

vision konkret

DAS MAGAZIN VON VISION RHEINTAL

6. AUSGABE · JUNI 2010



➤ SIEDLUNG UND MOBILITÄT

Wie sieht das Rheintal von morgen aus?

Werden wir in 20 Jahren alle rund um die Bahnhöfe wohnen, einkaufen und arbeiten? Wird die S-Bahn im Drei-Minuten-Takt unterwegs sein? Und wird es Einfamilienhäuser nur noch im Museum geben? **Seite 4**

➤ REGIONALENTWICKLUNG AM KUMMA

Ein Konzept belebt den Alltag.

Von der Öffnung der Kindergartensprengel bis zu gemeinsamen Betriebsgebieten: In den vier Kummenberggemeinden will man in Zukunft vieles zusammen angehen. **Seite 10**

➤ PFLEGE & BETREUUNG ÄLTERER MENSCHEN

Wenn alle Fäden zusammenlaufen.

Wie schafft man es, sämtliche Pflege- und Betreuungseinrichtungen einer Gemeinde miteinander zu vernetzen? Einige Gemeinden machen es bereits vor. **Seite 15**

➤ NEUE HOMEPAGE

200 Seiten gesammeltes Wissen.

Unter www.vision-rheintal.at finden Sie einen Überblick über aktuelle Ereignisse und das gesammelte Wissen aus sieben Projektjahren. **Seite 19**



Liebe Leserin!
Lieber Leser!

Wenn man sich mit räumlicher Planung befasst, stößt man unmittelbar auf zwei zentrale Fragen: Wo und in welcher Form soll die künftige Siedlungsentwicklung erfolgen? Und wie kann den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen bestmöglich Rechnung getragen werden?

Diese Fragen waren von Beginn an zentrale Anliegen von Vision Rheintal, wurden unter dem Titel „Siedlung und Mobilität“ bereits in der Leitbildphase intensiv aufgearbeitet und später von der Rheintalkonferenz zu einem der Schwerpunktthemen des Projektes erklärt.

Diesem spannenden Thema ist auch die Titelgeschichte der aktuellen Ausgabe unseres Magazins gewidmet. Den Fokus legen wir dabei auf zwei der zentralsten Aspekte dieses Bereichs – auf die Siedlungsverdichtung im Umfeld von Bahnhöfen und auf die Rolle des ruhenden Verkehrs.

Die Vision wird konkret.

Im zweiten Teil des Heftes können wir auch diesmal wieder von Projekten berichten, die im Geiste von Vision Rheintal sind – darunter das gemeindeübergreifende Entwicklungskonzept amKumma und der Beitritt der Stadt Feldkirch zur REGIO Vorderland.

Dass die Bemühungen von Vision Rheintal immer handfester werden, zeigen eindrücklich die Schrebergartenanlage Lauterach/Hard und das Projekt „5 Gemeinden. Ein Fluss.“ Beide Initiativen sind nicht nur Beispiele für Gemeindekooperationen, sie sind außerdem anschauliche Umsetzungen von Leitsätzen aus dem Leitbild von Vision Rheintal. Die Vision wird konkret.



MARTIN ASSMANN, PROJEKTLLEITER VISION RHEINTAL

→ SCHWERPUNKTTHEMA SIEDLUNG UND MOBILITÄT



4–7 **Wie sieht das Rheintal von morgen aus?**

Werden wir in 20 Jahren alle rund um die Bahnhöfe wohnen, einkaufen und arbeiten? Wird die S-Bahn im Drei-Minuten-Takt unterwegs sein? Und wird es Einfamilienhäuser nur noch im Museum geben?

8–9 **Weniger Parkplätze. Weniger Verkehr.**

Grund und Boden ist ein wertvolles Gut. Wie viel davon wollen wir für den ruhenden Verkehr bereitstellen?

→ PROJEKTE



10–11 **Ein Konzept belebt den Alltag.**

Seit Ende letzten Jahres ist es in den vier Gemeindestuben beschlossen: das gemeinsame räumliche Entwicklungskonzept von Altach, Götzis, Koblach und Mäder.

12–13 **Fünf Gemeinden. Ein Fluss.**

In einer gemeinsamen Charta bekennen sich Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Wolfurt und das Land Vorarlberg zur nachhaltigen Entwicklung der Bregenzerach als Naherholungsraum.



Feldkirch verstärkt REGIO Vorderland.

Seit Jänner 2010 ist Feldkirch das 13. Mitglied der REGIO Vorderland.

14–15 **Von der Verkehrsader zur Lebensader.**

Der Achraintunnel hat die L3 in Wolfurt und Schwarzach vom Durchzugs- und Schwerverkehr entlastet. Diese Chance soll nun genutzt werden, um mehr Lebensqualität in die Orte zu bringen.



Wenn alle Fäden zusammenlaufen.

Beispiele für die gelungene Koordination verschiedener Einrichtungen zur Betreuung und Pflege älterer Menschen.

16 **Eine Zusammenarbeit, die Früchte trägt.**

Am Lauterachbach gibt es seit kurzem ein Vorzeigeprojekt der besonderen Art: eine grenzüberschreitende Schrebergartenanlage, die von Hard und Lauterach gemeinsam verwaltet wird.

17 **Aus dem Logbuch von Vision Rheintal.**

18–19 **Kurzmeldungen.**

Gemeindegrenzen überschreiten und zusammen den Lebensraum gestalten. Das will Vision Rheintal. Bei der Rheintalkonferenz haben politische Vertreter von Land und Gemeinden Schwerpunkte definiert, bei denen eine gemeindeübergreifende Sichtweise in den kommenden Jahren besonders wichtig und sinnvoll ist. Einer dieser Schwerpunkte ist das Thema »Siedlung und Mobilität«. Ihm sind die folgenden 6 Seiten gewidmet.

SIEDLUNG UND MOBILITÄT

Wie sieht das Rheintal von morgen aus?

Werden wir in 20 Jahren alle rund um die Bahnhöfe wohnen, einkaufen und arbeiten? Wird die S-Bahn im Drei-Minuten-Takt unterwegs sein? Und wird es Einfamilienhäuser nur noch im Museum geben? Ein Gespräch mit Franz Schwerzler (Land Vorarlberg), Matthias Wehrlin (Städtebauer aus Bern) und Bernhard Kathrein (Raumplaner der Marktgemeinde Hard).

Bernhard Kathrein: Bei uns in Hard wird das über das Siedlungsentwicklungs-konzept gelenkt. Im Zentrum und am Bahnhof ist die Baunutzungszahl

Wie sollen sich die Siedlungen im Vorarlberger Rheintal weiterentwickeln?

Bernhard Kathrein: Auf jeden Fall geplanter als in den 1970er- und 1980er-Jahren. Sonst entsteht mit der Zeit ein Siedlungsbrei ohne Fokus und irgendwann ist dann auch das Ried verbaut. Stattdessen sollten wir die Siedlungsränder halten und innerhalb dieser Grenzen weiter verdichten. So steht es auch im Leitbild von Vision Rheintal.

hoch, in den Randbereichen, die aufs Auto ausgerichtet sind, ist sie für Bauträger weniger attraktiv.

