



hard extra

Sonderausgabe zur Hafen- und Uferentwicklung

04 Die bisherigen Arbeitsschritte 05 Schüler- und Jugendbeteiligung am Entwicklungsprozess 07 Das Expertenteam
08 Leitbild zur Hafen- und Ufergestaltung 2030 in Plänen, Grafiken und Visualisierungen 22 Verkehrs- und
Mobilitätskonzept 30 Häufig gestellte Fragen und Antworten 34 Informationen zur Volksabstimmung

Zukunft Leben am See – inspirieren, informieren, weiter- denken.

Einladung zur
Informationsveranstaltung
**Leitbild zur Hafen- und
Ufergestaltung 2030**

Donnerstag
21. November 2019
19 Uhr
Spannrahmen Hard

„Die Sonderausgabe soll Ihnen einen Überblick über das Leitbild geben.“

Liebe Harderinnen und Harder!

Unsere Gemeinde zeichnet sich durch einen hochwertigen Lebensraum aus, der ganz wesentlich durch den Bodensee geprägt ist. Hier befinden sich hochwertige Natur- und Naherholungsräume, die für die Zukunft bewahrt werden müssen, gleichzeitig gilt es in anderen Bereichen, etwa dem Thaler-Areal, dem Strandbad und dem Hafen neue Impulse zu setzen, um das Leben am See auch für kommende Generationen attraktiv zu gestalten. Der Prozess zur Hafententwicklung berücksichtigt all dies und bietet eine einmalige Chance für die künftige Entwicklung von Hard. Gemeinsam mit Experten und mit breiter Bürgerbeteiligung wurden in den verangenen zwei-einhalb Jahren Ideen für die künftige Gestaltung des Hafenuartiers entwickelt, die schließlich in den Entwurf eines „Leitbildes zur Hafen- und Uferentwicklung 2030“ eingeflossen sind.

Die nun vorliegende druckfrische Sonderausgabe der Gemeindezeitung „hard“ soll Ihnen einen Überblick über das Leitbild und über mögliche Maßnahmen geben, um das Hafenuartier bis zum Jahr 2030 etappenweise zu attraktivieren. Sie können weiters die Standpunkte der Harder Parteien zur Entwicklung des Hafenuartiers nachlesen und erhalten Antworten auf häufig gestellte Fragen rund um dieses Thema.

Abschließend möchte ich Sie noch auf den Informationsabend am 21. November um 19 Uhr im Spannrahmen hinweisen, bei dem der Entwurf des „Leitbildes zur Hafen- und Ufergestaltung 2030“ präsentiert und erörtert wird, bei dem aber auch Ihre Fragen zur Hafententwicklung gerne beantwortet werden. Ich freue mich auf Ihr Kommen!



Ihr Bürgermeister
Harald Köhlmeier

Entwicklung des Hafenuartiers: Die bisherigen Arbeitsschritte

Im Frühjahr 2017 startete in unserer Gemeinde ein umfassender Prozess zur Entwicklung des Hafensareals. Nachfolgend eine Zusammenfassung der bisherigen Arbeitsschritte.

März 2017

Beauftragung von inventschmidt/Franz Schmidt und iCP/Wolfgang Fiel zur Entwicklung eines Prozessdesigns unter Einbeziehung der Harder Bürgerinnen und Bürger.



November 2017

Einladung an vier internationale Planungsbüros zur Teilnahme am Ideenwettbewerb „Hafenuartier Hard“.

Jänner 2018

Vor-Ort-Begehung mit Vertretern internationaler Planungsbüros:

- Avanto Architects: Anu Puustinen und Ville Hara
- Dow Jones Architects: Alun Jones
- Urban Agency: Henning Stüben
- Snøhetta: Patrick Lüth und Andreas Glatzl



Februar 2018

Konstituierung der Expertengruppe und Präsentation der Wettbewerbsbeiträge.

März bis Juni 2018

Schüler- und Jugendbeteiligungsprozess gemeinsam mit der Neuen Mittelschule Markt, der Neuen Mittelschule Mittelweiherburg und der Offenen Jugendarbeit Hard.

Juni 2018

Open Space im Bauhof Hard: Die Gestaltungsoptionen zur Zukunft des Hafensareals wurden den Harderinnen und Hardern im Detail vorgestellt.



Juli 2018 bis März 2019

Auswertung, technische Prüfung, behördliche Vorabstimmung und inhaltliche Verdichtung der Ergebnisse des Open Space.

Dezember 2018

Ausschreibung eines Mobilitätskonzepts für das Hafenuartier.

Jänner 2019

Beauftragung der Verkehrs- und Mobilitätsplaner des Unternehmens con.sens und Vor-Ort-Begehung mit den Gesellschaftern von con.sens, Michael Szeiler und Michael Skoric. Weiters Fokusgruppen „Strandbad“.

Februar 2019

Vor-Präsentation des Städtebaulichen Leitbilds und Mobilitätskon-

zepts für die Mitglieder des Gemeindevorstands.

März 2019

Präsentation des Städtebaulichen Leitbilds und Mobilitätskonzepts für die Mitglieder der Gemeindevertretung und öffentliche Präsentation des Städtebaulichen Leitbilds und Mobilitätskonzepts im Spannrahmen.



März bis Juli 2019

Auswertung, technische Prüfung und inhaltliche Überarbeitung des Leitbildes und des Mobilitätskonzepts.

Mai 2019

Diskussion des Leitbilds mit den Fraktionsvorsitzenden und den Mitgliedern des Gemeindevorstands, Ufer- und Hafenausschusses, Umweltausschusses, Gemeindeentwicklungs- und Mobilitätsausschusses gemeinsam mit den Mitgliedern der Expertengruppe

Juli bis Oktober 2019

Abermalige inhaltliche Überarbeitung des Leitbildes und des Mobilitätskonzepts.

November 2019

Öffentliche Präsentation des Letztstandes des Städtebaulichen Leitbilds und des Mobilitätskonzepts im Spannrahmen.



Vorschlag für
die Bepflanzung
des Stedeparks
mit Steg ins
Binnenbecken

Illustration: Germd Menia (C) MG Hard, 2018

Blick der Jugend auf die künftige Hafen- und Ufergestaltung

Im Rahmen des Prozesses zur Hafenentwicklung war auch die jüngere Generation eingeladen, ein eigenes Zukunftsbild zu entwerfen. Das Interesse an entsprechenden Workshops war groß.

Die Einbindung von Harder Jugendlichen in das Projekt „Leben am See – Hafenentwicklung in Hard“ hatte für die Marktgemeinde Hard einen hohen Stellenwert. Mit ihrer Sicht der Dinge bzw. ihren Wünschen und Vorstellungen für eine mögliche zukünftige Gestaltung des Hafengebietes wurden die Jugendlichen als eigene und wichtige Gruppe von Experten betrachtet.

Workshops mit fachlicher Begleitung

In den beiden Harder Mittelschulen und in der Offenen Jugendarbeit Hard entwarfen die Jugendlichen in fachlich und pädagogisch begleiteten Workshops ein eigenes Zukunftsbild, welches gleichberechtigt mit jenen, der internationalen Planungsteams, in den Prozess miteingeflossen ist. Die Chance, ihr Hard von morgen wesentlich mitzugestalten, wurde von den Jugendlichen rege genutzt.



Naturlehrpfad mit einem Unterwasser-
observationssteg



Badesteg mit Sprungturm und Fischteich im
Binnenbecken



Badespaß im Strandbad



Chillen am Gründen Damm

Fotos (v): Frederick Sams (C) MG Hard, 2018

Was versteht man unter einem Städtebaulichen Leitbild?

Im Gegensatz zu einem Plan werden mit einem Leitbild Zielvorstellungen und Handlungsprinzipien formuliert, ohne im Detail vorzugeben, wie das endgültige Ergebnis aussehen soll.

Leitbilder sind daher unverbindliche Entwicklungsinstrumente, die eine Orientierung geben und motivieren sollen.

Das Leitbild ist die Grundlage für eine nachfolgende Detailplanung.

Leitlinien der Projektentwicklung

- Bewusstsein für vorhandene Qualitäten und historisch Gewachsenes
- Ökologie und Nachhaltigkeit
- Sorgsamer und verantwortungsvoller Umgang mit vorhandenen Ressourcen
- Adressierung akuter Handlungsbedarfe
- Qualitative Aufwertung vorhandener Freiflächen, Ufer- und Hafengebiete
- Bedarfsorientierte Entwicklung nach Maßgabe der Finanzierbarkeit

Rahmenbedingungen

Das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) formuliert die Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung der Gemeinde und ist damit Handlungsanleitung für die Gemeindepolitik und -verwaltung.

Seine unmittelbare Umsetzung erfährt das REK in der Flächenwidmungsplanung. Es ist aber auch Grundlage für weitere Planungen und Projekte zur Gemeindeentwicklung. Seit dem 1. März 2019 ist das REK eine Verordnung und wird von nun an als Räumlicher Entwicklungsplan (REP) bezeichnet.

Im REK sind grundsätzliche Aussagen und Ziele zu folgenden Entwicklungsschwerpunkten in Hard formuliert worden:

- Siedlungsentwicklung
- Freiraum
- Wirtschaft
- Mobilität
- soziale und technische Infrastruktur
- Energie

Neben diesen den räumlichen Entwicklungsschwerpunkten der Gemeinde war das Votum, die Museumsschiffe nicht ins Binnenbecken fahren zu lassen eine bindende Voraussetzung für die Teilnehmer des Ideenwettbewerbs zur Zukunft des Hafenuartiers. Die dafür geladenen renommierten und international tätigen Architekturbüros wurden darüber hinaus mit der Anforderung konfrontiert, konkrete Vorschläge für die Lösung akuter Handlungsbedarfe aufzuzeigen, wie beispielsweise der Zukunft des Strandbadgebäudes, des Thaler Areals oder der Flächen beim Zoll- und Gondelhafen.

Die Expertengruppe auf einen Blick

Insgesamt 18 Expertinnen und Experten wirken am Entwicklungsprozess mit. Hier die Mitglieder der Expertengruppe im Überblick.



Ulrich Grasmugg,
Abt. Raumplanung + Bau-
recht, Land Vorarlberg



Markus Gritschacher,
Obmann SUFA GmbH



Hans Hohenfellner,
Mitglied Gestaltungs-
beirat



Markus Jäger,
Obmann Umweltaus-
schuss



Helmut Kuess,
Verfasser Masterplan
Hafenquartier 2013



Erich Lindner,
Geschäftsführer
SUFA GmbH



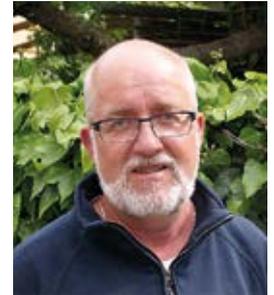
Andreas Lunardon,
Obmann Hafen- und
Uferausschuss



