

Siedlung und Mobilität

Präsentationen

🕒 15.30 17.00 18.00

Markus Aberer (Teamleitung)

Ingmar Alge

Wilfried Bertsch

Ulrich Grasmugg

Helmut Kuess

Philip Lutz

Gabor Mödlagl

Geli Salzmann

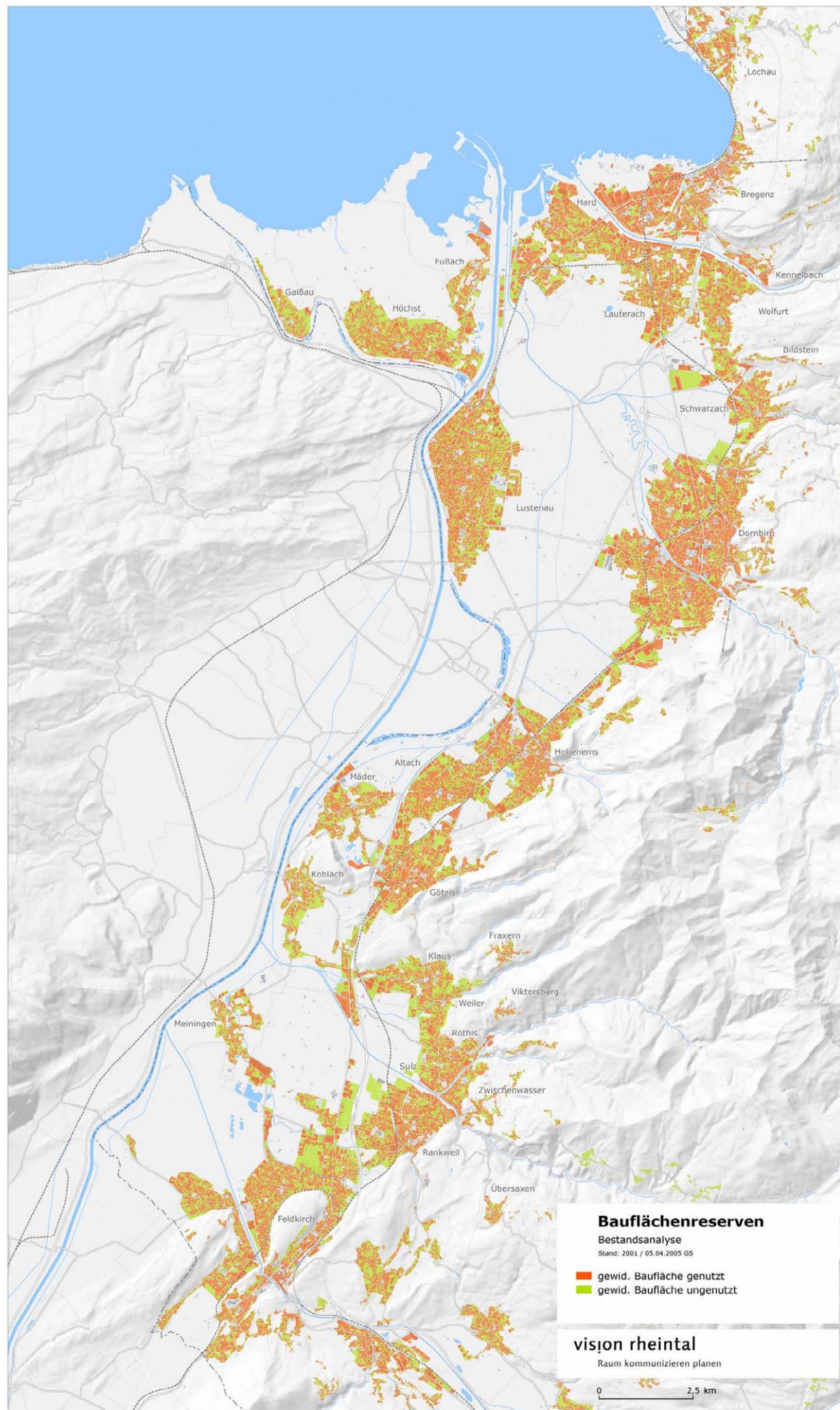
Franz Schwerzler

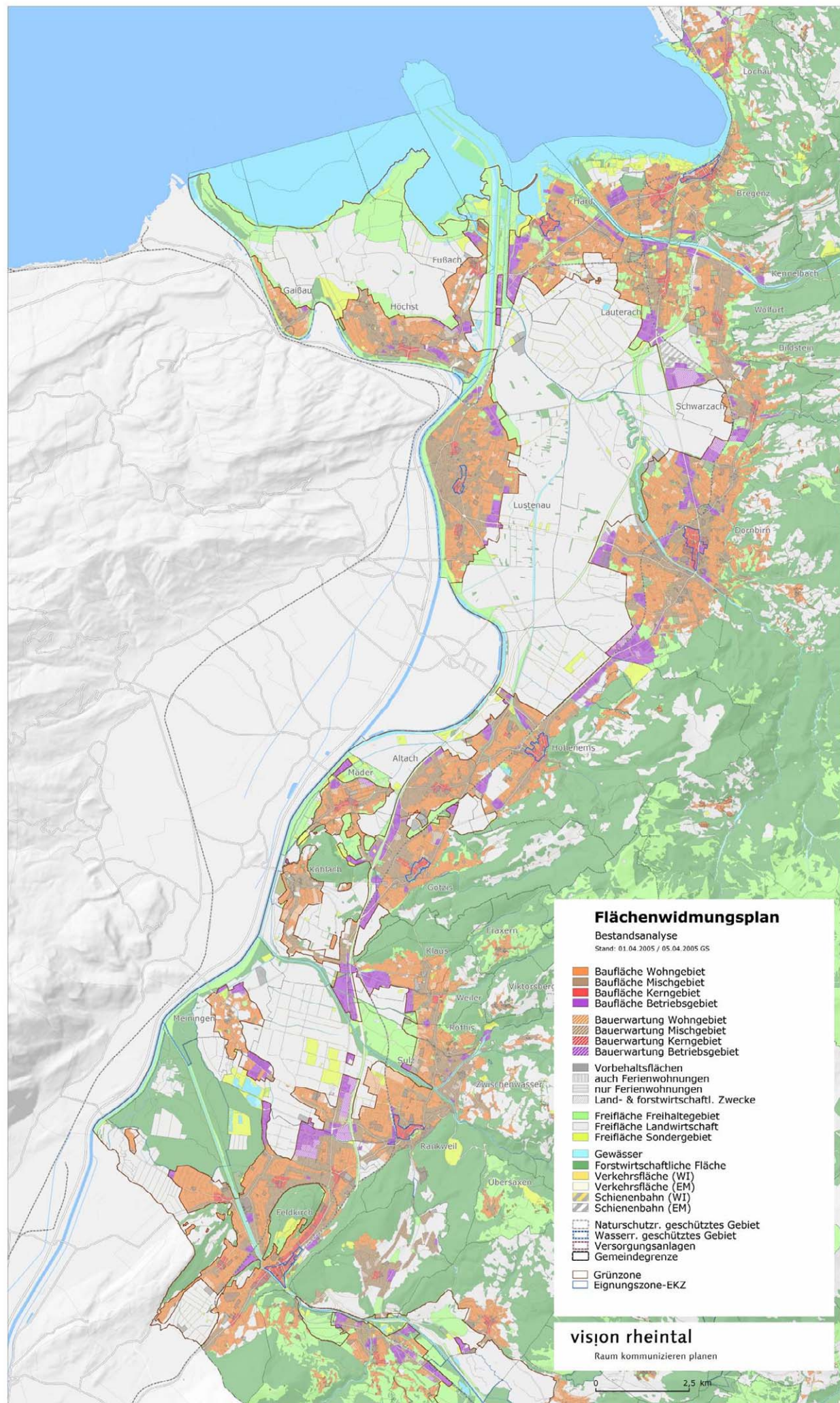
Mitarbeit

Stephan Gruber

