

DETAILBESCHREIBUNG

Kurze Projektbeschreibung

Die Vorarlberger Verkehrspolitik orientierte sich ab Anfang der neunziger Jahre rund 15 Jahre lang an der "Verkehrsplanung Vorarlberg 1992". Um geänderten Rahmenbedingungen (EU-Beitritt, bilaterale Verträge zwischen der Schweiz und der EU, Alpenkonvention etc.), der dynamischen Raum- und Verkehrsentwicklung im Rheintal und Walgau sowie den verschärften umweltpolitischen Zielsetzungen Rechnung zu tragen, wurde eine umfassende Überarbeitung des Landesverkehrskonzepts notwendig.

Ziele des Beteiligungsprozesses

Ziel war die Erarbeitung einer verkehrspolitischen Leitlinie mit strategischen Handlungsschwerpunkten für die nächsten zehn bis 15 Jahre. Dabei sollte durch ein breites Beteiligungsverfahren ein höchstmöglicher Konsens bei der Festlegung der Grundsätze und Schwerpunkte sowie bei der Ausarbeitung der Maßnahmenvorschläge erreicht werden.

Hintergrund des Beteiligungsprozesses Ausgangssituation

Derzeit stimmt die Verkehrsentwicklung mit den umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen nicht überein. Ein neues Verkehrskonzept versucht diese Kluft zu überwinden, um jene Mobilität zu sichern, die für die Landesentwicklung und letztlich auch für die Lebensqualität der Bevölkerung notwendig ist. In diesem Spannungsfeld sind Konflikte unvermeidlich. Eine zukunftsweisende Verkehrspolitik ist daher ständiges Konfliktmanagement und erfordert einen verantwortungsbewussten Interessenausgleich zwischen Werthaltungen, zumal Patentlösungen, die alle zufrieden stellen, nicht in Sicht sind. Betroffen sind alle BürgerInnen, die in Ausübung ihrer Mobilität unterschiedlichste Interessen verfolgen, die Entscheidungsträger, die in diesem Spannungsfeld die Weichen stellen, aber auch Nachbarn, die ebenfalls von diesen Entscheidungen betroffen sind.

Initiierung des Beteiligungsprozesses Initiierung

Bei der Initiierung des Beteiligungsprozesses waren ausschließlich die zuständige Fachabteilung und der u. a. für Verkehr und Raumplanung zuständige Landesrat Manfred Rein involviert. Die konzeptionelle Vorgangsweise, das Prozessdesign, die Finanzierung und die externe Vergabe wurden von der Landesregierung beschlossen.

In der Vorarlberger Landesverwaltung wird die Einbeziehung der BürgerInnen sowie von Interessenvertretungen über die normale Informationsverpflichtung hinaus, seit vielen Jahren auch im Bereich der Verkehrsplanung gepflegt. So wurde bereits für das Landesverkehrskonzept „Verkehrsplanung Vorarlberg 1992“ ein breites öffentliches Begutachtungsverfahren durchgeführt. Im selben Jahr etablierte sich das Konzept zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahnstrecken in Vorarlberg, u. a. unter enger Einbeziehung der Bürgerinitiative „Schutz der Bahnanrainer“. Vor diesem Hintergrund beschloss die Vorarlberger Landesregierung, das neue Landesverkehrskonzept auf Basis eines breiten Beteiligungsprozesses ausarbeiten zu lassen.

Alternativen zur gewählten Vorgangsweise sind von einer internen oder externen Bearbeitung ohne öffentliche Beteiligung bis zu einer Bearbeitung mit Information und teilweiser Einbeziehung der Öffentlichkeit zu sehen.

Involvierte Personen und Institutionen

Beteiligt waren über 100 Personen aus den Arbeitsgruppen, dem Lenkungsausschuss und der Projektleitung inkl. externer Auftragnehmer, ebenso wie Gemeinde- und Jugendvertreter, Nachbarländer und -kantone, jedoch ohne Stellungnahmen und Rückmeldungen aus der Mobilitäts-erhebung (KONTIV-Studie = kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten):

