgebiets anzustreben.

(2) Ziele der Raumplanung sind

- a) die nachhaltige Sicherung der räumlichen Existenzgrundlagen der Menschen, besonders für Wohnen und Arbeiten,
- b) die Erhaltung der Vielfalt von Natur und Landschaft,
- c) der bestmögliche Ausgleich der sonstigen Anforderungen an das Gebiet.

(3) Bei der Planung sind insbesondere folgende weitere Ziele zu beachten:

- a) **Mit Grund und Boden ist haushälterisch umzugehen, insbesondere sind Bauflächen bodensparend zu nutzen.**
- b) Die verschiedenen Möglichkeiten der Raumnutzung sind möglichst lange offen zu halten.
- c) Die natürlichen und naturnahen Landschaftsteile sowie die Trinkwasserreserven sollen erhalten bleiben.
Die für die Land- und Forstwirtschaft besonders geeigneten Flächen dürfen für andere
- d) Zwecke nur verwendet werden, wenn dafür ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.
- e) **Die äußeren Siedlungsränder sollen nicht weiter ausgedehnt werden.**
- f) **Gebiete und Flächen für Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkauf und sonstige Nutzungen sind einander so zuzuordnen, dass Belästigungen möglichst vermieden werden.**
- g) **Räumlichen Strukturen, die zu unnötigem motorisierten Individualverkehr führen, ist entgegenzuwirken.**
- h) Für Einrichtungen des Gemeinbedarfs sind geeignete Standorte festzulegen.

Abb. W3: Ziele der Raumplanung gegen die die bisherige Rechtspraxis bei der Parkraumregelung verstößt (fett hervorgehoben). (r Raumplanungsgesetz Vorarlberg)

Dies gilt sowohl für das Wohnen, Arbeiten, aber auch Freizeit, Ausbildung etc. Das bestehende Vorarlberger Baugesetz ist widersprüchlich, in durch seine Vorschrift Abstellplätze auf eigenem Grund und nur bis zu einem Radius von 200 m nachzuweisen, diesen Zielen. Mindestens 300 bzw. 500 m Distanz zu den abgestellten Fahrzeugen (Maximalentfernung) sind bei den Verhältnissen im Unteren Rheintal angemessen, um die angestrebten Raumordnungsziele und ökologischen Auflagen zu erfüllen. Kombiniert mit dieser Maßnahme der räumlichen Umorganisation ist die Einführung einer Verkehrserregerabgabe für das Abstellen von Fahrzeugen auf eigenem Grund oder in der Nähe (zentraler Fehler der Reichsgaragenordnung von 1939, deren Ziel nicht die Lösung der Verkehrsprobleme, der Förderung der lokalen Wirtschaft und der Arbeitsplätze, sondern der Motorisierung war).

Entlastung des Zentrums vom Durchzugsverkehr

Sperre der Durchfahrt von der Kaiser-Franz-Josef-Straße - Maria-Theresien-Straße Die gemeindeintern wirksamste Maßnahme im motorisierten Fließverkehr, die aber in Verbindung mit den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen im umliegenden Straßennetz umgesetzt werden soll. Diese Maßnahme wirkt auch synergetisch und unterstützt die positiven Wirkungen der vorher genannten Maßnahmen für Fußgeher und Radfahrer. **Vorteile:** rasch umsetzbar, billig (Umbau kann später erfolgen), Hoher Wirkungs/Kostenfaktor. **Probleme:** Verkehr wird in Nebenstraßen ausweichen, daher nur mit begleitenden Verkehrsorganisationsmaßnahmen umzusetzen.

Harmonisierung der Zeiten für die Lkw-Grenzabfertigung an Schaanwald

- Der Grenzübergang in Lustenau ist für den Schwerverkehr an die Abfertigungszeiten des Grenzüberganges Schaanwald - zwischen 18 und 6h für Lkw über 3,5 t geschlossen – anzupassen. Mit dieser Maßnahme kann zumindest zeitlich eine Entlastung der Gemeinde vom Lkw- Durchzug erzielt werden. Bei gegebenen politischem Willen eine Sofortmaßnahme. **Vorteile:** rasch umsetzbar bei politischem Willen und klarer Priorität der Menschen vor Geschäftsinteressen. Beseitigung der bestehenden Ungleichbehandlung der beiden Grenzstellen. **Probleme:** Widerstand vom Transportgewerbe und den dahinterstehenden Wirtschaftsinteressen.

Schaffung sicherer und attraktiver Fuß- und Radwegenetze

Dazu gehören:

- Die Verkürzung der Fußwege,
- die Verbesserung des Umfeldes und die
- Schaffung direkter Durchgänge bei langen Siedlungsbändern für Fußgänger und Radfahrer

Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität dieser beiden Verkehrsarten und verschieben damit die Verkehrsmittelwahl zu deren Gunsten.

