

Bregenz und der Bodensee Ein gestörtes Verhältnis

Robert Schneider hat den Verdacht, dass die Bregenzer den See nie wirklich gemocht haben. Starke Argumente dafür finden sich in der Art der Nutzung und Gestaltung des Seeufers. Die Uferzone ist von der Stadt aus über die Barriere des Bahngeländes schwer erreichbar, der Blick auf den See weithin verbaut, teilweise breitet sich morbides Flair aus. Am ehesten findet sich die Weite noch auf der schmalen, steinigen Uferböschung nördlich der Stadt. Daran schließen nach Süden hin die ziemlich heterogene Seeseite der Stadt mit dem Hafen, den Seeanlagen und dem Festspielbezirk, dem Sport- und Freizeitufer und schließlich dem „Ufer Natur“ in der Mehrerau und an der Achmündung an. Der zentrale Bereich der Seeuferzone gerät zur Backstage der größten Seebühne der Welt.

Für das Seestadtareal und die Bahnhofsumgebung läuft auf der Grundlage eines Masterplanes ein städtebaulicher Wettbewerb. Sibylla Zech vermisst die Vision. Für die Erreichung der Planungsziele werden Behördenvorgaben alleine nicht genügen. Für die aktive Mitwirkung der gewichtigen Grundeigentümer (u.a. Hafen Bregenz GmbH, ÖBB, Kloster Mehrerau) müssen Vereinbarungen ausgehandelt und umgesetzt werden.

Nach 30 Jahren erfolgloser Planung von Autobahn- bzw. Schnellstraßenverbindungen zwischen dem österreichischen und dem Schweizer Netz läuft nun seit zwei Jahren ein konsensorientiertes Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“, das eine alle Verkehrsträger bzw. -arten umfassende Mobilitätslösung zum Ziel hat. Als Dreh- und Angelpunkt dazu dient das dafür eingerichtete „Regionalforum“. Für die Minderung der lokalen Belastung durch Mauffluchtverkehr wurde mit der Korridorvignette ein Lösungsansatz gefunden.



© Bregenzer Festsp



© stadthand