Landesrat Manfred Rein, Landesrat Dieter Egger, Amt der Vorarlberger Landesregierung (Abteilungen Ib, VIe, VIa, VIIa, VIIIb, Umweltinstitut, Büro für Zukunftsfragen), Vorarlberger Gemeindeverband, Verkehrsverbund Vorarlberg, ÖBB-Personenverkehr, Montafonerbahn, Postbus AG, Energieinstitut Vorarlberg, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Autobahn- und Schnellstraßen Finanzierungs-AG, Arbeiterkammer Vorarlberg, Wirtschaftskammer Vorarlberg, Industriellenvereinigung Vorarlberg, Naturschutzbund Vorarlberg (bis August 2004), Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg (bis August 2004), Vertreter der Naturschutzorganisationen (bis August 2004), Transform (bis August 2004), ARBÖ, ÖAMTC, VCÖ (bis August 2004), 96 Gemeinden, Jugendbeirat (Jugendeinbindung), Fürstentum Liechtenstein - Ressort Verkehr und Kommunikation, Kanton St. Gallen - Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen - Tiefbauamt, Ministerium für Umwelt und Verkehr, Baden-Württemberg, Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Bayern, Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Kanton Graubünden - Fachstelle öffentlicher Verkehr, Landkreis Lindau, Besch + Partner KEG, Rosinak & Partner ZT, GmbH, PlanSinn OEG, Herry Consult, ZT-Büro Dr. Köll.

Gestaltung und Durchführung des Beteiligungsprozesses

Prozessdesign

Da Verkehrsthemen häufig zu emotionalen Diskussionen führen und auch Maßnahmen im Bereich der Bewusstseinsbildung vorgesehen waren, wurde eine prozessorientierte Vorgangsweise in Form eines Moderationsverfahrens mit situativem Konfliktmanagement gewählt. Darüber hinaus kamen folgende Methoden zum Einsatz: Open Space für die Jugendeinbindung, Runder Tisch, BürgerInnenversammlung und aktivierende Befragung, sowohl im Rahmen der KONTIV-Untersuchung als auch nach Fertigstellung des Verkehrskonzepts im Rahmen der Kommunikation der Ergebnisse. Als wesentlicher Bestandteil des Kommunikationskonzepts diente eine Internet-Plattform, die seit dem Projektstart zur Verfügung stand. Sie galt einerseits als Informationsmöglichkeit für und Dialogmöglichkeit mit der Bevölkerung, andererseits als interne Kommunikationsplattform für die Mitglieder der einzelnen Arbeitsgruppen, des Lenkungsausschusses und der Projektleitung. Die Zwischenergebnisse wurden in Pressekonferenzen kommuniziert, wobei gleichzeitig auch auf den laufenden Planungsprozess für das Verkehrskonzept aufmerksam gemacht wurde.

Ein Lenkungsausschuss trug die Verantwortung für die verkehrspolitische Orientierung. Die fachliche Beratung und Bearbeitung sowie die Moderation erfolgte durch zwei externe Büros. Die Gesamtprojektleitung wurde der für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik zuständigen Abteilung für Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten übertragen. Sachbearbeiter des Landes, Interessenvertretungen und NGO's waren über drei Arbeitsgruppen eingebunden.

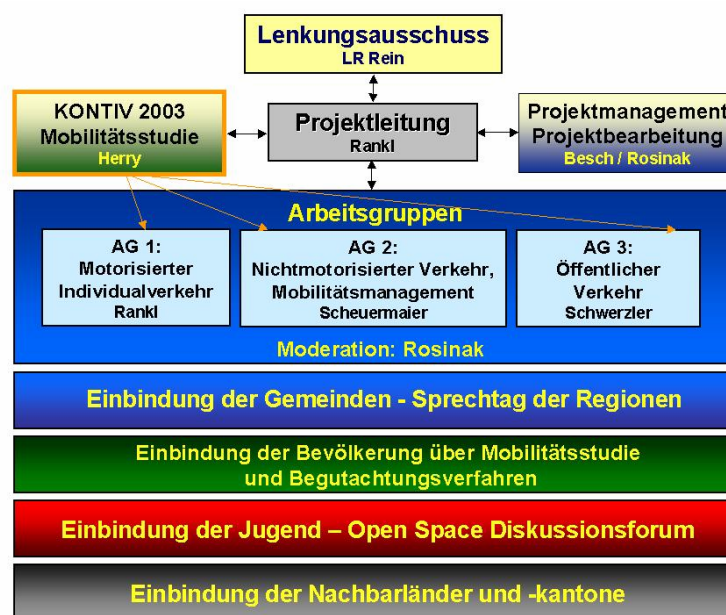
Die Arbeitsgruppe 1 (Motorisierter Individualverkehr) beschäftigte sich mit Fragen der Straßeninfrastruktur, der Raumplanung, mit verkehrsrechtlichen Angelegenheiten, der Verkehrssicherheit, fiskalischen Aspekten sowie mit dem Themenbereich Verkehr und Umwelt.

