



Marktgemeinde Wolfurt

Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Wolfurter Straßen

Bericht

Projekt

Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Wolfurter Straßen

Bericht

Projektnummer: 2901

Auftraggeberin

Marktgemeinde Wolfurt

Auftragnehmer

BESCH^{UND} PARTNER

Waldfriedgasse 6

6800 Feldkirch

† 05522/76785-0

f 05522/76785-5

e besch.partner@verkehrsingenieure.com

Sachbearbeiter

Dipl. Ing. HTL Anton Gächter

Mag. Alexander Kuhn

Bsc. Daniel Litscher

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Ausgangslage und Auftrag	6
2. Grundlagen	7
3. Projektumfang	7
4. Projektschritte	8
5. Bestandsanalyse	10
5.1 Netzgliederung.....	10
5.1.1 Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßen	10
5.1.2 Sammel- und Erschließungsstraßen.....	11
5.2 Verkehrsmengen	11
5.3 Durchgangsverkehr und Schleichwege	12
5.3.1 Erhebung Durchgangsverkehr	12
5.3.2 Verkehrsmittelanteile Kfz-Verkehr und Radverkehr.....	15
5.4 Fuß- und Radverkehr.....	16
5.5 Geschwindigkeitsregime.....	20
5.6 Zusammenfassung.....	21
6. Varianten Verkehrs- und Gestaltungskonzept	22
6.1 Variante 1 – Stabiles Netz.....	22
6.2 Variante 2 – Labiles Netz	23
7. Verkehrs- und Gestaltungskonzept „Wolfurter Weg“	24
7.1 Netzgliederung und Netzerbrüche	25
7.1.1 Netzgliederung.....	25
7.1.2 Netzerbrüche Kfz-Verkehr	26
7.2 Fuß- und Radwegenetz	27
7.3 Geschwindigkeitsregime.....	29
7.4 Erschließungsprinzipien neuer Quartiere/Gebiete	30
7.4.1 Erschließung Bütze	30
7.4.2 Erschließung Flotzbach / Mähdle	31
7.4.3 Erschließung Hohe Brücke.....	32
7.5 Kriterien für die Ausweisung von Wohnstraßen	33

7.6 Schlussbemerkungen34

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Impression 3. Bürgerveranstaltung.....	8
Abb. 2: Bestandsanalyse Netzgliederung (Beilage 1)	10
Abb. 3: Übersicht Zählquerschnitte und Verkehrsmengen	11
Abb. 4: Ergebnisse Verkehrszählung Achse West	13
Abb. 5: Ergebnisse Verkehrszählung Achse Ost	14
Abb. 6: Übersicht Verkehrsmittelanteile Kfz und Rad.....	15
Abb. 7: Beispiel Erschließungsstraße Unterhub	16
Abb. 8: Beispiel Sammelstraße Schmerzenbildstraße	17
Abb. 9: Beispiel Sammelstraße Lerchenstraße	17
Abb. 10: Bestandsanalyse Radrouten (Beilage 2)	18
Abb. 11: Ergebnisse Rad- und Fußwegestammtische 2009	19
Abb. 12: Bestandsanalyse Geschwindigkeitsregime (Beilage 3)	20
Abb. 13: Planung Variante 1 – Stabiles Netz (Beilage 4)	22
Abb. 14: Planung Variante 2 – Labiles Netz (Beilage 5)	23
Abb. 15: Planung „Wolfurter Weg“ (sh. Beilage 6)	24
Abb. 16: Planausschnitt Netzunterbruch Kfz-Verkehr Rickenbach und Kesselsiedlung	26
Abb. 17: Planausschnitt Anbindung Bahnhof Wolfurt	27
Abb. 18: Planausschnitt Begegnungszonen Kirchdorf und VS Bütze	28
Abb. 19: Beispiel Eingangstor Tempo-30-Zone	29
Abb. 20: Planausschnitt Erschließung Bütze	30
Abb. 21: Planausschnitt Erschließung Flotzbach / Mähdle	31
Abb. 22: Planausschnitt Erschließung Hohe Brücke	32

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Chronologie der Projektschritte	9
Tab. 2: Mitglieder der Projektgruppe	9

Anhang

Anhang 1: Richtwerttabelle	35
----------------------------------	----

1. Ausgangslage und Auftrag

Die Marktgemeinde Wolfurt verfügt über ein Netz von 118 öffentlichen Straßen und Wegen mit einer Gesamtlänge von rund 47 km. Derzeit existiert nur ein Konzept für die Organisation und Gestaltung der Landesstraße L3 (Hofsteigader-Konzept) sowie ein regionales Radroutenkonzept.

Netzgliederungen, Straßenbreiten, Beleuchtungsqualität, Straßenraumgestaltung, Tempolimits, etc. wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten stets anlassbezogen festgelegt.

Die Marktgemeinde Wolfurt beabsichtigt deshalb, ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept für alle Wolfurter Straßen und Wege zu erstellen, dass in Zukunft als „roter Faden“ für grundlegende Fragen zur Gestaltung und Verkehrsorganisation dienen soll.

Neben dem Nutzen als Leitlinie für zukünftige Entscheidungen über Gestaltung und Organisation des Straßen- und Wegenetzes, erwartet sich die Gemeinde Wolfurt vom Konzept folgende Wirkungen:

- Unterstützung eines guten Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden
- Sicherstellung eines flüssigen Verkehrs für alle Verkehrsträger – auch auf der Hauptachse
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Senkung von Lärm- und Abgasbelastungen
- Attraktivierung des Bus- und Bahnverkehrs – ohne zusätzliche Stauerscheinungen zu bewirken
- Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs

Weiters soll das Konzept auch den Anforderungen eines Straßen- und Wegekonzeptes gemäß § 16 des Vorarlberger Straßengesetzes entsprechen, wonach die Gemeindevertretung für das gesamte Gemeindegebiet bzw. Teile desselben ein Straßen- und Wegekonzept erstellen soll mit Aussagen über:

- die bestehenden Straßen und deren Funktion,
- die beabsichtigten Gemeindestraßen, deren Funktion und ungefähren Verlauf,
- die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs.

Zudem ist bei der Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes und dessen Änderungen die Mitwirkung der Bevölkerung in angemessener Weise zu gewährleisten.

Unser Büro wurde seitens der Marktgemeinde Wolfurt mit Schreiben vom 20.11.2012 mit der Erstellung des Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes für die Gemeindestraßen beauftragt. Die Moderation der Beteiligungsveranstaltungen wurde an das Büro Rosinak und Partner aus Wien vergeben.

2. Grundlagen

Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung standen unserem Büro folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Orthofoto der Gemeinde (2012)
- DKM und Naturbestandsdaten der Gemeinde (2007)
- Lokalausweis und Fotodokumentation Bestand (2012)
- Vorarlberger Straßengesetz (2012)
- Gemeindeleitbild Wolfurt (2007)
- Räumliches Entwicklungskonzept Wolfurt (2003)
- Teilräumliches Entwicklungskonzept Güterterminal Wolfurt (2012)
- Entwicklungs- und Erschließungskonzept Güterbahnhof Wolfurt (2010)
- Spiel- und Freiraumkonzept Wolfurt (2011)
- Spielstraßenkonzept „Straße als Spiel- und Lebensraum“ (2011)
- Hofsteigader L3 – Betriebs- und Gestaltungskonzept (2008)
- Satzung Obere Straße Wolfurt (2013)
- Ergebnisse Infoveranstaltung Sternen (2011)
- Radverkehrskonzept plan-b-Gemeinden (2011)
- Verbesserungsvorschläge Fahrrad- und Fußgängerstammtisch Wolfurt (2009)
- Erschließungskonzept Bahnhofstabelle Wolfurt (2013)
- Erhebung Durchgangsverkehr und Schleichwege Wolfurt (2013)
- Diverse Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen (2010-2013)

3. Projektumfang

Das Projekt zur Erstellung des Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes für die Wolfurter Straßen umfasst in erster Linie die Betrachtung und Bearbeitung des gesamten Gemeindestraßennetzes.