Werden wir in Zukunft also alle rund um die Bahnhöfe arbeiten, wohnen und einkaufen?

Matthias Wehrlin: Alle sicher nicht, aber doch mehr als heute. In der Schweiz gibt es bereits einige gute Beispiele, wo Bahnhofsareale durch gezielte Verdichtungsmaßnahmen zu attraktiven Zentren des kommunalen Lebens geworden sind: Baden, Aarau, Chur, Zug oder auch Bern.

Heißt das, die Einfamilienhäuser werden aus dem Rheintal verschwinden?

Matthias Wehrlin: Nein, das würde nicht zur Identität des Vorarlberger Rheintals passen. Die Siedlungen sollen ja auch nicht überall verdichtet werden, sondern nur da, wo es Sinn macht. Zum Beispiel im Umfeld von Bahnhöfen.

Die Vorarlberger S-Bahn fährt im Halbstundentakt. Reicht das, um die Bahn zum Rückgrat der Siedlungsentwicklung zu machen?

Franz Schwerzler: Für Leute, die zwischen Bregenz und Bludenz längere Strecken auf der Schiene zurücklegen, ist eine S-Bahn, die 20 Mal stehen bleibt, keine wirkliche Alternative zum Auto. Deshalb brauchen wir auch schnellere Verbindungen. Mit einem solchen Mischverkehr aus langsamen und schnellen Zügen lässt sich der Fahrplan nicht beliebig verdichten. Auf der anderen Seite kommen Bregenz, Riedenburg, Dornbirn, Hohenems, Götzis, Rankweil und Feldkirch – also die wichtigsten Bahnhöfe des Rheintals – auch heute schon deutlich über einen Halbstundentakt hinaus. Zu Stoßzeiten fahren da in beide Richtungen bis zu 5 Züge pro Stunde.

Warum gerade Bahnhöfe?

Franz Schwerzler: Weil sie für alle gut erreichbar sind, auch für die, die nicht oder nicht immer über ein Auto verfügen. Und weil Siedlungen am Bahnhof den öffentlichen Verkehr stärken, während solche am Siedlungsrand das Autofahren fördern. Das Leitbild der Vision Rheintal sieht die Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

In den vergangenen Jahren hat die Zahl der Fahrgäste der Bahn deutlich zugenommen. Glauben Sie, dass der Bedarf weiter steigen wird?

Franz Schwerzler: Davon gehen wir aus. Um



»Die Nähe zum öffentlichen Verkehr wird für Investoren immer mehr zum Schlüsselkriterium.«

MATTHIAS WEHRLIN,
STÄDTEBAUER AUS BERN

»Siedlung und Mobilität stehen in einer engen Wechselwirkung zueinander. Eine attraktive S-Bahn wertet die Bahnhofsareale auf. Und umgekehrt«

FRANZ SCHWERZLER,
LAND VORARLBERG, ABTEILUNG VERKEHR



diese Nachfrage abzudecken, kann die Bahn verstärkt längere Garnituren oder Doppelstockzüge einsetzen und den Fahrplan auch noch weiter verdichten. Einen 3-Minuten-Takt, wie man ihn von den U-Bahnen der Großstädte kennt, wird es im Rheintal allerdings nicht geben, da ist auch das Bevölkerungspotenzial nicht vorhanden.

Wie sieht es im Vorarlberger Rheintal mit der Verdichtung rund um die Bahnhöfe aus? Welche Überlegungen gibt es dazu in den einzelnen Gemeinden?

Matthias Wehrlin: Um eine Gesamtschau über die Potenziale und die Planungen in den einzelnen Gemeinden zu bekommen, hat ein kleines Expertenteam im Auftrag von Vision Rheintal kürzlich sämtliche Bahnhaltestellen des Vorarlberger Rheintals besucht. Wir haben uns angeschaut, wie nahe der jeweilige Bahnhof beim Ortskern liegt, ob er gut mit dem Bussystem verknüpft ist, ob es ausreichend Infrastruktur wie z. B. Fahrradabstellplätze gibt, ob der Bahnhof und sein Umfeld eine angenehme, sichere Atmosphäre haben und was in einem fußläufigen Einzugsgebiet von 500 bis 700 Metern städtebaulich, flächen- und nutzungsmäßig möglich wäre.

Welche Bahnhöfe haben die größten Potenziale?

Matthias Wehrlin: Die deutlich höchste Erschließungsgüte weisen natürlich die Bahnhöfe Bregenz, Dornbirn und Feldkirch auf. In allen drei Städten gibt es bereits klare Pläne zur Verdichtung des Bahnhofsumfeldes. Aber es gibt auch mittlere und kleinere Bahnhöfe, die viele Entwicklungsmöglichkeiten haben – z. B. Hard-Fußsach, Lochau-Hörbranz, Dornbirn-Haselstauden oder Feldkirch-Amberg.

Was gehört alles an den Bahnhof?

Franz Schwerzler: Das kann der Handel sein wie die Sutterlüty-Filiale am Dornbirner Bahnhof. Das können Schulen sein wie an der Bahnhaltestelle Riedenburg oder in Dornbirn-Schoren. Das kann verdichtetes Wohnen sein wie bei der Haltestelle Bregenz-Hafen. Das können auch Betriebe sein wie Omicron in Klaus oder Zumtobel im Hatlerdorf. Wünschenswert wäre natürlich auch, dass Kultur- und Freizeiteinrichtungen wie z. B. Kinos näher bei den Bahnhöfen sind.

Welche Nutzung eignet sich für welchen Bahnhof?

Matthias Wehrlin: Hochverdichtete Dienstleistungen anzusiedeln, macht vor allem in »

Zu Stoßzeiten fahren an den wichtigsten Bahnhöfen des Rheintals in beide Richtungen bis zu 5 Züge pro Stunde.



»Wenn wir nichts unternehmen, entsteht ein Siedlungsbrei ohne Fokus und irgendwann ist dann auch das Ried verbaut.«

BERNHARD KATHREIN,
RAUMPLANER DER MARKTGEMEINDE HARD

» Bregenz und Feldkirch Sinn. Auch in Dornbirn wird der Dienstleistungsaspekt neben Schulen und anderen Institutionen noch eine gewisse Rolle spielen. Bei vielen kleineren und mittleren Bahnhöfen, wo die Nachfrage nach Dienstleistungen weniger da ist, wird vor allem Wohnen die geeignetste Nutzung sein. Damit werden je nach Distanz zu bestehenden Angeboten auch so genannte Wohnfolgeeinrichtungen wie Lebensmittelhandel, Kindergarten oder Drogerie erforderlich.

Machen diese Bahnhofs-Quartiere nicht den Ortskernen Konkurrenz?

Bernhard Kathrein: Das kommt auf die Größe des Ortskerns und auf seine Entfernung zum Bahnhof an. Liegen Ortskern und Bahnhofsquartier nahe beieinander, stärken sie sich gegenseitig sogar. Ist die Entfernung – so wie bei uns in Hard – größer als zirka 500 Meter, ist es wichtig, dass die Bus- bzw. Radverbindungen ins Zentrum optimal auf die Bahn abgestimmt sind und dass die Achse zwischen Bahnhof und Ortskern städtebaulich möglichst spannend gestaltet ist.