In der Arbeitsgruppe 2 wurden Fragen zum nichtmotorisierten Verkehr und zum Mobilitätsmanagement behandelt, vor allem der Fußgänger- und Fahrradverkehr, die Verkehrssicherheit und Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung. Diese Maßnahmen beinhalten im Wesentlichen Information, Kommunikation, Organisation und Koordination.

In der Arbeitsgruppe 3 wurden der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr diskutiert. Schwerpunkte lagen auf dem Busverkehr und dem Schienenpersonenverkehr, der Attraktivierung von Umsteigeknoten, alternativen Angebotsformen wie Anrufsammeltaxis u. ä., der Schienengüterverkehr inklusive dem Umschlag von der Straße auf die Schiene sowie der Schieneninfrastruktur. Auch verkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Themen wurden in dieser Arbeitsgruppe behandelt.

In regelmäßigen Abständen fanden gemeinsame Arbeitsgruppensitzungen aller drei Gruppen statt. So wurde die Arbeit der einzelnen Arbeitsgruppen zusammengeführt und ein direkter Gedankenaustausch und eine vernetzte Diskussion zu allen Themenbereichen ermöglicht.

Die Einbindung der Gemeinden und Regionen erfolgte über so genannte „Sprechtage der Regionen“. Mit den benachbarten Ländern und Kantonen wurden in Veranstaltungen zur nachbarschaftlichen Kooperation grenzüberschreitende Verkehrsprobleme und deren Lösungsansätze diskutiert. Verschiedene Aktivitäten während der gesamten Bearbeitungsphase trugen zu einer möglichst breiten Einbindung aller interessierten Bevölkerungsgruppen bei. Mit der Jugend wurden dabei in einem Open Space Diskussionsforum Strategien für den Verkehr der Zukunft überlegt. Im Rahmen eines ausführlichen Begutachtungsverfahrens hatten alle interessierten Bevölkerungsgruppen die Möglichkeit zur Meinungsäußerung. Die einzelnen Vorschläge wurden geprüft, in den Arbeitsgruppen sowie im Lenkungsausschuss diskutiert und nach Möglichkeit in der Endfassung berücksichtigt. Als Projektabschluss und Dankeschön für die Mitarbeit erhielten alle Teilnehmer am Planungsprozess, sowie alle, die eine Stellungnahme abgegeben haben, eine Einladung zu einem gemeinsamen Fest. Dabei wurde die Kurzfassung präsentiert und ein Ausblick auf die Umsetzung gegeben.



Ablauf

Im Landesverkehrskonzept 2006 wurde ein strategischer Ansatz gewählt, bei dem aus Zielen und Grundsätzen die wichtigsten Handlungsschwerpunkte für die nächsten 10 bis 15 Jahre abgeleitet wurden. Dieser Ansatz folgt der Erkenntnis, dass strategisches Handeln eine Konzentration der Kräfte erfordert. Dazu eröffnet ein strategischer Ansatz auf der operativen Projektebene jenen Spielraum, der für den Umgang mit laufend veränderten Rahmenbedingungen, mit „Handlungsfenstern“ und Umsetzungswiderständen notwendig ist. Das Verkehrskonzept 2006 konzentriert sich auf den Handlungsspielraum des Landes, enthält aber auch Forderungen an die übergeordnete und nachbarschaftliche Verkehrspolitik, was angesichts der verkehrsgeografischen Lage Vorarlbergs notwendig und zweckmäßig ist.