Die Landesstraßen L3, L14, L15, L16, L41 und L190 im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Wolfurt unterlagen keiner konkreten Bearbeitung, wurden aber je nach Fragestellung und Thema mitbetrachtet.

Konkrete Leistungsinhalte waren die Erstellung eines Konzeptes zur Netzgliederung, Funktion und Typologie der Straßen und Wege sowie die Erstellung von Bau- und Gestaltungsprinzipien für die jeweiligen Straßentypen. Weiters sollten Empfehlungen für das zukünftige Geschwindigkeitsniveau der jeweiligen Straßentypen sowie zum Umgang mit Parkierung im öffentlichen Raum abgegeben werden. Diese Ergebnisse wurden zusätzlich in einer Richtwerttabelle zusammengefasst (sh. Anhang 1).

Neben diesen Punkten sollten auch grundsätzliche Erschließungsprinzipien von noch nicht erschlossenen Baugebieten aufgezeigt werden. Detailplanungen zu konkreten Plätzen, Kreuzungen und Straßenabschnitten waren nicht Bestandteil des Projektes.

4. Projektschritte

Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit einer Projektgruppe, welche insgesamt aus 15 Mitgliedern bestand, im Rahmen von sechs Projektgruppensitzungen und drei Bürgerveranstaltungen erarbeitet und diskutiert. Die Mitglieder der Projektgruppe sowie die Chronologie der Projektschritte sind in den nachstehenden Tabellen 1 und 2 aufgelistet.

Inhaltlich umfasste die Bearbeitung die Erstellung und Diskussion von Bestandsanalysen sowie einer Verkehrserhebung des Durchzugsverkehrs zur Identifizierung potenzieller Schleichwege durch die Quartiere, das Aufzeigen von zwei Grundsatzvarianten zur Netzgliederung (Variante 1 „Stabiles Netz“ mit Netzunterbrüchen für den MIV und Variante 2 „Labiles Netz“ mit Durchlässigkeit für den MIV und zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) bis hin zur definitiven Festlegung der Konsensvariante „Wolfurter Weg“ als zukünftiges Straßen- und Wegekonzept für Wolfurt sowie die Diskussion von Fragen zur grundsätzlichen Gestaltung der Straßen (z.B. Gestaltung von Tempo-30-Zonen).

Im Rahmen der Bürgerveranstaltungen wurden die Wolfurter Bürger und BürgerInnen über die Arbeitsergebnisse der Projektgruppe ausführlich informiert und es bestand die Möglichkeit, die präsentierten Varianten zu bewerten und Rückmeldungen zu deponieren, welche in die laufende Bearbeitung des Konzeptes mit eingeflossen sind. Die Präsentationen der drei Bürgerveranstaltungen liegen dem Bericht zur näheren Information bei.

Abschließend wurden die Gemeindemandatäre von Wolfurt über die wesentlichen Ergebnisse informiert sowie das Konzept im Rahmen der Gemeindevertretungssitzung am 04. Dezember 2013 mit großer Mehrheit (24 zu 3 Stimmen) beschlossen.



Abb. 1: Impression 3. Bürgerveranstaltung

Datum	Projektschritte
20.02.2013	1. Projektgruppensitzung
22.03.2013	1. Bürgerveranstaltung
17.04.2013	2. Projektgruppensitzung
14.05.2013	3. Projektgruppensitzung
18.06.2013	2. Bürgerveranstaltung
10.07.2013	4. Projektgruppensitzung
19.09.2013	5. Projektgruppensitzung
08.10.2013	3. Bürgerveranstaltung
16.10.2013	6. Projektgruppensitzung
13.11.2013	Information Gemeindemandatare
04.12.2013	Gemeindevertretungssitzung

Tab. 1: Chronologie der Projektschritte

Name	Fraktion / Ausschuss / Funktion
Christian Natter	ÖVP, Bürgermeister
Martin Reis	ÖVP, MU + IS, Projektleitung
Robert Hasler	ÖVP, MU, Vorsitzender Ausschuss
Hans Fetz	ÖVP, IS, Vorsitzender Ausschuss
Alfred Köb	ÖVP, MU + IS
Peter Moosbrugger	ÖVP, MU + IS
Gerold Mohr	ÖVP, IS
Hermann Schertler	ÖVP, IS
Martin Lindenthal	Grüne, MU + IS
Michaela Anwander	Grüne, MU
Jadranko Lesic	SPÖ, MU
Richard Benzer	FPÖ
Wolfgang Pfefferkorn	Rosinak und Partner, Moderation
Anton Gächter	Besch und Partner, Projektleitung
Alexander Kuhn	Besch und Partner
<i>MU – Mobilität und Umwelt</i>	
<i>IS – Infrastruktur und Sport</i>	

Tab. 2: Mitglieder der Projektgruppe

5. Bestandsanalyse

5.1 Netzgliederung

Das bestehende Straßennetz im Gemeindegebiet von Wolfurt gliedert sich grundlegend in das überörtliche bzw. ortsverbindende Straßennetz mit den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßen sowie in das untergeordnete bzw. lokale Straßennetz mit den Sammel- und Erschließungsstraßen (sh. Abb. 2).

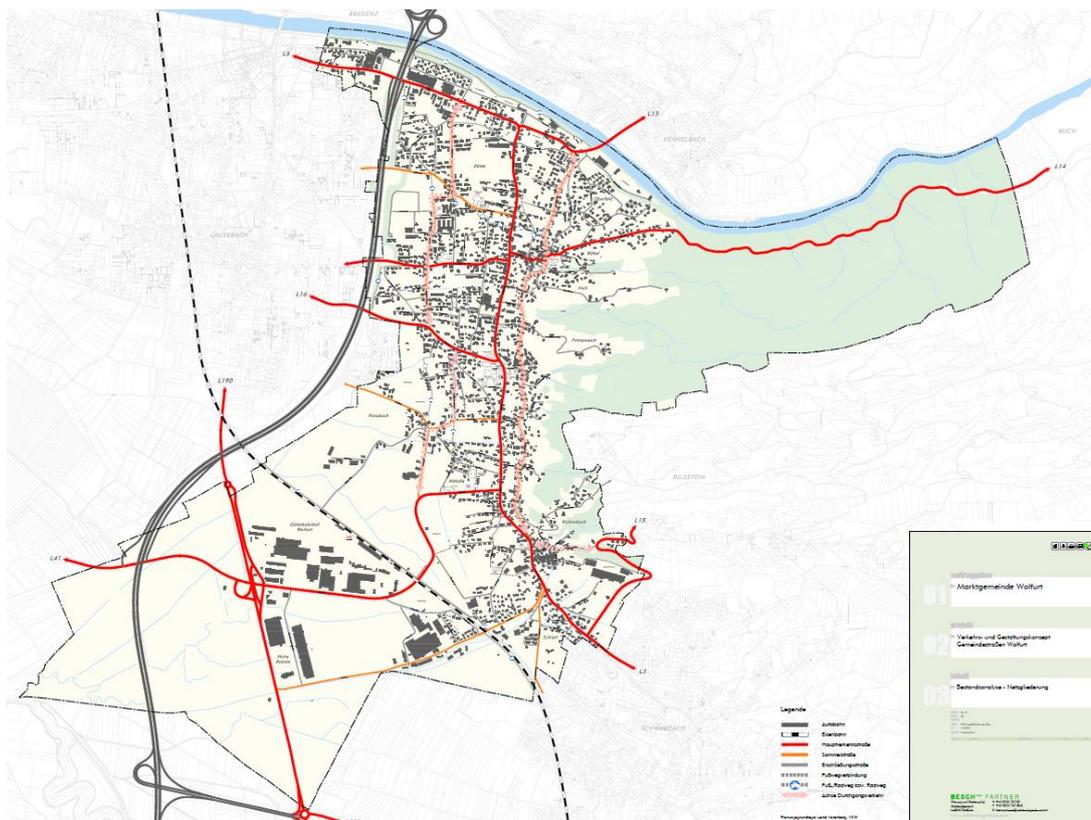


Abb. 2: Bestandsanalyse Netzgliederung (Beilage 1)