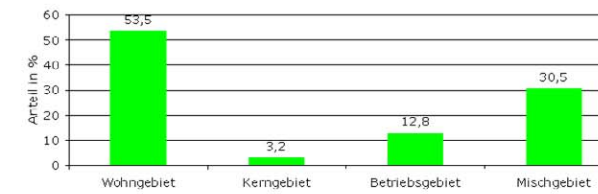
Dina Kuess

Stefan Mayr

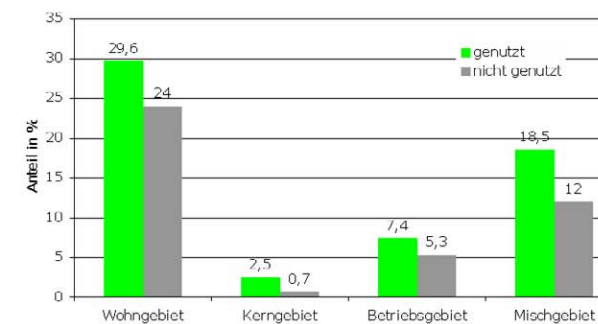




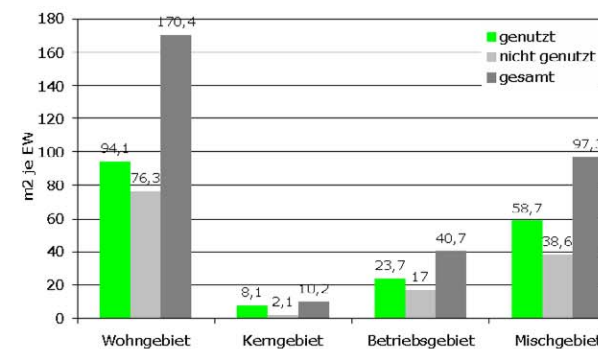
Bauflächen im Rheintal



Die gewidmeten Bauflächen und Bauerwartungsflächen umfassen insgesamt ca. 7.500 Hektar, die sich auf einzelne Widmungskategorien aufteilen.

