Gefragt: Verträgliches Miteinander

Verkehr betrifft uns alle. In irgendeiner Form nehmen wir von klein auf am Verkehrsgeschehen teil. Je nachdem, ob wir zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus, Bahn oder Auto unterwegs sind, nehmen wir Verkehrsprobleme, Gefahren und Konflikte anders wahr.

Eine zeitgemäße Verkehrsplanung versucht, die Ansprüche aller BenutzerInnen des öffentlichen Raumes genauso einzubeziehen wie die Bedürfnisse derjenigen, die in der Stadt wohnen und arbeiten.

Ziel für die Zukunft ist daher ein verträgliches Miteinander aller. Es ist nicht einfach, dieses Ziel zu erreichen. Aufeinanderzugehen, Überdenken eingefahrener Meinungen und Kompromissbereitschaft aller sind dazu erforderlich.



Ziel: Ein Straßenraum, in dem alle Verkehrsteilnehmer miteinander aus- und vorwärtskommen



Warum ein Verkehrskonzept?

Die Stadt Hohenems hat in der Vergangenheit für verschiedene Teilbereiche des Verkehrs Planungen erstellen lassen. Weil darin aber nur Teilaspekte behandelt wurden, war die Umsetzung bisher schwierig oder so-gar unmöglich. Deshalb wurde im Herbst 1996 die Schweizer Firma Metron beauftragt, ein Gesamtverkehrskonzept für Hohenems auszuarbeiten. Wichtige Bedingungen waren dabei, das die bestehenden Planungen berücksichtigt wurden und dass die Bevölkerung von Anfang an in den Planungsprozeß eingebunden wird. Raumplanung, Städtebau, Siedlungswesen, Wirtschaft und Ökologie sind zu berücksichti-



Wo sich etwas ändern soll, sind Kompromisse notwendig.

Der Weg zum Verkehrskonzept

Der erste Arbeitsschritt bestand darin, die Probleme in der heutigen Verkehrsabwicklung (das Negative) herauszufinden. Nur wenn Klarheit über Art und Schwere des Problems besteht, kann entschieden werden, welche Lösungen angebracht sind. Genauso wichtig ist es, vorhandene Qualitäten (das Positive, die Werte) nicht zu zerstören, sondern, soweit möglich, noch besser zur Geltung zu bringen.
Dieser erste Arbeitsschritt, die Bestandsaufnahme und Problemanalyse, wurde zusammen mit Teilen der Hohenemser Bevölkerung im Februar 1997 im Rahmen eines ersten Workshops und an einem Informationsabend vervollständigt. Über Lösungen und Ziele wurde in einer zweiten Runde – wiederum mit Informationsabend und Workshop im April und Mai 1997 diskutiert, bevor im Juli 1997 ein erster Entwurf des Konzeptes mit möglichen Maßnahmen öffentlich vorgestellt wurde. Alle Arbeitsschritte wurden vom Planungsbüro zusammen mit der Hohenemser Arbeitsgruppe „Verkehrskonzept" durchgeführt.

In dieser Gruppe arbeiteten damals mit:
StR DI C. Mathis, DI S. Danczul,
Ing. R. Leopold, K. Aberer, H. Wohlfart, StV W. Spiegel und W. Patsch sowie H. W. Heinzle von der Stadtpolizei.

Vom Amt der Vorarlberger Landesregierung war von der Straßenbauabteilung DI Tauber beteiligt.



Hohenems muss sicherer werden

Probleme aus jeder Sicht

Schon die Problemsicht zeigt die vielen, sehr unterschiedlichen Aspekte der Verkehrsplanung auf:
Zu Fuß ärgert man sich darüber, dass man nur schwer die Straßen queren kann und Gehwege mit Autos verstellt sind.
Als RadfahrerIn sind die Autos zu schnell und Kreuzungen zu gefährlich.
Die Autofahrenden ärgern sich über die schlechte Moral der Radfahrenden oder über Umwege.
Für alle, die mit Bus und Bahn fahren möchten, sind schlechte oder fehlende Verbindungen und verpasste Bahnanschlüsse ein Hindernis.
Anwohner der Hauptstraßen beklagen Lärm und Gestank.

Ziele – oder Hohenems soll lebenswerter werden

Die vielen schweren Unfälle mit „schwächeren" Verkehrsteilnehmern müssen eingedämmt werden. Hohenems soll lebenswerter und attraktiver sein, der Verkehr langsam, aber fließend ablaufen. Mit dem Verkehrskonzept soll folgendes erreicht werden:


In Hohenems muß viel verbessert werden.

– Verkehrssicherheit markant erhöhen

Dies betrifft insbesondere die Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs (z.B. Rad, FußgängerInnen, Schulwege)

– Belastungen mindern, vor allem Lärm- und Abgasbelastungen

Zentrum stärken
Verbesserung der Bedingungen für den Aufenthalt. Verbesserung der Attraktivität auch zum Einkaufen: geordnetes und konzentriertes Parken im Zentrum, genügend Fahrradabstellplätze.