5.1.1 Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßen

Als Hochleistungsstraße lässt sich die A14 Rheintalautobahn klassifizieren, die einerseits als transnationale und überregionale Route, andererseits aber auch als überörtliche und ortsverbindende Route zwischen den Vorarlberger Gemeinden dient und mit zwei Halbanchlussstellen im Norden und Süden von Wolfurt an das Landesstraßennetz angeschlossen ist. Das Hauptverkehrsstraßennetz wird im Wesentlichen durch die Landesstraßen gebildet. In Nord-Süd-Richtung verlaufen die Landesstraßen L190 und L3 sowie in Ost-West-Richtung die Landesstraßen L13, L14, L15, L16 und L41.

Weiters wurde die Lauteracher Straße als Verkehrsstraße in das übergeordnete Netz mit aufgenommen, weil sie als Verbindungsachse nach Lauterach für den motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr dient.

5.1.2 Sammel- und Erschließungsstraßen

Als Sammelstraßen können folgende Straßen kategorisiert werden:

- Lerchenstraße / Montfortstraße / Fattstraße / Schmerzenbildstraße
- Flotzbachstraße / Zieglerstraße / Riedweg
- Kesselstraße / Bahnhofstraße
- Bregenzer Straße / Kirchstraße / Hofsteigstraße (Obere Straße)

Alle übrigen Gemeindestraßen fallen in die Kategorie der Erschließungsstraßen.

5.2 Verkehrsmengen

Für die Bestandsanalyse lagen diverse, aktuelle Verkehrszählungen für einzelne Gemeindestraßen vor, die von der Marktgemeinde Wolfurt durchgeführt wurden. Die Verkehrsmengen (DTV) sowie der Schwerververkehrsanteil (SV-Anteil) an den einzelnen Zählquerschnitten sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt.

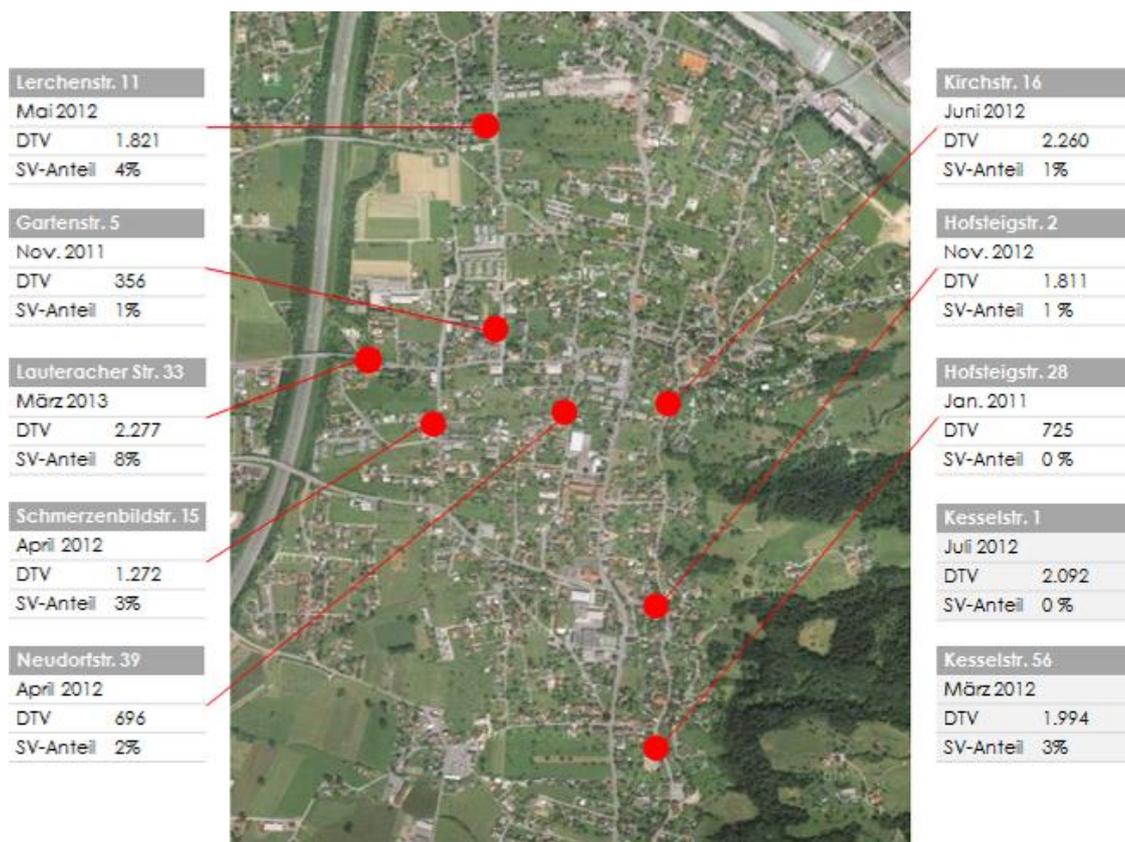


Abb. 3: Übersicht Zählquerschnitte und Verkehrsmengen

5.3 Durchgangsverkehr und Schleichwege

Im bestehenden Straßennetz von Wolfurt sind sowohl auf östlicher als auch auf westlicher Seite der L3 durchgängige Parallelachsen zu identifizieren, die dem motorisierten Verkehr ein Umfahren der starkfrequentierten L3 ermöglichen und somit als potenzielle Schleichwege durch die Quartiere genutzt werden können.

Auf der östlichen Seite der L3 bietet der gesamte Straßenzug der Oberen Straße eine Umfahrungsmöglichkeit der Landesstraße sowie die Rickenbacherstraße eine Abkürzungsmöglichkeit zwischen L3 und L15.

Auf der westlichen Seite der L3 ermöglicht die Achse Lerchenstraße – Fattstraße – Schmerzenbildstraße – Lorenz-Schertler-Straße – Flotzbachstraße – Riedweg eine Umfahrungsmöglichkeit der Landesstraße.

Im Süden des Gemeindegebietes ermöglicht zudem die Kesselstraße ein Umfahren der L3 bzw. L41, insbesondere für den Verkehr, der aus Richtung Dornbirn kommend ins Betriebsgebiet Hohe Brücke fährt.

5.3.1 Erhebung Durchgangsverkehr

Zur Überprüfung dieser Vermutung wurde eine Erhebung des Durchgangsverkehrs auf diesen Achsen, mit Ausnahme der Rickenbacherstraße und der Kesselstraße von der Marktgemeinde beauftragt.

Die Durchgangs- sowie Quell- und Zielverkehre auf diesen Achsen wurden an zwei Tagen mittels einer Kennzeichenverfolgung zwischen 6:30 und 9:00 Uhr sowie 16:00 und 18:30 Uhr erhoben. Im Rahmen der Erhebung wurden auch die Verkehrsmittel erfasst, sodass auch Zahlen zum Radverkehr auf diesen Achsen vorlagen.