Wie sehen die konkreten Planungen in Hard aus?

Bernhard Kathrein: Wir haben in den letzten Jahren einiges an Flächen in Bahnhofsnahe erworben. Aufbauend auf einem Masterplan haben wir bereits ein erstes Projekt realisiert – am Bahnhof Hard entsteht zurzeit eine Passivhauswohnanlage mit 44 Wohneinheiten, die im Herbst 2010 fertig sein wird. Als Nächstes ist ein Bahnhofscenter mit einem bahnaffinen Nutzungsmix geplant. Ein kleiner Lebensmittelhandel soll auf jeden Fall dabei sein, vielleicht auch eine Apotheke, eine Arztpraxis und ein Café. Wir sind in unserer Entwicklung allerdings noch etwas gebremst, weil einige Infrastrukturverbesserungen der ÖBB anstehen. Das betrifft die ganze Bahnlinie von Bregenz nach St. Margrethen.

Worum geht es da genau?

Franz Schwerzler: Von Bregenz nach Bludenz hat man bis Mitte der 1990er-Jahre durch den zweigleisigen Ausbau eine leistungsfähige S-Bahn-Strecke geschaffen. Diesem Standard entspricht die Verbindung von Bregenz über Hard und Lustenau nach St. Margrethen noch nicht. ÖBB, Land und Gemeinden sind aber mitten in der Planung, die Finanzierung ist

gesichert, etwa 2015 soll der Ausbau abgeschlossen sein. Geplant sind neben zusätzlichen Begegnungsmöglichkeiten auch eine Neugestaltung der Haltestellen und der Bahnsteige. Künftig sollen auf dieser Strecke in den nachfragestarken Zeiten halbstündlich Regionalzüge fahren, zusätzlich zu einem regelmäßigeren Schnellzugverkehr nach Zürich.

Feldkirch, Bregenz, Dornbirn, Hard, Klaus – in einigen Gemeinden gibt es bereits konkrete Planungen zur Verdichtung des Bahnhofsumfeldes. Wie sieht die Bereitschaft in den anderen Gemeinden aus?

Matthias Wehrlin: Es gibt überall eine große Sensibilität und eine große Begeisterung für diese Fragen.

Was ist der nächste Schritt?

Matthias Wehrlin: Es braucht für jedes Bahnhofsareal eine städtebauliche Vorstellung in Form eines Masterplans. Dafür gibt es kein Patentrezept, das hängt von der konkreten Situation ab. Wichtig ist nur, dass es ein solches Konzept gibt, damit man für einzelne Projekte verbindliche Rahmenbedingungen und Kriterien hat.

Sind Grundstücke im Umfeld von Bahnhöfen bei Investoren gefragt?

Matthias Wehrlin: Sehr. Die Nähe des öffentlichen Verkehrs wird immer mehr zum Schlüsselkriterium.

Ist das alles in den Köpfen der Bewohnerinnen und Bewohner des Rheintals bereits verankert?

Franz Schwerzler: Noch nicht genug. Dazu bräuchte es unter anderem mehr Kostenwahrheit im Verkehr. Im Moment rentiert sich zum Beispiel ein Auto umso mehr, je mehr ich damit fahre. Das sind falsche Signale, da zielen die Anreizstrukturen in die verkehrte Richtung.

Bernhard Kathrein: Mit gezielter Siedlungsentwicklung können Bus und Bahn zwar sehr gefördert werden, genauso wichtig ist es aber, das Image des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Während es bei uns vor allem Schüler und ältere oder einkommensschwache Menschen sind, die den öffentlichen Verkehr benutzen, sieht man in der Schweiz viele Manager, die mit dem Bus, der Bahn und der Straßenbahn unterwegs sind. Das wäre auch für das Vorarlberger Rheintal ein schönes Zukunftsbild.

Bregenz: Die Seestadt liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum Zentrum.

Wo jetzt noch auf 9.000 m² Autos parken, sollen bis 2013 Büro- und Geschäftsflächen, Wohnungen und eine Tiefgarage entstehen.

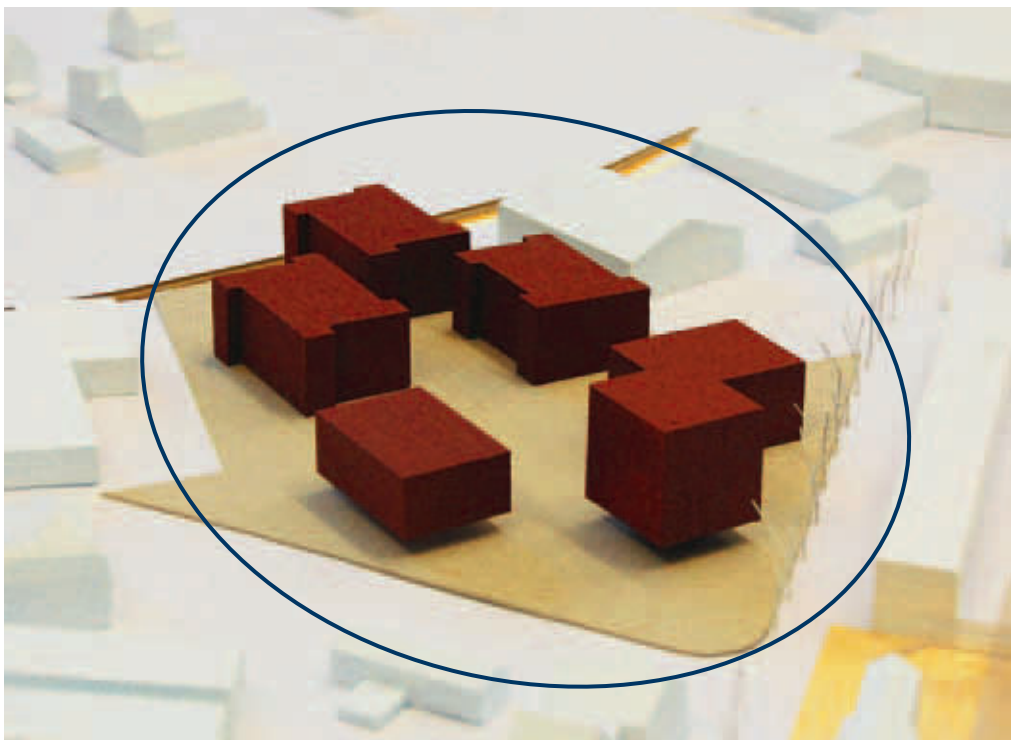


Feldkirch: Das Bahnhofsviertel soll komplett neu gestaltet und mit einem Mix aus Dienstleistungs-, Verkaufs-, Büro- und Wohnflächen eine attraktive Ergänzung zum nahe gelegenen Stadtkern werden. Der städtebauliche Wettbewerb aus dem Jahr 2005 umfasste eine Fläche von rund 56.000 Quadratmetern (rot umrandet). Ein Großteil der Flächen im zentralen und nördlichen Bereich werden von den ÖBB und der Stadt bereitgestellt. Realisiert werden soll das Projekt durch private Investoren.