Die Arbeitsschritte und der Ablauf orientierten sich an diesem Ansatz und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Vereinbarung zum Projekt-Design, zu den „Spielregeln“ des Verfahrens, zum geplanten Arbeitsablauf sowie zur Kommunikation.
- Evaluierung des Verkehrskonzepts „Verkehrsplanung Vorarlberg 1992“.
- Schlussfolgerungen daraus und Erhebung der Erwartungen an ein neues Verkehrskonzept.
- Grundlagenerhebungen (u. a. Güterverkehrsstudie, Mobilitäts-erhebung (KONTIV - Studie = kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) erfolgte nach einem international standardisierten Verfahren und vom Büro Herry Consult, Wien, durchgeführt. Gleichzeitig diente sie dazu, die Bevölkerung auf die Überarbeitung des Verkehrskonzepts aufmerksam zu machen, sie einzuladen mitzudenken und zusätzliche Antworten zu Verkehrsthemen zu erhalten.
- Bestand und Entwicklungstendenzen.
- Definition der Grundsätze, Schwerpunkte und Ziele sowie eines verkehrspolitischen Leitsatzes.
- Definition von möglichst quantifizierbaren Leitkriterien für eine Erfolgskontrolle.
- Diskussion der maßgeblichen Elemente einer nachhaltigen Mobilitätspolitik.
- Entwicklung eines Funktionsschemas für eine abgestimmte Raumordnungs- und Verkehrspolitik im Rheintal und Walgau = „Funktionskonzept Rheintal - Walgau“.
- Maßnahmenentwicklung für die Bereiche
 - Verkehrssicherheit
 - Öffentlicher Verkehr
 - Fußgängerverkehr
 - Radverkehr
 - Ruhender Verkehr
 - Mobilitätsmanagement
 - Verkehrsmanagement- und Informationssystem auf der A 14 und S 16
 - Straßennetz
 - Güterverkehr
 - Schifffahrt
 - Luftfahrt
- Diskussion des Wirkungsrahmens und der Vorgangsweise bei der Umsetzung.
- Erstellung eines Berichtentwurfes für ein neues Verkehrskonzept.
- Vorbereitung und Durchführung des Begutachtungsverfahrens.
- Auswertung der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens.
- Erstellung des Schlussberichts (Langfassung).
- Zusammenstellung eines nach Fristigkeiten gegliederten Maßnahmenplans.
- Ausarbeitung eines Beschlussvorschlages für die Landesregierung
- Ausarbeitung einer Kurzfassung.
- Kommunikation der Inhalte des Verkehrskonzepts.

Die fachliche Auseinandersetzung und Diskussion zu diesen Arbeitsschwerpunkten fand mit unterschiedlicher Intensität und Ausprägung auf der Ebene des Lenkungsausschusses, der Arbeitsgruppen sowie im Zuge der Einbindung der Gemeinden, der Jugend, der Nachbarländer und -kantone statt.

Wesentliche Meilensteine waren:

- Festlegung der Grundsätze, Schwerpunkte und Ziele.
- Festlegung von quantifizierbaren Leitkriterien für eine Erfolgskontrolle.
- Diskussion der Ergebnisse der Mobilitäts-erhebung.
- Durchführung von Sprechtagen der Regionen.
- Abhaltung der Open Space für die Jugend.
- Durchführung von Veranstaltungen zur grenzüberschreitenden Kooperation.
- Fertigstellung des Konzeptentwurfes - Einleitung des Begutachtungsverfahrens.
- Einarbeitung der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens.
- Fertigstellung der Langfassung des Verkehrskonzepts
- Beschlussfassung durch die Landesregierung
- Fertigstellung der Kurzfassung des Verkehrskonzepts
- Abschlussfest

Besonderheiten des konkreten Beteiligungsprozesses

Der gesamte Prozess war durch einen umfassenden Beteiligungsansatz auf unterschiedlichsten Ebenen und mit verschiedensten Methoden einschließlich von grenzüberschreitender Kooperation gekennzeichnet.

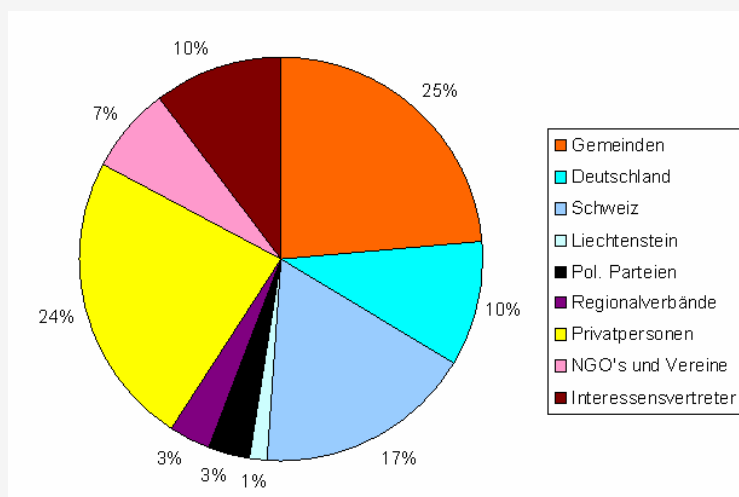
Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Erzielte Ergebnisse

Die unmittelbaren Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess für die Konzepterstellung sind

1. Anregungen, Hinweise und Vorschläge aus der Befragung im Rahmen der Mobilitätsstudie,
2. Vorschläge aus der Arbeit in den Arbeitsgruppen,
3. Vorschläge und Forderungen aus den Sprechtagen der Regionen,
4. Vorschläge der Jugend aus dem Open Space-Diskussionsforum,
5. Vorschläge aus den Diskussionen mit den Nachbarländern und -kantonen,
6. Anregungen und Vorschläge aus dem Begutachtungsverfahren.