Die Auswertungen ergaben, dass auf der Achse West der Abschnitt Schmerzenbildstraße am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffen ist – 48% aller Kfz fahren hier durch (271 von insgesamt 566 Kfz). Im Bereich Lerchenstraße bzw. Riedstraße/Lorenz-Schertler-Straße wurden je 15% bzw. 10% dem Durchgangsverkehr angerechnet. Hier sind die relativen Anteile zwar geringer, in absoluten Zahlen weisen diese zwei Querschnitte höhere Verkehrsstärken auf (164 Kfz Durchgangsverkehr von insgesamt 1.139 Kfz im Binnenbezirk Lerchenstraße und 77 von insgesamt 809 Kfz im Binnenbezirk Riedstraße/Lorenz-Schertler-Straße).

Auf der Achse Ost zeigt sich der größte Durchgangsverkehr im Abschnitt Bregenzer Straße mit 57% aller Fahrten (468 Kfz von insgesamt 821 Kfz). Im Bereich Kirchstraße/Hofsteigstraße beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs noch 18% aller Fahrten (259 Kfz von insgesamt 1.432 Kfz).

Die beiden nachstehenden Abbildungen stellen die Quell- und Zielverkehre sowie die Durchgangsverkehre auf den Achsen West und Ost grafisch dar.