Hard: Rund um den Bahnhof soll Leben entstehen. Eine Wohnanlage, die noch heuer bezogen wird, soll erst der Anfang sein, die Gemeinde hat weitere Grundstücke erworben.

Neben Wohnungen sind auch verschiedene bahnaffine Nutzungen wie Dienstleistungen, Handel, Apotheke, Arztpraxis und Café angedacht. Es soll ein richtiges Quartier entstehen.





Grund und Boden ist ein wertvolles Gut. Wie viel davon wollen wir für den ruhenden Verkehr bereitstellen?

SIEDLUNG & MOBILITÄT

Weniger Parkplätze. Weniger Verkehr.

Eine gewagte Behauptung? Nicht unbedingt. Schließlich beginnt und endet jede Autofahrt auf einem Parkplatz. Mit einer neuen Stellplatzverordnung will man deshalb in Vorarlberg nicht zuletzt auch dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen zu vermindern.

Denn in Vorarlberg ist durch die Stellplatzverordnung geregelt, dass ein Gebäude je nach Nutzung eine

Freiburg im Breisgau. Der Stadtteil Vauban im Süden Freiburgs hat 5.500 Einwohner, eine gut funktionierende Nahversorgung und fast keine Parkplätze. Wer ein Auto hat, muss einen Stellplatz in einer der zwei Sammelgaragen am Rande des Stadtteils kaufen, die von spielenden Kindern bevölkerten Wohnstraßen dürfen nur zum Be- und Entladen befahren werden. Wer sich »autofrei« meldet, ist dank 16 Carsharing-Autos und einer guten Straßenbahnverbindung trotzdem mobil. Das Ergebnis: In Vauban waren im Jahr 2009 nur 167 PKWs pro 1000 Einwohner gemeldet, im deutschen Bundesdurchschnitt sind es 503.

bestimmte Mindestzahl an Parkplätzen haben muss. Dieser Wert darf zwar überschritten, aber nicht unterschritten werden. So liegt zum Beispiel die Mindestgrenze für Wohnanlagen bei 1,3 Stellplätzen pro Wohnung, von einigen Gemeinden wird diese Zahl sogar auf 1,8 bis 2 Stellplätze pro Wohnung erhöht.

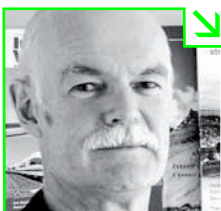
Schon seit den Anfängen von Vision Rheintal ist eine Überarbeitung dieser Stellplatzverordnung im Gespräch, jetzt ist es soweit: Die Raumplanungsabteilung des Landes Vorarlberg hat einen Entwurf erstellt, der bis zum Frühsommer von verschiedenen Seiten begutachtet und im Herbst 2010 von der Landesregierung beschlossen werden soll.

Beschlussfassung voraussichtlich im Herbst 2010.

Bei uns wäre ein solches oder ähnliches Modell wie in Freiburg zurzeit nicht möglich.

Höchstgrenzen statt Mindestgrenzen.

»Die wesentliche Änderung«, erklärt Wilfried



»Viele Städte in der Schweiz machen es bereits vor:
Umso besser ein Gebäude mit Bahn, Bus, Rad oder zu Fuß erreichbar ist,
desto weniger Parkplätze werden bewilligt«

HANNES MÜLLER, VERKEHRSEXPERTE AUS ZÜRICH



»Im öffentlichen Raum gibt es noch zu viele Gratis-Parkplätze. Es wäre immens wichtig, dass der Parkraum in allen Gemeinden bewirtschaftet wird.«

WILFRIED BERTSCH, LAND VORARLBERG,
LEITER RAUMPLANUNG UND BAURECHT

Bertsch, Leiter der Abteilung Raumplanung und Baurecht beim Land Vorarlberg, »besteht darin, dass die neue Verordnung statt Mindestgrenzen Höchstgrenzen vorschreibt, die zwar unterschritten, aber nicht überschritten werden dürfen. Wie viele Parkplätze für eine Wohnanlage, einen Handelsbetrieb oder eine Produktionsstätte bewilligt werden, wird in Zukunft außerdem davon abhängen, wie gut das Gebäude an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.« Das Einsparpotenzial dieser Maßnahmen schätzt Wilfried Bertsch auf etwa 20–25 % weniger Stellplätze.

»Wichtig wäre«, so der Raumplanungsexperte weiter, »dass parallel zur neuen Stellplatzverordnung in den Gemeinden eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird. Gerade die mittleren und kleinen Gemeinden aber fürchten eine Kaufkraftabwanderung. Diese Ängste sind allerdings überflüssig, wenn sich alle Gemeinden zusammen zu einer einheitlichen Parkraumbewirtschaftung entschließen.«

Bewusstseinsbildung durch das Schaffen von Tatsachen.

In vielen Kantonen und Städten der Schweiz

geht man beim Thema Parken schon seit längerer Zeit neue Wege. »Maßnahmen wie flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und Stellplatz-Höchstgrenzen gibt es zwar auch bei uns noch nicht überall, sie sind aber verbreiteter als in Vorarlberg«, resümiert Hannes Müller, Verkehrsexperte aus Zürich.

In Luzern beispielsweise gibt es keinen einzigen öffentlichen Parkplatz mehr, wo man sein Auto dauerhaft gratis abstellen kann. Viele Städte wie z. B. Basel und Aarau bewilligen umso weniger Parkplätze, je besser ein Gebäude mit Bahn, Bus, Rad oder zu Fuß erreichbar ist. Und in der Kleinstadt Zofingen, wo gerade eine große Industriezone am Siedlungsrand zu einer Dienstleistungszone umgewandelt werden soll, wurde explizit erklärt, dass Verkehrs- und parkplatzintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren in dieser neuen Zone nicht erwünscht sind.

»Es geht hier natürlich nicht zuletzt um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens durch die Schaffung von Tatsachen«, betont Hannes Müller, »ein Umdenken findet nämlich nur dann statt, wenn man uns das Autofahren und -parken nicht allzu leicht macht.«

DATEN & FAKTEN

Parkraumbewirtschaftung (Quelle: Gemeindefinanzstatistik 2008)

Im Großteil der Kommunen des Rheintals ist das Parken im öffentlichen Raum noch immer gratis.



Haushalte mit/ohne PKW (Quelle: Konsumerhebung Statistik Austria, 2004/05)

Potenzial für autoreduziertes Wohnen:

Beinahe jeder fünfte Vorarlberger Haushalt verfügt über keinen PKW.





Nach dem Motto »29 Gemeinden. Ein Lebensraum.« haben wir auch diesmal wieder einige spannende (Kooperations)-Projekte aus dem Rheintal zusammengetragen. Die Themen sind vielfältig und reichen von der Kinderbetreuung über den Verkehr bis zum regionalen Entwicklungskonzept. Sieben Seiten mit Geschichten über den Beitritt Feldkirchs zur REGIO Vorderland (Seite 13), eine »wohnliche« Landstraße (Seite 14) und einen grenzüberschreitenden Schrebergarten (Seite 16). Und dazwischen finden Sie immer wieder die eine oder andere gute Idee zum Nachahmen.

