

Siedeln und Mobilität vernetzen

Bregenz - Wie könnte die Mobilität im Unteren Rheintal künftig beschaffen sein, mit welchen Infrastrukturen und Organisationskonzepten wäre sie bestmöglich mit den Anliegen der "Vision Rheintal" in Einklang zu bringen?



Lösungssuche in Sachen Mobilität (v.l.): Hannes Schneebeil, Bernd Spratler, Hubert Rhomberg (beide ÖVG), Martin Assmann, Christian Rankl (beide Vlbg. Landesregierung)

VN/Hartinger

Antworten darauf versuchte gestern ein Symposium zu geben, zu dem die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) ins Festspielhaus geladen und dazu „Testimonials“ aus vergleichbaren Regionen mit zum Teil schon erfolgreich umgesetzten Mobilitätskonzepten aufgeboten hatte. „Es gilt, nachdem in beiden Bereichen schon sehr konkrete und professionelle Vorarbeiten geleistet wurden, die Visionen künftiger Raumplanungs- und Siedlungspolitik mit jenen der künftigen Mobilitätsgestaltung zu vertiefen und zu vernetzen.

Dieser ‚konsensorientierte Planungsprozess Unteres Rheintal‘, der sich vereinfacht gesagt einer intelligenten Alternative zur ‚gestorbenen‘ S 18 verschrieben hat, setzt auf das optimierte Zusammenspiel von Straße, Rad- und Fußgängerverkehr, öffentlichen Personennahverkehren sowie – als neues Element – einer Straßenbahn. In Europa entstand zuletzt eine Vielzahl solcher Projekte, und die ersten Erfahrungen hinsichtlich Akzeptanz bei den Menschen bzw. erzielter Verkehrsverlagerung sind ermutigend.“ Das berichtete im „VN“-Gespräch im Vorfeld der gut besuchten Tagung der Bauunternehmer und Vorarlberger ÖVG-Chef DI Hubert Rhomberg. Rhomberg, zollte dem scheidenden zuständigen Landesrat Manfred Rein für dessen „super Vorarbeit der letzten Jahre“ ausdrücklich Lob. Er bestätigte, dass er um eine Ringstraßenbahn-Konzession ansuchen zu wolle – ein einreichfertiges Vorprojekt dazu existiert.

Perfekte Vertaktung

Das Konzept, das Infrastrukturinvestitionen von 160 bis 200 Mill. Euro veranschlagt (die zur Hälfte vom Bund zu tragen wären), regt als Betreiber eine PPP-Konstruktion (private public partnership) an – es wäre die erste Schienen-PPP-Konstruktion österreichweit. Neben den Bewohnern der Region, denen eine mit anderen öffentlichen Verkehrsträgern perfekt vertaktete Straßenbahn zur Verfügung stünde, wären z. B. auch Unternehmen Nutznießer des Mobilitätskonzeptes: „Die Straßenbahn würde u. a. sämtliche Blum-Werke erschließen, könnte Warenpaletten aufnehmen, ohne Güterzug im landläufigen Sinn zu sein, brächte also auch viele Lkw-Fuhren von den ohnehin überfüllten Straßen weg“, listete Rhomberg weitere Vorzüge der Idee auf. Vorrangige Priorität käme den Streckenabschnitten Bregenz – Hard – Höchst und Höchst – Lustenau – Dornbirn zu, in dem Konzept später angedacht ist Dornbirn – Hofsteig – Bregenz. DI Martin Assmann vom Amt der Vorarlberger Landesregierung möchte ebenfalls die Siedlungs(raum)entwicklung, die im Fokus der

„Vision Rheintal“ steht, ab sofort konsequent mit der Entwicklung öffentlicher Verkehre abstimmen. „Klar ist, dass Verkehrserschließung umso effizienter und benutzerorientierter möglich ist, je kompakter ich den Siedlungsraum gestalte. Auch zentrale örtliche Einrichtungen gehören bei den ÖPNV-Knoten positioniert, weil sich die Systeme gegenseitig stärken, wechselseitig die Frequenz erhöhen“, verdeutlichte Assmann die Stoßrichtung. Eine Straßenbahn-Verlängerung Richtung St. Margrethen oder Au wäre ebenso gut realisierbar wie die Straßenbahn-Führung auf ÖBB-Schienennetzen. Normalspur ist bei allen erwähnten Planungen Standard.