Verkehrszählung vom 04.06.2013

KFZ/5h

6:30 - 9:00 Uhr
16:00 - 18:30 Uhr

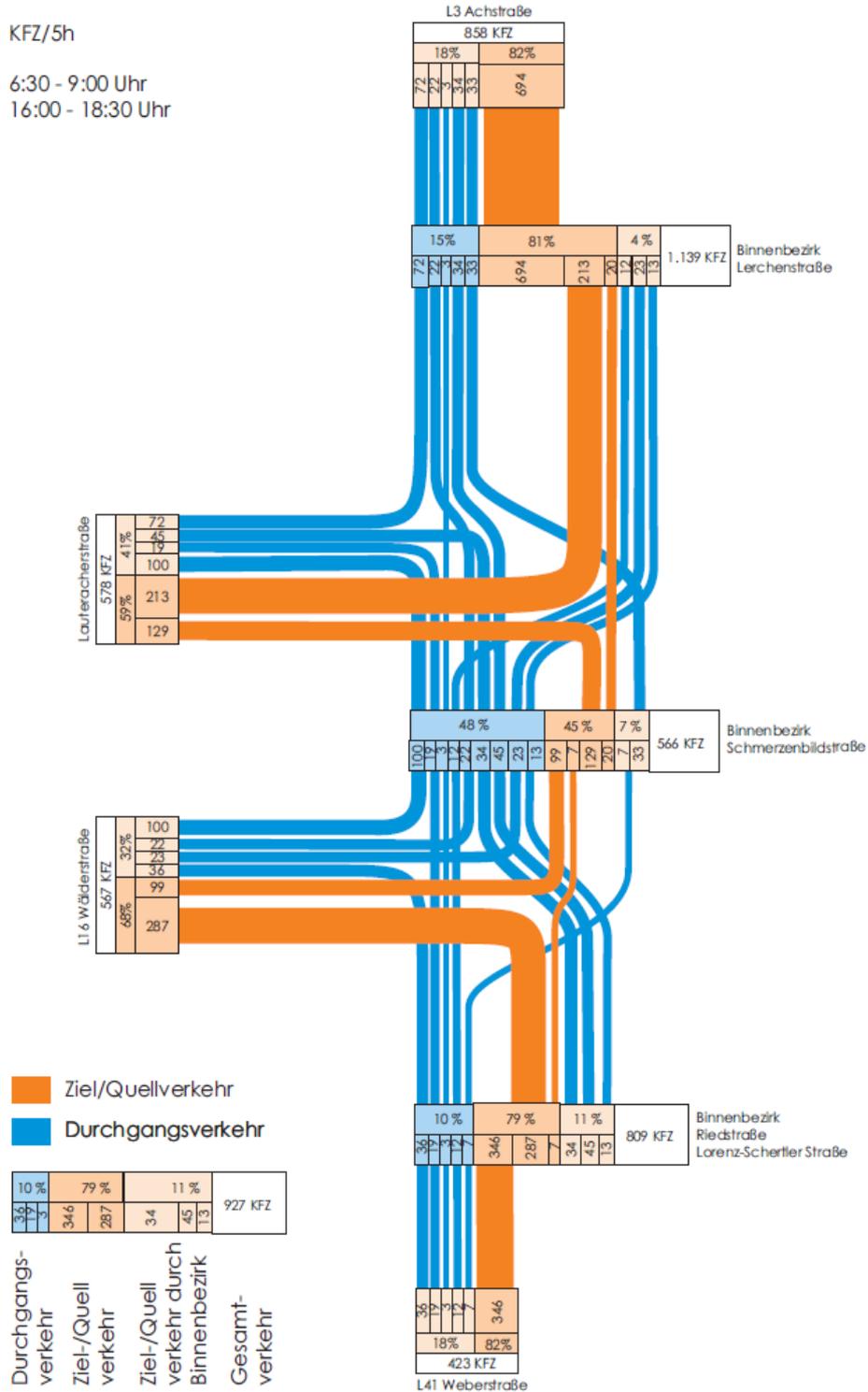


Abb. 4: Ergebnisse Verkehrszählung Achse West

Verkehrszählung vom 05.06.2013

KFZ/5h

6:30 - 9:00 Uhr
16:00 - 18:30 Uhr

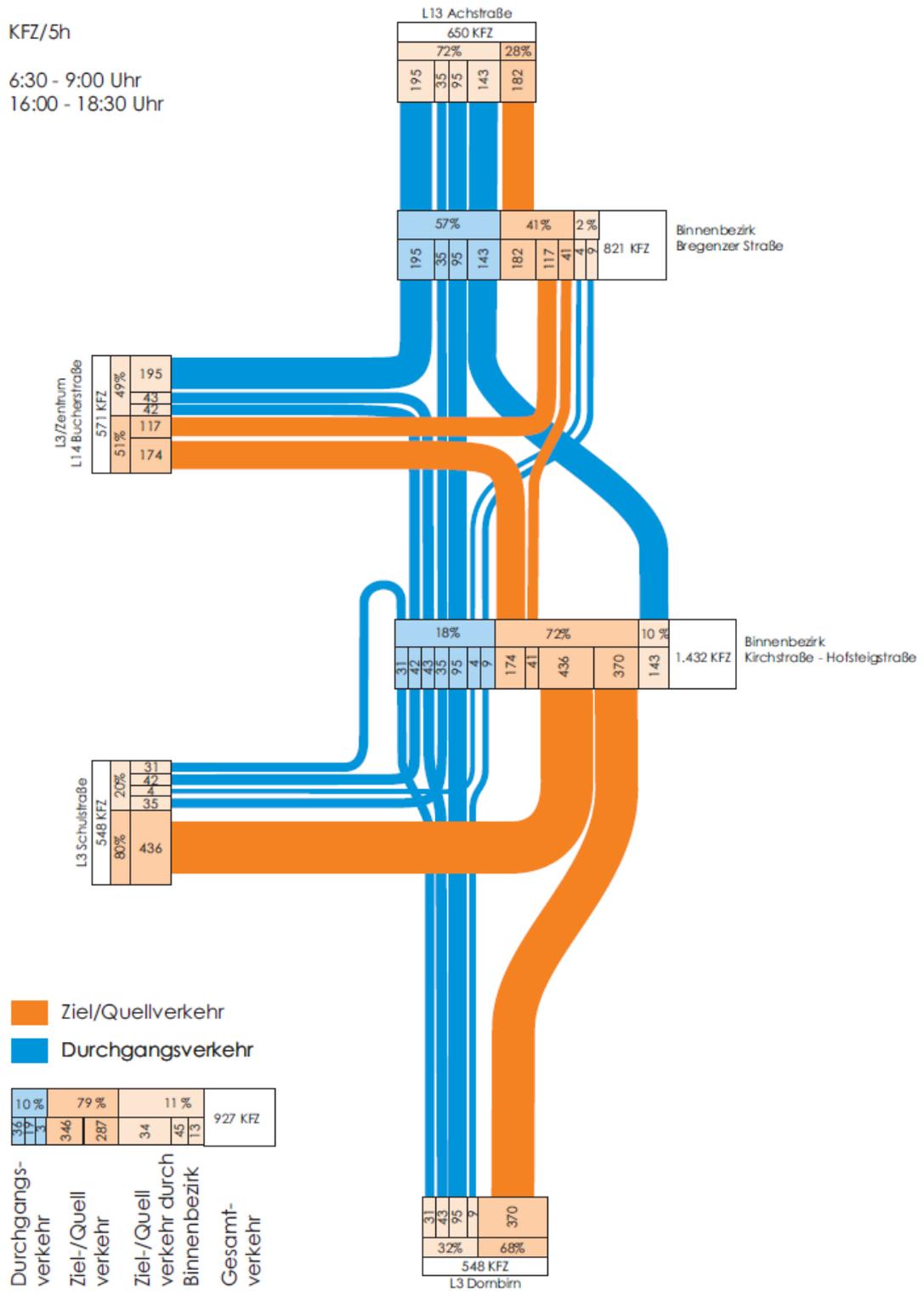


Abb. 5: Ergebnisse Verkehrszählung Achse Ost

5.3.2 Verkehrsmittelanteile Kfz-Verkehr und Radverkehr

Werden die einzelnen Zählstellen in Hinblick auf Verkehrsmittel betrachtet, ergeben sich an fast allen Punkten durchgängig hohe Anteile des Radverkehrs. An manchen Stellen überwiegt der Anteil des Radverkehrs gegenüber dem des Kfz-Verkehrs am Verkehrsgeschehen (sh. Abb. 6). Die Abbildung gibt nicht die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) an, sondern nur die Verkehrsstärken während der Zählzeiten der Kennzeichenverfolgung (06:30 bis 09:00 Uhr und 16:00 bis 18:30 Uhr).

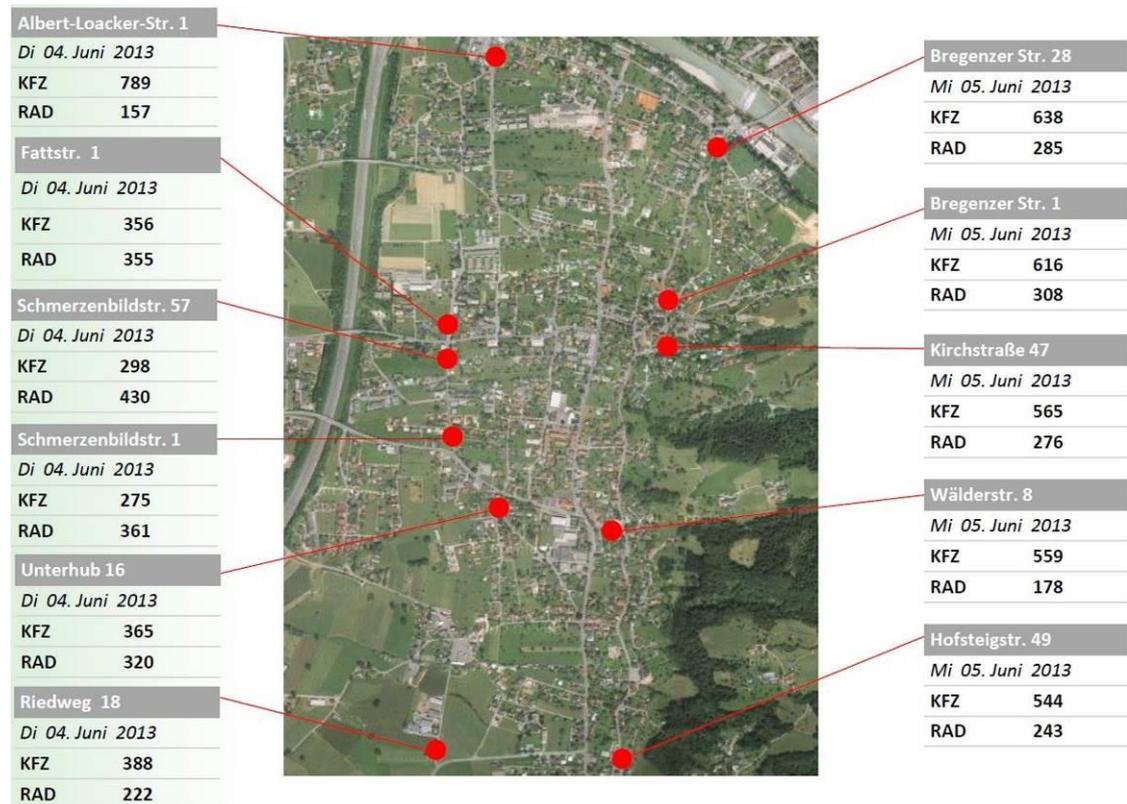


Abb. 6: Übersicht Verkehrsmittelanteile Kfz und Rad

5.4 Fuß- und Radverkehr

In der Marktgemeinde Wolfurt hat der Radverkehr einen sehr hohen Stellenwert. Dies spiegelt sich auch darin wider, dass Wolfurt eine der Gemeinden mit den höchsten Radverkehrsanteilen ist und 2012 zur fahrradfreundlichsten Gemeinde Vorarlbergs gekürt wurde.

Das Straßennetz von Wolfurt bietet dem Fuß- und Radverkehr bereits mehrere Verbindungen, die kurze und direkte Wege in der Gemeinde ermöglichen. Der Großteil des Radverkehrs spielt sich jedoch auf den Gemeindestraßen ab und ist im Mischverkehr organisiert.

Die Erschließungsstraßen sind fast zur Gänze im Mischverkehr organisiert und weisen schmale Querschnitte ohne Gehsteige auf. Die Sammelstraßen weisen bis auf wenige Ausnahmen (z.B. Schmerzenbildstraße ohne Gehsteig) zumindest einseitige Gehsteige auf, jedoch teilweise mit einer Breite unter 2.00m. Die Lerchenstraße ist eine der wenigen Wolfurter Straßen die mit beidseitigen Gehsteigen ausgestattet ist und über ein sehr breiten Fahrbahnquerschnitt verfügt (sh. Abb. 7-9).



Abb. 7: Beispiel Erschließungsstraße Unterhub



Abb. 8: Beispiel Sammelstraße Schmerzenbildstraße



Abb. 9: Beispiel Sammelstraße Lerchenstraße

Weiters wurden im regionalen Radroutenkonzept der plan-b Gemeinden, wozu Wolfurt zählt, mehrere Radrouten im Bereich des Gemeindestraßennetzes ausgewiesen. Die Achse Obere Straße – Dammstraße sowie die Achsen entlang der Autobahn, Eisenbahn und L190 wurden als Landesradroute Alltag, die Kesselstraße und der Dammweg als Landesradroute Freizeit festgelegt. Die Achse Nußgasse – Montfortstraße bis Bogengasse und die Achse Fattstraße – Schmerzenbildstraße – Sonnenstraße – Riedweg – L41 in Richtung Ried sowie der Bogen Im Kessel wurden als örtliche Hauptradroute ausgewiesen (sh. Abb. 10).