REK AM KUMMA

Ein Konzept belebt den Alltag.

Seit Ende letzten Jahres ist es in den vier Gemeindestuben beschlossen: das gemeinsame räumliche Entwicklungskonzept amKumma. Altach, Götzis, Koblach und Mäder setzen jetzt Schritt für Schritt um, was in einem 15 Monate dauernden Prozess von Politik, Verwaltung und Bürgern erarbeitet wurde.

Lebendigkeit unseres regionalen Denkens«, sagt der Götzner Bürgermeister Werner Huber, Sprecher der Region amKumma.

Fünf Arbeitsgruppen haben insgesamt 23 Handlungsfelder für die Themenbereiche Siedlung & Bauen, Natur & Freiraum, Wirtschaft, Mobilität und Soziales definiert. Diese Handlungsfelder sind ab sofort Grundlage für die tägliche Arbeit in den vier Kummenberggemeinden.

»Impulsgeber für das Projekt REK amKumma war die Initiative Vision Rheintal.«

Von der Öffnung der Kindergartensprengel bis zu gemeinsamen Betriebsgebieten.

Die Handlungsfelder im REK amKumma sind vielseitig: Eine gemeinsame »Charta für das Bauen amKumma« legt beispielsweise Anleitungen für den zukünftigen Umgang mit dem Ortsbild und für die Entwicklung öffentlicher Plätze und Straßenräume fest. Neben der effizienten Nutzung der Betriebsgebiete in

»Schon in den vergangenen Jahren haben wir in vielen Bereichen zusammengearbeitet. Beispiele wie der gemeinsame Einkaufsgutschein oder der Ortsbus amKumma zeigen die

Den Blick über die Gemeindegrenzen hinaus auf die Region richten: Altach, Götzis, Koblach und Mäder setzen mit dem REK amKumma ein deutliches Zeichen in Richtung Regionalentwicklung.





»Etwas gemeinsam zu entwickeln, erhöht nicht nur die Chancen der Region. Es macht ganz einfach auch mehr Freude.«

WERNER HUBER, SPRECHER DER REGION AM KUMMA

den einzelnen Gemeinden sollen in Zukunft auch gemeinsame Betriebsgebiete entwickelt werden. Und durch die Öffnung der Kindergartensprengel und gemeinsame Kindergärten an den Gemeindegrenzen soll die Kinderbetreuung flexibler werden. Zur Grundversorgung der Bevölkerung wird zwar jede Gemeinde ein eigenes Sozialzentrum mit Pflege- und Betreuungsangeboten erhalten, geplant ist aber, die Verwaltung der Zentren langfristig gemeinsam abzuwickeln.

Von der gemeinsamen CO₂-Bilanz bis zum regionalen Radwegkonzept.

Erstmals wird die Region heuer auch eine gemeinsame CO₂-Bilanz erstellen. Und bereits in diesem Frühjahr wurde das regionale Radwegkonzept ausgearbeitet. Neben der schrittweisen Umsetzung eines durchgängigen Radwegenetzes in der gesamten Region ist auch ein Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr geplant. Weitere Rad-Abstellplätze sollen die Kombination Bus-Rad und Bahn-Rad verbessern.

»Regionales Handeln beginnt im Kopf«, meint Werner Huber, »deshalb gibt es im REK

amKumma eine ganze Reihe von Maßnahmen, die bewusstseinsbildenden Charakter haben. Sie tragen dazu bei, das gemeindeübergreifende Denken auch in der Bevölkerung zu verankern.«

WEITERE INFORMATIONEN:

WWW.AMKUMMA.AT

DATEN & FAKTEN

2005: Altach, Götzis, Koblach und Mäder gründen den Verein »Region amKumma«. Der Vorstand besteht aus den vier Bürgermeistern.

Dezember 2007: Präsentation des Leitbildes für die Region, das unter großer Bürgerbeteiligung erarbeitet wurde.

Frühjahr 2008 – Sommer 2009: In insgesamt 20 Workshops entsteht das gemeindeübergreifende REK amKumma. An diesem Konzept haben 150 Bürgerinnen und Bürger aller vier Gemeinden mitgewirkt.

Dezember 2009: Das REK amKumma wird in allen vier Gemeinden beschlossen.

Kinderbetreuung amKumma: Durch die Auflösung der Kindergartensprengel soll mehr Flexibilität für die Eltern geschaffen werden.





Die Bregenzerach soll künftig für ganz unterschiedliche Interessen Erholung bieten.

Fünf Gemeinden. Ein Fluss.

Die Bregenzerach ist ein verbindendes Element für den Lebensraum der Gemeinden Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach und Wolfurt. In einer gemeinsamen Charta bekennen sich diese fünf Gemeinden und das Land Vorarlberg zur nachhaltigen Entwicklung der Ach als Naherholungsraum.

Unterzeichnet wurde die Charta im Dezember 2009. »Wasserwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung – durch die Zusammenarbeit der fünf Gemeinden und des Landes Vorarlberg können die verschiedensten Bereiche gemeinsam geplant und langfristig umgesetzt werden«, sagt Raumplaner Manfred

Kopf vom Land Vorarlberg, »das ist eine große Chance.«

Angebote für unterschiedliche Interessen.

Ein Schwerpunkt der Zusammenarbeit ist die naturnahe Entwicklung der Ach als Erholungsraum. Die Bregenzerach soll künftig zwischen

Kennelbach und der Einmündung in den Bodensee für ganz unterschiedliche Interessen Erholung bieten. Familien, Kinder, Jugendliche, Sportler, Senioren, Radfahrer – sie alle sollen den Fluss nach ihren Bedürfnissen erleben können.

Gemeinsame Planung.

Derzeit entsteht ein gemeinsamer Katalog für Ausstattung wie Bänke und Tische entlang der Bregenzerach. An diesem Katalog werden sich die Gemeinden künftig orientieren. »Die Planung der einzelnen Abschnitte erfolgt durch Fachplaner und unter starker Beteiligung der Bevölkerung«, erläutert Kopf die Vorgehensweise. Durch attraktive Zugänge zum Wasser sollen Besucher gelenkt und so sensible Fluss- oder Uferbereiche geschützt werden.

WEITERE INFORMATIONEN:

MANFRED KOPF, LAND VORARLBERG,
ABTEILUNG RAUMPLANUNG & BAURECHT
T 05574/511-27119
MANFRED.KOPF@VORARLBERG.AT



↘ GUTE IDEE

Geteilte Sonn- und Feiertagsdienste.

Seit Jahrzehnten bewährt sich die Kooperation der Krankenpflegevereine Altach, Götzis, Hohenems, Mäder und Koblach bei den Sonn- und Feiertagsdiensten. »Ohne Kooperation kämen gerade kleine Krankenpflegevereine beim Sieben-Tage-Dienst an ihre Kapazitätsgrenzen«, erklärt Schwester Elvira Gamper vom Hohenemser Krankenpflegeverein. Durch die regionale Zusammenarbeit hat jeder Verein je nach Größe nur noch ein bis zwei Mal monatlich Sonn- oder Feiertagsdienst.