Vorteile: laufende Umsetzung, geringe Kosten, hoher Wirkungs-/Kostenfaktor

Probleme: Grundbeschaffung, Individualinteressen, Egoismen, Verständnisprobleme, bei baulichen Maßnahmen (Unterführung der Landesstraße) Kostenaufteilung zwischen Gemeinde und Land.

In Kombination mit Parkgebühren, Tempolimits und der Verkehrsorganisation gehören diese Maßnahmen wegen der extrem autoorientierten Straßenstrukturen in Lustenau zu den wirksamsten. In vergleichbaren Städten wie etwa Landsberg mit einer wesentlich ungünstigeren Topografie zeigt die Längenverteilung der Fußwege unter 1 km deutliche Einbrüche von bis zu 20 %.

- Wiedereröffnung der Haltestelle „Lustenau Markt“. Mit dieser Maßnahme kann ein zusätzliches Fahrgastpotential für die ÖBB gewonnen und der Radverkehr und Fußgänger aus Lustenau die Bahn deutlich besser erreichen als beim Bahnhof Lustenau. (Abgesehen von dem Umstand, dass Dornbirn drei Haltepunkte des regionalen Bahnverkehrs hat, erfüllt der Bahnhof Lustenau auch eine wichtige regionale Funktion für das Rheineck, liegt aber für Fußgänger und den Radverkehr zu den Quellen und Zielen der Marktgemeinde wesentlich ungünstiger als die Haltestelle Markt. Daher ist die Haltestelle Lustenau Markt für die Bevölkerung und Betriebe in Lustenau von großer Bedeutung und auch durch die ermittelten Potentiale zu begründen.) **Vorteile:** bessere ÖV-Erschließung, Entlastung der Pkw-Außenbeziehungen, ökonomische und ökologische Vorteile; geringe Kosten, rasch umsetzbar; hoher Wirkungs/Kostenfaktor **Probleme:** Verständnis der ÖBB für zukunftsgerechte Lösungen im Personenverkehr.
- Ersatz der Busbuchten im Ortsgebiet durch Bushalte mit Überholverbot auf den Fahrbahnen. Damit kann die heute bestehende Benachteiligung der Fahrgäste gegenüber dem Autoverkehr etwas gemildert werden. **Vorteile:** Vermeidung von Behinderung des ÖV durch den Autoverkehr, mehr Platz für die Haltestellen, Harmonisierung des Verkehrsflusses, Reduktion der Attraktivität für den Durchzugsverkehr. **Probleme:** Die noch vorherrschende autoorientierte Interpretation der StVO durch manche Behörden.
- Wirksame Überwachung der Kurzparkzonen und Verkehrsregeln im Sinne der Ziele des Verkehrskonzeptes. Diese Maßnahme sollte in einem Rechtsstaat keine Probleme machen. Hoher Wirkungs/Kostenfaktor

Ebene der sekundär wirksamen Maßnahmen:

Bei den Maßnahmen dieser Eingriffsebene ist zu beachten, dass sie besonders in Kombination mit anderen Maßnahmen ihre Wirksamkeit entfalten.

- Ein Netz von Wohnstraßen: Eine rasch umsetzbare Maßnahme ist die Einführung von Anwohnerstraßen für alle im Stadtplan weiß dargestellten Straßenzüge. Die damit ausgelöste Reduktion führt zu einer Zeitbindung einerseits und zu einer Wettbewerbsverbesserung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr. **Vorteil:** Geringer Aufwand durch Beschilderung; **Problem:** wenig wirksam ohne Umgestaltung – aber auch eine Frage der Verkehrskultur
- Einführung von Kilometergeld für Fußgänger- und Radpendler und für Dienstwege durch die Gemeinde (schon umgesetzt), Behörden und Betriebe. Abgesehen von den finanziellen Vorteilen für die Arbeitnehmer sparen sich die Betriebe Abstellplätze und das Sozialsystem

Kosten, wegen der gesundheitsfördernden Effekte des Radfahrens. **Vorteil:** Die Vorteile des Radfahrens werden auch finanziell bewusst gemacht, rasch umsetzbar, hoher Wirkungs/Kostenfaktor

- Ausstattung der Bushaltestellen mit Wetterschutz, elektronischer Anzeige, deutlich sichtbaren Kursnummern und Sitzgelegenheiten. Diese Maßnahmen erhöhen die Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs im öffentlichen Raum. **Vorteile:** kann laufend umgesetzt werden, hoher Aufmerksamkeitswert, Beitrag zum Bewusstseinswandel.
- Information nicht nur durch die Medien, sondern vor allem in Workshops in den einzelnen Ortsteilen, an denen möglichst viele Bürger teilnehmen sollen, ist nicht nur eine der wirksamsten Maßnahmen, sondern ein Schlüssel zum Erfolg bei der Umsetzung aller Maßnahmen. Dabei ist auf die Bedenken der Bürger entsprechend einzugehen und die Differenz zwischen der Individualoptimierung und den Gemeinschaftsanliegen bzw. Gemeinschaftserfordernissen besonders Wert zu legen. Unverständnis für die im Sinne des Gemeinwohls notwendigen Maßnahmen zu schaffen. Mit dazu gehört aber auch die konsequente und rasche sowie gute Umsetzung der als richtig erkannten Maßnahmen.

