

v@rum

Verlagspostamt 4900 Bregenz
Erscheinungsort Bregenz, Pz. b
Nr. 022031538

Forum für Gemeindeentwicklung in Vorarlberg Nr. 1/2004
8. Jahrgang

Alle sind für
weniger Verkehr –
der anderen.

Marcel Bruckhard

Fahrigkeit

Man kann fast überall bloß deswegen nicht recht auf die Beine kommen und auf den Beinen bleiben, weil man zu viel fährt. Wer zu viel in dem Wagen sitzt, mit dem kann es nicht ordentlich gehen.

Das Gefühl dieser Wahrheit scheint unaustragbar zu sein. Wenn die Maschine stecken bleibt, sagt man doch noch immer, als ob man recht sehr tätig dabei wäre: es will nicht gehen. (...) Wo

alles zu viel fährt, geht alles sehr schlecht, man sehe sich nur um! Sowie man im Wagen sitzt, hat man sich sogleich einige Grade

von der ursprünglichen Humanität entfernt.

Man kann niemand mehr fest und rein ins Angesicht sehen, wie man soll; man tut notwendig zu viel oder zu wenig. Fahren zeigt Ohnmacht, Gehen Kraft.

Johann Gottfried Seume
(deutscher Schriftsteller,
1763–1810)



Mobilitätsmanagement – ein Zauberwort?

Das rasch wachsende Verkehrsaufkommen ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Die Bewältigung von Umweltbelastungen und der ruhende Verkehr verursachen immer größere Probleme.

Was ist Mobilitätsmanagement?

Mobilitätsmanagement versucht dieser Entwicklung entgegen zu wirken, indem der öffentliche Verkehr, das Fahrrad oder die Füße als Fortbewegungsmittel wieder verstärkt genutzt werden. Dies erfolgt neben der Bereitstellung entsprechender Angebote wie Fuß- und Radwege, attraktive Fahrpläne etc. durch Information, Beratung und Meinungsbildung. Dabei werden Anreize für den Umweltverbund geschaffen, ohne dabei eine negative Kampagne gegen den motorisierten Individualverkehr zu führen.

Was bisher geschah in... ... Gemeinden und Betrieben

Vorarlberg gehört beim Mobilitätsmanagement zu den aktivsten Bundesländern. Von 1993 bis 1995 gab es die österreichweite bekannte Kampagne „Fahrrad“, an der sich 29 Gemeinden und 15 Betriebe beteiligten. Durch verschiedene Aktionen sollte das Radfahren im Alltag stärker ins Blickfeld der Bevölkerung gerückt werden (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“). Daraus hat sich ein Netzwerk von zum Teil sehr namhaften Betrieben (z.B. VKW, Wolford, Blum, Tridonic,

Hirschmann, Suchard...) gebildet. Diese Unternehmen setzen sich seit einigen Jahren aktiv dafür ein, dass die MitarbeiterInnen verstärkt mit dem Umweltverbund zur Arbeit kommen. Und das mit Erfolg.

So konnte zum Beispiel die in Bregenz ansässige, international tätige Wolford AG durch eine konsequente Fahrradpolitik erreichen, dass inzwischen etwa 35–40% der MitarbeiterInnen mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Viele Vorarlberger Gemeinden nehmen seit dem Jahr 2000 jedes Jahr am europaweiten „Autofreien Tag“ teil. 2003 beteiligten sich in 36 Gemeinden mehr als 15.000 Menschen am umfangreichen Aktions- und Informationsprogramm. Die Koordination der Kampagne „Fahrrad“ und des „Autofreien Tages“ wurde in all den Jahren vom Büro für Zukunftsfragen übernommen.

...Schulen und Kindergärten

Die Gemeinden Nüziders, Ludesch, Bludesch, Langenegg und Schruns haben mit einigen Kindergärten, Volks- und Hauptschulen Mobilitätsprojekte umgesetzt. Ziel war die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Bewusstseinsbildung bei den Kindern und den Erwachsenen sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit. Es gab folgende Maßnahmen:

- Elternabende mit Themenschwerpunkt „Der Kindergartenweg /Der Schulweg“
- Schwachstellenanalysen mit Kindern und Eltern
- Verkehrssicherheitstraining
- Einführung eigener Kindergartenbusse
- Verkehrsaktionstage (Mobilitätsrallye/ SpielRaumRallye/Holzfiguren)
- Fahrradanhängeraktionen

FAZIT EINES BEGEISTERTEN VATERS:

„Seit meiner Schulzeit bin ich nicht mehr mit dem Bus gefahren. Ohne SpielRaumRallye hätte ich es wohl nie mehr versucht. Das ist ja richtig komfortabel und einfach geworden.“

...Freizeit und Tourismus

Im Sinne eines „sanften Tourismus“ haben einige Tourismusorte, wie z.B. Damüls, Lech und Mittelberg in den letzten Jahren Orts- bzw. Skibussysteme eingeführt. Die Bewerbung vom „autofreien Tourismus“ ist in diesen Gemeinden zu einem wesentlichen Angebotskriterium geworden.

Landesweit wurden in den einzelnen Tourismusdestinationen überdies „Inklusiv-Cards“ eingeführt, bei denen die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel inkludiert ist. Freizeitangebote und Angebote für Jugendliche wie Disco- und Abendbusse am Wochenende,

Skizug und Skibusse im Winter sowie Wander- und Badebusse im Sommer werden von den Gemeinden und vom Verkehrsverbund Vorarlberg regelmässig beworben.