»Kirchturmdenken ist überholt. Zukunftsfähige Lösungen entstehen heute in vielen Bereichen durch gemeinsame Planung über die Gemeindegrenzen hinaus.«

WILFRIED BERCHTOLD,
BÜRGERMEISTER IN FELDKIRCH



Feldkirch verstärkt REGIO Vorderland.

Seit Jänner 2010 ist Feldkirch das 13. Mitglied der REGIO Vorderland. Die Abstimmung über den Beitritt erfolgte sowohl in der Feldkircher Stadtvertretung als auch in der Generalversammlung der REGIO einstimmig.

Mehr Gewicht für die Region. »Der Beitritt Feldkirchs zur REGIO Vorderland ist eine absolute Bereicherung«, sagt REGIO-Obmann Josef Mathis, »unsere Beziehungen waren schon immer sehr vielfältig, der Beitritt ist demnach ein logischer Schritt und verstärkt das Gewicht der REGIO.« Neben dem neuen Mitglied Feldkirch gehören auch Fraxern, Göfis, Klaus, Laterns, Meiningen, Rankweil, Röthis, Sulz, Übersaxen, Viktorsberg, Weiler und Zwischenwasser zu dieser Plattform, die bereits 1978 gegründet wurde.

Über 60.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Die REGIO, die nun über 60.000 Menschen vertritt, hat klar formulierte

Hauptziele: Brach liegende Synergien sollen ausgelotet und genutzt, bestehende Kooperationen rasch ausgebaut werden. Die Eigenständigkeit der einzelnen Gemeinden soll dabei aber unbedingt erhalten bleiben.

Einheitliche Altstoffsammelzentren und eine gemeinsame Musikschule.

Als einen der ersten konkreten Schritte plant die REGIO einheitliche

Altstoffsammelzentren. Gestartet wird mit dem Bau eines Mustersammelzentrums in Feldkirch, danach sollen zwei bis drei weitere solcher Zentren im Vorderland entstehen. Angedacht ist auch die Zusammenführung der Musikschulen Rankweil und Feldkirch. Als Grundlage für eine fundierte Entscheidung werden derzeit von beiden Gemeinden zusammen Auswirkungen und Synergien einer solchen Zusammenlegung untersucht.

WEITERE INFORMATIONEN:

REGIO VORDERLAND
OBMANN JOSEF MATHIS
T 05522/4915-0
JOSEF.MATHIS@ZWISCHENWASSER.AT



GUTE IDEE

Rheindelta saniert.

Die drei Rheindeltagebieten Fußach, Gaißau und Höchst forcieren mit dem gemeinsamen Projekt »rheindelta.SANIERT« das ökologische Sanieren älterer Bausubstanz in der Region. Im Rahmen der Aktion wurden bisher mehr als 40 Energieberatungen durchgeführt. Die Ausstellung »Offene Handwerkstür« (im Bild) haben über 300 Interessierte besucht. Das Gemeinschaftsprojekt läuft noch bis Ende 2010. Infos: www.rheindeltasaniert.info

Gemeinderat
Hans Fetz bei der
Besichtigung der
Baustelle in Wolfurt.
Die erste Baustappe
erstreckt sich vom
Autobahnanschluss
Wolfurt bis zur
Abzweigung
Kennelbach.



Von der Verkehrsader zur Lebensader.

Der Achrintunnel hat die Landesstraße 3 in Wolfurt und Schwarzach vom Durchzugs- und Schwerverkehr entlastet. Diese Chance soll nun genutzt werden, um mehr Lebensqualität in die Orte zu bringen.

Das Projekt »Hofsteigader« will die L3 vom Autobahnanschluss Wolfurt bis zum Achrintunnel »wohnlicher« machen. Das Gestaltungspotenzial, das durch die Verkehrsentlastung entstanden ist, soll optimal genutzt werden. Dazu haben die Gemeinden Wolfurt und Schwarzach gemeinsam mit dem Land Vorarlberg ein Konzept für diese 6,2 Kilometer lange Ader erarbeitet. Bürgerbeteiligung wurde dabei groß geschrieben: Mehr als 300 Bürgerinnen und Bürger brach-

ten im Vorfeld der Planung über 100 Einzelschläge ein. Das Ergebnis ist ein überkommunales Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept, das den Anrainern mehr Lebensqualität bringen soll.

Treffpunkte für Bürgerinnen und Bürger.

Als erste Etappe wird nun die »Wohnzone Achstraße« in der Gemeinde Wolfurt umgesetzt. Bis Oktober 2010 wird das 800 Meter lange Straßenstück zwischen Autobahnanschluss

Wolfurt und Abzweigung Kennelbach umgebaut. Im Zuge der Generalsanierung wird der Mittelstreifen entfernt und beidseitig ein Randstreifen farblich markiert. Das bewirkt die optische Einengung des Straßenraums und führt so zur Reduzierung der Geschwindigkeit. Höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr soll damit erreicht werden.

Nächster Umsetzungsschritt in Wolfurt ist die Gestaltung des Rathaus-Umfeldes. Sie ist eine der insgesamt fünf Kernzonen entlang der »Hofsteigader«, wo durch die Schaffung von Plätzen Treffpunkte für die Bürger entstehen sollen.

WEITERE INFORMATIONEN:
HANS FETZ
GEMEINDERAT IN WOLFURT
T 05574/6840-0
HANS.FETZ@CABLE.VOL.AT



↙ GUTE IDEE

Gemeinsame Kinderbetreuung.

Seit September 2009 besuchen Kinder aus Schwarzach und Bildstein gemeinsam die Kinderbetreuungseinrichtung im alten Gemeindeamt in Schwarzach. Die Spielgruppe ist eine Kooperation zwischen den beiden Gemeinden und bietet erweiterte Öffnungszeiten für Kinder zwischen eineinhalb und drei Jahren an. Das Angebot ist schon jetzt ein voller Erfolg: Mit 44 Kindern aus den beiden Gemeinden hat sich die Zahl der Kinder im Vergleich zur früheren Spielgruppe nahezu verdoppelt.



»Unsere enge Zusammenarbeit mit den einzelnen Institutionen trägt eindeutig Früchte. Die Nachfrage von älteren Menschen ist sehr groß.«

ELKE OBMANN-EDER, LEITERIN DER SERVICESTELLE
PFLEGE UND BETREUUNG IN FELDKIRCH



Wenn alle Fäden zusammenlaufen.

Für kleinere Gemeinden wird die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit im Bereich Betreuung und Pflege immer wichtiger. Für größere Gemeinden hingegen liegt die Herausforderung vor allem in der Koordination der verschiedenen Einrichtungen innerhalb der Gemeindegrenzen. Erste Beispiele gibt es bereits.

Wolfurt: Zentrale Anlaufstelle für alle Anliegen.