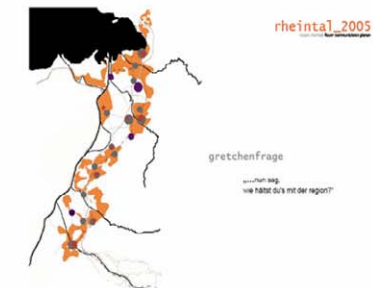
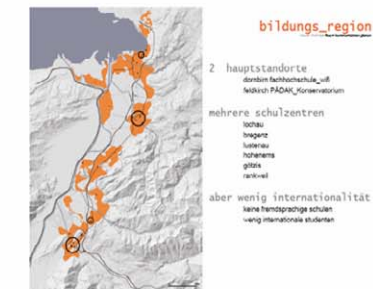
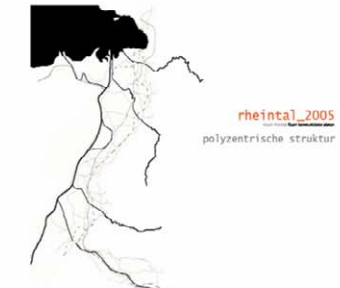
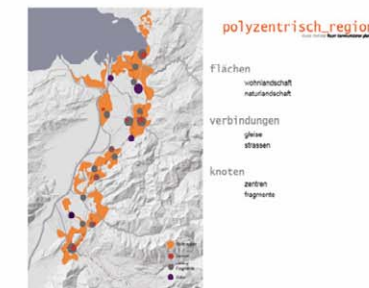
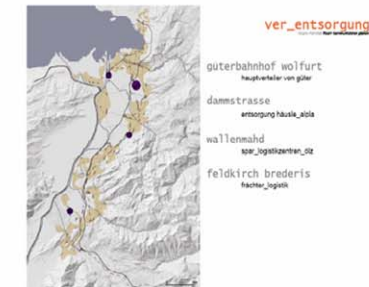
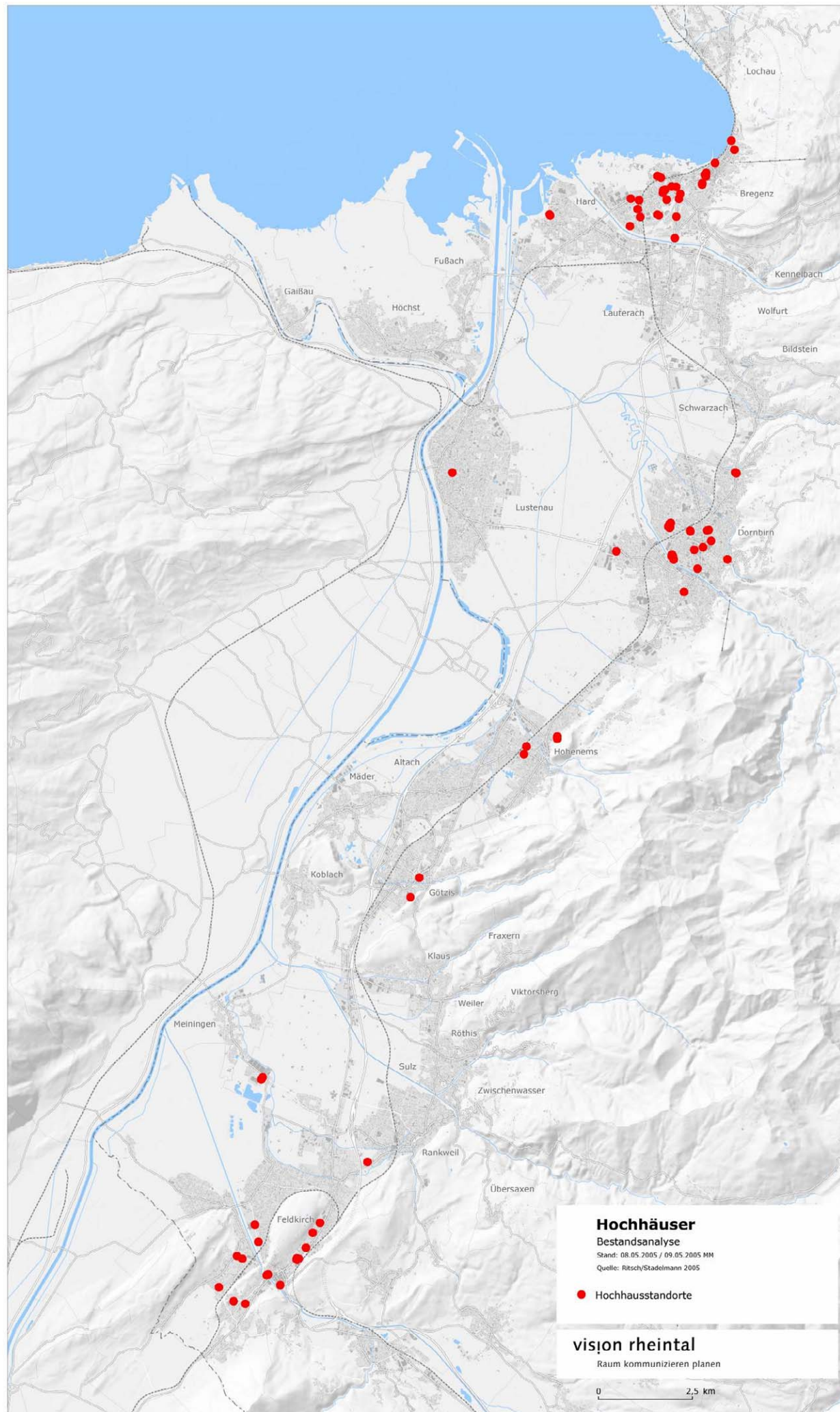


58% der Bauflächen sind baulich genutzt. 42% sind Reserven.