...Öffentlicher Personennahverkehr – Verkehrsverbund Vorarlberg

Der Verkehrsverbund Vorarlberg hat durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit einen wichtigen Beitrag zum Mobilitätsmanagement im öffentlichen Verkehr geleistet. Beispielgebend sind der 1991 eingeführte flächendeckende Tarifverbund, das gemeinsame Erscheinungsbild der Land- und Stadtbusse sowie die Bildung der ÖPNV-Gemeindeverbände.

Was bringt Mobilitätsmanagement?

Die Vorteile von Mobilitätsmanagement sind sehr vielschichtig und kommen neben den Gemeinden und Betrieben allen BürgerInnen zugute:

- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad und ÖV
- effiziente Nutzung der Verkehrsmittel und der Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung des Verkehrs durch die Verringerung der Wegezähl und der Distanzen
- Verringerung der Umweltbelastung
- Kostenvorteile für Gemeinden, Betriebe und MitarbeiterInnen (weniger Kosten für Parkplätze, Verringerung von Fahrtkosten durch energieeffizienteren Fuhrpark und Rationalisierung der Transportvorgänge, gesündere MitarbeiterInnen)
- Umsetzung eines ökologisch orientierten Leitbildes für Gemeinden, Betriebe und Schulen und damit ein ökologischer Imagegewinn
- kein zusätzlicher Ausbau der Parkplätze im öffentlichen Raum und bei den Betrieben
- Gesundheitsaspekte
- Steigerung der Verkehrssicherheit

Da die Verkehrsdiskussion sehr emotional geführt wird, ist bei der Umsetzung der Maßnahmen auf eine sachliche Information zu achten. Die EntscheidungsträgerInnen sollten dabei signalisieren, dass ihnen Mobilitätsmanagement ein ehrliches Anliegen ist. Synergieeffekte der einzelnen Projekte werden durch die Bildung von Netzwerken erreicht. Die umgesetzten Maßnahmen sollten keine einmaligen Aktionen sein, sondern bedürfen einer Kontinuität bzw. Institutionalisierung mit nachhaltiger Verankerung.

Ausblick/Vision – Wie soll's weitergehen?

In Vorarlberg wurde im Mobilitätsmanagement also in vielen Teilbereichen einiges umgesetzt. Ein koordiniertes Vorgehen erscheint daher künftig sinnvoll. Es geht nicht nur darum, neue Ideen zu entwickeln, sondern vor allem bestehende Ideen und Maßnahmen zu verbreiten, zu vernetzen und zu koordinieren.

Derzeit laufen die Vorbereitungen für ein regionales Mobilitätsmanagement im Unteren Rheintal. Die Gemeinden Schwarzach, Wolfurt, Kennelbach, Lauterach und Hard werden in einem gemeindeüberschreitenden dreijährigen Pilotprojekt unter dem Motto „Bewusst mobil“ versuchen, die BürgerInnen durch entsprechende Information, Beratung und Meinungsbildung dazu zu bewegen, ihre privaten und geschäftlichen Wege verstärkt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen. Dies soll u.a. durch Integration von interessier-



Erfolgsfaktoren

Das Thema soll durch Bildung von Arbeitsgruppen engagierter BürgerInnen und EntscheidungsträgerInnen auf möglichst breiter Basis diskutiert und aufbereitet werden.

ten BürgerInnen, Betrieben, Schulen und Veranstaltern erfolgen.

DI Martin Scheuermaier, Verkehrsplaner beim Amt der Vorarlberger Landesregierung



DI Martin Scheuermaier

Die Mobilität der VorarlbergerInnen

Wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Lebensqualität können nur realisiert werden, wenn man über das Verkehrsverhalten und die Einstellungen zum Verkehr Bescheid weiß. Zu bestimmten Stichtagen wurde daher Ende Juni und September 2003 eine landesweite Haushaltsbefragung durchgeführt. Ziel dieser Erhebung war die Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren an Werk- und Sonntagen.

Nach Zusendung der Fragebögen an über 8.500 Haushalte in 80 Gemeinden, das sind 6% aller Haushalte, wurde eine

Rücksendequote von 26% bzw. 1.667 Haushalte erreicht.

Generell stellen Mobilitätsbefragungen eine wichtige Grundlage für verkehrspolitische sowie verkehrsplanerische Entscheidungen dar. Sie ergänzen auch andere Verkehrsinformationen, wie Verkehrszählungen oder Verkehrsbefragungen und dienen auch als Grundlage für die Verbesserung der Marketingstrategie des öffentlichen Verkehrs.