Im Rahmen des Begutachtungsverfahrens wurden insgesamt 75 zum Teil sehr umfangreiche schriftliche Stellungnahmen, mit rund 600 Anregungen und konkreten Vorschlägen zu den einzelnen Kapiteln abgegeben. 28 % der Stellungnahmen stammen von Gemeinden und Regionalverbänden, 28 % aus dem Ausland (D, FL und CH), 24 % von Privatpersonen und 20 % von Interessenvertretungen, NGO's, Vereinen und politischen Parteien.



Die erarbeiteten Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess wurden von der Landesregierung als Konzept und Handlungsanleitung beschlossen und werden in den nächsten zehn bis 15 Jahren verwirklicht. Mit der Umsetzung wurde umgehend begonnen.

Die Ergebnisse wurden als Schlussbericht (Langfassung) sowie als Kurzfassung veröffentlicht. Darüber hinaus widmete sich eine Ausgabe des Vorarlberg Magazins zum Thema „Mobilität mit Verantwortung“, das jeder Haushalt in Vorarlberg erhält, den wesentlichsten Inhalten des Verkehrskonzepts in leicht verständlicher Form.

Stand der Umsetzung

Das Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 ist deutlich konkreter als die Verkehrsplanung Vorarlberg 1992. Die Umsetzung ist damit nicht „business as usual“, sondern erfordert besondere Anstrengungen. Entsprechend dem Verkehrskonzept müssen Inhalte und die Absichten innerhalb der gesamten Verwaltung und auf allen Ebenen verbreitet und verankert werden. In internen Präsentationsveranstaltungen, die den verkehrspolitischen Auftrag unmissverständlich

kommunizieren, werden daher nicht nur alle Abteilungsleiter und Bezirkshauptleute über die Inhalte informiert, sondern im Rahmen der Verwaltungslehrgänge auch Mitarbeiter aus allen Bereichen und Ebenen sowie neue Mitarbeiter im Landesdienst. Das Verkehrskonzept 2006 setzt auf ein systematisches Konfliktmanagement für Infrastrukturprojekte. Auch die Abstimmung der kommunalen Verkehrspolitik auf die Ziele des Landes erfordert jede Menge Überzeugungsarbeit. Die Instrumente des Konfliktmanagements (Moderation, Mediation, usw.) sollten deshalb innerhalb der Verwaltung systematisch vermittelt werden. Gleiches gilt für die Verbreitung des individuellen Wissens über Verkehr und Mobilität, sowie für eine systematische Projektinformation.

Der laufende und während der Arbeit am Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 intensivierte Dialog mit den Regionen und Gemeinden muss weitergeführt werden. Dabei geht es vor allem um die Erläuterung und Diskussion des Verkehrskonzeptes, aber auch um eine aktive Teilnahme an den ersten Schritten der Umsetzung. Auf lokaler Ebene sollen vorhandenen Bestrebungen ausgebaut und vernetzt und völlig neue Aktivitäten initiiert werden. Die bisherigen Anstrengungen haben dazu geführt, dass aufbauend auf das Landesverkehrskonzept regionale Verkehrskonzepte entstehen, auf die sich in weiterer Folge die einzelnen Verkehrs- und Mobilitätspläne der Gemeinden stützen können.

Das Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 richtet sich nicht nur an Politik und Verwaltung, sondern auch an den wichtigsten Akteur: die Bevölkerung, die jeden Tag über die individuelle Verkehrsmittelwahl und damit über das Verkehrsgeschehen entscheidet.

Wenn die verkehrspolitischen Ziele des Landes zu jenen der Bürger und Bürgerinnen werden sollen, bedarf es eines systematischen, auf einen längeren Zeitraum angelegten Kommunikationsprozesses, innerhalb dessen zuallererst über das neue Verkehrskonzept informiert wird:

- ✓ die Kommunikation des Leitsatzes „Mobil im Ländle“ mit Hilfe von einheitlichen Logos und Slogans in Abstimmung mit der vorhandenen Öffentlichkeitsarbeit, u. a. des Verkehrsverbundes Vorarlberg,
- ✓ eine zielorientierte Öffentlichkeitsarbeit bei Verkehrsprojekten und
- ✓ die Thematisierung des täglichen Verkehrsverhalten mit der Frage nach umweltfreundlicheren Alternativen.