Thomas Reiner,
Sachbearbeiter
Baurecht, MG Hard



Markus Thurnher,
Mitglied Gestaltungs-
beirat



Burkhard Wiedenbauer,
Sachbearbeiter Hafen-
und Uferausschuss



Wolfgang Müller,
Sachbearbeiter Hafen-
und Uferausschuss



Sibylla Zech,
Mitglied Gestaltungs-
beirat



Jürgen Zimmermann,
Obmann Museumsschiff
Österreich GmbH



Thomas Thaler,
Yachtclub Hard



Hannes Carraro,
Leiter Bauhof der
Marktgemeinde Hard



Adolf Konstatzky,
Hohentwiel Schifffahrts
GmbH



Gerhard Ascherl,
Vorstand Wirtschafts-
gemeinschaft Hard

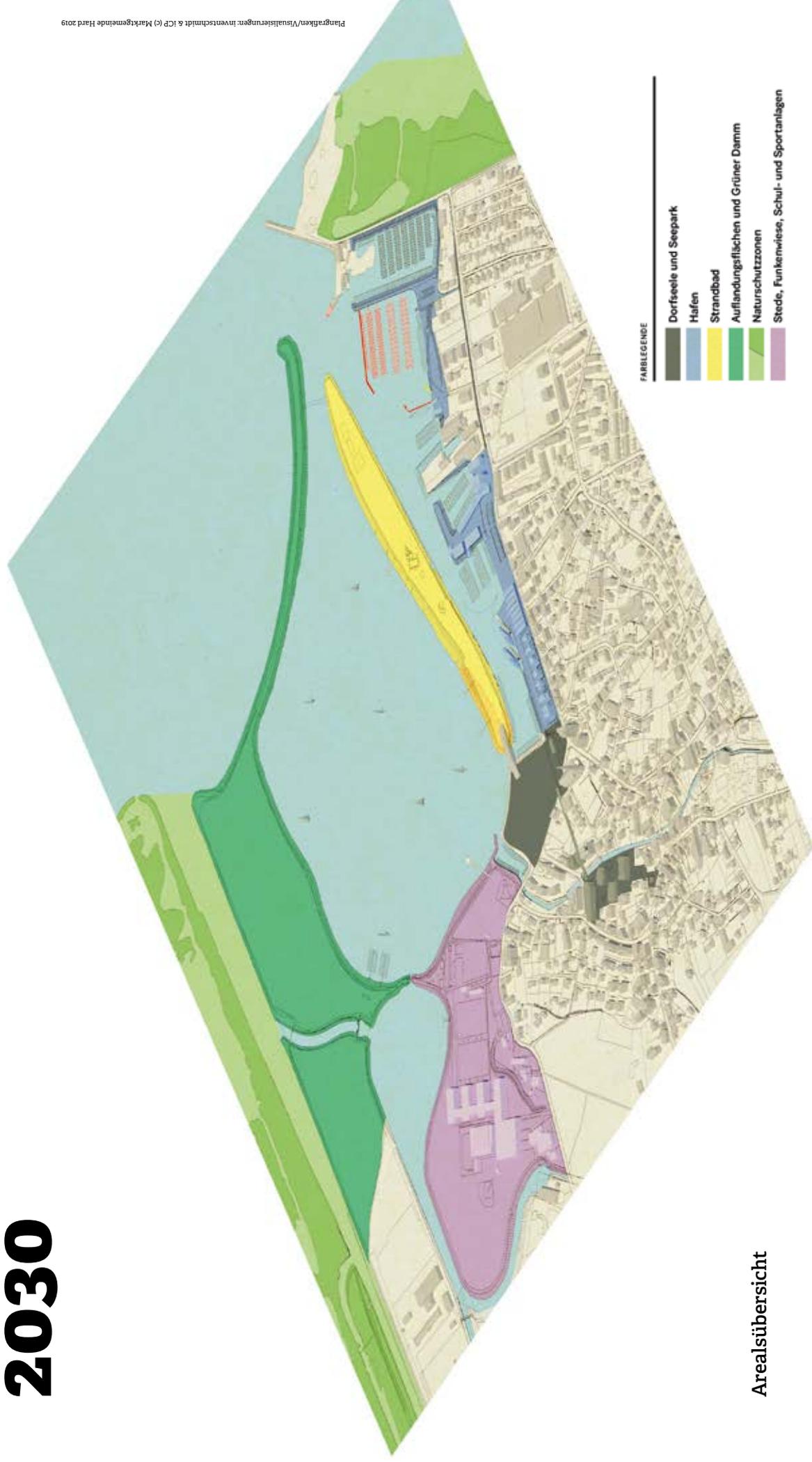


Gerhard Wolf, abart,
Vorstand Wirtschafts-
gemeinschaft Hard



Martin Vergeiner,
Amtsleiter
Marktgemeinde Hard

Leitbild zur Hafen- und Ufergestaltung 2030



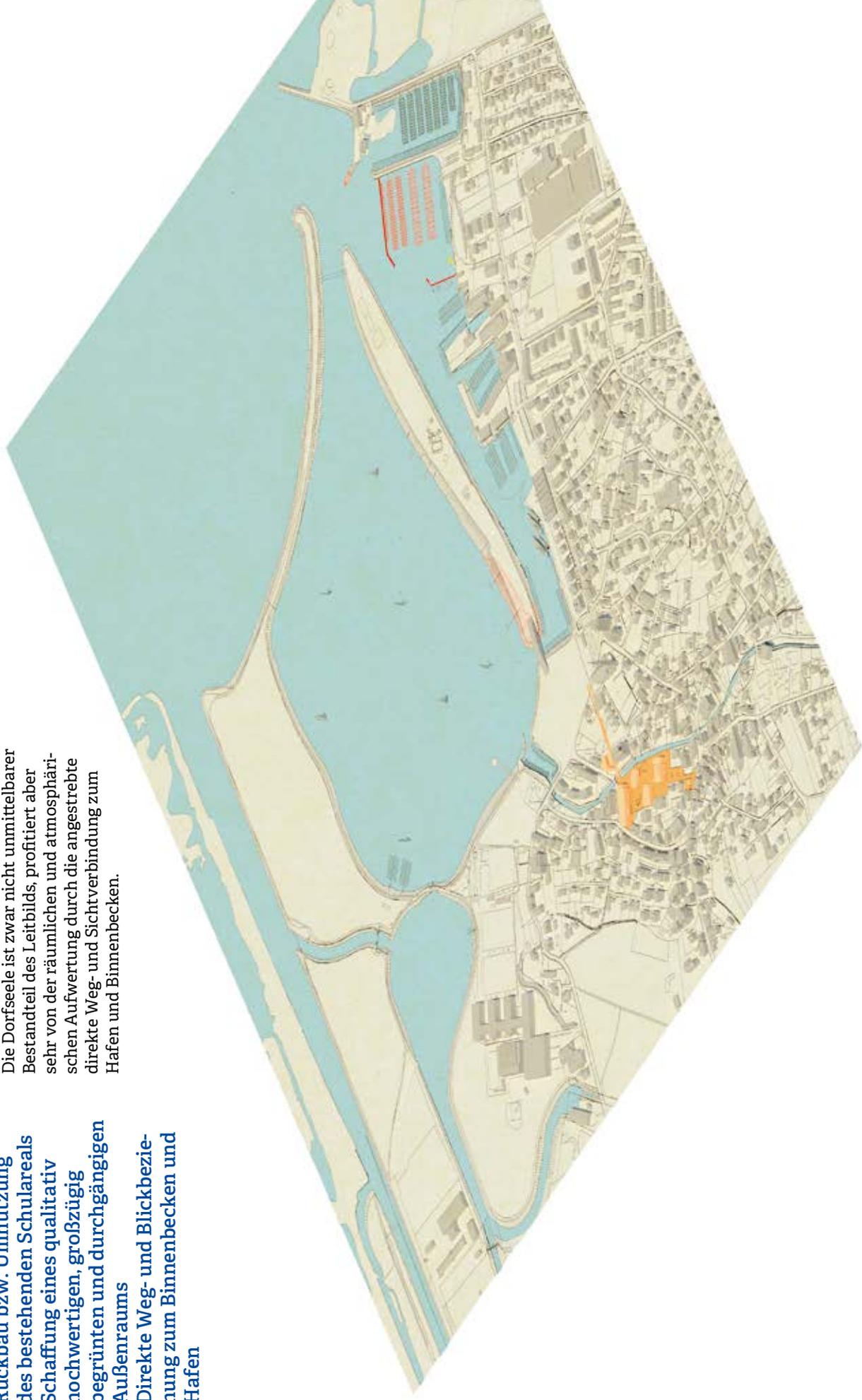
Arealsübersicht



Dorfseele mit Blick zum Seepark

Dorfseele

- Rückbau bzw. Umnutzung des bestehenden Schulareals
 - Schaffung eines qualitativ hochwertigen, großzügig begrünten und durchgängigen Außenraums
 - Direkte Weg- und Blickbeziehung zum Binnenbecken und Hafen
- Die Dorfseele ist zwar nicht unmittelbarer Bestandteil des Leitbilds, profitiert aber sehr von der räumlichen und atmosphärischen Aufwertung durch die angestrebte direkte Weg- und Sichtverbindung zum Hafen und Binnenbecken.



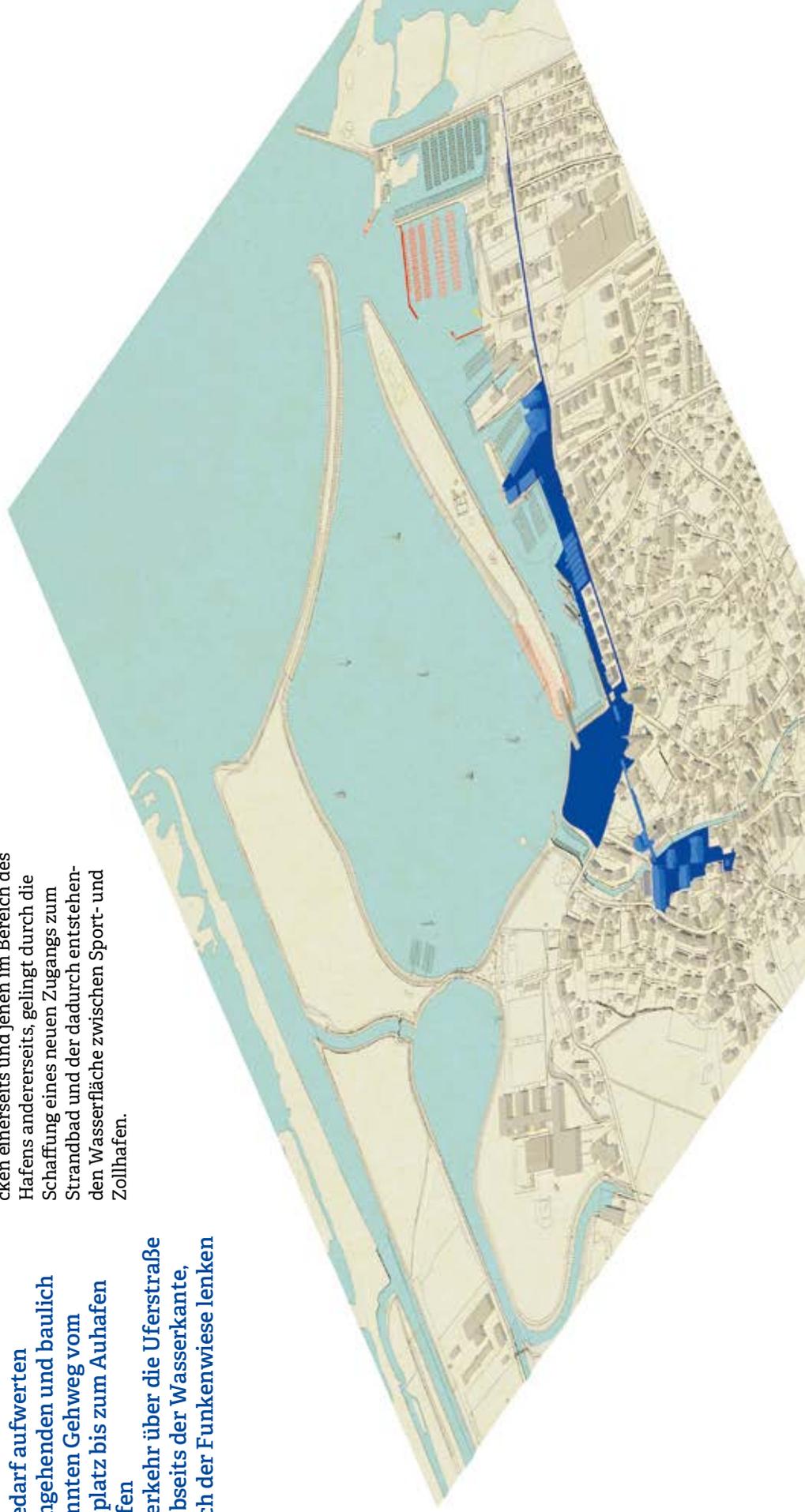
Wege, Plätze, Blickbeziehungen

- Nutzungen um den zentralen Dreh- und Angelpunkt des Seeparks entflechten
- Seepark als multifunktionaler und ganzjährig bespielbarer „Marktplatz“
- Bestehende Wege und Plätze in ein zusammenhängendes Gefüge qualitativ hochwertiger Flanier- und Verweilzonen einbetten und bei Bedarf aufwerten
- Durchgehenden und baulich getrennten Gehweg vom Kirchplatz bis zum Auhafen schaffen
- Radverkehr über die Uferstraße und abseits der Wasserkante, südlich der Funkenwiese lenken

Das Leitbild definiert den Bereich des Seeparks als zentralen Dreh- und Angelpunkt des Hafenviertels, das sich von der Brückenwaage über die vorgeschlagene Verbindung zwischen Dorfsee und Kirchplatz, entlang des Hafens bis zum Ende der Kohlplatzstraße als zusammenhängendes Gefüge qualitativ hochwertiger Wege und Plätze entwickelt. Die damit einhergehende räumliche Entflechtung der Nutzungen um das Binnenbecken einerseits und jenen im Bereich des Hafens andererseits, gelingt durch die Schaffung eines neuen Zugangs zum Strandbad und der dadurch entstehenden Wasserfläche zwischen Sport- und Zollhafen.