VorarlbergerInnen sind mobil

Die Vorarlberger Bevölkerung ist landesweit gesehen sehr mobil: Neun von zehn Personen verlassen werktags mindestens einmal ihr Haus oder ihre Wohnung. Mit 89% liegt der Außer-Haus-Anteil in Vorarlberg weitaus höher als in Österreich (82%) und sogar höher als in Wien (87%). Bei durchschnittlich 3,7 zurückgelegten Wegen liegt Vorarlberg genau im Österreichschnitt. In der Schweiz sind es 3,6 Wege pro Werktag. Da die durchschnittliche Weglänge mit

knapp 10 Kilometer ermittelt wurde, für die im Schnitt rund 20 Minuten benötigt werden, sind VorarlbergerInnen rund 1 Stunde und 15 Minuten ihres Tages unterwegs

Nach wie vor dominant: Der Pkw

Rund 93% der Haushalte in Vorarlberg besitzen einen oder mehrere Pkw. Nur 7% steht kein eigener Pkw zur Verfügung, ein Viertel hat zwei oder mehr Pkw. Pro Haushalt errechnet sich daher ein Durchschnitt von 1,3 Pkw. An Werktagen werden 44% aller Wege als Pkw-LenkerInnen mit durchschnittlich 12 km Weglänge zurückgelegt. Dieser Anteil liegt über dem österreichischen Durchschnitt von 40%. Zusätzlich wird jeder zehnte Weg mit dem Pkw als MitfahrerIn absolviert, was zu einem Besetzungsgrad von 1,2 Personen je Pkw führt. An Sonntagen gibt es durch einen höheren Mitfahreranteil einen Besetzungsgrad von 1,7 Personen je Fahrzeug. Im grenzüberschreitenden Verkehr steigt der Anteil der Wege die mit dem Auto bewältigt werden auf über 80%. In diesem Bereich wird der Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr offensichtlich.

Die Verkehrsplanung gerät in einen Teufelskreis, wenn sie sich bloß auf das Bemühen beschränkt, ständig das Angebot an Verkehrsleistungen der Nachfrage anzupassen.
Verkehrsplanung Vorarlberg 1976

Radfahren hat hohen Stellenwert

Mit einem Radfahranteil von 14% (an Sonntagen 17%) liegen die VorarlbergerInnen österreichweit und auch im Vergleich mit den Nachbarländern an der Spitze. Die Bemühun-

gen des Landes haben sich gelohnt! Dieser hohe Anteil geht aber zu Lasten der zu Fuß zurückgelegten Wege (werktags: „nur“ 19%) – der Umweltverbund konkurrenziert sich selbst. Mit dem Rad werden aber nicht nur Wege in der Freizeit unternommen – 29% aller Radwege sind Freizeitwege – sondern mit 26% und 17% auch viele Arbeits- und Einkaufswege. Ein Fünftel aller mit dem Pkw zurückgelegten Wege sind kürzer als 2,5 km, 43% kürzer als

Unzählige Probleme rühren von der Methode her, mit der wir sie zu lösen versuchen.
Nikolás Gómez Dávila

5 km. Berücksichtigt man die durchschnittliche Weglänge der RadfahrerInnen mit 3 km und der FußgeherInnen mit 1 km, so lässt sich ein beträchtliches Umsteigepotential von den Pkw-Fahrten hin zum Radfahren bzw. Zu-Fuß-Gehen erkennen.

Für ÖV ist noch Potential vorhanden

Für 97% aller Vorarlberger Haushalte befindet sich – laut subjektiver Einschätzung – eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung, die im Durchschnitt in rund 6 Minuten Gehzeit erreicht werden kann. Trotz gutem Image und hoher Zufriedenheit mit dem ÖV wird nur jeder neunte Weg mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt. Damit liegt Vorarlberg insgesamt unter dem Österreichschnitt, der jedoch vor allem durch den hohen ÖV-Anteil in Wien (32%) begründet ist. Bezogen auf die Verkehrsleistung ist jedoch der ÖV-Anteil mit 17% deutlich höher und liegt damit knapp unter jenem der Schweiz.

Die Wegezwecke der VorarlbergerInnen?

Ein Viertel der Wege führen zur Arbeit. Bei fast der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Freizeitwege (21%), Einkaufswege (16%) bzw. Wege für private Erledigungen (11%). In der Zukunft werden Freizeit- und Einkaufswege bzw. private Erledigungen weiter zunehmen.

Dr. Christian Rankl, Verkehrsplaner und Projektleiter für das neue Landesverkehrskonzept, Amt der Vorarlberger Landesregierung

Wegezweck an einem Werktag



inselhaften Ausnahmen in den Fußgängerzonen und eng bebauten historischen Ortskernen – noch nicht wirklich zurückerobert als Lebensräume, als schön gestaltete, begrünte, sichere, primär den Orten und ihren eigenen BewohnerInnen dienende Aufenthaltsbereiche. Die wünschenswerte Priorität für den Umweltverbund, die Stadtgestalt und die Umweltqualität ist in den Straßen und Plätzen kaum erlebbar, zumindest auf den Hauptverkehrsstraßen und in den Gewerbegebieten. Hier dominiert immer noch der Autoverkehr, mit dem „Terror“ hoher Geschwindigkeiten und dem unersättlichen Flächenfraß des Parkens.

„Vorne hui und hinten pfui“

Das sind eben die ungelösten Widersprüche einer „automobilen Gesellschaft“. Man freut sich in „kleinen Ghettos“ an gelungener Verkehrsberuhigung, man genießt die kommunikative Fahrt in Bus



Prof. Dr. Heiner Monheim

Zur Verkehrswende in Vorarlberg

Der Öffentliche Verkehr befindet sich auf Schrumpfkurs. Verglichen mit seiner Blütezeit hat der öffentliche Verkehr fast überall in Europa seine Rolle als Nr. 1 im Verkehrssystem verloren.