Die Herausgabe des Vorarlberg Magazins zum Thema „Mobilität mit Verantwortung“ war ein erster Schritt, den Dialog mit der Bevölkerung weiterzuführen und zu intensivieren. Mittels einer angefügten Antwortkarte bestand die Gelegenheit, Publikationen zum Thema Mobilität anzufordern, sowie Anregungen zur Verkehrsplanung in Vorarlberg abzugeben. Wie öffentlichkeitswirksam das Verkehrsthema ist, zeigt diese Antwortkartenaktion. Knapp 700 VorarlbergerInnen und Touristen aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Wien und Graz sendeten die Antwortkarte zurück, gaben zum überwiegenden Teil ein positives Urteil ab und unterstützten das Konzept mit teilweise umfangreichen Anregungen und Vorschlägen (teilweise zusätzlich per Brief oder E-Mail).




An das
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Römerstraße 15
A-6901 Bregenz

Ich habe Interesse, senden Sie mir bitte folgendes Infomaterial gratis zu:

- Vorarlberger Kursbuch
- Wanderwegekonzept
- Luft bewegt - Feinstaub
- Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 - Langfassung
- Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 - Kurzfassung (ab September 2006 erhältlich)

Wir freuen uns auf Ihre Meinung. Schreiben Sie uns entweder mit der Antwortkarte, per E-Mail unter verkehrspolitik@vorarlberg.at oder rufen Sie uns an: Telefon +43(0)5574/511-26105.

Meine Anregungen zum Thema Verkehrsplanung in Vorarlberg:



Name	Straße
PLZ, Ort	Telefon

Conclusio

Nutzen des Beteiligungsprozesses

- Die interessierte bzw. beteiligte Öffentlichkeit wurde frühzeitig und in einer Intensität informiert, die üblicherweise nur schwer zu erreichen ist.
- Das Land setzte ein vertrauensbildendes Signal, dass nämlich die Interessen der Beteiligten im Planungsprozess wichtig und wertvoll sind.
- Der Boden für die Umsetzung der Maßnahmen wurde durch diese Vorgangsweise optimal aufbereitet.
- Die mediale Berichterstattung und die Reaktionen lassen den Schluss zu, dass das Ergebnis auch für die Politik unter die Rubrik „Erfolg“ eingeordnet werden darf.

„Highlights“ des Beteiligungsprozesses

Die geplante S 18 Bodensee Schnellstraße stellte als umstrittene Infrastrukturmaßnahme von Anfang an einen möglichen Stolperstein dar. Österreich befand sich im Zusammenhang mit der Umsetzung dieses Projektes in einem Vertragsverletzungsverfahren mit der EU. Die Frage des Handlungs- und Gestaltungsspielraums wurde bereits zu Beginn des Planungsprozesses ausführlich diskutiert. Man einigte sich darauf, nicht das trassenverordnete Straßenprojekt zu debattieren, sondern, für den Fall, dass das vorliegende Amtsprojekt aus rechtlichen Gründen nicht umsetzbar ist, die Grundsätze für die weitere Vorgangsweise, d. h. für ein konsensorientiertes Planungsverfahren von Alternativlösungen, auszuarbeiten. Die vorgeschlagene, im Verkehrskonzept enthaltene Vorgangsweise, wurde im Konsens entwickelt, von allen Beteiligten akzeptiert und dient heute, nachdem im Juni 2006 Teile der Trassenverordnung vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben wurden, als wesentliche Grundlage für eine Verkehrslösung bzw. Alternative zur S 18 im Raum Unteres Rheintal - Schweiz.

„Stolpersteine“ des

Ursprünglich war die Dauer für den Planungsprozess mit einem bis eineinhalb Jahr(en) vorgesehen. Nachdem die NGO´s diesen Zeitdruck massiv kritisierten, entschloss sich die Landesregierung, die Dauer des Planungsprozesses auf zweieinhalb Jahre auszuweiten. Kurz vor den Landtagswahlen, die im September 2004 stattfanden, einigten sich die NGO´s darauf, aus den Arbeitsgruppen und aus dem Lenkungsausschuss auszutreten. Grund dafür war nicht der Planungsprozess zum Verkehrskonzept, sondern das Festhalten der Landesregierung am Bau der zweiten

Pfändertunnelröhre für die A 14 Rheintal Autobahn und die Forcierung der dazu notwendigen Planungsarbeiten. Es gab in dieser Frage keinen Handlungs- oder Gestaltungsspielraum mehr, da die wesentlichen Entscheidungen bereits gefallen waren. Obwohl bis dahin zahlreiche Aspekte und gute Vorschläge in das Verkehrskonzept eingeflossen waren, konnten die NGO´s nach über eineinhalb Jahren guter Zusammenarbeit nicht bewegt werden, ihre Entscheidung zu überdenken.