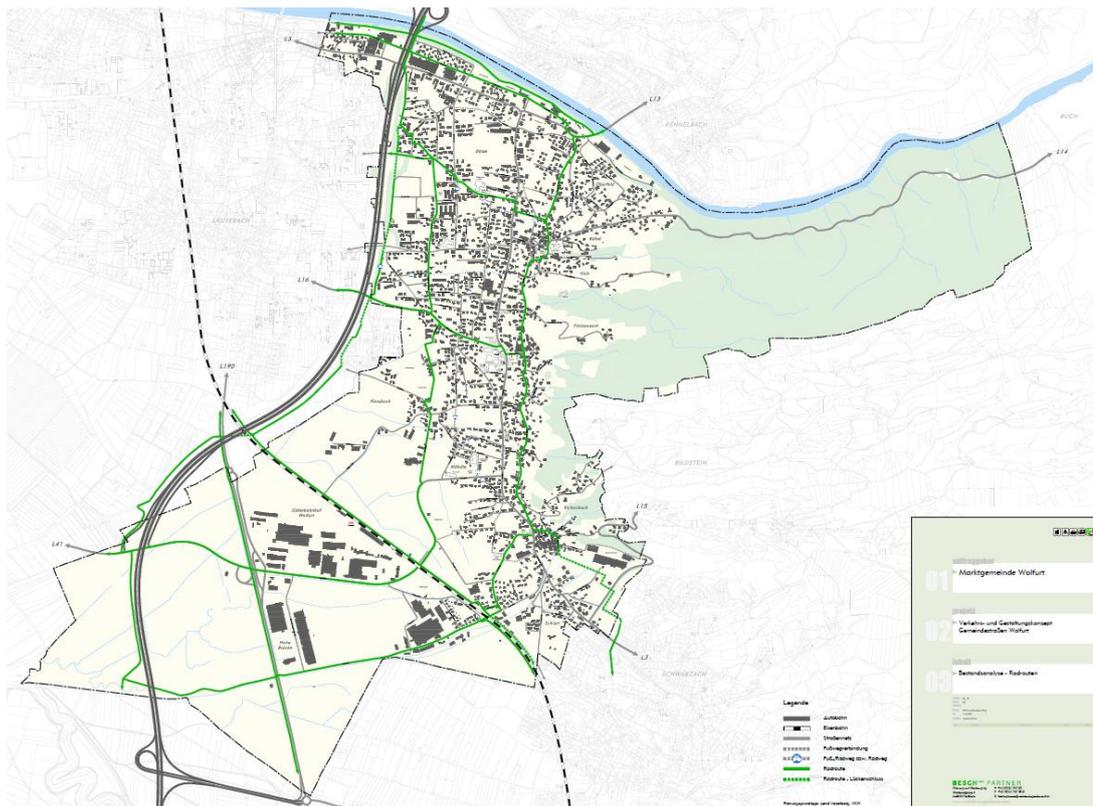


Abb. 10: Bestandsanalyse Radrouten (Beilage 2)

Neben dem Radroutenkonzept sind auch die Ergebnisse der Wolfurter Rad- und Fußwegestammtische 2009 in die Analyse und weitere Planung mit eingeflossen. Die Ergebnisse sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt. Im Wesentlichen betrifft dies die Ergänzungen im Fuß- und Radwegenetz zur Schließung der Netzlücken (blau gestrichelt) sowie Tempobeschränkungen (gelb) zur weiteren Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs.

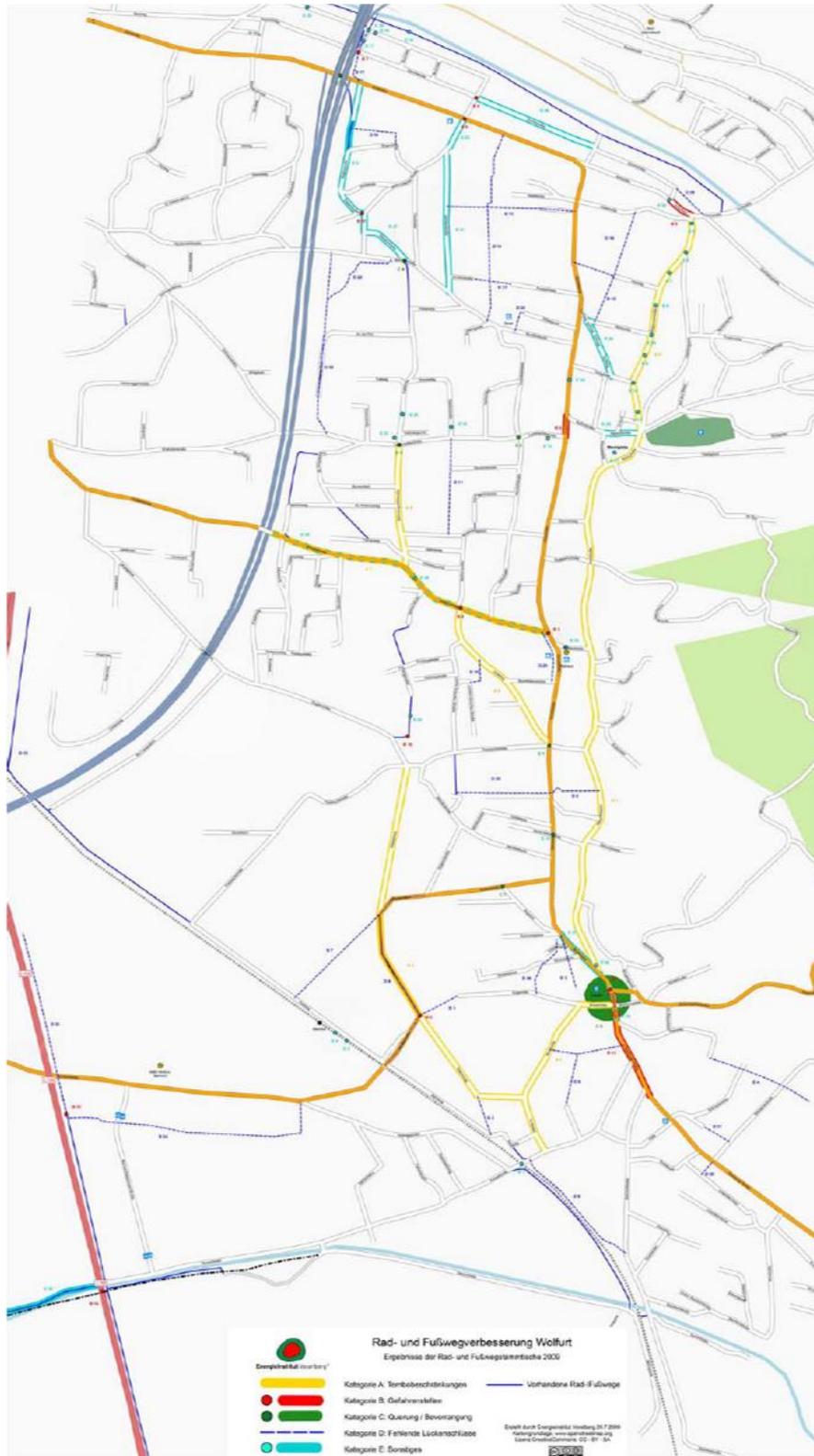


Abb. 11: Ergebnisse Rad- und Fußwegestammtische 2009

(Quelle: Energieinstitut Vorarlberg)

5.5 Geschwindigkeitsregime

Das bestehende Geschwindigkeitsregime stellt sich im Gemeindestraßennetz als sehr uneinheitlich dar. Größtenteils gilt auf den Gemeindestraßen Tempo 50 km/h. In einigen wenigen Bereichen gilt Tempo 40 km/h (z.B. Kesselsiedlung) sowie in einigen Teilbereichen Tempo 30 km/h (z.B. im Bereich Mädhle oder Sternenplatz). Zudem gibt es drei Tempo-30-Zonen in den Bereichen Dammstraße, Oberfeld und Fattstraße. Auf den Landesstraßen gilt Tempo 50 km/h mit Ausnahme der L14, auf der Tempo 40 km/h bzw. im Bereich der Kirche sogar Tempo 30 km/h gilt sowie der L190, auf der Tempo 60 km/h verordnet ist (sh. Abb. 12).