Nach jahrzehntelanger Angebotsverschlechterung durch immer geringeres Engagement der Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften präsentiert er sich heute meist als aufgesplittertes, lückenhaftes, schlecht koordiniertes, miserabel beworbenes Restangebot, das immer weniger Nachfrage bindet. Das Gros der Kundschaft ist zum Autoverkehr abgewandert. Ihm galt seit 1960 das vorrangige politische und planerische Interesse. Die Straßennetze und der innerstädtische Parkraum wurden für immer mehr Geld ausgebaut.

Es geht auch anders – siehe Schweiz

Von diesem Trend gibt es auch Ausnahmen, Leuchttürme einer anderen Verkehrspolitik. Im Allgemeinen wird in diesem Zusammenhang zuerst die Schweiz zitiert und dann vor allem mit ihren großstädtischen Beispielen Zürich, Basel, Bern. So beachtlich diese Beispiele sind, größer sind die Markterfolge in der Schweiz in ländlichen Regionen und Kleinstädten

(Frauenfeld, Rheinfelden, Baden-Wettingen, Solothurn, Worb, Büsach), weil dort – in der klassischen ÖPNV-Diaspora – mit mutigen lokalen und regionalen Experimenten eine neue Kundennähe geschaffen wurde, die vom Publikum durch massive Umsteigeeffekte sofort honoriert wurde. Regionalbahnen wurden modernisiert und erhielten neue Bahnhöfe und Haltepunkte. Der regionale Busverkehr wurde systematisch verbessert, auch durch Taxibusbedienung mit dem Publicar. In vielen Kleinstädten und kompakten Dörfern wurden neue Orts- und Stadtbussysteme eingerichtet.

Auch Vorarlberg ist Pionierregion

Im europäischen Vergleich hat seit nunmehr 15 Jahren auch Vorarlberg einen sehr guten Ruf, weil es viele innovative Projekte auf lokaler und regionaler Ebene umgesetzt hat, z.B. Strecken- und Bahnhofsmo- dernisierungen bei der Bahn, ein immer dichteres System des Landbus, einen Wälderbus für den dünn besiedelten, aber touristisch wichtigen Bregenzerwald, neue Stadt- und Ortsbussysteme in den Klein- und Mittelstädten des unteren Rheintals. Das alles in exzellentem Design und hoher Systemqualität. Hinzu kommen die verschiedenen ergänzenden bedarfsgesteuerten Angebote. Und über alle dem liegt ein leistungsfähiger Verkehrsverbund.

Trotzdem geht Autoförderung weiter

Aber trotz der beachtlichen, teilweise sensationellen Steigerungen der Fahrgastzahlen und Marktanteile im öffentlichen Verkehr hat auch Vorarlberg bislang das Grundübel moderner Verkehrsplanung, die sog. Parallelförderung, nicht wirklich abgestellt. Nach wie vor werden die lokalen, regionalen und überregionalen Hauptverkehrsstraßen weiter ausgebaut, teilweise mit immensem Aufwand für Tunnelprojekte. Nach wie vor wird der Parkraum erweitert. Man merkt deswegen in der alltäglichen Nutzung der städtischen wie ländlichen Straßennetze noch nicht viel von der neuen Verkehrsqualität. Die öffentlichen Räume sind – abgesehen von wenigen, kleinen,

und Bahn, man flaniert begeistert über Promenaden und Alleen. Das ist „vorne hui“, die Postkartenidylle. Aber die Landschaft und die Siedlungen werden dominiert von einer anderen Welt, zersiedelt, zertrennt von breiten Straßenschneisen, zerdehnt von oden, asphaltierten, rein funktional gestalteten Parkplätzen. 90% des öffentlichen Raums sind verkehrstechnisch dominiert, unwirtlich, gefährlich, eben „hinten pfui“!

Ausweg: klare Prioritäten

Ohne ein Ausstiegsszenario aus den Irrtümern der Massenmotorisierung, ohne eine systematische Entmotorisierungsstrategie, wird sich daran auch nichts ändern lassen. Durchgreifende Erfolge bleiben aus, im großen bei der Klimapolitik, im Kleinen bei der Verkehrsberuhigung und im „Eingemachten“ bei der Haushaltssanierung. Denn der Autoverkehr kostet die BürgerInnen und die Gebietskörperschaften direkt und indirekt ungeheure Finanzsummen, verursacht riesige Defizite, über die aber politisch und planerisch nicht geredet werden darf. Die meisten Kosten des Autosystems werden geschickt versteckt und politisch verdrängt, sie werden oft sogar als wirtschaftliche Anschubeffekte umgedeutet.

Vorarlberg als Innovationsregion zukunftsfähiger Verkehrspolitik und -planung

Wenn man dieses Geld statt dessen nähme und in ein Programm für eine Verkehrswende steckte, dann ließen sich ganz andere, noch viel überzeugendere und vor allem flächendeckend Lebensqualitäten erreichen. Hier sollte Vorarlberg Mut zeigen, als Pilotregion einer Verkehrswende, als Innovationszentrum einer zukunftsähigen Verkehrspolitik und -planung. Das Ruder rumzuwerfen und die Verkehrswelt wirklich zu verändern, geht nur mit intensiver Kommunikation, ohne ideologische Verkrampfung, als Einladung an die Menschen, die allgemein als beklemmend empfundene „feindliche“ Verkehrswelt zu „befrieden“.