Sämtliche Hafenecken verbindet eine zusammenhängende Wasserfläche. Der Zugang zum Strandbad erfolgt über eine Brücke vom Seepark, die im Hinblick auf ihre Konstruktion und Materialisierung ein wichtiges strukturgebendes Element der Platzgestaltung ist. Die Brücke muss die Querung kleinerer Boote zwischen Binnenbecken und Hafen zulassen und auch von Einsatzfahrzeugen befahrbar sein.

Sämtliche vom konkreten Umsetzungsprojekt und seinen Nutzungen abhängigen Gestaltungsmaßnahmen haben die Aufgabe zu lösen, den Seepark, den daran anschließenden Kirchplatz, bestehende Gebäude und Anlagen wie das „Café am See“, sowie die Verkehrsanlagen der Uferstraße in ein stimmiges Gesamtkonzept zu integrieren.



Hafen

- **Direkte Blickbeziehung vom Zentrum zur Hafeneinfahrt schaffen**
- **Durchgehende Flaniermeile entlang der Wasserkante vom Seepark bis zur „Hartmann Werft“ schaffen**
- **Zollhafen: wertvolle Aufenthaltsbereiche am Wasser statt Parkplatz**
- **Verbesserung des Hochwasserschutzes und Möglichkeit zur Schaffung eines historisch gewachsenen Ensembles zwischen Zoll- und Gondelhafen**
- **Verbesserte Sichtbarkeit der Museumsschiffe**
- **Notwendige Verlegung bestehender Liegeplätze auf ein Minimum reduziert**
- **Einvernehmliche Verlegung des Yachtclubs in den Gondelhafen**
- **Angebot qualitativ hochwertiger Infrastruktur für Bootseigner im Dampferhafen**
- **Möglichkeit zur Schaffung zusätzlicher Liegeplätze für Hard**
- **Gewährleistung des nötigen Wellenschutzes für die Steganlagen**
- **Sporthafen und Thaler-Areal**
Die im Leitbild vorgeschlagene Schaffung einer zusätzlichen Wasserfläche zwischen Sport- und Zollhafen schafft eine direkte Blickbeziehung vom Zentrum bis zur Hafeneinfahrt.
- **Dampferhafen**
Im Dampferhafen soll durch die Errichtung von technisch und funktional hochwertigen Steganlagen jenen Booten Platz geboten werden, die zum Teil vom Sport-, Zoll- und Gondelhafen verlegt werden müssen. Die Liegeplätze werden deutlich breiter und durch die Verlängerung der bestehenden Mole, sowie der Errichtung einer Kaimauer oder Spundwand zwischen Fahrinne und Hafenbecken vor Wellen abgeschirmt. Die Vergrößerung der Wasserfläche erlaubt in diesem Bereich darüber hinaus grundsätzlich auch die Schaffung zusätzlicher Liegeplätze.
- **Zoll- und Gondelhafen**
Die bestehende Böschungsverlauf soll weitgehend erhalten, die Zugänglichkeit zu den einzelnen Liegeplätzen jedoch verbessert werden.
Die vorhandenen Oberflächenparkplätze vor dem Zollhafen sollen reduziert und durch die Schaffung eines großzügig begrünten, öffentlich nutzbaren Begegnungs- und Aufenthaltsraums qualitativ aufgewertet werden.
Neben der Verbesserung des Hochwasserschutzes, bietet der Bereich zwischen Zoll- und Gondelhafen die Möglichkeit einer moderaten Bebauung entlang der Hafenbecken, die mit der nötigen Sanierung der bestehenden Böschungsverläufe einhergehen kann. Das Leitbild empfiehlt, den Erhalt der bestehenden Bootshäuser „Faigle“ und „Schindler“ zu prüfen und nach Möglichkeit im Sinne eines historisch gewachsenen Ensembles in die zukünftige Bebauung zu integrieren.
Entlang der nördlichen Böschung des Zollhafens besteht das Potential zur Errichtung von zwei kompakten, jeweils eingeschobigen Baukörpern, die im Dialog mit einem zweigeschoßigen, an der südlichen Wasserkante des Gondelhafens zeilenförmig angeordneten Baukörpers einen geschützten Hof als hochwertigen öffentlichen Freiraum bilden.
- **Zoll- und Gondelhafen**
Die Sichtbarkeit der Museumsschiffe wird mit der Schaffung einer Anlegestelle im Bereich des Zollhafens/Thaler-Areals erheblich verbessert. Die exakte Lage und Ausführung der Anlegestelle muss im Zuge einer detaillierten Planung bestimmt werden. Die landseitig für den Betrieb der Schifffahrt notwendige bauliche Infrastruktur soll auf ein Minimum reduziert werden und sich an der Maßstäblichkeit des bestehenden Siedlungskörpers orientieren. Etwaige Wartebereiche sollen durch überdachte Außenräume geschaffen werden, um die visuelle Durchlässigkeit des Areals zu gewährleisten.
Das südliche Ende des Hafenbeckens soll sowohl entlang der Wasserlinie des Strandbads als auch entlang jener des Seeparks und der bestehenden Sporthafenpromenade mit einer maximalen Liegeplatzkapazität für Segelboote ausgestattet werden.



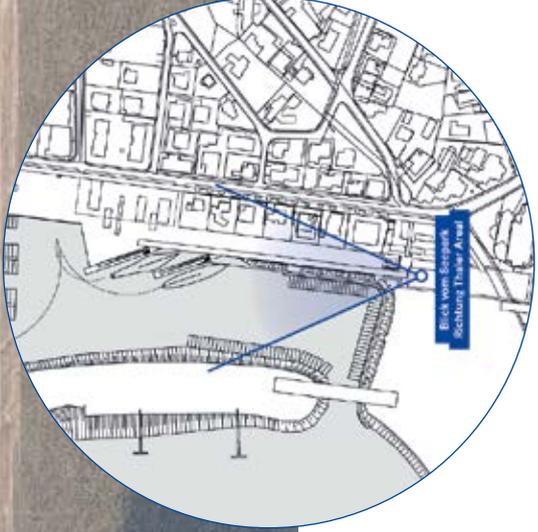
Grünräume und Naherholung

- Öffentliche Zugänglichkeit als Naherholungsraum bleibt gewährleistet
- Liegeplätze im Binnenbecken beim Surfmax bleiben erhalten
- Bestehende Naherholungsangebote und Freizeitanutzungen, wie etwa Baden, Grillen, Surfmax, usw. bleiben erhalten
- Überdenken der aktuellen landwirtschaftlichen Nutzung

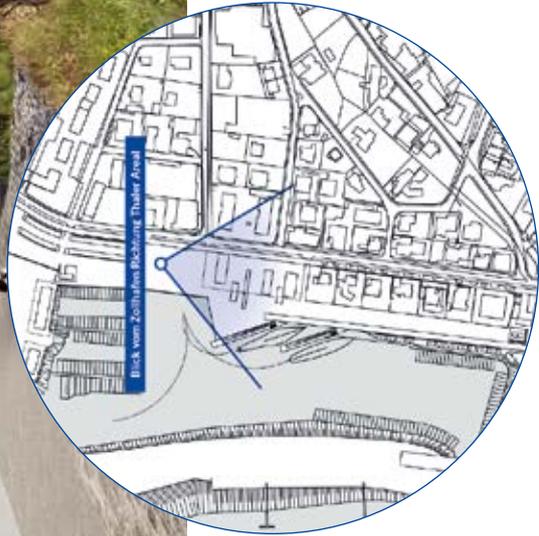
Für die Auflandungsflächen empfiehlt das Leitbild das Überdenken der gegenwärtigen Nutzung als intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen für die Futtermittelproduktion. Denkbar wäre etwa die mittelfristige Überführung in eine Fläche für den organisch-biologischen Landbau. Dabei soll allerdings die öffentliche Zugänglichkeit und damit verbundene Naherholungsmöglichkeit nicht beeinträchtigt werden.

Abgesehen von den behördlich empfohlenen seeseitigen Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Flachwasserzone, soll der Grüne Damm in seiner bisherigen Form erhalten bleiben.





Seepark mit Blick zum Thaler Areal



Blick vom Zollhafen Blickpunkt Thaler Areal

Zollhafen mit Blick zum Thaler Areal



Strandbad

- Ganzjährige Zugänglichkeit der Strandbadflächen
- Schaffung zusätzlicher Flächen durch die Verwendung des Aushubmaterials
- Naturnahe Gestaltung nach dem Vorbild eines Landschaftsparks
- Vorhandene Wassersport- und Badeinfrastruktur wird modernisiert und gegebenenfalls erweitert
- Fahrradabstellplätze werden dezentralisiert und ausgebaut
- Minigolf und Bootsverleih bleiben erhalten

Die zwei charakteristischen Merkmale des zukünftigen Strandbads sind die ganzjährige Zugänglichkeit und die naturnahe Gestaltung nach dem Modell eines Landschaftsparks, der sich durch seine natürlichen, topografischen und atmosphärischen Eigenschaften auszeichnet.

Während die natürlichen Eigenschaften in erster Linie der Steigerung der Lebensqualität dienen, sorgen Topografie und Atmosphäre für den Erlebniswert, der mit dem gegenwärtigen Angebot verbunden wird. Die Erschließung zusätzlicher Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten ist nicht ausgeschlossen, muss sich aber sanft in die Landschaft einfügen.

Dem Kriterium der ganzjährigen Zugänglichkeit ist besonders hinsichtlich der Frage zu genügen, wie sich die unter Umständen notwendige zonale Zutrittsicherung gestalterisch so in die Landschaft einfügen lässt, dass sie entweder zusätzliche Funktionen wie etwa Fahrradabstellanlagen erfüllt und/oder durch geeignete Bepflanzungen gänzlich ohne bauliche Maßnahmen realisierbar ist.

Grundsätzlich sind die im Leitbild festgehaltenen Wasserlinien keine verbindlichen Vorgaben für die endgültige Festlegung der zukünftigen Form und Topografie.

Abgesehen vom empfohlenen Abbruch des bestehenden Hauptgebäudes, geht das Leitbild davon aus, die bestehende Badeinfrastruktur zu erhalten oder ggf. moderat zu erweitern.