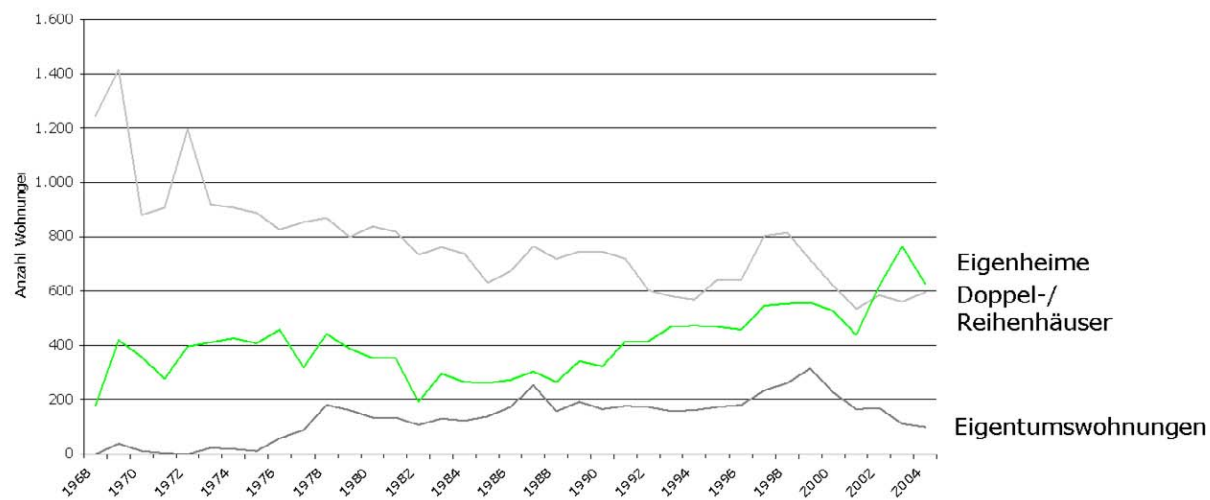
Auf jede/n Bewohner/in des Rheintals entfallen 184,6m² genutzte und 134m² nicht genutzte Baufläche.

Unter der Annahme gleich bleibender Bevölkerungs- bzw. Siedlungsdichten und Nutzung aller Bauflächenreserven bieten die Bauflächenreserven Platz für weitere 171.000 Einwohner/innen. Bei einer weiterhin konstanten Bevölkerungszunahme entsprechend Bevölkerungsprognose würden die Bauflächenreserven rechnerisch noch für über 150 Jahre ausreichen!