In Wolfurt steht älteren Menschen und ihren Angehörigen seit einiger Zeit mit Barbara Moser-Natter eine Ansprechperson zur Verfügung, bei der alle Fäden zusammenlaufen. Diese zentrale Anlaufstelle ist bei den Sozialdiensten Wolfurt stationiert, wo auch die Hauskrankenpflege, der Mobile Hilfsdienst, die Tagesbetreuung und das Seniorenheim untergebracht sind. Barbara Moser-Natter ist ständig mit der Gemeinde und mit sämtlichen ambulanten und stationären Betreuungs- und Pflegeanbietern im Kontakt. So kann sie Auskunft über alle Hilfs- und Unterstützungsangebote vor Ort geben.

Feldkirch: Vernetzung in beide Richtungen.

Ähnlich arbeitet die Servicestelle für Pflege und Betreuung in Feldkirch, die im Februar 2010 ihre Pforten geöffnet hat. Die Informations-, Koordinations- und Beratungsstelle im Haus Nofels informiert Betroffene über die gesamte Bandbreite an Unterstützungsmöglichkeiten und berät individuell. »Mittlerweile funktioniert die Koordination in beide Richtungen«, erläutert Elke

Obmann-Eder, Leiterin der Servicestelle, »so werden wir mitunter auch vom Krankenpflegeverein oder vom mobilen Hilfsdienst angerufen, der uns bittet, mit einem Patienten Kontakt aufzunehmen.«

Lauterach: Alles unter einem Dach.

Über einen deutlich verbesserten Austausch zwischen den ambulanten und stationären Anbietern freut man sich

auch in Lauterach. Im SeneCura Sozialzentrum sind seit September 2009 das Pflegeheim, der Krankenpflegeverein und der Mobile Hilfsdienst unter einem Dach untergebracht. »Vernetzte Treffen sind jetzt deutlich einfacher zu bewerkstelligen«, erzählt Gerhard Sinz, Leiter des Sozialzentrums, »schließlich läuft man sich auch informell häufig über den Weg. Das ist ein Riesenvorteil.«



Die räumliche Zusammenführung von stationärer Pflege, Krankenpflegeverein und MOHI im SeneCura Sozialzentrum Lauterach hat den gegenseitigen Austausch deutlich intensiviert.



Insgesamt 700.000 Euro haben sich Hard und Lauterach die neue Schrebergartenanlage kosten lassen.

Eine Zusammenarbeit, die Früchte trägt.

Am Lauterachbach gibt es seit kurzem ein Vorzeigeprojekt der besonderen Art: eine grenzüberschreitende Schrebergartenanlage, die von Hard und Lauterach gemeinsam verwaltet wird.

Aus Gründen des Grundwasserschutzes war die Gemeinde Hard gezwungen, ihre Schrebergartenkolonie an der Ach aufzulassen

und ein neues Gelände zu suchen. Das war der Beginn eines beispielhaften Kooperationsprojektes.

Denn das neue Gelände schließt nahtlos an den Schreberpark der Nachbargemeinde Lauterach an, der direkt an der Grenze zu Hard liegt. Die neuen Parzellen liegen teils auf Harder, teils auf Lauteracher Gemeindegebiet. Entstanden ist so ein grenzüberschreitendes Naherholungsparadies mit rund 100 Parzellen und einer gemeinsamen Verwaltung.

700.000 Euro investiert.

Auf einen großen Autoparkplatz hat man in der Anlage verzichtet. Dafür sind die Schrebergärten von drei Seiten aus mit Radwegen erschlossen. Neue WC-Anlagen, eine Fußgängerbrücke über den Lauterachbach und ein öffentlicher Spielplatz in unmittelbarer Nähe runden das Angebot ab. Die beiden Gemeinden haben insgesamt 700.000 Euro investiert, die Bauarbeiten befinden sich in der Endphase.

WEITERE INFORMATIONEN:

BERNHARD KATHREIN
MARKTGEMEINDE HARD
RAUMPLANUNG
T 05574/697-45
BERNHARD.KATHREIN@HARD.AT

MARC ANDERS
MARKTGEMEINDE LAUTERACH
RAUMPLANUNG
T 05574/6802-24
MARC.ANDERS@LAUTERACH.AT

Symbolischer Spatenstich (v. l. n. r.): Hugo Roggner (Altbürgermeister Hard), Walter Kühne (Obmann Schrebergartenverein Hard), Dietmar Schneider (Sprecher Schrebergarten Lauterach), Elmar Rhombert (Bürgermeister Lauterach), Harald Köhlmeier (Bürgermeister Hard).



Mai 2010

27./28.05.2010: Think Tanks mit den Mitgliedern der Rheintalkonferenz; Thema „Wie geht Vision Rheintal weiter?“; Siechenhaus Bregenz.

April 2010

14.04.2010: Treffen mit den Jugendreferenten des Landes zum Thema „Jugend und Integration“; Landhaus Bregenz.

März 2010

26.03.2010: Die neue Homepage von Vision Rheintal geht online.
22./23.03.2010: Erhebung der Entwicklungspotenziale und -absichten der Rheintalgemeinden im Bereich ihrer Bahnhöfe und Haltestellen.
15.03.2010: Die Kurzfassung der Studie zur Schätzung des zukünftigen Bedarfs an betrieblich genutzten Flächen im Rheintal liegt vor.

Februar 2010

04.02.2010: „Das Alpenrheintal: groß genug, um wahr zu sein?“ (4. Rheintalgespräch); Referent: Alain Thierstein (TU München); Junker-Jonas-Schlössle, Götzis.

Jänner 2010

20.01.2010: „Prozesse im Netzwerk der Regionalentwicklung.“ (3. Rheintalgespräch); Referent: Dirk Baecker (Universität Friedrichshafen); Junker-Jonas-Schlössle, Götzis.
12.01.2010: Die Miniausstellung von Vision Rheintal zum Thema „Kooperation in der Betreuung und Pflege älterer Menschen“ tourt durch die Gemeinden.

Dezember 2009

15.12.2009: „Warum Städte und Gemeinden allein nicht mehr handlungsfähig sind.“ (2. Rheintalgespräch); Referent: Rainer Danielzyk (ILS Dortmund); Junker-Jonas-Schlössle, Götzis.
01.12.2009: „Was macht eine Region zum Lebensraum?“ (1. Rheintalgespräch); Referent: Jens Dangschat (TU Wien); Junker-Jonas-Schlössle, Götzis.

November 2009

25.11.2009: Zweiter Verwaltungstag: Vernetzungstreffen der Amtsleiter aus den 29 Rheintalgemeinden; Vinomnasaal Rankweil.
20.11.2009: Pressekonferenz „Zwischenbilanz: Fünf Jahre Vision Rheintal – Ergebnisse der 9. Rheintalkonferenz“; Gemeindehaus Dornbirn.

GUTE IDEE

Regionaler Ortsbus.

