

Ringstraßenbahn Unteres Rheintal

„Intelligent mobil
statt sinnlos im Stau stehen“



Das Problem

- ➔ „Siedlungsring“ Bregenz - Lauterach - Dornbirn - Lustenau - Höchst - Hard mit 150.000 EinwohnerInnen
- ➔ dicht besiedelt, enormes Verkehrsaufkommen
- ➔ 80% hausgemachter Verkehr
- ➔ Verkehrszunahme seit 1990: **+ 38%**



Straßenbau als Lösung?

⇒ die S 18 oder andere Schnellstraßenvarianten bringen keine Lösung!



Warum?

- ⇒ hochrangige Straßen sind mautpflichtig und müssen kreuzungsfrei geführt werden
- ⇒ landschaftsfressende Auf- und Abfahrten (Autobahn-Kleeblätter) sind vorgeschrieben
- ⇒ Entlastungswirkung bei keiner Variante nachgewiesen



Mehr Straßen = mehr Autos

- ➔ Je mehr Straßenraum zur Verfügung steht, desto mehr Autoverkehr wird produziert
- ➔ kurzfristige Entlastungen werden nach wenigen Jahren zur Verkehrslawine
- ➔ Schadstoffbelastungen steigen enorm an (siehe Feldkirch/Bärenkreuzung)



Zukunftsperspektiven

- ➔ Großraum Unterland wird noch dichter verbaut sein
- ➔ Bevölkerungsdichte wird langsam, aber stetig zunehmen
- ➔ Mobilitätsbedürfnisse steigen
- ➔ Stau, Lärm und Luftverschmutzung nehmen zu



Was ist logisch?

➔ „Der „Siedlungsring“ zwischen Lustenau und Dornbirn ist vorgegeben. Ein öffentliches Verkehrsmittel muss diesem Siedlungsring folgen, weil sich sämtliche funktionalen Beziehungen zwischen den Gemeinden ebenfalls entlang des Ringes konzentrieren.“

(Quelle: Bork, 1995)



Das ist logisch:

⇒ Ring frei für die Ringstraßenbahn!



Was kann die Ringstraßenbahn, was der Bus nicht kann?

- ➔ Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwägen problemlos möglich
- ➔ höhere Wirtschaftlichkeit, niedrigere Betriebskosten, längere Lebensdauer
- ➔ benutzerInnenfreundlich durch tiefen Einstieg
- ➔ höhere Taktfrequenz durch Ringverkehr



Was kann die Ringstraßenbahn, was der Bus nicht kann?

- ➡ Doppelte Transportkapazität pro Stunde,
verglichen mit einem Gelenkbus
- ➡ Schienen brauchen weniger Platz als eine
eigene Busspur
- ➡ Besseres Platzangebot (Sitzplätze)



„Die Haltestellen zu den Menschen bringen!“

- ⇒ Vorhandene Bahnlinien nützen
- ⇒ Neue Trassen in die Zentren legen
- ⇒ Dichteres Haltestellennetz
- ⇒ Ausbau in mehreren Stufen