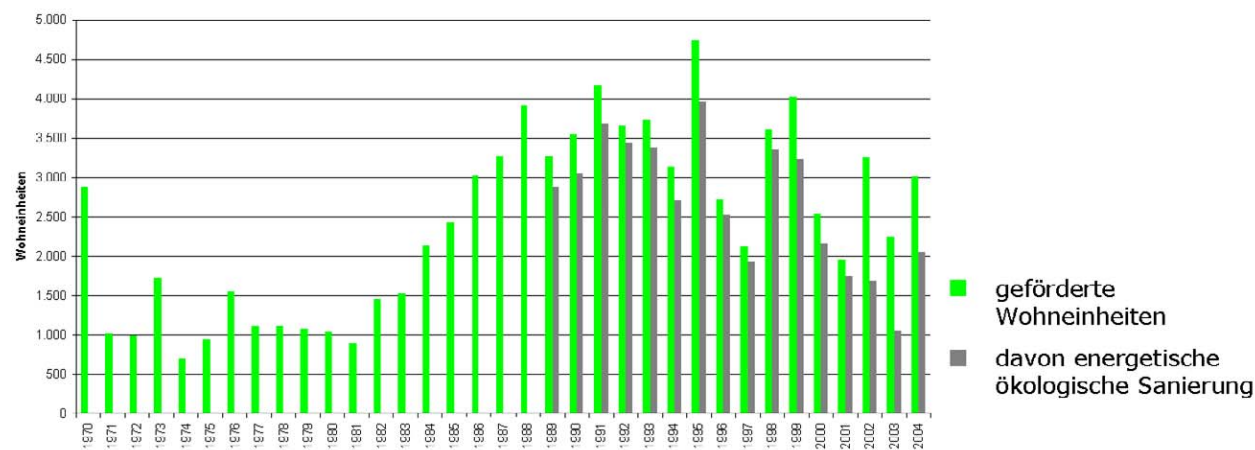


Die 3 Säulen der Wohnbauförderung

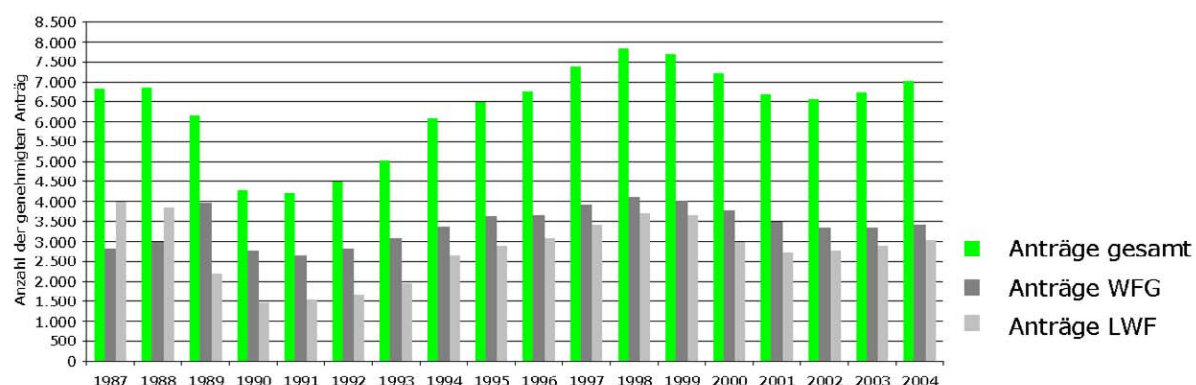
Neubauförderung – vom Eigenheim zur verdichteten Bauweise



Wohnhaussanierung – Wertzuwachs durch ökologische Sanierung



Wohnbeihilfe – Folge des wirtschaftlichen Umfeldes und der Wohnkosten



Neubauförderung – sozial, ökonomisch und ökologisch

Das „Landgeld“ in Form eines zinsbegünstigten Darlehens bildet ein hervorragendes Instrument für Innovation auf dem Gebiet der Umwelt-, der Raumordnungs- sowie Bevölkerungspolitik. Haushalte werden angeregt, bestimmte Qualitätsstandards zu schaffen, die sie ohne Unterstützung nicht realisieren würden.

Das freistehende Eigenheim und die verdichteten Reihenhäuser wurden vom verdichteten Geschossbau zahlenmäßig überflügelt. Der Anteil der „ökologisch“ gebauten neuen Wohneinheiten nähert sich der 90%-Marke.

Sanierungsförderung - Wertzuwachs durch ökologische Sanierung