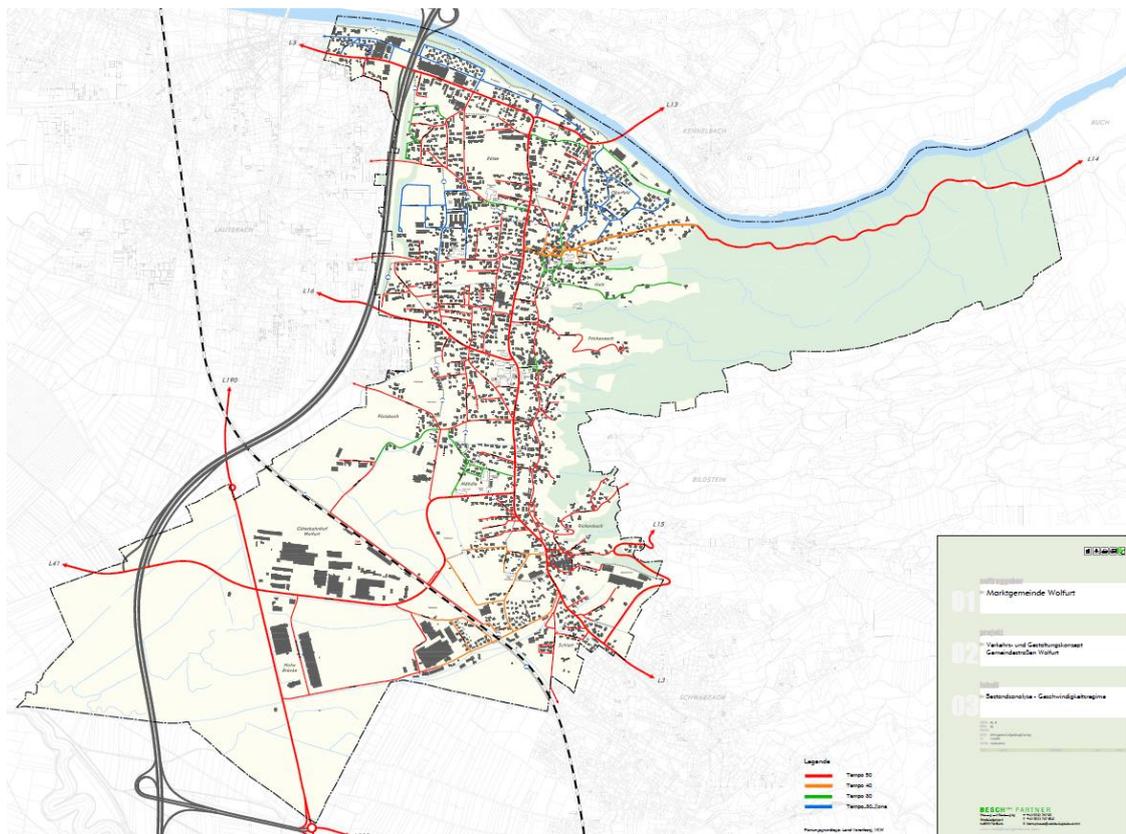


Abb. 12: Bestandsanalyse Geschwindigkeitsregime (Beilage 3)

5.6 Zusammenfassung

Im Wesentlichen lassen sich folgende Problempunkte im Rahmen der Bestandsanalyse für das Gemeindestraßennetz zusammenfassend auflisten:

- Labiles Straßennetz mit hoher Durchlässigkeit für den motorisierten Individualverkehr führt zu streckenweise hohen Anteilen an Durchgangsverkehr in den Quartieren (Parallelachsen L3)
- Ausbau und Geschwindigkeitsregime einiger Straßen entsprechen nicht der angedachten Funktion der Straße (z.B. Schmerzenbildstraße, Lerchenstraße)
- Radrouten führen über Straßenzüge, die nicht den Qualitätsanforderungen entsprechen (z.B. Obere Straße, Schmerzenbildstraße)
- Teilweise Netzlücken und fehlende Verbindungen im Fuß- und Radwegenetz (z.B. eine direkte Anbindung an den Bahnhof)

6. Varianten Verkehrs- und Gestaltungskonzept

Auf Grundlage der Bestandsanalyse wurden zwei grundsätzliche Varianten zur Netzgliederung und Verkehrsorganisation ausgearbeitet, die intensiv mit der Projektgruppe diskutiert wurden. Die beiden Varianten wurden im Rahmen der 2. Bürgerveranstaltung vorgestellt und dazu Rückmeldungen eingeholt.

6.1 Variante 1 – Stabiles Netz

Variante 1 zielt auf eine konsequente Netzgliederung ab und basiert auf dem Prinzip der Bündelung und Kanalisierung des Kfz-Verkehrs auf die Landesstraßen, um ein stabiles Netz zu erreichen. Durch Schleifenerschließungen und Netzunterbrüche für den Kfz-Verkehr wird der Durchgangsverkehr gänzlich unterbunden und es gibt nur noch Quell- und Zielverkehr in den Quartieren. Konsequenz dieser Variante ist ein Zunahme des Kfz-Verkehrs auf den Landesstraßen, die jedoch als Hauptverkehrsstraßen den Kfz-Verkehr, insbesondere den Durchgangsverkehr, aufnehmen sollen (sh. Abb. 13).

Diese Variante ist aus verkehrsplanerischer Sicht anzustreben sowie aus Sicht unseres Büros zu empfehlen.