Aufwertung der Straßen- und Platzsituationen unter Berücksichtigung ihrer historischen Bedeutung.

Nutzung des vorhandenen historischen "Kapitals" (insbesondere Schloßplatz, Marktgasse, Jüdisches Viertel)

– Erschließungsmängel im Bereich des öffentlichen Verkehrs beheben und die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel generell erhöhen

–Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr weiter verbessern

– geordnete Erschließung der Siedlungs- und Betriebsgebiete

(notwendigen Verkehr auf möglichst kurzem Wege über Haupterschließungsstraßen abwickeln).

Szenarien – oder was wäre wenn....

Die Ziele der Verkehrsplanung werden, je nach persönlichem Stand-punkt, unterschiedlich gewichtet. Daher sind auch verschiedene Wege denkbar, um die gesetzten Ziele zu erreichen bzw. umzusetzen. In Form von Handlungsszenarien wurden in vereinfachter Form drei mögliche Wege zur Umsetzung durchgespielt.

Umlagerung
Für die am stärksten belasteten Straßenabschnitte oder für Problembereiche (Zentrum) werden Umlagerungsrouten gesucht oder neu geschaffen.

Koexistenz
Es wird eine höchstmögliche Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsarten angestrebt, welche auf einem Niedriggeschwindigkeitskonzept für den motorisierten Verkehr basiert (Verstetigung, gemeinsam langsam).

Umkehr
Alle zu treffenden Maßnahmen müssen auf eine Umverteilung der Verkehrsanteile weg vom motorisierten Verkehr hin zum nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr abzielen.

Spange löst Probleme im Zentrum

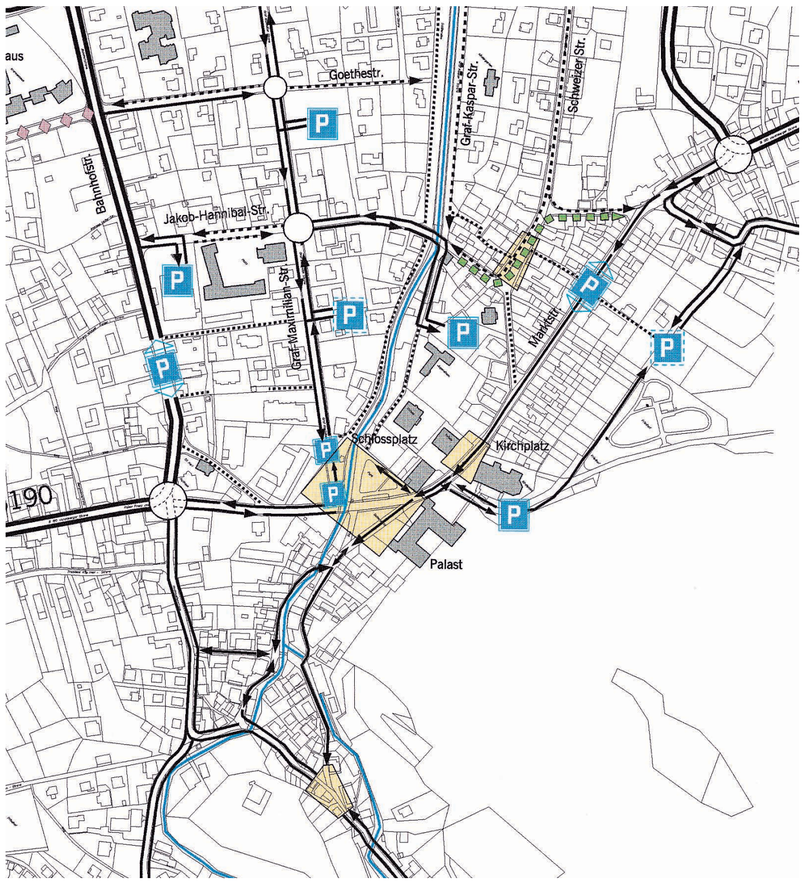
Wesentlicher Bestandteil des Verkehrskonzeptes ist die „Spange" zwischen Angelika-Kauffmann-Straße und Diepoldsauer Straße. Dieses kurze, neue Straßenstück ermöglicht eine Umlagerung der Verkehrsströme aus Marktgasse/Harrachgasse /Schlossplatz und damit umfassende Umgestaltungsmöglichkeiten im Zentrumsbereich. Die technische Machbarkeit wurde abgeklärt und kann positiv bestätigt werden. Ziel ist es, einen möglichst einfachen Anschluß an die Landstraße herzu-stellen.