Stedepark und Funkenwiese

- Führung des überregionalen Radverkehrs südlich der Funkenwiese
- Stedepark und Funkenwiese bleiben Orte für wechselnde Veranstaltungen
- Bestehende Liegeplätze im Dorfbachhafen bleiben erhalten

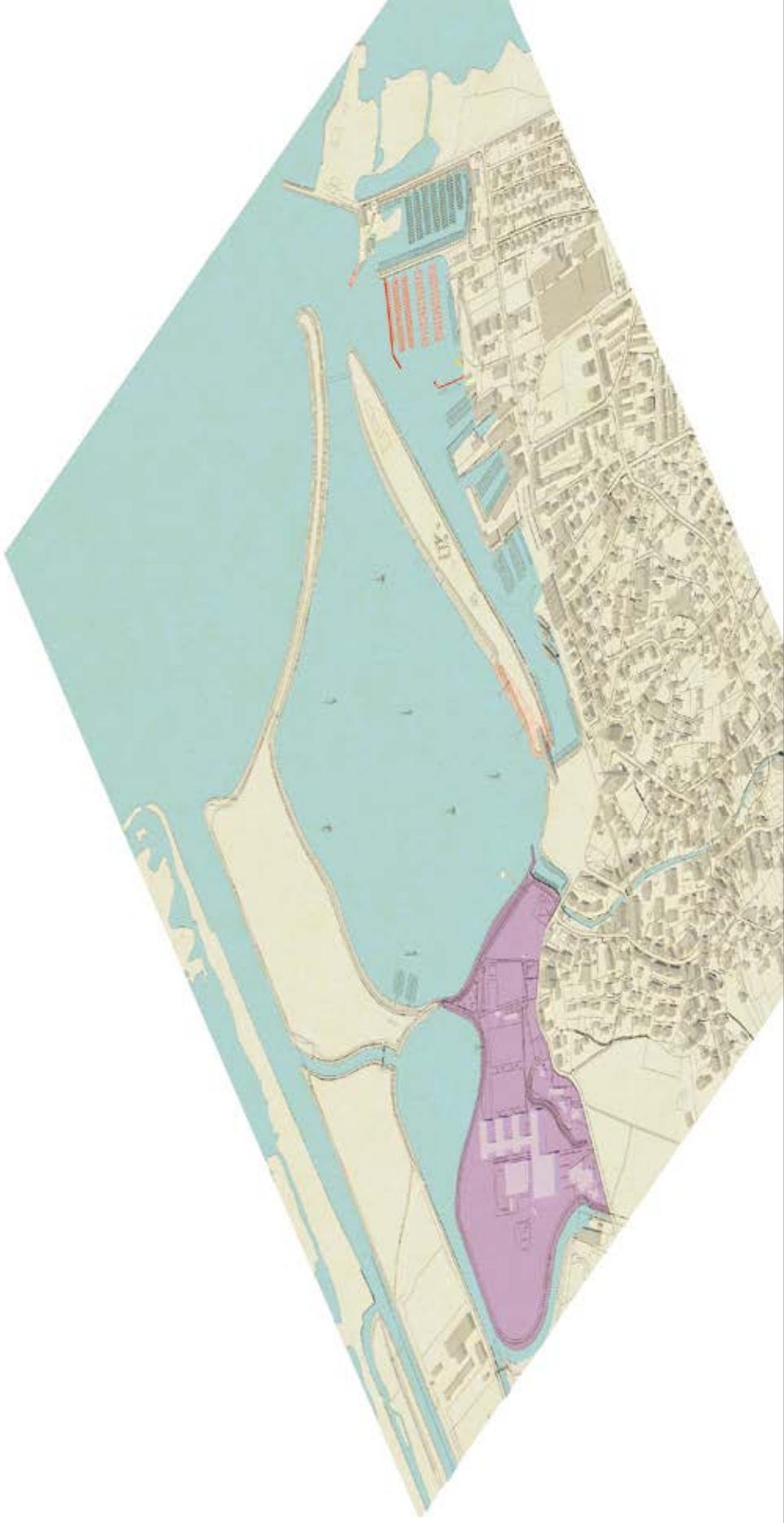
Das Leitbild empfiehlt für den Bereich des Stedeparks und der Funkenwiese, den überregionalen Radverkehr südlich der Funkenwiese, weg von der Wasserkante zu führen.

Ebenfalls empfohlen wird die Umsetzung des von SchülerInnen der Neuen Mittelschule Markt vorgeschlagenen 'Naturerlebnispfads', der vom Schulzentrum am See entlang des Fischteichs zum Skaterplatz am Binnenbecken führt.

Den Ergebnissen des Jugendbeteiligungsprozesses folgend, sieht das Leitbild in diesem Bereich die Möglichkeit zur Errichtung einer Steganlage ins Binnenbecken vor, die gemeinsam mit der Harter Jugend und Offenen Jugendarbeit im Detail zu entwickeln wäre.

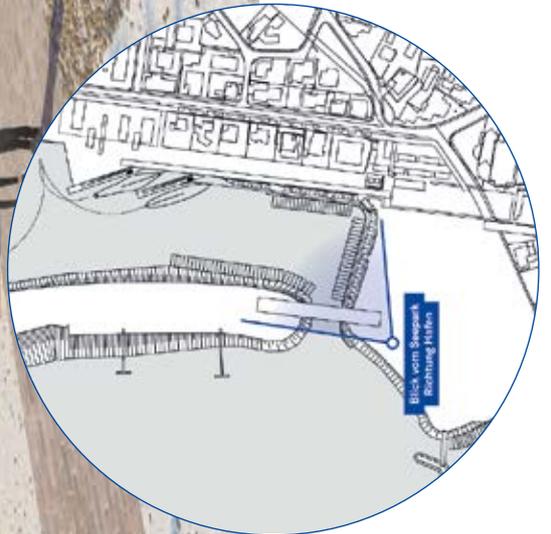
Änderungs- und Verbesserungsvorschläge für den Skaterplatz sollten in Absprache mit den NutzerInnen laufend berücksichtigt werden.

Stede und Funkenwiese sollen auch in Zukunft temporäre Veranstaltungsformate aller Art ermöglichen und gegebenenfalls durch Verbesserungen der öffentlichen Infrastruktur, wie Strom- und Wasserversorgung oder den Ausbau öffentlicher Sanitäreinrichtungen, qualitativ aufgewertet werden.





Seepark mit Blick auf Brücke und Hafengebäude



Leben am See 2030





**Dorfseele mit Blick in die Uferstraße
Richtung Binnenbecken**

Verkehr und Mobilität in Hard

Bei der Erarbeitung eines Städtebaulichen Leitbildes spielen die Themen Verkehr und Mobilität eine wichtige Rolle. Um für die Zukunft planen zu können, ist zunächst eine genaue Kenntnis der Bestandssituation erforderlich.

Die attraktive Lage am Bodensee und die zahlreichen Freizeitangebote in Hard sind auch Ursache für hohe Verkehrsstärken in den Sommermonaten. Zahlreiche Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge bewegen sich jeden Tag entlang des Seeufers und durch das Ortszentrum.

Um die Anzahl an fahrenden und parkenden Fahrzeugen in Hard genau zu kennen, wurden von Juli bis Oktober 2019 umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt. Die Zählungen fanden an zwei Werktagen während der Sommerferien, am hochsommerlich heißen Badesonntag 18. August und am herbstlich-schönen Ausflugsanntag 20. Oktober statt.

Verkehrszählung fließender Kfz-Verkehr

Die Rheinstraße (L202) wird an Werktagen während der Sommermonate von etwa 13.000 Kfz pro Tag befahren (Summe beider Fahrtrichtungen). An Werktagen außerhalb der Ferienzeit

sind die Verkehrsstärken noch etwas höher.

Die Route Landstraße – Brückenwaage – Hofsteigstraße wird an Werktagen von

etwa 8.700 Kfz pro Tag befahren. Etwa 2.400 Kfz pro Tag frequentieren die Uferstraße auf Höhe des Seeparks und etwa 3.000 Kfz pro Tag die Kohlplatzstraße.



8.700 Fahrzeuge wurden werktags im Bereich Brückenwaage gezählt.



An vier Standorten in Hard wurden im Sommer und Herbst 2019 umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt.

Parken am Seeufer und im Zentrum

Im Sommer wollen zahlreiche Harderinnen und Harder und auch viele Gäste aus den umliegenden Gemeinden an den See, um die Freizeit am Wasser genießen zu können.

Obwohl viele Besucherinnen und Besucher umweltfreundlich mit dem Fahrrad zum See radeln, kommen auch zahlreiche Personen mit dem Auto. An Spitzentagen im Sommer ist es schwierig, in Ufernähe einen Parkplatz zu finden und der Parkplatz-Suchverkehr belastet die Gemeinde.

1.225 verfügbare Stellplätze

Zahlreiche Stellplätze in Hard sind nur für einen eingeschränkten Nutzerkreis bestimmt: Für Kundinnen und Kunden von Geschäften, für Gäste von Restaurants oder für die Bewohnerinnen und Bewohner der benachbarten Wohnhausanlage. Derartige Regelungen werden per Verkehrszeichen vor Ort kundgetan.

Alle anderen Stellplätze auf Parkplätzen und im Straßenraum – in Summe rund 1.225 – sind von jedermann und jederfrau nutzbar. Davon befinden sich 887 Stellplätze in Ufernähe. Sie werden von Personen genutzt, die das Seeufer besuchen.

Am Erhebungstag 18. August 2019, einem Sonntag, waren ab dem mittleren Nach-



An Hochsommer-Wochenenden sind die Parkplätze am Seeufer voll ausgelastet.

mittag alle ufernahen Stellplätze belegt. Die maximale erhobene Auslastung an diesem Tag betrug 97%. Das entspricht einer Vollaustattung.

Aus der Eintrittsstatistik des Strandbades ist bekannt, dass dieser Sonntag einer der drei besucherstärksten Tage des Jahres war. Somit kann schlussgefolgert werden, dass der nachgefragte Stellplatzbedarf an Spitzentagen zwischen 800 und 1.000 Stellplätzen beträgt.

Etwa 20% Auslastung an Herbst-Wochenenden

An Herbst-Wochenenden ist die Stellplatznachfrage deutlich geringer.

Obwohl der Erhebungstag 20. Oktober 2019, ebenfalls ein Sonntag, außergewöhnlich schönes und warmes Herbstwetter brachte, betrug die Auslastung der Stellplätze zu keiner Tageszeit mehr als 20%. Maximal 200 Autos parkten auf den ufernahen Stellplätzen.

Saisonale Schwankungen bei Parkraumbedarf

Somit kann festgehalten werden, dass der Parkraumbedarf in Hard sehr starken saisonalen und witterungsbedingten Schwankungen unterworfen ist. An Spitzentagen sind bis zu 1.000 Stellplätze notwendig, an Schwachlasttagen weniger als 200.



Verfügbare Stellplätze



Maximale Auslastung Hochsommer



Auslastung Herbst



Ziele für die künftige Organisation des Verkehrs in der Gemeinde Hard

In den letzten Jahren und Jahrzehnten hat sich das Mobilitätsverhalten verändert. Flexiblere Arbeitszeiten, neue Mobilitätsformen, ein verändertes Einkaufs- und Freizeitverhalten und nicht zuletzt die Klimakrise haben Auswirkungen auf Verkehr und Mobilität – auch in Hard.

Im Zuge des Städtebaulichen Leitbilds sollen die Weichen für eine neue, den veränderten Rahmenbedingungen angepasste Verkehrsorganisation gestellt werden. Hierfür braucht es klare Ziele.

Attraktiver und autofreier Weg vom Seepark ins Zentrum

Die Verbindung zwischen Seeufer und Dorfseele soll gestärkt werden. Seebesucherinnen und -besucher sollen sich nicht nur am See, sondern auch im Ortszentrum aufhalten. Dafür braucht es eine einladende, verkehrsberuhigte Promenade als Verbindung zwischen See und Dorfseele.

Lenkung der Fuß- und Radverkehrsströme am See

Tausende Gäste und hunderte Harderinnen und Harder fahren täglich mit dem Fahrrad oder spazieren entlang des Seeufers. Immer wieder gibt es Konflikte zwischen ruhesuchenden Badegästen, schnell durchfahrenden Radlerinnen und Radlern und flanierenden Familien mit Kindern. Durch

entsprechende Gestaltungsmaßnahmen soll allen Nutzerinnen und Nutzern ausreichend Platz zur Verfügung gestellt und die Verkehrsströme bestmöglich getrennt werden.