Prof. Dr. Heiner Monheim, Professor für Angewandte Geographie/Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier



Foto: Gemeindeförderung Passivverkehr Oberes Rheintal

Gemeindeakademie Schloss Hofen

26. Februar 2004, 14.00–17.00 Uhr
Auskunftsrecht und Datenschutz
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referent: Dr. Waltraut Kotschy
 Zielgruppe: Interessierte, Landes- und Gemeindebedienstete

26. Februar 2004, 14.00–17.00 Uhr
Gemeindesicherheitswache: Maßnahmen gegen Alkoholmissbrauch
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referent: Peter Fleisch
 Zielgruppe: Interessierte, MitarbeiterInnen der Gemeindesicherheitswachen

9. März 2004, 14.00–17.00 Uhr
Interkulturelle Begegnung am Gemeindeamt
 Ort: Moschee Bregenz, Quellenstraße
 Referent: Attila Dincer
 Zielgruppe: MitarbeiterInnen aus Bürgerservicestellen, Wohnungsämtern, Bezirkshauptmannschaften und alle, die in ihrer Arbeit viel mit Immigranten zu tun haben

10. März 2004, 14.00–17.00 Uhr
Protokoll: Tipps und Tricks
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referent: Dr. Reinhard Alge
 Zielgruppe: Alle die Protokolle führen

11. März 2004, 14.00–17.00 Uhr
Lehrlinge: Neue Medien in Gemeinden
 Ort: Rathaus Bregenz
 Referent: Mag. Lukas Fetz

14. März 2004, 9.00–17.00 Uhr
Österreich-Konvent
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referent: Univ.DoZ. Dr. Peter Bußjäger
 Zielgruppe: PolitikerInnen aller Ebenen, Interessierte

17. März 2004, 14.00–17.00 Uhr
 31. März 2004, 14.00–17.00 Uhr
Nachbarrechte
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referent: Dr. Christian Hopp
 Zielgruppe: BürgermeisterInnen, Gemeindegemeinderäte und -sekretarInnen, MitarbeiterInnen in Gemeinden

23. März 2004, 9.00–17.00 Uhr
Infotag für neue MitarbeiterInnen
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referenten: Dr. Albert Wittwer, Dr. Otmar Müller, Dr. Hanno Ledermüller, Martin Duelli
 Zielgruppe: MitarbeiterInnen in Gemeinden, die seit dem Frühjahr 2003 in den Gemeindedienst eingetreten sind

15. April 2004, 19.00–21.30 Uhr
Follow-up Pol. Bildung: Zukunft Europas
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referent: M.Mag. Christian Mandl
 Zielgruppe: PolitikerInnen aller Ebenen, LehrerInnen und Interessierte

26. April 2004, 9.00–17.00 Uhr
Workshop I: Vertragsrecht
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referenten: Mag. Wolfgang Friedl, Dr. Stefan Groß
 Zielgruppe: MitarbeiterInnen in Gemeinden, die mit dem Vertragsrecht befasst sind

27. April 2004, 9.00–17.00 Uhr
Workshop II: Liegenschaftsrecht
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referenten: Mag. Wolfgang Friedl, Dr. Stefan Groß
 Zielgruppe: MitarbeiterInnen in öffentl. Institutionen, die mit Fragen des Liegenschaftsrechts befasst sind

28. April 2004, 9.00–17.00 Uhr
Workshop III: Mietrecht
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referenten: Mag. Wolfgang Friedl, Dr. Stefan Groß
 Zielgruppe: MitarbeiterInnen in öffentl. Institutionen, die mit dem Mietrecht befasst sind

29. April 2004, 14.00–17.00 Uhr
Die neuen Inventarisierungsrichtlinien
 Ort: Schloss Hofen, Lochau
 Referenten: Hans-Jörg Reisch, Dietmar Kern
 Zielgruppe: Gemeindegemeinderäte und -kassierInnen und BuchhalterInnen

Information und Anmeldung:
 Schloss Hofen Lochau, Hoferstraße 26, 6911 Lochau,
 Tel: 05574/4930-132, Fax: 05574/4930-22,
 info@schlosshofen.at www.schlosshofen.at

Sonstige Termine

9. März 2004, 13.00–21.00 Uhr und
 10. März 2004, 9.00–17.30 Uhr
Gemeinwesenorientierung in Sozialorganisationen – Möglichkeiten, Grenzen, Methoden
 Ort: Neues Veranstaltungszentrum von Schloss Hofen im Kapuzinerkloster, 6900 Bregenz, Kirchstraße 38
 Referent: Dr. Konrad Hummel, Stadt Augsburg (D)
 Detailinfos: <http://www.vobs.at/schlosshofen/SozialeArbeit/Soziales.htm>
 Anmeldung: Tel. +43(0)5574/43046-75;
 E-mail: soziales@schlosshofen.at

16. März 2004, 10.00–17.00 Uhr
Gewinnung, Förderung und Begleitung von ehrenamtlichen MitarbeiterInnen
 Ort: Schloss Liebenau, Stagenweilerstraße 11, D 88074 Meckenbeuren-Liebenau
 Referent: Hannes Wezel (Nürtingen, D)
 Anmeldung: Tel. +49(0)7542/101-266;
 E-mail: fortbilden.entwickeln@stiftung-liebenau.de