Wirksamkeit der Maßnahmen zur Tempokontrolle:

Hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs reduzieren nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern erhöhen Lärm- und Abgasbelastungen und werten den umliegenden Lebensraum auf.

- Bauliche Maßnahmen wie **Schwellen und Aufpflasterungen**. **Vorteile:** hohe Wirksamkeit bei richtiger Ausführung, besonders wirksam gegen unerwünschten Lkw-Verkehr. **Probleme:** auf Straßenzügen mit starkem LKW- oder landwirtschaftlichem Anteil stoßen diese an ihre Grenzen. Dort ist die
- Einrichtung **stationärer Geschwindigkeitskontrollen** auf Radar- oder Lasertechnik die richtige Lösung.

Tempo 30 auf den Landesstraßen im verbauten Ortsgebiet

- Mit einem Tempolimit auf den Landesstraßen im gesamten bebauten Bereich der Marktgemeinde Lustenau werden Lärmbelastung und Abgase signifikant verringert und außerdem die dynamische Barriere des starken Verkehrsstromes für die querenden Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem heutigen Zustand deutlich abgebaut. **Vorteil:**

geringe Kosten, sofort umsetzbar, hoher Wirkungs/Kostenfaktor **Problem:** Mangel an Verständnis und Verantwortung

Flankierende Maßnahmen:

- Wegweisung,
- Informationssysteme für Fußgänger und Radfahrer,
- Kennzeichnung und Sichtbarmachung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit den Linien sind wichtige flankierende Maßnahmen, um die in den bisher genannten Punkten dargestellten Wirkungen zu verstärken. Vorteile: kann laufend umgesetzt werden, geringe Kosten, hoher Wirkungs/Kostenfaktor

Maßnahmen, um die sich die Gemeinde beim Land bemühen muss:

Verlagerung des Grenzüberganges für den Schwerverkehr aus dem Zentrum

Die dringlichste Maßnahme des Landes Vorarlberg im Raum Lustenau liegt in der ***Verlagerung des Grenzüberganges für den Schwerverkehr aus dem Zentrum von Lustenau*** und unter Wahrung der bestehenden ökologischen Schutzgebiete und des freien Zuganges der Bürger von Lustenau in die umliegenden Grünzonen. Neben den untersuchten Varianten wurde im Konzept Lustenau nachgewiesen, dass eine vom örtlichen Fahrbahnnetz getrennte bauliche Lösung mit Einhausung im Damm und Unterflurtrasse verkehrstechnisch die stärkste Entlastung bringt.

Beseitigung der Nachteile des lokalen Einzelhandels gegenüber Shoppingcenters und Fachmärkten außerhalb der Ortszentren.

Mit dazu gehört die ***Verkehrserregerabgabe für alle größeren Parkplätze***, insbesondere jene mit häufiger Nutzung wie bei Shoppingcenters. Die Einnahmen aus dieser Abgabe sind zur Revitalisierung des in die Gemeinden integrierten Geschäftslebens und der Betriebe einzusetzen. Die Höhe dieser Abgabe richtet sich nach den höchsten Parkraumtarifen im Einzugsbereich eines solchen Shoppingcenters im Unteren Rheintal etwa nach den Parkgebühren in Bregenz.

Die Bemessung dieser Abgabe richtet sich nach der Zahl der Stellplätze und nach der Öffnungszeit des jeweiligen Betriebes oder Shoppingcenters und nicht nach der tatsächlichen Belegung. Es steht dem Betreiber dann frei, die Einführung eigener Parkgebühren, einen Teil oder die Gesamtheit dieser Abgaben durch diese Maßnahme zu kompensieren.

Damit kann eine Mindestforderung für den fairen Umgang zwischen lokalem Handel und Konzernen in finanztechnischer Hinsicht erfüllt werden. Unter den derzeitigen Bedingungen bereichern sich einzelne Gemeinden, wenn sie Shoppingcenter zulassen, auf Kosten anderer, über die aus diesen parasitären Strukturen der Kommune zufließenden gesetzlichen Abgaben. Das Ergebnis ist eine Bereicherung dieser Kommune auf Kosten aller anderen. Es ist ein zutiefst undemokratisches, derzeit

gesetzlich noch zulässiges Verhalten und es ist dies die Folge der Unkenntnis von Systemwirkungen des Autoverkehrs.