Durchfahrenden Kfz-Verkehr im Ortszentrum reduzieren

Durch die Begegnungszone im Bereich der Brückenwaage fahren täglich etwa 8.700 Kfz. Ein Teil davon ist Ausweichverkehr von der L202, die während der Spitzenstunden oftmals verstaubt ist. Ziel ist es, diesen Ausweichverkehr zu reduzieren, die Verkehrsstärken auf der Brückenwaage zu senken und die Verkehrssicherheit besonders für Kinder und ältere Menschen zu erhöhen.

Kohlplatz- und Hafenstraße verkehrsberuhigen

Die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Kohlplatzstraße und in der Hafenstraße (Fahrradstraße) sind oftmals zu hoch, worunter die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer leidet. Maßnahmen zur

Verkehrsberuhigung sollen entwickelt werden.

Parkdruck am See minimieren

An Spitzentagen im Sommer führt der hohe Parkdruck zu regelwidrigem Abstellen von Fahrzeugen im Straßenraum oder auf Privatgrund. Das Parken soll in geordnete Bahnen gelenkt werden.

Umweltfreundliches Anreisen fördern

Viel zu viele Besucherinnen und Besucher kommen mit dem Auto ans Seeufer. Daraus resultieren die bekannten Parkplatzprobleme. Alternative Anreisemöglichkeiten sollen entwickelt und gefördert werden.

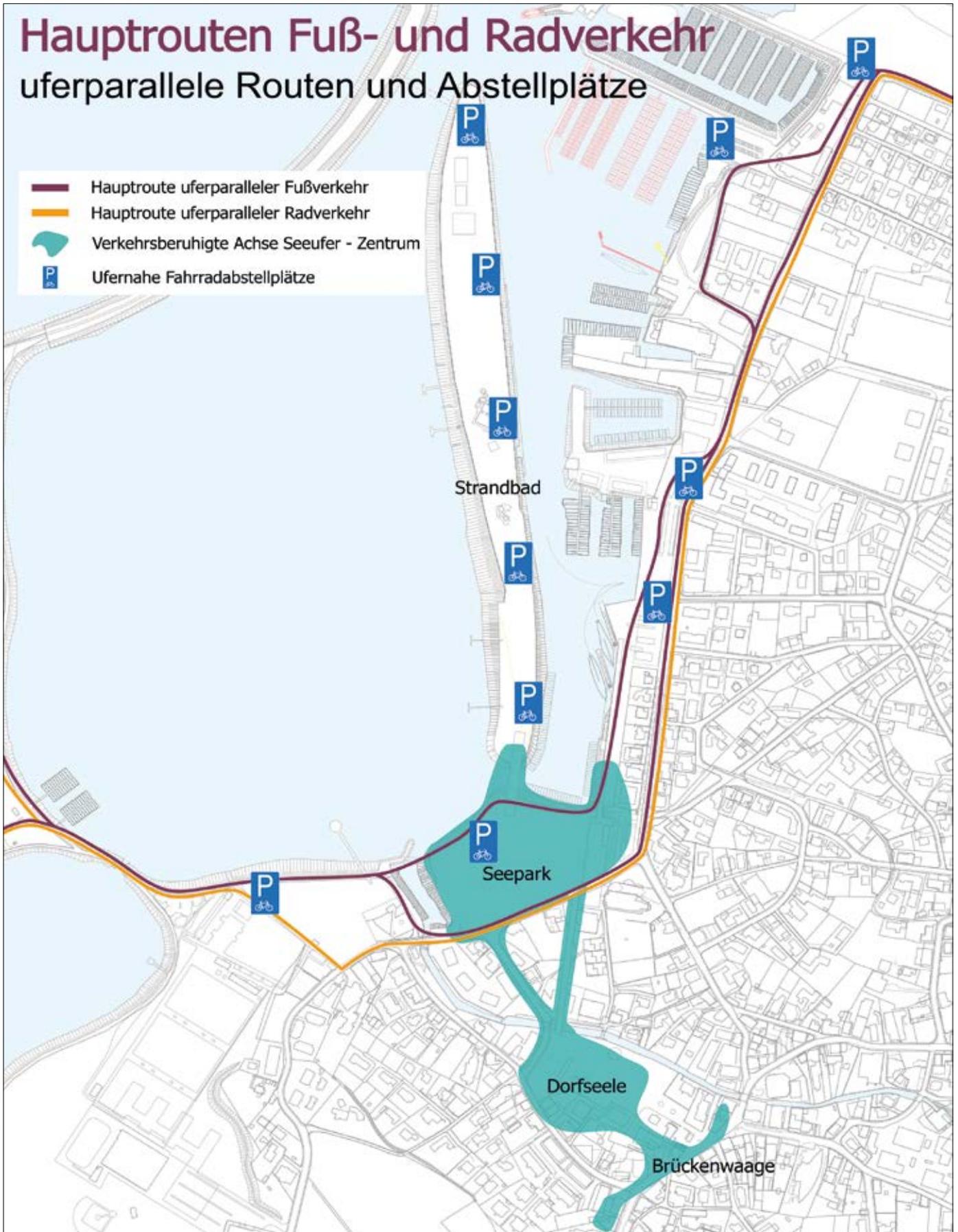
Parkplatzsuchverkehr minimieren

Parkplatzsuchende Fahrzeuglenkerinnen und -lenker kreisen oft mehrmals bis sie einen Stellplatz finden. Der Parkplatzsuchverkehr soll besser gesteuert werden.

Haupttrouten Fuß- und Radverkehr

uferparallele Routen und Abstellplätze

-  Haupttroute uferparalleler Fußverkehr
-  Haupttroute uferparalleler Radverkehr
-  Verkehrsberuhigte Achse Seeufer - Zentrum
-  Ufernahe Fahrradabstellplätze



Verkehrsberuhigung durch geänderte Verkehrsorganisation

Damit auch in Zukunft alle Harderinnen und Harder sicher mobil sein können, wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Das Verkehrssystem in Hard soll zukunftsfit gemacht werden, die zentralen Bereiche sollen verkehrsberuhigt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die ausgearbeiteten Maßnahmen stellen schematische Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsorganisation dar. Zu einem späteren Zeitpunkt müssen sie im Detail präzisiert werden.

Die Änderung der Verkehrsorganisation soll schrittweise umgesetzt werden. In einer Testphase über mehrere Wochen soll die neue Verkehrsführung erprobt werden. Danach wird in einer Evaluierungsphase entschieden, ob sie dauerhaft beibehalten oder wieder zurückgenommen bzw. optimiert wird.

Phase I: Temporäre Sperre der Uferstraße im Sommer

In einem ersten Schritt soll während der Sommermonate Juli und August die Uferstraße auf Höhe des Seeparks für den Autoverkehr gesperrt werden. Radfahrern und Fußgängern steht in diesem Bereich dann die gesamte Fahrbahn zur Verfügung. Während des restlichen Jahres kann die Uferstraße wie bisher in beide Richtungen auch von Autos befahren werden. Eine Testphase könnte bereits 2020 umgesetzt werden.

Phase II: Einbahnen in der Uferstraße und im Bereich Brückenwaage

Durch eine Neugestaltung der Uferzone sollen nicht nur die Flächen am Seeufer aufgewertet werden, sondern auch das Ortszentrum.

Der durchfahrende Autoverkehr auf der Brückenwaage soll vermindert und die Lebensqualität durch weniger Autoverkehr verbessert werden. Gleichzeitig gilt es, die Erreichbarkeit aufrecht zu erhalten. Dies gelingt durch die Einrichtung einer Einbahn Richtung Fußach auf der Brückenwaage und Richtung Bregenz in der Uferstraße auf Höhe des Seeparks. Dadurch kann die Fahrbahn deutlich



Der durchfahrende Autoverkehr auf der Brückenwaage soll vermindert werden.

verschmälert werden, das Queren der Fahrbahn wird für Fußgängerinnen und Fußgänger einfacher und sicherer, und es stehen mehr Flächen zum Gehen, Flanieren und Radfahren zur Verfügung.

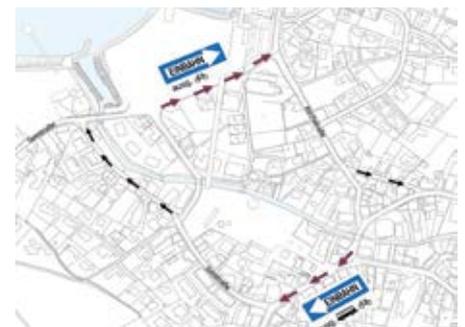
Der Ausweichverkehr von der L202 Richtung Bregenz durch das Ortszentrum von Hard wird durch die Einbahn in die entgegengesetzte Richtung unterbunden. Lediglich Linienbusse und Radfahrende dürfen auch gegen die Einbahnrichtung fahren.

Verkehrsberuhigung von Kohlplatz- und Hafenstraße

Zusätzlich zu den beschriebenen Änderungen der Verkehrsorganisation sollen kurzfristig auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Kohlplatzstraße und der Hafenstraße gesetzt werden. Punktuelle Einengungen der Fahrbahn sowie ein veränderter Oberflächenbelag und eventuell eine Anhebung der Fahrbahn an neuralgischen Punkten sollen dazu beitragen, die gefahrenen Geschwindigkeiten spürbar zu senken.



Phase 1 – kurzfristig: Temporäre Sperre der Uferstraße während der Sommermonate



Phase 2 – mittelfristig: Einbahnen in der Uferstraße und im Bereich Brückenwaage



Neuorganisation der Parkplätze

Entlang des Seeufers und im Ortszentrum stehen in Summe mehr als 1.200 Stellplätze für Pkw zur Verfügung. Diese sind während der meisten Zeit des Jahres bei weitem nicht voll ausgelastet. An schönen Sommertagen, wenn zahlreiche Gäste nach Hard strömen, werden Parkplätze jedoch sehr schnell zur Mangelware.

Hier gilt es kluge Konzepte zu entwickeln, wie der Parksuchverkehr besser gesteuert werden kann – oder Gäste erst gar nicht mit dem Auto anreisen, sondern alternative Verkehrsmittel wählen.

Parkraumbewirtschaftung als Steuerungsinstrument

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung vor einem Jahr hat sich als großer Erfolg erwiesen. Gäste, die mit dem Auto nach Hard kommen, müssen für ihren Parkplatz bezahlen und leisten so einen finanziellen Beitrag. Mit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung wurde aber auch der Grundstein gelegt, um die Parkplatzsituation noch besser in den Griff zu bekommen. Es ist sozusagen das wichtigste Steuerungsinstrument für ein erfolgreiches Parkraummanagement.

Soll es künftig mehr oder weniger Stellplätze geben?

Die Antwort ist einfach: Gleich viele wie bisher! Sie sollen allerdings bes-

ser organisiert und besser verteilt sein als derzeit. Hierbei wird ebenso wie beim fließenden Kfz-Verkehr eine Umsetzung in zwei Schritten angestrebt.

Phase I: Entflechtung der hafen- und der strandbadbezogenen Stellplätze

Aufgrund der Lage des Strandbadeinganges nahe zu den Hafenanlagen überlagert sich derzeit der Parkdruck der Bootsbesitzer und der Strandbadgäste. Durch die Verlegung des Strandbadzuges zum Seepark wird eine räumliche Entflechtung der hafenbezogenen und der strandbadbezogenen Stellplätze möglich. Infolge der Neugestaltung der Uferzone entfallen einige Stellplätze unmittelbar an der Wasserkante. Diese könnten kompensiert werden, indem ein Teil der Wiese in der Sägewerkstraße zu einem temporären Wiesenparkplatz während der Sommermonate umgestaltet wird.