Beginn: 27. April 2004 und 5 weitere Termine in Monatsabständen, jeweils 9.00–18.00 Uhr
Kommunikation.Direkt Reden – Argumentieren – Überzeugen – Moderieren
 Ein sechstägiger Trainingskurs mit Top-Seminarbriefen zum vorbereitenden Selbststudium.
 Ort: Neues Veranstaltungszentrum von Schloss Hofen im Kapuzinerkloster, 6900 Bregenz, Kirchstraße 38,
<http://www.vobs.at/schlosshofen/SozialeArbeit/Soziales.htm>
 Anmeldung: Tel. +43(0)5574/43046-75;
 E-mail: soziales@schlosshofen.at
 Leiterin: Angelika Fußenegger (future-Trainerin)
 Anmeldung: Tel. +49(0)7542/101-266;
 E-mail: fortbilden.entwickeln@stiftung-liebenau.de

„Das Werk ist als Arbeitshilfe unterschiedlicher, praxiserprobter Instrumente/Methoden zur Beteiligung von (jungen) BewohnerInnen an der Entwicklung von Zukunftsperspektiven, dem Finden von Entwicklungszielen, der Mitgestaltung von Planung, der Moderation von Entscheidungsprozessen und Konflikten während der Umsetzung gemeinsamer Vorhaben konzipiert.
 Es ist als methodische Handreichung aufgebaut und wendet sich insbesondere an Personen, die Planungs- und Entwicklungs- und Gestaltungsprozesse innerhalb eines Gemeinwesens, eines Stadtteils oder einer Region managen. Sie dient der schnellen Orientierung,

„Gewußt wie – Bürgerbeteiligung im Stadtteil“

Ein Handbuch für (Groß)Gruppenmethoden

welche Instrumente unter welchen Bedingungen zur Erreichung eines bestimmten Zieles eingesetzt werden können.“

Im Internet ist dieses neu erschienene Handbuch des Bundesmodellprojekts E & C (Entwicklung und Chancen junger Menschen in sozialen Brennpunkten) als pdf-Datei zu finden:
www.eundc.de/download/handbuch.pdf
 Autor und Autorin: Peter Bauer und Agnes Lorenz

Internationale ECOLUP-Abschlusskonferenz

17. März 2004, 9.00 bis 17.30 Uhr
 Kulturzentrum am Münster, Wolkensteinsaal, Konstanz

Gemeinsam mit den Städten Konstanz, Überlingen, Dornbirn und der Marktgemeinde Wolfurt hat die Bodensee-Stiftung in den letzten drei Jahren mit ECOLUP ein Umweltmanagement für die kommunale Bauleitplanung entwickelt, das sich an der EG Öko-Audit-Verordnung EMAS orientiert. Ziel von ECOLUP (Ecological Land Use Planning) ist die Verbesserung der Umweltqualität der räumlichen Planung durch das Festlegen konkreter, messbarer Ziele und Maßnahmen und ihrer regelmäßigen Überprüfung. Das ECOLUP-Umweltmanagement unterstützt darüber hinaus die Gemeinden bei neuen kommunalpolitischen Herausforderungen und bindet bestehende Instrumente wie die Lokale Agenda 21 besser ein. Das Projekt wird vom Institut für Angewandte Forschung (IAF) der Hochschule Nürtingen wissenschaftlich begleitet. Auf der internationalen Abschlusskonferenz werden die Erfahrungen aus dem Modellprojekt diskutiert und der ECOLUP-Leitfaden vorgestellt, der anderen Gemeinden bei der Einführung eines Umweltmanagementsystems für ihre Bauleitplanung oder Stadtentwicklung helfen soll.

Information und Anmeldung:
 Bodensee-Stiftung, Paradiesstr. 13, D 78462 Konstanz
 Tel.: +49(0)7531/9098-60, Fax: 0049(0)7531/9098-77
 Email: d.paas@bodensee-stiftung.org www.ecolup.info

IMPRESSUM: Herausgeber und Medieninhaber: Amt der Vorarlberger Landesregierung, 6900 Bregenz, <http://www.vorarlberg.at/gemeindeentwicklung>
Auflage: 6.500 Für den Inhalt verantwortlich: Dr. Franz Hämmerle, Abteilung Raumplanung und Baurecht, 6900 Bregenz, Vorum informiert über Angelegenheiten der Gemeindeentwicklung in Vorarlberg. Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen
Projektleitung: Brigitte Bitschnau-Canal **Redaktionsleitung:** TextArt, Andrea Felder, Vorklostergasse 61, 6900 Bregenz, eMail: felder@aon.at, www.textart.at
Redaktionsteam: Brigitte Bitschnau-Canal eMail: brigitte.bitschnau-canal@vorarlberg.at, Andrea Felder, Dr. Franz Hämmerle, Christoph Turtcher, eMail: christoph.turtcher@vorarlberg.at Gestaltung: Bertolini LDT, Bregenz
 Cover: Bertolini LDT Druck: Teutsch, Bregenz
 Vorum ist auf chlorfrei gebleichtem Recycling-Papier gedruckt DVR-Nr. 0058751

Der Herausgeber konnte trotz intensiver Recherchen nicht alle InhaberInnen von Urheberrechten ausfindig machen, ist aber bei entsprechender Benachrichtigung gerne bereit, Rechtsansprüche im üblichen Rahmen abzugelten.