Haussanierungen sind ökologisch und ökonomisch wertvolle Beiträge zur Vorarlberger Wohnkultur. Architektur und Landschaftsgestaltung spiegeln die Sozial-Geschichte der Regionen und Orte wieder. Sie sind regional ein wirtschaftlicher Multiplikator und wirken stabilisierend auf die Beschäftigung.

Der finanzielle Anreiz zur ökologischen Sanierung in Form von Zuschüssen ist ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der im Vorarlberger Energiekonzept gesteckten Ziele: Verringerung des Energieverbrauches und der Umweltbelastung.

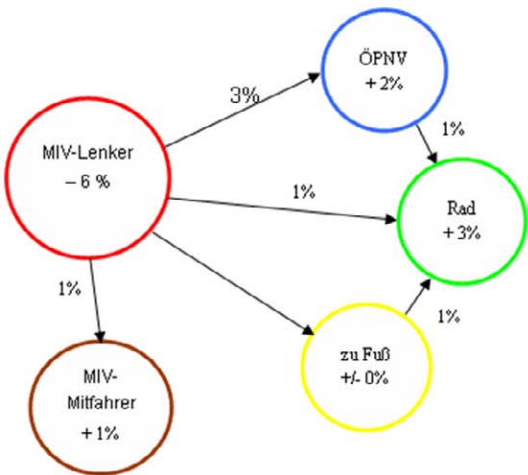
Wohnbeihilfe – Lebensqualität für alle

Wohnen ist ein Grundbedürfnis. Jedoch kann es zu einem Missverhältnis zwischen Einkommen und Wohnkosten kommen. Mit der Wohnbeihilfe unterstützt das Land Vorarlberg Haushalte in Form eines monatlichen Zuschusses sowohl bei Mietzins- als auch bei Darlehensrückzahlungen.