Weiters soll es umweltfreundliche Zusatzangebote für jene geben, die von außerhalb nach Hard anreisen. Ein

kostenloser Shuttlebus, welcher auf den ÖBB-Fahrplan abgestimmt ist, könnte Bahnhof mit Seeufer verbinden. In Kombination mit ÖBB-Direktverbindungen von Dornbirn nach Hard entsteht so ein attraktives Angebot, ohne Auto nach Hard anzureisen. Diejenigen, die dennoch mit dem Auto kommen, sollen ermutigt werden, die Garage in der Wirke zu nutzen und von dort mit alternativen Mobilitätsformen (z. B. Leihräder, e-Scooter etc.) zum Seeufer zu fahren.

Phase II: Ufernahe Stellplätze reduzieren

Mittelfristig wird eine Verknappung der Stellplatzanzahl in Ufernähe für Gäste angestrebt. Durch die Nutzung bestehender Parkplätze außerhalb des Ortszentrums, ein modernes Parkleitsystem und den Betrieb eines Shuttlebusses werden Gäste dazu motiviert, außerhalb und nicht direkt am See zu parken. Dies wird eine deutliche Verkehrsberuhigung von Uferzone und Ortszentrum mit sich bringen, wodurch es auch für Harderinnen und Harder wieder attraktiver wird, ohne Auto an den See zu kommen.

Standpunkte der Harder Parteien

Harder Volkspartei

„Die Marktgemeinde Hard beschäftigt sich seit 2017 intensiv mit der Frage, wie unser Hafen- und Uferbereich für jetzige und zukünftige Generationen mit Blick auf ‚das große Ganze‘ nachhaltig aufgewertet werden kann.

Der Harder Volkspartei war es dabei besonders wichtig, dass in diesem Prozess nicht nur externe Fachplaner und lokale Experten zu Wort kommen, sondern dass vor allem auch Sie die Möglichkeit hatten, sich aktiv an diesem Zukunftsbild beteiligen zu können. In mehreren Veranstaltungen haben weit über 1.000 Interessierte und Betroffene die Gele-

genheit genutzt, sich zu informieren, mitzudiskutieren und sich mit Vorschlägen einzubringen. Dadurch ist ein breit getragenes Bild entstanden, wie sich das Harder Seeufer in den nächsten Jahren und Jahrzehnten entwickeln könnte.

Dieses Bild besteht nicht aus weltfremden baulichen Eingriffen und ‚Luftschlössern‘, sondern besticht durch eine Entflechtung der vielfältigen Nutzungen unter Bewahrung und gleichzeitiger ökologischer Aufwertung dieses einzigartigen Natur- und Erholungsraumes.

Unser Selbstverständnis als Harder Volkspartei ist es seit jeher, die gestaltende Kraft für Hard zu sein. In dieser Verantwortung ist es manchmal auch notwendig, Veränderungen herbeizu-

führen und mutige Entscheidungen zu treffen – auch wenn der Gegenwind mitunter ein rauer ist!

Mit Projekten wie etwa dem ‚In der Wirke‘ und dem zukunftsweisenden ‚Schulzentrum am See‘ sind wir diesem gestaltenden Anspruch mit dem Vertrauen, das Sie, liebe Harderinnen und Harder, in uns gesetzt haben, im letzten Jahrzehnt durchaus gerecht geworden.

Mit dem ‚Leitbild zur Hafen- und Ufergestaltung 2030‘ hat die Gemeinde Hard eine wertvolle Grundlage geschaffen, um diesen mutigen Weg für Hard weiter beschreiten zu können. Wir laden Sie herzlich ein, uns auf dieser Reise in ein noch schöneres und lebenswerteres Hard zu begleiten!“

Grünes Hard

„Nach dem gegenwärtig in Ausarbeitung befindlichen Leitbild zur Seeufergestaltung soll die Landfläche zwischen dem Thaler-Areal und dem Strandbad entfernt und zwischen Sporthafen und Binnenbecken neu aufgeschüttet werden.

Die Rückmeldungen der Bevölkerung per Fragebogen und bei Informationsveranstaltungen haben uns gezeigt, dass viele Harder weder diesen Durchstich beim Minigolfplatz noch einen künstlichen Rundweg (Loop) wollen. Deshalb haben sich die Harder Grünen dafür eingesetzt, dass die Bürger über die Gestaltung des Harder Seeufers abstimmen können. Rechnet man die

Ausgaben für den Masterplan Hafen (2011-13), den Strandbadwettbewerb (2013-14) und die Ausgaben für das aktuelle Hafenprojekt (seit 2017) zusammen, wurden über eine halbe Million Euro nur für Konzepterstellung ausgegeben – Geld, das bisher für die notwendige Sanierung des Strandbads fehlt!

Wir Grünen schlagen anstelle des ‚Durchstichs‘ eine qualitative Aufwertung des Strandbads (zeitgemäße Fahrradabstellanlagen, moderne Sanitäreanlagen, Kinder-Spielbereiche ...) und eine Hafenentwicklung inklusive Ganzjahresgastronomie (z. B. im Bereich Thaler-Areal, Zollhafen) mit Augenmaß vor. Das Naturjuwel ‚Grüner Damm‘ stellt ein Alleinstellungsmerkmal unse-

rer Bodenseegemeinde dar und soll so genutzt werden können wie bisher.

Das Abbaggern des gesamten Bereichs zwischen dem Strandbad und dem Thalerareal samt den darauf über viele Jahrzehnte gewachsenen Bäumen erachten wir als unnötig. Das Heranwachsen der dafür neu zu setzenden Bäumen würde die ‚Generation 50+‘ sowieso nicht mehr erleben. Neben den hohen Kosten für all diese Maßnahmen ist auch der Zugang zum Strandbad nur mit großem Aufwand realisierbar. Wir finden, dass wir uns das ersparen sollten.

Deshalb am 1. Dezember: NEIN zur Schaffung einer Wasserfläche an dieser Stelle!“

Harder Liste

„Unser Dorf ist mit seiner weitläufigen und gegliederten Uferlinie weit über den Bodensee hinaus bekannt. Der freie Zugang zum See und großzügige Grünflächen sind unser Alleinstellungsmerkmal. Attraktive Spazier- und

Radwege locken bereits jetzt zu allen Jahreszeiten tausende Besucher an. Sinnvoll angeordnete und strukturierte Häfen bieten Raum für über tausend Schiffe und das größte Strandbad am See ist über einen kurzen und funktionierenden Weg mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden.

In der Volksabstimmung sind Sie aufgerufen, darüber abzustimmen, ob die Landfläche zwischen dem Zollhafen und dem Sporthafen weggebaggert und mit dem Durchstich eine weitere Wasserfläche geschaffen werden soll. Damit werden Sie gefragt, wollen Sie die lebenswürdige Struktur der

Uferlandschaft einem langen Kanal von der Hafeneinfahrt bis zum Seepark opfern, den kurzen Weg zum Strandbad durch eine weitere hässliche Brücke am See ersetzen, eine Straße quer durch den Seepark oder entlang des Binnenbeckens führen, den Fuß- und Radfahrerverkehr im Seepark verdichten, den Sporthafen weitgehend auflassen, hunderte Liegeplätze von Harderinnen und Hardern verlegen, die Hafenein- und -ausfahrt erschweren, den Yacht-

club verlegen, die kleinstrukturierte und naturnahe Hafenlandschaft zerstören, zusätzlich zur bestehenden Steganlage für Großschiffe im Dampferhafen zwei weitere solche Anleger im Bereich Zollhafen-Sporthafen schaffen, dorthin die Ladetätigkeit und den Einstieg für Gäste zu den beiden Eventschiffen Hohentwiel und Österreich verlegen, eine Landfläche von bis zu 9.000 m² und den Minigolfplatz opfern?

Glauben Sie, dass all das notwendig ist, um das Strandbad zu sanieren, dem Yachtclub im Strandbadgelände ein Clubheim zu schaffen, eine ansprechende Gastronomie am See zu entwickeln und die Attraktivität unseres Ufers für uns und unsere Gäste zu erhalten?

Wir von der Harder Liste sind überzeugt: Nein!“

FPÖ Hard

„Wir Harder Freiheitliche waren und sind stets für eine Verbesserung der Infrastruktur in unserer Gemeinde. Zu sehr sind das Strandbad und der Hafbereich in die Jahre gekommen und bedürfen einer dringenden Modernisierung und Attraktivierung.

Hard ist über die Jahre aufgrund seiner einzigartigen Lage am See zu einem Tourismusort geworden. Ob es uns gefällt oder nicht, sind nicht nur im Sommer zahlreiche Gäste in unserem Ort und benötigen dabei eine ganzjährig geöffnete und verfügbare Infrastruktur aus Gastronomie und Freizeitangebot. Dafür stehen derzeit wenig Möglichkeiten zur Verfügung. Da im Urlaub bekanntlich das Geld etwas lockerer sitzt,

werden Kosten für attraktive Einrichtungen gerne in Kauf genommen – wenn es sie denn nur gäbe. Damit für Hard etwas Gescheites dabei heraus schaut, dürfen wir uns keinen Denkverboten unterwerfen.

Oberste Priorität hat für uns die Neugestaltung des Strandbades mit einem ganzjährig verfügbaren Restaurant. Auch uns ist das leerstehende Thaler-Areal ein Dorn im Auge. Deshalb aber gleich den vermeintlich teuersten Grund in Hard abzubaggern käme für uns einem Sägen am Ast, auf dem wir gut sitzen, gleich. Wer auf diesen Ostzugang zum Strandbad verzichtet, mutet Gästen und ihren Kindern lange Umwege zu. Auch böte sich - speziell im Sommer - eine Gastronomie im Freien an. Flächen am Hafen sind auch

in anderen Gemeinden am See heiß begehrt und werden von Einheimischen und Touristen gleichermaßen gerne genutzt.

Die gesparten Kosten können in die Attraktivierung des Strandbades investiert werden, mit dessen Bau umgehend zu beginnen ist. Daher bitten wir Freiheitliche Sie, sich am 1. Dezember für die Beibehaltung der Landfläche und gegen die Schaffung einer Wasserfläche zwischen Sporthafen und Zollhafen (Durchstich) zu entscheiden.“

SPÖ Hard

„Schon vor drei Jahren tauchten Pläne auf, die Hohentwiel im Binnenbecken zu stationieren. Diese geschützte Bucht, ideal zum Baden und für Ruhe und Wassersport, wie Tretbootfahren, Windsurfen und Stand-Up-Paddeln, wäre nicht mehr dieselbe. Die SPÖ sammelte Unterschriften, die Harder stimmten deutlich ab: 90% wollen das Binnenbecken erhalten.

Leider wurde viel Geld für Pläne ausgegeben, die dieser Volksentscheidung widersprechen. Grundsätzlich finden wir es gut, Visionen ganzheitlich zu denken. Die präsentierten Vorschläge sind jedoch Gigantomanie.

Die Einteilung in Erholungsgebiet Grüner Damm, naturbelassen und ruhig auf der einen, und der lebendigere Teil Strandbad mit Becken, Rutschen und Infrastruktur auf der anderen Seite, soll bleiben. Loop und andere Bauwerke am Grünen Damm, die diesen verbauen und zum Fahrrad-Highway machen, lehnen wir ab.

Das Strandbad selbst braucht eine umfassende Modernisierung, was Gebäude, Umkleidekabinen und Toiletten betrifft. Das Restaurant beim Strandbad soll, neu gestaltet, einen ganzjährigen Betrieb ermöglichen. Auch in den kalten Monaten zieht es uns Harder an den See und ein attraktives Restaurant lädt zum Verweilen ein. Auch das Thaler-Areal

- von der Gemeinde vor vielen Jahren gekauft - soll endlich in das Nutzungskonzept eingebettet werden.