LITERATUR TIPPS



Verkehrsplanung in den Gemeinden

Umstieg beginnt mit Umdenken

Was sollen bzw. was können die Gemeinden in Zukunft zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Vorarlberg beitragen?

Dazu gibt es einige unverrückbare Fakten: Die Klimaziele (CO2-Problematik) und die Luftschadstoffbelastung aus dem Verkehr verlangen ein Handeln. Wesentliche Ansatzpunkte dabei sind die Stärkung des Umweltverbundes (FußgängerInnen, RadfahrerInnen und öffentlicher Verkehr) und die Erhöhung der Verkehrsanteile dieser VerkehrsteilnehmerInnen. Hier zeigt sich die Bedeutung der Verkehrsplanung in den Gemeinden. Höhere Fußgänger- und Radverkehrsanteile können nicht „von oben“ den Gemeinden verordnet werden, sondern hier ist Arbeit an der Basis – sprich – in den Gemeinden notwendig. Dabei geht es nicht um schöne Spazier- und Radwanderwege – sicherlich sind auch diese wichtig – sondern um Wege für die täglichen Tätigkeiten.

Die Steigerung der Anteile des Fußgänger- und Radverkehrs wird dann erfolgen, wenn für diese VerkehrsteilnehmerInnen sichere, qualitativ hochwertige und durchgängige Verkehrsachsen zur Verfügung stehen, die ähnliche Standards aufweisen wie unsere Landesstraßen. Als VerkehrsplanerInnen erleben wir in den Gemeinden leider oft das Gegenteil. Wenn in Ausschüssen über Verkehrsplanung gesprochen wird, dann wird in erster Linie über die sicheren, qualitativ hochwertigen und durchgängigen Verkehrsachsen für den Autoverkehr diskutiert. Die Auffassung eines Parkplatzes zu Gunsten der FußgängerInnen oder RadfahrerInnen verursacht oft lange Diskussionen oder endet mit einem faulen Kompromiss. Hier ist ein Umdenken in unseren Köpfen notwendig. Der Anteil des Fußgänger- und Radverkehrs steigt nicht mit der Verbesserung der Qualität des Autoverkehrs in unseren Gemeinden!

Fuß- und Radwege beginnen bei den Gebäuden. Bei Bauansuchen ist deshalb darauf zu achten, dass Fuß- und Radwege innerhalb des Baugrundstückes nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten geplant werden und dass die Radabstellanlagen zu einer Benützung der Fahrrades animieren. Die Wege dürfen jedoch nicht an der Grundstücksgrenze enden. Kurze und sichere Wege zu allen wichtigen Zielpunkten innerhalb einer Gemeinde sind notwendig.

Stadtautobahn – Auswagungen auf Gemeinden

Aus den Medien ist bereits das Stichwort „Stadtautobahn A14“ zu entnehmen. Welche Auswirkungen hat dies auf die Gemeinden?

Durch Befragungen, Arbeitsgruppen, Runde Tische und Leitbildarbeit können das Wissen und die Erfahrungen der Bevölkerung über lokale Randbedingungen und Verkehrsgewohnheiten, ihre Anliegen und Interessen frühzeitig in die Planung einfließen.

Umweltverträglichkeit ohne Komfortverlust

Ein Umdenken in Richtung zukunftsfähiger Mobilität erhöht die Lebensqualität und schafft neue Spielräume für ein umweltfreundlicheres Verkehrs- und Freizeitverhalten ohne Verlust an Komfort und Qualität. Zahlreiche Projekte und Dienstleistungen wie z.B. schulisches oder betriebliches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung, Verkehrsaktionstage und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Bausteine zur Förderung des Bewusstseins.

Dr. Martin Besch, Verkehrsingenieur, BESCH^{IMO} PARTNER, 6800 Feldkirch, Rütteleweg 3, besch.partner@aon.at
 Dr. Ottilie Hutter, Büro für nachhaltige Gemeinde- und Regionalentwicklung, 6714 Nußdors, Ofersweg 18, hutter.ottilie@aon.at

SCHNITTSTELLEN



Landesverkehrs-konzept 2004

Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, ob beim Einkauf, in der Freizeit – ob als FußgängerIn, als RadfahrerIn, im Auto oder in einem öffentlichen Verkehrsmittel, es gibt kaum VorarlbergerInnen, der/die nicht in vielfältiger Weise vom Verkehr betroffen ist. Das aus dem Jahr 1992 stammende Verkehrskonzept des Landes Vorarlberg wird seit Anfang 2003 überarbeitet und aktualisiert. Das Ergebnis wird als verkehrspolitische Leitlinie mit strategischen Handlungsschwerpunkten für die nächsten zehn Jahre dienen. Ein Lenkungsausschuss ist für die verkehrspolitische Orientierung verantwortlich. Die SachbearbeiterInnen des Landes, die Interessensvertretungen und NGO's sind über drei Arbeitsgruppen eingebunden.

Darüber hinaus erfolgt über verschiedene Projekte und Veranstaltungen (z.B. Sprechtag der Regionen für Gemeinden, Open Space für die Jugend) während der gesamten Bearbeitungsphase eine möglichst breite Einbindung aller interessierten Bevölkerungsgruppen einschließlich der benachbarten Länder und Kantone. Im Rahmen eines ausführlichen Begutachtungsverfahrens sollen alle Interessierten die Möglichkeit zur Meinungsäußerung bekommen.