Schlussfolgerung: Es ist ratsam, zu Beginn möglichst umfassend Transparenz für alle konfliktträchtigen Bereiche zu schaffen und zu überlegen, von welchem Handlungs- und Gestaltungsspielraum ausgegangen werden kann. Während dies für die geplante S 18 Bodensee Schnellstraße gut gelang (siehe Highlights), wurde dieser Aspekt für die zweite Pfändertunnelröhre nicht ausreichend berücksichtigt.

Fact Sheet

Angewandte Methoden

x	Methode	Methode	x
	Anwaltsplanung	Open Space Konferenz	X
X	Aktivierende Befragung	Planspiel	
X	BürgerInnenversammlung	Planungszelle	
	Delphi-Befragung	Runder Tisch	X
	Fokusgruppen	SUP am runden Tisch	
	Internet-Partizipation	Workshop	
	Konsensus-Konferenz	Zukunftskonferenz	
	Kooperativer Diskurs	Zukunftswerkstatt	
	Mediation	Internet - Plattform	X
	Neo-Sokratischer Dialog	Moderation mit situativem Konfliktmanagement	X

Thematischer Bereich

x	Thematischer Bereich	Thematischer Bereich	x
	Abfallwirtschaft	Telekommunikation	
X	Dorf- und Stadtentwicklung	Tourismus und Freizeit	X
	Energiewirtschaft	Umweltpolitik allgemein (z.B. Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie, o.ä...)	
	Gemeinwesenarbeit	Verkehr und Mobilität	X
	Industrie, Gewerbe, Betriebe	Wasserwirtschaft	
	Kinder- und Jugendpartizipation	Wohnen und Wohnumfeldverbesserung	
	Naturraum	Anderer:	
X	Regionalentwicklung	Anderer:	

InitiatorInnen

Die Initiierung des Beteiligungsprozesses erfolgte durch die zuständige Fachabteilung und durch den u. a. für Verkehr und Raumplanung zuständigen Landesrat Manfred Rein.

Beteiligte

Am gesamten Prozess wirkten über 100 beteiligte Personen mit, in drei Arbeitsgruppen, einem Lenkungsausschuss, einer Open Space, einem Sprechtag der Regionen und grenzüberschreitenden Kooperationen ohne Stellungnahmen und ohne Rückmeldungen aus der KONTIV-Untersuchung.

Lenkungsausschuss	Arbeitsgruppe 1	Arbeitsgruppe 2	Arbeitsgruppe 3
Landesrat M. Rein - Vorsitzender Landesstatthalter D. Egger Rüdiger, Abt. VIa Rankl, Abt. VIa Kopf, Abt. VIIa Tauber, Abt. VIIIb Schallert, Wirtschaftskammer Vorarlberg Keckeis, Arbeiterkammer Vorarlberg Wagner, Industriellenvereinigung Vbg. Gross, Energieinstitut Steger-Vonmetz, Verkehrsverbund Vbg. Berchtold, Gemeindeverband Breiner, Naturschutzbund Lins, Naturschutzanwaltschaft	Leitung: Rankl Vertretung: Schwerzler <ul style="list-style-type: none"> • Abteilungen Ib, VIIa, VIIb, IVe • Umweltinstitut • Wirtschaftskammer • Industriellenvereinigung • Arbeiterkammer • Energieinstitut • ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ • Kuratorium für Verkehrssicherheit • Vertreter der Naturschutzorganisationen • Vertreter der Asfinag • Gemeindeverband 	Leitung: Scheuermaier Vertretung: Schwerzler <ul style="list-style-type: none"> • Abteilungen Ib, VIIa, VIIb • Wirtschaftskammer • Arbeiterkammer • ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ • Kuratorium für Verkehrssicherheit • Verkehrsverbund • Vertreter der Naturschutzorganisationen • Büro f. Zukunftsfragen • Gemeindeverband 	Leitung: Schwerzler Vertretung: Scheuermaier <ul style="list-style-type: none"> • Abteilungen Ib, VIIa • Verkehrsverbund • ÖBB, MBS, Postbus • Wirtschaftskammer • Arbeiterkammer • Energieinstitut • VCÖ • Vertreter der Naturschutzorganisationen • Gemeindeverband
Projektleitung			
Rankl Vertretung: Schwerzler, Scheuermaier			
Sprechtage der Regionen – 96 Gemeinden / 12 Regionen			
Einbindung der Öffentlichkeit (In- und Ausland) im Rahmen des Begutachtungsverfahrens und der KONTIV-Studie			
Open Space Diskussionsforum für die Jugend			
Grenzüberschreitende Kooperation – Fürstentum Liechtenstein, Länder Baden Württemberg und Bayern, Kantone St. Gallen und Graubünden			