Die SPÖ spricht sich wie die meisten Harder gegen den ‚Durchstich‘ und damit die Abschaffung der Landverbindung zum Strandbad aus. Hohe Kosten, der Verlust einer wertvollen Landfläche, große Risiken was den Untergrund betrifft und ein komplett anderer Zugang zum Strandbad mit langer Brücke und langen Wegen, sowie der Verlust von Liegeplätzen schaffen nur Nachteile.“

Hafen- und Uferentwicklung: Häufig gestellte Fragen

Rund um das Thema Hafen- und Uferentwicklung 2030 bestehen immer wieder Unklarheiten. Wir beantworten häufig gestellte Fragen.

Wo kann ich zukünftig parken, wenn ich das Strandbad besuchen möchte?

Die Anzahl an Stellplätzen in Ufernähe soll in naher Zukunft so bleiben, wie gehabt. Das Strandbad wird zukünftig über eine Brücke vom Seepark aus zugänglich sein. Das heißt, zusätzlich zu den bestehenden Parkplätzen beim Stedepark und Seepark, wird auch der große Parkplatz beim Schulzentrum am See interessant. Hier gibt es ausreichend Stellplätze, und es sind nur 10 Minuten zu Fuß zum Strandbad-Eingang. Mittelfristig soll die Anzahl an Stellplätzen am Ufer reduziert werden. Gäste von außerhalb sollen motiviert werden, mit dem Fahrrad oder mit der Bahn nach Hard zu kommen. Vom Bahnhof soll es einen Shuttlebus geben, der die Bahngäste kostenlos ans Seeufer bringt. Entlang der Shuttlebusroute können von den Gästen, die dennoch mit dem Auto kommen, Parkplätze genutzt werden und in den Shuttlebus zusteigen.

Das Sonnenbaden im Stedepark ist nicht mehr ungestört möglich. Im Sommer fahren derart viele Radfahrerinnen und Radfahrer durch, dass an Ruhe nicht zu denken ist. Gibt es hierfür ein Konzept?

Fuß- und Radverkehrsströme entlang des Seeufers sollen durch die Gestaltung der Uferzone bestmöglich voneinander getrennt werden. FußgängerInnen sollen direkt an der Wasserkante flanieren können, RadfahrerInnen mit etwas Abstand zum Seeufer „in der zweiten Reihe“ geführt werden. Im Bereich des Stedeparks und der Funkenwiese sollen RadfahrerInnen jedenfalls nicht mehr über den ufernahen Weg fahren dürfen.

Die Begegnungszone auf der Brückenwaage ist nicht sicher für Kinder. Wie kann die Verkehrssicherheit erhöht werden?

Kurzfristig soll die Begegnungszone aufgewertet werden. Das heißt, durch zusätzliche Bodenmarkierungen und Möblierungselemente soll eine Verkehrsberuhigung und insbesondere eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht werden. Mittelfristig wird die Einrichtung einer Einbahn auf der Brückenwaage empfohlen. Damit

wird die Fahrbahn auf die halbe Breite reduziert, die frei werdenden Flächen stehen FußgängerInnen zur Verfügung. Durch die Einbahn fahren weniger Autos durch und diese kommen nur aus einer Richtung, was das Queren der Fahrbahn deutlich erleichtert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Wie sieht es mit der Parksituation aus, wenn zusätzliche Stege im Dampferhafen kommen? Es sind jetzt bereits zu wenig Parkplätze in diesem Bereich vorhanden. Wo kann ich künftig als Liegeplatzbesitzer in Hafennähe parken?

Die zentrale Idee, die der Schaffung einer zusätzlichen Wasserfläche zwischen dem Sporthafen und dem Zollhafen zugrunde liegt, ist die räumliche Entflechtung der Nutzungen des Strandbads und des Hafens. Die damit verbundene Verlegung des Zugangs zum Strandbad über eine Brücke vom Seepark bringt eine räumliche Verlagerung des Parkplatzbedarfs mit sich. Die bestehenden Parkplätze im hinteren Teil der Kohlplatzstraße, im gesamten Verlauf der Hafenstraße und entlang des Auhafendammes werden zukünftig schwerpunktmäßig den BootsbesitzerInnen vorbehalten sein. Das Mobilitätskonzept sieht darüber hinaus bei Bedarf die mittelfristige Option vor, die Fläche entlang der Sägewerksstraße für den saisonalen Betrieb eines Parkplatzes mit naturnaher Oberfläche zu nutzen.

Wird die Wiese in der Sägewerkstraße zum Parkplatz?

Es wird überlegt, die Wiese in der Sägewerkstraße mittelfristig und nur während der Sommermonate als naturnahen Wiesenparkplatz zur Verfügung zu stellen. Dies wird jedoch nicht die gesamte Wiese betreffen.

Wo parken die Gäste der Museumsschiffe?

Das Mobilitätskonzept sieht mittelfristig vor, Gäste, die an Spitzentagen nach Hard kommen, über ein Shuttlebusssystem in die Seeanlagen zu bringen und damit den Parkdruck im Bereich des gesamten Hafenquartiers zu verringern. Das betrifft im besonderen Maße die Gäste der Museumsschiffe, für die keine exklusiven Parkplätze geschaffen oder vorgehalten werden.

Wo hat die Wasserrettung zukünftig ihren Standort?

Die Wasserrettung wird in den nächsten Wochen in ein eigens auf ihre Bedürfnisse abgestimmtes Ausweichquartier im Thaler-Areal einziehen. Mittelfristig ist angedacht, der Wasserrettung durch bauliche Maßnahmen am bestehenden Standort einen dauerhaften Stützpunkt zu geben.

Wann wird eine neue Slipanlage für Trockenliegeplatzbesitzer gebaut – und wo wird sie platziert?

Die Schaffung neuer Steganlagen geht mit einer verbesserten Zufahrtssituation einher, die etwa über den südlich des Bauhofs gelegenen Abschnitt der Hafenstraße erfolgen könnte, im Uferbereich in einen Wendepunkt für Fahrzeuge mit Bootsanhängern mündet und eine Ladezone für zeitlich befristetes Parken bietet. Eine zusätzliche Slipanlage, die optionale Aufstellung eines Bootskrans, sowie die Errichtung einer öffentlichen Sanitäreinrichtung runden die Infrastruktur in diesem Bereich ab.

Wann ist das neue Strandbad fertig?

Auch wenn ein genauer Zeitplan vom weiteren Planungsverlauf und den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde abhängt, besteht beim Strandbad unmittelbarer Handlungsbedarf. Die Umsetzung soll daher so rasch wie möglich erfolgen.

Wo kommt der Minigolfplatz hin?

Als zukünftige Lage für den Minigolfplatz kommt etwa der seeparkseitige Ausläufer des Strandbads in Frage, der durch die Verwendung des Aushubmaterials des Durchstichs deutlich breiter wird.

Wieso müssen die Museumsschiffe näher ins Zentrum rücken?

Die beiden Museumsschiffe sind einzigartige Zeitzeugen einer technologischen und gesellschaftlichen Blütezeit der Bodenseeregion. Sie gelten als absolute Aushängeschilder der internationalen Bodenseeschifffahrt. Deshalb erscheint es mehr als zweckmäßig, sie in ihrem Heimathafen entsprechend sichtbar zu machen und den Pionierleistungen, die hinter ihrer Wiederinstandsetzung stehen, die entsprechende Wertschätzung entgegenzubringen.

Museumsschiffe kosten nur Geld. Wieso so ein großes Interesse?

Der Betrieb der Museumsschiffe erfolgt durch die Hohentwiel Schifffahrtsgesellschaft m.b.H. und die MS Österreich GmbH, zwei privatwirtschaftliche Betriebe, die die Errichtung und Nutzung der landseitigen Infrastruktur eigenständig zu finanzieren haben, Kommunalsteuer abführen, Arbeitsplätze schaffen und mit den Gästen, die eigens dafür nach Hard kommen, zur Steigerung der lokalen Wertschöpfung beitragen. Allein die Hohentwiel hat in den letzten zehn Jahren rund 500.000 Euro an Kommunalsteuer und Pacht an die Markt-gemeinde Hard entrichtet. Bei der MS Österreich wird das Steuer- und Pachtaufkommen ähnliche Dimensionen annehmen.

Gibt es ein Brücke zum Strandbad, die mit dem Rad und Anhänger befahrbar ist?

Die Brücke zum Strandbad wird mit Fahrrädern und Anhängern befahrbar sein.

Wieso zieht die Gemeinde noch mehr Touristen nach Hard?

Hard ist keine klassische Tourismusgemeinde und strebt auch nicht an, eine zu werden. Mit knapp über 40.000 Gesamtnächtigungen im vergangenen Jahr, zählt Hard nicht einmal zu den 20 nächtigungsstärksten Gemeinden Vorarlbergs. Etwas anders sieht es beim Tages- und Ausflugs-tourismus aus: Speziell in den Sommermonaten verzeichnet Hard sehr hohe tages-touristische Frequenzen, sei es durch Radfahrer, Badegäste, Spaziergänger, etc. Da dieses hohe Aufkommen mitunter auch Konflikte in sich birgt und ein sehr hohes Verkehrsaufkommen nach sich zieht, ist es wichtig durch die Entflechtung der Nutzungen einen entsprechenden Lenkungseffekt zu erzielen.

Warum ist es der Gemeinde so wichtig, das Strandbad aufzuwerten?

Eine heuer an zwei starken Sommertagen bei den StrandbadbesucherInnen durchgeführte Erhebung der Postleitzahlen hat ergeben, dass über 2/3 der Gäste Harderinnen und Harder sind. Das zeigt, dass das Areal am See in erster Linie ein wertvolles und beliebtes Naherholungs- und Freizeitgebiet für die Harderinnen und Harder selbst ist – und das soll auch in Zukunft so bleiben.

Was kostet die Schaffung einer neuen Wasserfläche zwischen Zoll- und Sporthafen (Durchstich)?

Da der Großteil des Aushubmaterials an Ort und Stelle wiederverwendet werden kann und nicht entsorgt werden muss, belaufen sich die Kosten nach einer bereits vorliegenden Kalkulation auf rund 650.000 Euro.

Ist die Dorfbachbrücke schon ein Teil des „Loops“?

Nein, die Errichtung der Dorfbachbrücke erfolgte unabhängig vom Projekt der Hafenuartiersentwicklung. Zudem ist der sogenannte „Loop“ in der ursprünglich vorgeschlagenen Form nach eingehender Diskussion nicht mehr Teil des Leitbilds.

Gibt es mehr Wasserliegeplätze für Harder und Auswärtige?

Die Schaffung zusätzlicher Liegeplätze für Einheimische wird angestrebt, hängt aber von der wasserwirtschaftlichen Bewilligung von Seiten der Bezirkshauptmannschaft, des Landes und Bundes ab.

Kann ich einen größeren Liegeplatz bekommen/erhalten?

Im Dampferhafen sollen die Liegeplätze im Zuge der Errichtung hochwertiger Steganlagen auch deutlich breiter werden. Darüber hinaus wird dem nötigen Wellenschutz zur Hafeneinfahrt Rechnung getragen.

Was kostet den Bootseigner die Verlegung seines Bootes?

Die Kosten, die durch eine von der Gemeinde verursachte Verlegung von Boots- und Liegeplätzen entstehen, werden auch zur Gänze von der Gemeinde getragen.

Wann müssen wir aus dem Binnenbecken in den Dampferhafen umziehen?

Gar nicht, da die vorhandenen Steganlagen im Binnenbecken und im Dorfbachhafen bestehen bleiben.

Wann wird der Rad- und Fußweg endlich getrennt? Gibt es genügend überdachte Fahrrad-/ Motorradplätze?

Sowohl das Leitbild als auch das Mobilitätskonzept legen großes Augenmerk auf die qualitative Verbesserung der Infrastruktur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Das inkludiert auch eine Trennung von Rad- und Fußweg im gesamten Verlauf der Kohlplatz- und Hafenstraße, sowie die Schaffung von Fahrrad- und Motorradabstellplätzen in ausreichender Zahl. Wieviele dieser Abstellplätze überdacht sein werden, hängt allerdings von der detaillierten Planung ab.