Änderung des § 12 des Vorarlberger Baugesetzes

zur Herstellung fairer Bedingungen zwischen Auto und öffentlichem Verkehr und zur Aufhebung der Widersprüche zwischen Raumplanungszielen und Baugesetz

Änderung des §12 des Baugesetzes nach den Prinzipien des Merkblattes der ÖVG um die gesetzliche Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Auto zu beseitigen.

Diese drei Maßnahmen sind zentral und wirken daher auf alle anderen Verkehrsträger und auch auf alle anderen Bereiche – positiv auf die Umwelt, die lokale Wirtschaft, das Ökosystem und das Sozialsystem.

Quantitative Wirkungen:

Die Umsetzung der Maßnahmen führt quantitativ nachweisbar zu folgenden Veränderungen: Erhöhung des Fußgeheranteiles von 12 auf 18 %. Erhöhung des Anteiles der Radfahrer von 22 auf 33 %, eine Steigerung der ÖPNV-Benutzung von 7 auf 12 % und eine Reduktion der Wege mit dem Auto von 59 auf 37 %.

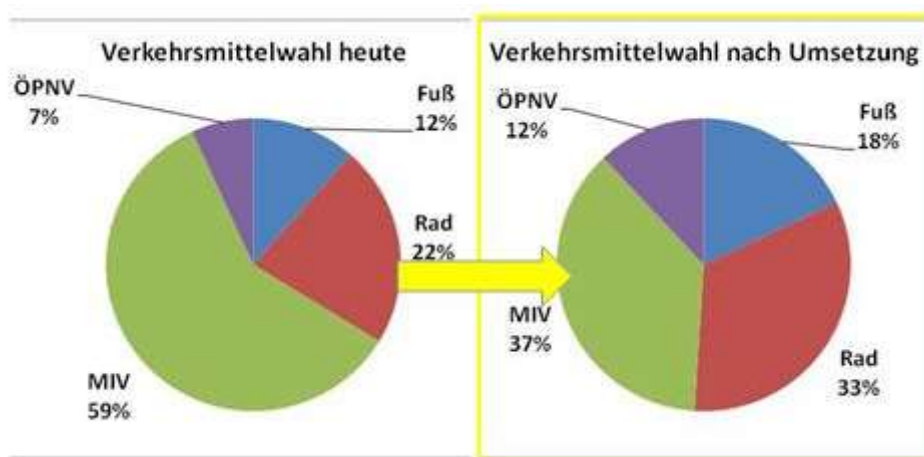


Abb. W4 Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch Umsetzung der Maßnahmen

Analyse dieser Veränderungspotentiale anhand der Daten:

Für Entfernungen bis zu 2 km wird in Lustenau zu Fuß gegangen und auch das Fahrrad eingesetzt, die häufigsten Wege in Lustenau liegen sogar in der Klasse von 1 - 2 km. Allein die Verlagerung der heutigen Autofahrten auf diesen kurzen Distanzen auf Fußgeher und Radfahrer reduziert den Anteil der Autofahrten in Lustenau von 59% auf 42,5 %.

Wird auch nur jede 5-te Fahrt für den Entfernungsbereich von 6 – 25 km (Vorarlberger Zentralraum mit gutem ÖV-Angebot) auf den öffentlichen Verkehr verlagert, verbleiben noch 37 % der Autofahrten der Bevölkerung von Lustenau im System.

Das heißt, die vorgenommene, über die Elastizitäten berechnete Abschätzung hält auch einer einfachen Plausibilitätsbetrachtung stand.

Durch die Synergieeffekte der Maßnahmen sind aber noch weit stärkere Verlagerungen möglich.

Risiko durch kontraproduktives Verhalten von außen:

Mit Umsetzung der Maßnahmen durch die Gemeinde Lustenau im Sinne der Ziele für eine zukunftsfähige Mobilität kann sich aber die Belastung von außen durch fehlende und falsche Maßnahmen von Seiten des Landes und des Bundes trotzdem eine Gesamtverschlechterung im System ergeben, wenn die Entlastungen des Autoverkehrs nicht umgehend durch strukturellen Umgestaltung im Sinne der Ziele des Landes und der Marktgemeinde umgesetzt werden.

Um diesbezüglich nicht weiter ins Hintertreffen zu gelangen, - denn Lustenau ist eine am stärksten belasteten Gemeinden im Unteren Rheintal – ist daher der Schwerpunkt für die Lösung der Durchzugs- und Schwerverkehrsproblematik mindestens genauso wichtig wie die Bewältigung der eigenen Verkehrsprobleme.

Univ. Prof. Dr. Hermann Knoflacher