Verkehrsführung Zentrum

Aufgrund der „Spange" ergibt sich eine neue Verkehrsführung im Zentrum. Der Nord-Süd-gerichtete Verkehr wird über die neue Verkehrsführung L 190 abgewickelt: Radetzkystraße - Diepoldsauer Straße - Angelika-Kauffmann-Straße - Bahnhofstraße - Kaiser-Franz-Josef-Straße.



Parken erlaubt! Autos sind im Zentrum auch weiterhin willkommen - in erträglichem Rahmen.



- Hauptachsen
- Erschließungsstraßen mit zulässiger Fahrtrichtung
- Nur Anwohner/Anlieferung
- gesperrt, frei für Langsamverkehr und z.T. Anwohner
- nur Bus
- Verhinderung von „Schleichverkehr" durch punktuelle Verkehrsberuhigung
- Parkmöglichkeiten
- Im Straßenraum
- geplant
- Platzgestaltung

Umkehr der Einbahn Marktstraße

Rückgrat der internen Erschließung ist die Graf-Maximilian Straße, an der z.B. die meisten Parkmöglichkeiten angeschlossen sind. Weitere wichtige Erschließungsstraßen sind die Marktstraße, die in aufwärts führender Richtung als Einbahnstraße betrieben werden soll und in dieser Richtung mit der Burgstraße/Sägerstraße zur Erschließung des Stadtteiles Reute dient. Im übrigen erfolgt die Erschliessung von Reute über Sägerstraße - Hochquellenstraße.

Erschließung über verlängerte Schloßbergstraße

Die Schloßbergstraße wird verlängert und an die Erlachstraße angebunden. Sie dient in Gegenrichtung zur Markt-straße der hinteren Erschließung der Geschäfte, Grundstücke und der beiden Parkplätze Kirche und Schlossberg-straße (neu).

Anlieger und Busse frei

Die Harrachgasse wird für den Verkehr gesperrt. Nur für Anliegerverkehr und Bus ist diese Verbindung Richtung Dornbirn noch offen. Die Zufahrt zum Parkplatz Jüdisches Museum erfolgt über die Graf-Maximilianstraße/ Jakob-Hannibal-Straße. Die Goethe-straße stellt die Verbindung von der Bahnhofstraße zur Graf-Maximilian-Straße dar (in Gegenrichtung: nur Anlieger). Die Jakob-Hannibal-Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit (Schule) zwischen Bahnhofsstraße und Graf-Maximilianstraße für den allgemeinen Verkehr gesperrt (nur Anlieger), wobei die Parkplatzzufahrt beim Supermarkt möglich bleibt. Zum Langsamverkehrsbereich wird die kurze Karlsstraße hinter dem Rathaus. Folgende Straßen werden nur noch der Grundstückserschließung dienen, d.h. es ist nur Anliegerverkehr erlaubt:

Graf-Kaspar-Straße (beide Richtungen)

Schweizer Straße (Einbahn Richtung Zentrum)

Harrachgasse (Einbahn Richtung Dornbirn: s. o.)

Weitere Erläuterungen gehen aus der Planlegende hervor.

Parken im Zentrum wird erleichtert

Die Geschäftsleute wollen ihren Kunden selbstverständlich Parkflächen anbieten. Auch wenn versucht werden muss, den Einkaufsverkehr verstärkt über den nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr abzuwickeln, müssen Kundenparkplätze in einem vernünftigen Maß bereitstehen. Flächen für Kundenparkierung können z. B. gleichzeitig Flächen zur Anlieferung sein. Vernünftig heißt aber auch: die Parkflächen sollen in Zukunft zentraler liegen, so dass eine größere Anzahl von Geschäften davon profitieren kann (kurze Fußwege, ggf. mit Einkaufswagen).

Bahnhofstraße – für Radler, PKW und LKW









Die Angelika-Kauffmann-Straße vor und nach der Umgestaltung





Die Bahnhofstraße

wird in Zusammenhang mit der „Spange“ nicht nur eine höhere Verkehrsbelastung erfahren, sondern auch eine höhere Funktionsbedeutung bekommen, was sich nicht unbedingt nachteilig auswirken muss.

Auf jeden Fall ist auch die gesamte Bahnhofstraße als Umgestaltungsbereich aufzufassen. Im Zuge einer Umwidmung zur Landesstraße erster Ordnung und baulichen Umgestaltung ergeben sich auch für die Bahnhofstraße neue Perspektiven.
Ziel wäre es hier, mit einer den neuen Verkehrsverhältnissen angepassten, aber bescheidenen Gestaltung Raum für die Seitenbereiche und die dort stattfindenden Nutzungen zu gewinnen.
Außerdem muss die Fahrbahn besser überquerbar werden.

Impressum

Amt der Stadt Hohenems

Inhalt:
DI Klaus Zweibrücken, Fa. Metron;
Stadtplanung; Öffentlichkeitsarbeit. Grafik: in Anlehnung an 1997er Ausgabe, Werbeagentur R. Nagel, Höchst
Fotomontagen neu: Mathias Wachter