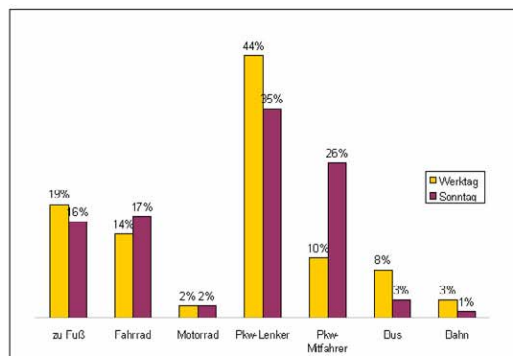
visjon rheintal Raum kommunizieren planen

Verkehrskonzept Vorarlberg 2005

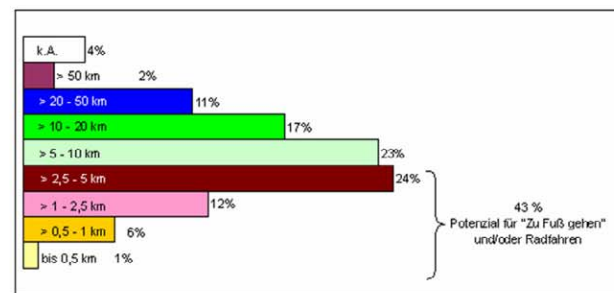
Grundsätze	zugehörige Schwerpunkte
Verkehr vermeiden und verlagern	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmittelwahl: ein Trend zum Umweltverbund Klimaschutz: den Richtungswechsel einleiten Öffentlicher Verkehr: ein Qualitätsnetz Mobilität: Bewusstseinsbildung und Motivation Mobilitätsmanagement: verbreiten - vernetzen - koordinieren
Verkehr umweltverträglich und sicher abwickeln	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrssicherheit: Vision Zero Luftschadstoffe: hohe Belastungen systematisch abbauen Flächenhafte Lärmsanierung
Ein fairer Zugang zur Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> Öffentlicher Verkehr: ein Qualitätsnetz Verkehrssicherheit: Vision Zero
Gut erreichbar für Wirtschaft und Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsspitzen: überregionales Management Verkehrsprojekte: nachhaltige Wege im Konsens
Innovationen fördern	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsmanagement: verbreiten - vernetzen - koordinieren Verkehrsspitzen: überregionales Management
Kooperationen eingehen	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsprojekte: nachhaltige Wege im Konsens Mobilitätsmanagement: verbreiten - vernetzen - koordinieren



Formel 3, 2, 1:
 + 3% Rad
 + 2% Öffentlicher Verkehr
 + 1% PKW-Mitfahrer
 = - 6% MIV
 (motorisierter Individualverkehr)

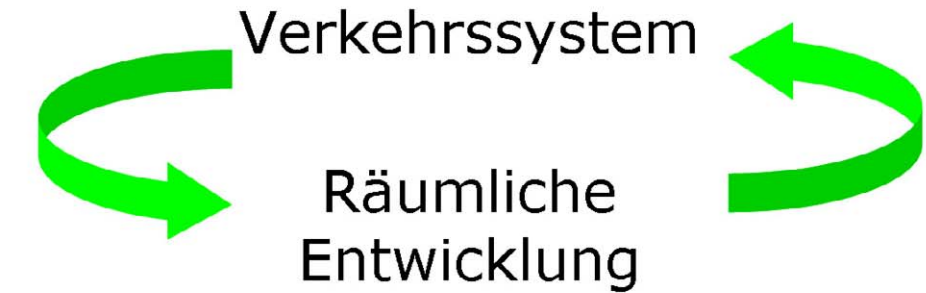


Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel der VorarlbergerInnen (Erhebung 2003)



Verlagerungspotentiale

Siedlung und Mobilität - eine dynamische Wirkungsbeziehung



Vom Läden zum Supermarkt auf der grünen Wiese
 Ausbau im Verkehrssystem → größere Aktionsradien bzw Einzugsbereiche → Verlagerung von Einrichtungen an die Siedlungsränder → höheres Verkehrsaufkommen → Ausbau im Verkehrssystem ...

Von der Zersiedelung zu attraktiven Wohngebieten und geschäftigen Ortskernen
 Kompakte und durchlässige Siedlungsstrukturen → kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer → gute Erschließung mit ÖV → geringes Verkehrsaufkommen → höhere Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer → attraktive Wohnungen und Geschäfte innerorts ...

Eine wesentliche Bedeutung kommt dabei der Organisation des ruhenden Verkehrs zu. Die Lage des Stellplatzes ist maßgeblich für die Wahl des Verkehrsmittels. Parkraummanagement auf öffentlichen Flächen und die Steuerung privater Stellflächen stellen wirksame Einflussmöglichkeiten dar.

vision rheintal Raum kommunizieren planen