Was passiert mit dem Aushub bei der Schaffung der Wasserverbindung zwischen dem Zoll- und dem Sporthafen? Muss dieser teuer entsorgt werden?

Das Aushubmaterial ist mittels einer Probe-schürfung bereits auf seine Zusammensetzung hin überprüft worden und kann sowohl für die Verbreiterung des Strandbads, als auch die Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen dem Zoll- und dem Gondelhafen verwendet werden.

Bleibt der Surfmax als Angebot erhalten oder muss er der Neugestaltung weichen?

Der Surfmax wird in seiner jetzigen Form erhalten bleiben.

Wird die Hafen-Infrastruktur (Sanitärräume etc.) verbessert?

Das Leitbild sieht eine schwerpunktmäßige Verbesserung der Hafen-Infrastruktur im Bereich des Zoll- und Dampferhafens vor, empfiehlt aber auch, das bestehende Angebot im Bereich der Funkenwiese einer Überprüfung zu unterziehen.

Gibt es die Möglichkeit auch an einem schönen Wintertag am Seeufer einen Kaffee oder ein Bier zu trinken?

Genau diese Möglichkeiten sollen mit der schrittweisen Umsetzung des Leitbilds im Bereich des Seeparks und Zollhafens geschaffen werden.

Wird der Weg am Hafen bzw. derzeitigen Sporthafen weiterhin von E-Bikern benützt oder kann ich künftig getrennt von schnellen Radfahrern mit meinen Kindern am See spazieren?

Sowohl das Leitbild als auch das Mobilitätskonzept sehen eine Aufwertung der Fußwege und eine bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr entlang der Kohlplatz- und Hafenstraße vor.

Darf weiterhin außerhalb des Strandbadgeländes gebadet und am Grünen Damm auch gegrillt werden?

Abgesehen von den behördlich empfohlenen seeseitigen Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Flachwasserzone, soll der Grüne Damm in seiner bisherigen

Form und Funktion erhalten bleiben. Auch das Baden und Grillen wird daher in Zukunft wie gehabt möglich sein.

Bleibt das Angebot im Strandbad (Kinderbecken, Rutsche, Sportbecken, Beachvolleyball, etc.) erhalten?

Das bestehende Angebot im Strandbad bleibt erhalten, wird modernisiert und nach Möglichkeit moderat ausgebaut.

Was unterscheidet ein Leitbild von einem Plan?

Im Gegensatz zu einem Plan werden mit einem Leitbild Zielvorstellungen und Handlungsprinzipien formuliert, ohne im Detail vorzugeben, wie das Ergebnis aussehen soll. Leitbilder sind daher unverbindliche Entwicklungsinstrumente, die eine Orientierung geben und motivieren sollen. Das Leitbild ist die Grundlage für eine nachfolgende Planung.

Was bringt die Schaffung einer zusätzlichen Wasserfläche zwischen dem Sport- und dem Zollhafen („Durchstich“)?

Die Schaffung dieser Wasserfläche verfolgt den Zweck, den Bereich des Seeparks zum Dreh- und Angelpunkt des Hafenquartiers zu machen und die zentrumsnahen Funktionen von jenen des Hafens zu entflechten. Der Seepark könnte zu einem vielseitig nutzbaren „Marktplatz“ werden, der unmittelbar mit der Dorfseele/Dorfzentrum verbunden ist. Vom Seepark aus hätte man einen direkten Blick zur Hafeneinfahrt und eine durchgehende Flaniermeile entlang der Hafenbecken bis zur „Hartmann Werft“.

Könnte das Leitbild auch ohne den „Durchstich“ umgesetzt werden?

Das Leitbild besteht aus verschiedenen Teilen, die aber miteinander verbunden sind. Wird ein Teil aus diesem Bild entfernt, ändert sich damit unweigerlich das Gesamtbild. Das entscheidende Merkmal dieses „Durchstichs“ ist die Entflechtung und Neuordnung der Nutzungen, die Stärkung der Verbindung zwischen Hafen und Dorfseele, sowie die Belebung des Seeparks als vielseitig nutzbarer „Marktplatz“. Auch das Mobilitätskonzept, das eng auf das Leitbild abgestimmt ist, müsste in diesem Fall überarbeitet werden.

Ist der Dampferhafen aufgrund des Wellengangs für die Errichtung von Steganlagen überhaupt geeignet?

In diesem Bereich wird der nötige Wellenschutz einerseits durch die Verlängerung der bestehenden Mole bei der Hafeneinfahrt und andererseits durch die Errichtung einer Kaimauer oder Spundwand zwischen Fahrrinne und Hafenbecken gewährleistet.

Was passiert mit den bestehenden Anlegestellen der Museumsschiffe im Dampferhafen?

Von den zwei bestehenden Anlegestellen soll lediglich eine erhalten, diese aber baulich so verändert werden, dass dort sowohl die Fäkalabsauganlage der Großschiffe, als auch jene untergebracht werden kann, die sich gegenwärtig am Standort des Yachthafens befindet. Diese Anlegestelle bietet darüber hinaus die Möglichkeit, an den Museumsschiffen Wartungsarbeiten durchzuführen, die mit größerem Lärm und/oder größeren Staubemissionen verbunden sind.

Wie viele Boote müssen insgesamt ihren Liegeplatz wechseln?

Abgesehen von den knapp 60 Booten des Yachtclubs, die ihren Standort einvernehmlich in den Gondelhafen verlegen, sind etwas mehr als 270 Boote (fast ausschließlich Gondeln) von der Verlegung betroffen. Diese Boote erhalten an den neuen Liegeplätzen erheblich bessere Platzverhältnisse und technische Infrastruktur im Wasser, wie zu Land. Die Kosten der Verlegung trägt die Gemeinde.

Können die Museumsschiffe überhaupt in den Zollhafen und von dort wieder zurück fahren?

Mit dieser Frage wurden bereits die derzeitigen Kapitäne der MS Österreich und Hohentwiel konfrontiert, die darauf eine eindeutige Antwort gegeben haben: Ja, da die gegebene Breite der Fahrrinne gefahrenfreien Gegenverkehr und die Platzverhältnisse im Zollhafen das dortige Wenden ermöglicht, und die Schiffe damit den Hafen wieder vorwärts verlassen können.

Wie darf ich mir den zukünftigen Seepark vorstellen?

Der Seepark soll im Wesentlichen eine flexibel nutzbare Fläche werden, die einerseits dem Anspruch eines funktionalen „Marktplatzes“ gerecht wird, andererseits über viel Grün und schattige Sitzbereiche verfügt, die ohne jeden Konsumzwang zum gemütlichen Verweilen einladen. Die Brücke ins Strandbad sorgt für die nötige Belebung, die auch sehr positiv in die Dorfseele ausstrahlt.

Information zur Volksabstimmung „Neugestaltung Hafenareal“

Am Sonntag, 1. Dezember 2019, wird in der Marktgemeinde Hard die Volksabstimmung „Neugestaltung Hafenareal“ durchgeführt. Wir haben wichtige Informationen für Sie zusammengefasst.

Die Fragestellung der Volksabstimmung lautet: „Soll die Marktgemeinde Hard im Zuge der Umsetzung des ‚Leitbilds zur Hafen- und Ufergestaltung 2030‘ eine neue Wasserfläche (Durchstich) zwischen dem Zoll- und dem Sporthafen schaffen?“

Die Marktgemeinde Hard möchte ihre Bürgerinnen und Bürger bei der bevorstehenden Volksabstimmung „Neugestaltung Hafenareal“ optimal unterstützen. Deshalb wird Ihnen Mitte November der Wahlausweis mit der Abstimmungsbroschüre zugestellt.

Die „Amtliche Wahlinformation“ – Volksabstimmung „Neugestaltung Hafenareal“ ist mit Ihrem Namen personalisiert und beinhaltet einen Zahlencode für die Beantragung einer Stimmkarte im Internet, einen schriftlichen Stimmkartenantrag mit Rücksendekuvert sowie einen Strich-Code für die schnellere Abwicklung bei der Abstimmung selbst (für das Abstimmungsverzeichnis).

Zur Abstimmung am 1. Dezember im Wahllokal bringen Sie den personalisierten Abschnitt (Wahlausweis) und einen amtlichen Lichtbildausweis mit. Damit erleichtern Sie uns die Wahlabwicklung.

Beantragung einer Stimmkarte

Werden Sie am Abstimmungstag nicht in Ihrem Wahllokal abstimmen können, beantragen Sie am besten eine Stimmkarte für die Briefwahl. Hierfür gibt es drei Möglichkeiten:

- **persönlich** im Rathaus/Meldeamt (mit amtlichem Lichtbildausweis)
- **schriftlich** mit der beiliegenden personalisierten Anforderungskarte mit Rücksendekuvert
- **elektronisch** im Internet: Mit dem personalisierten Code auf unserer Wählerverständigungskarte in der „Amtlichen Wahlinformation“ können Sie rund um die Uhr auf www.wahlkartenantrag.at Ihre Stimmkarte beantragen.

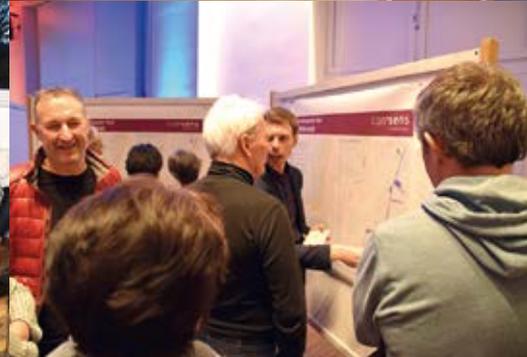


Am 1. Dezember findet in Hard eine Volksabstimmung statt.

Tipps und Infos

- Beantragen Sie ihre Stimmkarte möglichst frühzeitig.
- Stimmkarten können nicht per Telefon beantragt werden.
- Der letztmögliche Zeitpunkt für schriftliche und Online-Anträge ist der 27. November 2019, die Zustellung erfolgt bei der Volksabstimmung NICHT mittels eingeschriebener Briefsendung auf Ihre angegebene Zustelladresse.
- Der letztmögliche Zeitpunkt für die mündliche Beantragung (persönlich, NICHT aber telefonisch) ist der 29. November, 12 Uhr. Die Beantragung muss durch den Antragsteller persönlich oder eine von ihm bevollmächtigte Person (mit schriftlichem Antrag und Vollmacht) erfolgen.
- Der letztmögliche Zeitpunkt für das Einlangen der Stimmkarte (Briefwahl) über den Postweg bei der Gemeindevahlbehörde Hard ist Freitag, der 29. November 2019.
- Der letztmögliche Zeitpunkt für das rechtzeitige Einlangen von Stimmkarten (Briefwahl) am Abstimmungstag, 1. Dezember 2019, im Rathaus (Briefkasten) ist um 13 Uhr.
- Zulässig ist auch die persönliche Abgabe oder durch eine vom Antragsteller beauftragte Person in jedem Abstimmungslokal bis 12 Uhr.
- Verspätet eingelangte Stimmkarten werden für das Abstimmungsergebnis NICHT mehr berücksichtigt.

Auskünfte zur Volksabstimmung
Meldeamt
T 697-105
meldeamt@hard.at



Österreichische Post AG, MZ 04Z035713M, Marktgemeinde Hard, Marktstr. 18, 6971 Hard

H A R D
A M B O D E N S E E

Impressum

P.b.b. 04Z035713M **Erscheinungsort und Verlagspostamt** 6971 Hard
Medieninhaber und Herausgeber Marktgemeinde Hard, Marktstr. 18, 6971 Hard
Redaktion Frank Angerer **Mitarbeiter dieser Ausgabe** Wolfgang Fiel, Michael Skoric **Grafisches Konzept** abart / Werkstatt West, Hard **Umsetzung** Frank Angerer, Gerhard Wolf **Druck** Hecht Druck Hard **Auflage** 5.750 Stück
Erscheinungsweise monatlich **Papier** Munken Pure 200/120 gr.