Seit Dezember 2008 vernetzt der regionale Ortsbus amKumma die Gemeinden Altach, Götzis, Koblach und Mäder bestens miteinander. Die drei neuen Busse, das erweiterte Liniennetz und die optimale Abstimmung von Bahn und Bus haben sich bereits bewährt: 2009 wurden in Mäder 30 Prozent, in Götzis und Altach je 17 Prozent mehr Jahreskarten verkauft. Die Bürgermeister freuen sich (v. l. n. r.): Werner Huber (Götzis), Fritz Maierhofer (Koblach), Rainer Siegele (Mäder) und Gottfried Brändle (Altach).





Die 9. Rheintalkonferenz fand am 17. November 2009 im Vinomnasaal Rankweil statt.

Vision Rheintal geht weiter.

Die dritte Projektphase von Vision Rheintal geht im Oktober 2010 zu Ende. Dass Vision Rheintal auch danach weitergehen soll, darüber herrschte auf der 9. Rheintalkonferenz breiter Konsens. Die anwesenden 35 Bürgermeister, Mitglieder der Vorarlberger Landesregierung und des Landtags einigten sich zudem darauf, den Themenbereich

»Jugend und Integration« als neuen Schwerpunkt im Rahmen von Vision Rheintal zu behandeln.

»Seit der ersten Rheintalkonferenz vor knapp fünf Jahren ist viel passiert«, resümiert Vision-Rheintal-Projektleiter Martin Assmann, »die Verantwortung für den gemeinsamen Lebensraum wird in den Gemein-

den verstärkt wahrgenommen und Gemeindekooperationen haben in vielfältiger Weise Impulse erhalten. Auch die Umsetzung des Leitbildes findet Schritt für Schritt statt.« Details, in welcher Form Vision Rheintal weitergeführt werden soll, werden zurzeit noch geklärt.

Nachlese zu den Rheintalgesprächen.



Ist das Alpenrheintal groß genug, um wahr zu sein? Was macht eine Region zum Lebensraum? Und warum sind Städte und Gemeinden allein nicht mehr handlungsfähig? Im Rahmen der Vortrags- und Diskussionsreihe »Rheintalgespräche« hat Vision Rheintal zur gemeinsamen Auseinandersetzung mit der Zukunft des Rheintals eingeladen.

Die insgesamt vier Gespräche mit hochkarätigen Referenten fanden zwischen Dezember 2009 und Februar 2010 im Junker-Jonas-Schlössle in Götzis statt. Die Zusammenfassung der Vorträge und die Original-Tondokumente stehen auf der Homepage von Vision Rheintal (www.vision-rheintal.at/aktuelles/rheintalgespraeche) zum Download bereit.

Von links oben nach rechts unten:
Jens Dangschat (TU Wien),
Rainer Danielzyk (ILS Dortmund), Dirk Baecker (Universität Friedrichshafen) und Alain Thierstein (TU München).

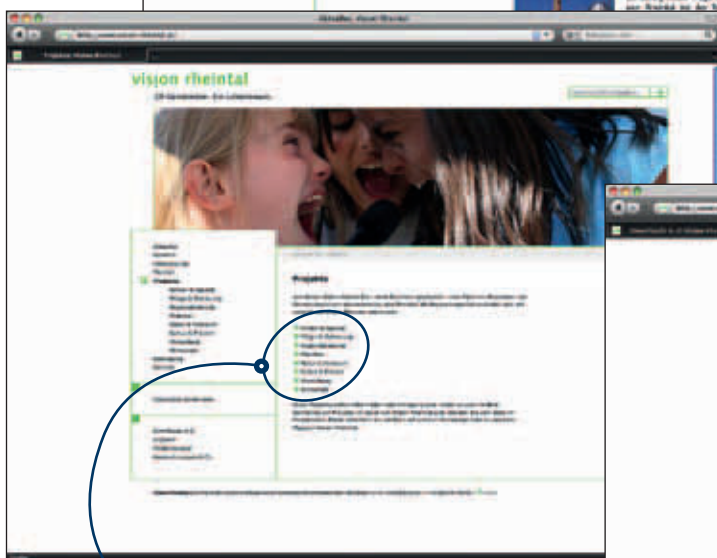




Hier finden Sie spannende Daten und Fakten aus dem Rheintal.

Die Suchoption stellt Ihnen das gesammelte Wissen aus sieben Projektjahren auf einen Klick zur Verfügung.

235.701 Einwohner entspricht das Rheintal einer Stadt wie Kiel oder Granada



Unter der Rubrik »Projekte« sind über 50 Kooperationsbeispiele aus den Rheintalgemeinden gespeichert.



Im Downloadbereich gibt es unter anderem rund 20 Themenkarten zum Herunterladen: von der Siedlungsentwicklung über die Flächenwidmung bis zu den Arbeitsstätten des Rheintals.

Neue Homepage ist online.

Nach einigen Monaten Vorbereitung ist die neue Homepage von Vision Rheintal jetzt online. Unter www.vision-rheintal.at finden Sie einen Überblick über aktuelle Ereignisse und das gesammelte Wissen aus sieben Projektjahren. Die neue Suchoption erlaubt es, schnell und einfach auf das umfangreiche Wissen zuzugreifen. Wenn Sie z.B. den Suchbegriff »Mobilität« ein-

geben, bekommen Sie 320 Ergebnisse. Das Stichwort »Kinderbetreuung« liefert 192, das Stichwort »Betriebsgebiete« 245 Einträge.

Auf über 200 Seiten finden Sie neben einer Sammlung an Konzepten, Studien, Berichten, Karten, Projekten, Veranstaltungen und Vorträgen natürlich auch ganz aktuelle Infos und Hinweise. Dazu einige spannen-

de Daten und Fakten. Wussten Sie zum Beispiel, dass das Vorarlberger Rheintal fast exakt gleich viele Einwohner hat wie die deutsche Stadt Kiel? Oder dass es in den 29 Rheintalgemeinden 161 öffentliche Spielplätze, 811 Bushaltestellen, 8 Kinos, 73 Volksschulen und 190 Friseursalons gibt?

vision rheintal

29 Gemeinden. Ein Lebensraum.



IMPRESSUM

Herausgeber: Vision Rheintal, Jahnstraße 13–15, A-6900 Bregenz, T 05574/53442, office@vision-rheintal.at, www.vision-rheintal.at; **Redaktion:** Martin Assmann, Judith Bösch, Elke Burtscher, Olga Flatz, Andrea Fritz-Pinggera, Susanne Hafner, Alexandra Stockmeyer; **Grafik:** EGGER & LERCH, 1070 Wien; **Druck:** Vorarlberger Verlagsanstalt GmbH, 6850 Dornbirn; **Fotos:** Stadt Feldkirch, Seniorenbund Lauterach, Udo Mittelberger, Gemeindeamt Schwarzach, Sozialzentrum Altach, Krankenpflegeverein Götzis, Marktgemeinde Götzis, Dietmar Mathis, SeneCura Sozialzentrum Lauterach, Marktgemeinde Hard, Bildagentur istock, Reinhard Büchele, Nikolaus Walter, Prisma Holding AG, Stadt Dornbirn;

Vision Rheintal ist ein Projekt des Landes Vorarlberg und der Vorarlberger Rheintalgemeinden.