AuftraggeberIn

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten im Auftrag der Landesregierung (Verantwortlicher: Landesrat Manfred Rein).

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten beliefen sich auf ca. € 350.000,- inkl. MWSt. und inkl. Druckkosten, allerdings ohne Kosten für zusätzliche Gutachten (KONTIV und Güterverkehrsstudie).

Prozessbegleitung und -beratung

Externe Bearbeitung und Moderation:
 Besch & Partner, Feldkirch (Dipl.-Ing. Martin Besch und Dipl.-HTL-Ing. Anton Gächster) und
 Rosinak & Partner, Wien (Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak und Dipl.-Ing. Andrea Weninger)

Open Space für die Jugend: Dipl.-Ing. Wolfgang Gerlich (PlanSinn GmbH & CoKEG)
 Mobilitätsenerhebung (KONTIV-Untersuchung): Dr. Max Herry (Herry Consult)
 Güterverkehrsstudie: Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Dr. Helmut Köll, Seefeld

Räumliches Umfeld

Der Prozess erstreckte sich über das gesamte Gebiet des Bundeslandes Vorarlbergs unter Einbeziehung der Nachbarländer Tirol, Liechtenstein, Bayern und Baden Württemberg und der Kantone St. Gallen und Graubünden.

Zeitplan

16.01.2003 – Projektstart - Lenkungsausschuss 1. Sitzung
30.06.2003 und 01.07.2003 – Sprechtag der Regionen
05.11.2003 – Präsentation der Ergebnisse der Mobilitätsstudie (KONTIV)
15.11.2003 – Open Space Diskussionsforum für die Jugend - Mitreden beim Verkehr der Zukunft
21.04.2004 – „Grenzüberschreitende Kooperation“ - Diskussion mit Nachbarländern und -kantonen
29.06.2004 und 30.06.2004 – Sprechtag der Regionen
12.01.2005 – Beginn des Begutachtungsverfahrens
22.02.2005 – Sprechtag der Regionen
22.02.2005 – „Grenzüberschreitende Kooperation“ - Diskussion mit Nachbarländern und -kantonen
22.02.2005 – Jugendeinbindung – Präsentation und Diskussion
30.03.2005 – Präsentation und Diskussion im Volkswirtschaftlichen Ausschuss des Landtags
31.03.2005 – Ende des Begutachtungsverfahrens
31.01.2006 – Fertigstellung des Schlussberichts (Langfassung)
07.03.2006 – Beschlussfassung durch die Landesregierung
09.03.2006 – Abschlusspressekonferenz
27.09.2006 – Abschlussfest - Präsentation der Kurzfassung

Darüber hinaus fanden 32 Sitzungen der drei Arbeitsgruppen und 20 Sitzungen der Projektleitung und des Lenkungsausschusses statt.

Publikationen zu diesem Verfahren

Mobilität in Vorarlberg – Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2003
Verkehrskonzept 2006 – Mobil im Ländle: Langfassung, Jänner 2006
Mobil mit Verantwortung; Vorarlberg Magazin, Heft 118, August 2006
Verkehrskonzept 2006 – Mobil im Ländle: Kurzfassung, September 2006

Angaben zur Person, die dieses Fallbeispiel zur Verfügung stellt:

Vorname: Christian	Familienname: Rankl
Beruflicher Hintergrund: Verkehrsplaner	
Institution: Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung VIa – Allg. Wirtschaftsangelegenheiten	
Position: Projektleiter für die Bereiche Verkehr und Umwelt	
Straße: Römerstraße 15, Landhaus	
PLZ: A-6901	Ort: Bregenz
Land: Vorarlberg, Österreich	
Telefon: 0043 5574 511 26117	Fax: 0043 5574 511 926195
e-mail: christian.rankl@vorarlberg.at	
website: www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/start.htm	
Rolle im beschriebenen Verfahren: Projektleiter	
Bereit für Detailauskünfte: Rankl Christian	