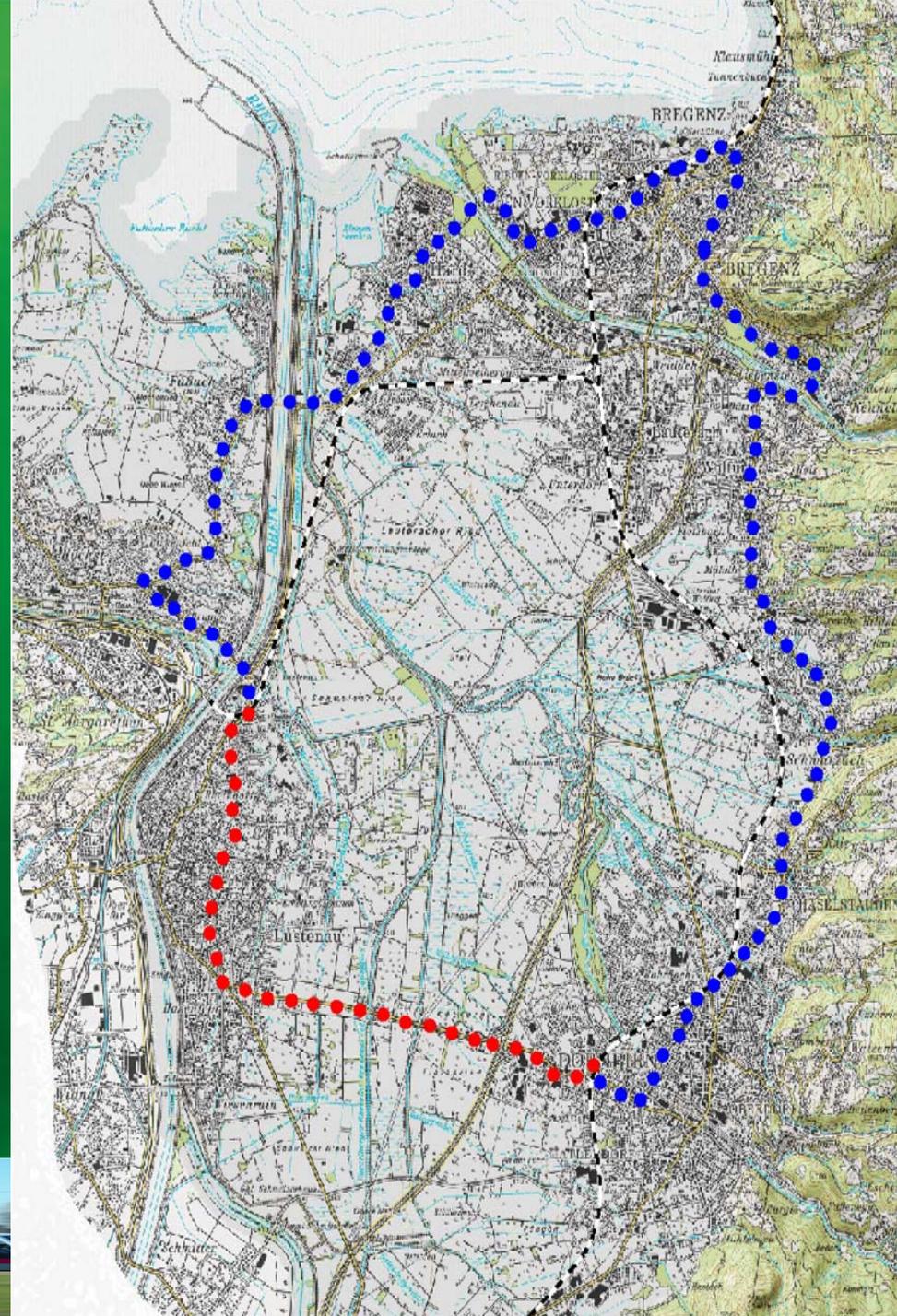
Ca. 30.000 PendlerInnen täglich!



Mögliche Trassenführung der Ringstraßenbahn

••••• Erste Ausbaustufe:
Lustenau - Dornbirn 8,5 km

••••• Weitere Ausbaustufen:
Bregenz - Lustenau 12,5 km
Dornbirn - Bregenz 15 km



Ausbaustufe 1

- ➔ Wiedererrichtung der Straßenbahnverbindung Dornbirn-Lustenau
- ➔ Damit durchgängige Verbindung Dornbirn-Lustenau-Bregenz-Dornbirn
 - ➔ Dabei wird zwischen Lustenau und Bregenz und zwischen Bregenz und Dornbirn die bestehende Bahntrasse benutzt



Ausbaustufe 2

- ➔ Neue Trasse Bregenz-Hard-Fußach-Höchst-Lustenau
- ➔ Anbindung großer Betriebe und Erschließung der Ortskerne
- ➔ Alternative zum Staukollaps auf der Betonstraße



Ausbaustufe 3

- ➔ Neue Trasse Bregenz-Kennelbach-Wolfurt-Schwarzach-Dornbirn
- ➔ Führung der Ringstraßenbahn durch die Ortszentren (im Unterschied zur bestehenden Bahntrasse)



Was kostet die Straßenbahn?

⇒ Kostenschätzung (Grundlage: Bork, 1995):

⇒ für den Endausbau mit 37 km Streckenlänge:
300 Mio. Euro

⇒ Inkl. Baukosten, Nebenkosten, Fahrzeugkosten



Der Vergleich macht Sie sicher:

➔ Demgegenüber will die Landesregierung
allein für Straßenbauprojekte
1,4 Milliarden Euro ausgeben!



Steuergelder sinnvoll einsetzen:

1.400.000.000,- Euro für
Straßenbau

oder

300 Millionen Euro für eine effiziente
Straßenbahn?



Machbarkeitsstudie als Entscheidungsgrundlage!

- ➔ Erstellung der Ausschreibungsgrundlagen
 - ➔ Verknüpfung mit Verkehrskonzept NEU
 - ➔ Variantenprüfung
 - ➔ Detaillierte Kostenrechnung
 - ➔ Routenverlauf, Querschnitte, Passagieraufkommen...



Ring frei!



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

➔ Rückfragen, Unterlagen, Bork-Studie
unter: www.johannesrauch.at

Wesentliche Teile dieses Konzeptes stammen aus der Diplomarbeit von Herbert Bork „Potential schienengebundenen Nahverkehrsmittel in Ballungsräumen, dargestellt anhand der Region Nördliches Vorarlberger Rheintal“ TU Wien, 1995