Dr. Christian Rankl, Verkehrsplaner und Projektleiter für das neue Landesverkehrskonzept, Amt der Vorarlberger Landesregierung

PLANUNG

Gratis-Abo-Bestellung per email: felder@aon.at

Gratis-Abonnement für VORUM

Gilt nur für Neu-InteressentInnen

Ich bestelle **VORUM** im Abonnement
 5 Ausgaben pro Jahr
 pro aktueller Ausgabe _____ Stück

Zusendung an folgende Adresse:

v@rum

Abteilung
 Raumplanung und Baurecht
 Landhaus Bregenz
 Rämmerstr. 15
 6900 Bregenz



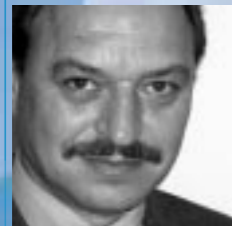
Bitte
 frankieren

„Intelligent mobil sein“



„Weltweite Mobilitätsstudien zeigen es: Wohlstand macht mobil! Wollen wir unseren Wohlstand und unsere Lebensqualität für die Zukunft sichern, werden wir unsere Mobilitätsbedürfnisse auf das Notwendige konzentrieren müssen. Wichtig wird sein, die geistige Mobilität zu fördern, um eine sinnvolle Mobilität in einer lebenswerten Umwelt zu verwirklichen.“

Martin Rösch, OAMTC Vorarlberg, Dornbirn



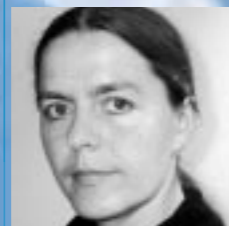
„Die heutige Form der motorisierten Mobilität steht im klaren Widerspruch zu sozialen und ökologischen Kriterien der Raumverträglichkeit. Konzepte für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft sind bekannt, deren Umsetzung wird in den kommenden Jahrzehnten unweigerlich stattfinden müssen. Ein erster Schritt in diese Richtung wird der dringend erforderliche Umstieg auf schadstoffarme Antriebstechnologien sein.“

Mag. Dietmar Buhmann, Umweltinstitut des Landes Vorarlberg



„Mobilität der Zukunft muss ganz dem Menschen dienen. Dazu braucht es einen einfachen Zugang und gutes, komfortables Material. Die Infrastruktur ist so ausgebaut, dass sowohl auf der Straße als auch der Schiene dem öffentlichen Nahverkehr absolute Priorität eingeräumt ist.“

Gerhard Mayer, Regionalmanagement Personenverkehr Vorarlberg



In Zukunft werden wir intelligent mobil sein (müssen), und das ist gar nicht so schwierig zu erreichen. „Kostenwahrheit“ und „Bewusstseinsbildung“ sind die zentralen Schlüsselwörter. Dann brauchen wir keine spektakulären neuen Erfindungen, sondern für jeden Zweck die richtigen Verkehrsmittel: Kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad, mehr und bessere Offis, Gütertransporte auf der Bahn, Autos werden dort verwendet, wo es notwendig ist. Fahrgemeinschaften, Teilen und Leihen von Fahrzeugen werden durch bessere Organisation attraktiver und sind natürlich wirtschaftlich sinnvoller.

DI Katharina Lins, Naturschutzanwältin



„Zu Fuß gehen, Radfahren und der öffentliche Verkehr werden kontinuierlich an Bedeutung gewinnen. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden noch flexibler auf die Kundenwünsche reagieren. Und in den erstarkten Orts- und Stadtkernen macht Fahrradfahren und zu Fuß gehen einfach Spaß.“

DI Martin Assmann, Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH



Die Wirtschaft ist auf effiziente Verkehrsverbindungen (Schiene und Straße) angewiesen, einerseits für den Weg zur täglichen Arbeit unserer MitarbeiterInnen und andererseits müssen die Waren des täglichen Gebrauchs auf dem bestmöglichen Weg zu uns gebracht werden können. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass wir ein sehr exportorientiertes Land sind und deshalb die Verkehrsverbindungen direkt zum Wohlstand unseres Landes und der Bevölkerung beitragen. In Einklang mit der Bevölkerung und der Natur müssen deshalb vernünftige Lösungen gefunden werden.

Mag. Michaela Wagner, Vorarlberger Industriellenvereinigung



„Mobilität muss in Zukunft verstärkt grenzüberschreitend gesehen werden. Unter diesem Aspekt hat sich die Verkehrspolitik an nachhaltig umweltschonenden und wirtschaftlich effizienten Kriterien zu orientieren. Dabei ist es aber auch notwendig, dass ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern mit freier Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet wird.“

Mag. Werner Schallert, Wirtschaftskammer Vorarlberg



„Die Verkehrsmittel sind emissionsfrei, leise, auf Nachhaltigkeitsprinzipien beruhend angetrieben und mit verursachergerechten Preisen belegt. Es herrscht kein Recht des Stärkeren, „schwache“ VerkehrsteilnehmerInnen sind rechtlich und infrastrukturell gleichberechtigt. Allen, vom Kind bis zum Greis, wird die Möglichkeit geboten, sich zuverlässig, frei und den jeweiligen Erfordernissen entsprechend fortzubewegen und Güter zu transportieren.“

DI Dr. Adolf Groß, Energieinstitut Vorarlberg