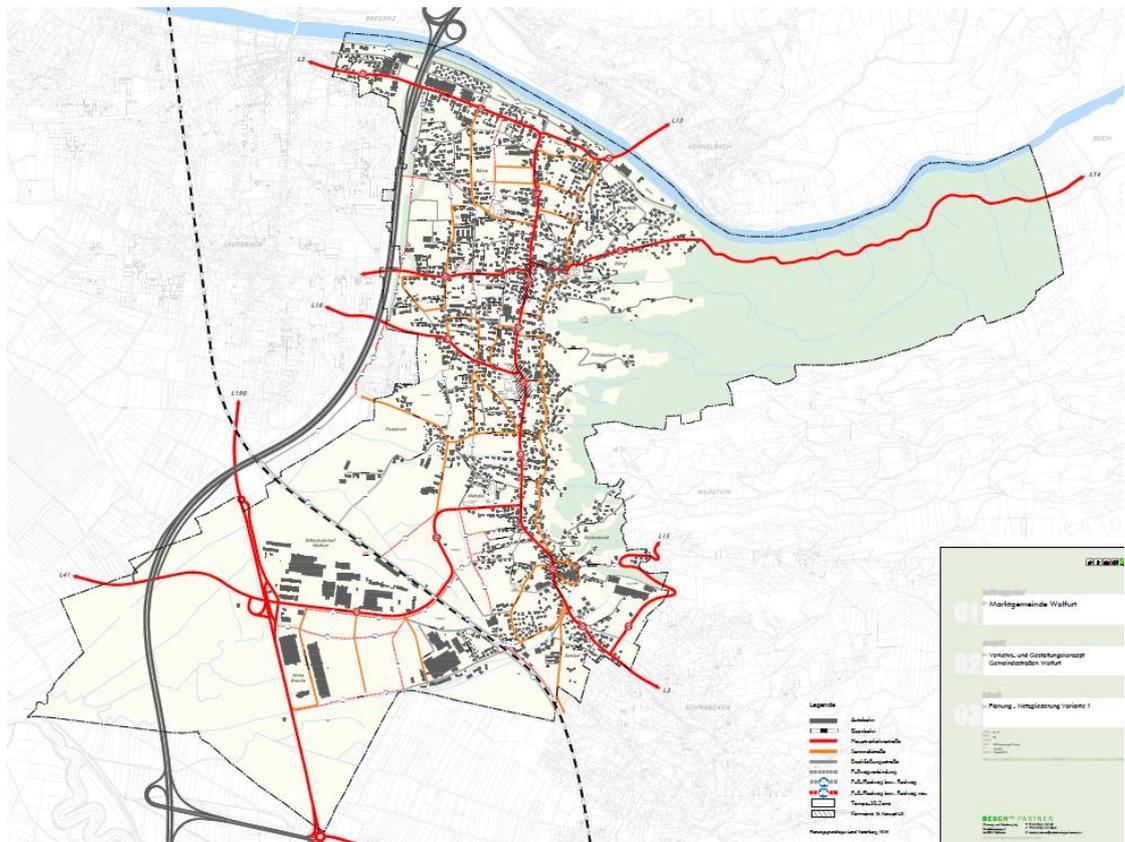


Abb. 13: Planung Variante 1 – Stabiles Netz (Beilage 4)

6.2 Variante 2 – Labiles Netz

Variante 2 zeigt das Gegenteil zum stabilen Netz auf und verfolgt weiterhin die Auffächerung des Kfz-Verkehrs im Straßennetz im Sinne eines labilen Netzes, ohne die Bündelung und Kanalisierung auf die Landesstraßen. Durch die Auffächerung entsteht weiterhin ein gewisser Verkehrsdruck auf die Quartiere, da der Durchgangsverkehr hier weiterhin ermöglicht wird. Im Rahmen dieser Variante wurden aber Begleitmaßnahmen aufgezeigt, die aus fachlicher Sicht notwendig sind, um die negativen Auswirkungen im untergeordnetem Netz möglichst zu kompensieren und ebenfalls eine Verbesserung zu erzielen (sh. Abb. 14).

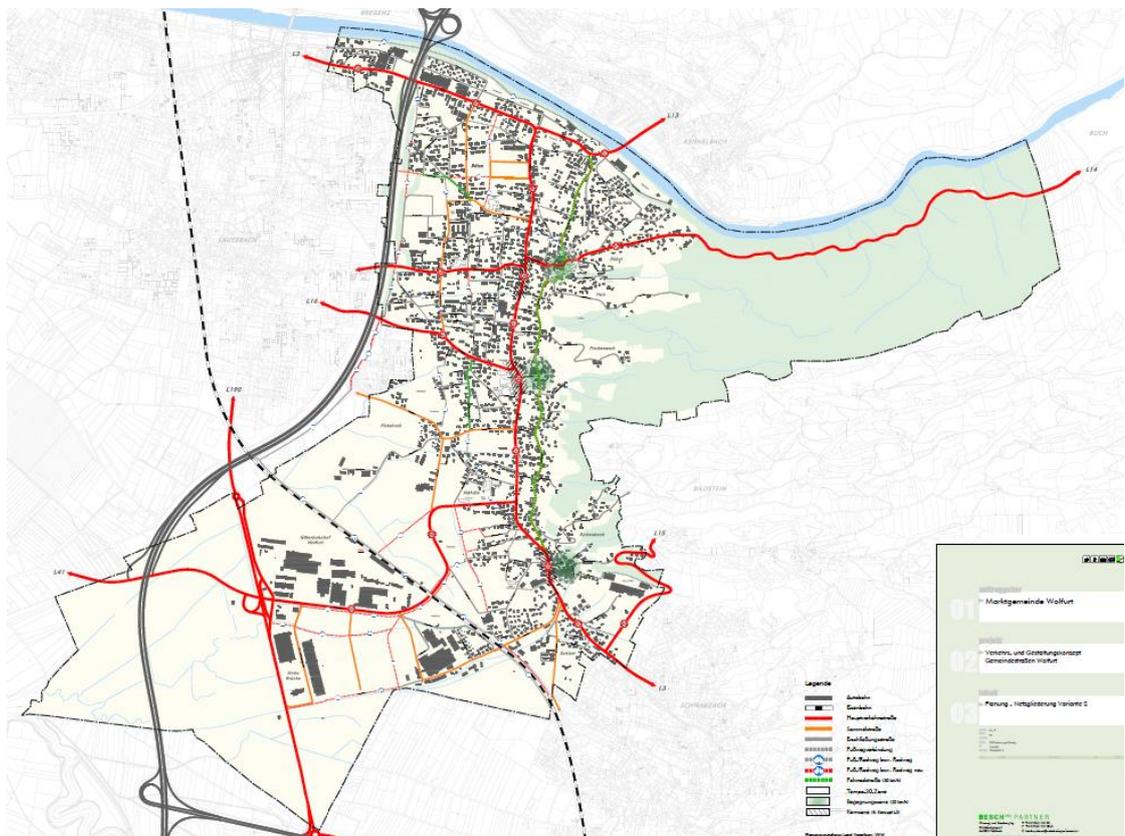


Abb. 14: Planung Variante 2 – Labiles Netz (Beilage 5)

Eine genauere Erläuterung und Darstellung der Varianten 1 und 2 ist der beiliegenden Präsentation zur 2. Bürgerveranstaltung zu entnehmen.

Ergebnis der 2. Bürgerveranstaltung war, dass die Entwicklung tendenziell in Richtung Variante 2 gehen sollte, wobei die Grundidee eines stabilen Netzes der Variante 1 dennoch Zuspruch erhalten hat. Wunsch war, ein guten Kompromiss aus beiden Varianten zu finden, der möglichst keine große Mehrbelastung der Anrainer der L3 erzeugt. Die Umsetzung von Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen sowie die Verkehrsberuhigung der Quartiere und der Ausbau der Fuß- und Radwegverbindungen wurde größtenteils befürwortet.

7. Verkehrs- und Gestaltungskonzept „Wolfurter Weg“

Die Planung des „Wolfurter Weges“ symbolisiert das finalisierte und abgestimmte Endergebnis des zukünftigen Straßen- und Wegekongzeptes für die Marktgemeinde Wolfurt. Der „Wolfurter Weg“ basiert im Wesentlichen auf den Ergebnissen und Rückmeldungen der Bürgerveranstaltungen sowie den Diskussionen innerhalb der Projektgruppe.

Die Marktgemeinde Wolfurt sowie die Projektgruppe haben sich im Zuge des Erarbeitungsprozesses darauf geeinigt, dass der „Wolfurter Weg“ zu keinen großen Mehrbelastungen der Anrainer der L3 durch die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf die Landesstraßen führen soll. Das Straßennetz soll weiterhin möglichst durchlässig bleiben und es soll konsequent das Prinzip der Koexistenz im Straßenraum, also das gemeinsame Miteinander, verfolgt werden. Hierzu bedarf es allerdings verkehrsplanerischer Maßnahmen, um die anvisierten Ziele der Gemeinde zu erreichen. Es sollen nicht nur die Anrainer der L3, sondern auch die Anrainer in den Quartieren möglichst wenig belastet werden. Der Kfz-Verkehr soll daher durch geeignete verkehrsorganisatorische Maßnahmen verträglich gestaltet werden.

Die vorgesehenen Planungen und Maßnahmen zum bestehenden und beabsichtigen Gemeindefraßennetz sowie die Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie zur Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs sind der nachstehenden Abbildung dargestellt und werden in den nachfolgenden Punkten erläutert.

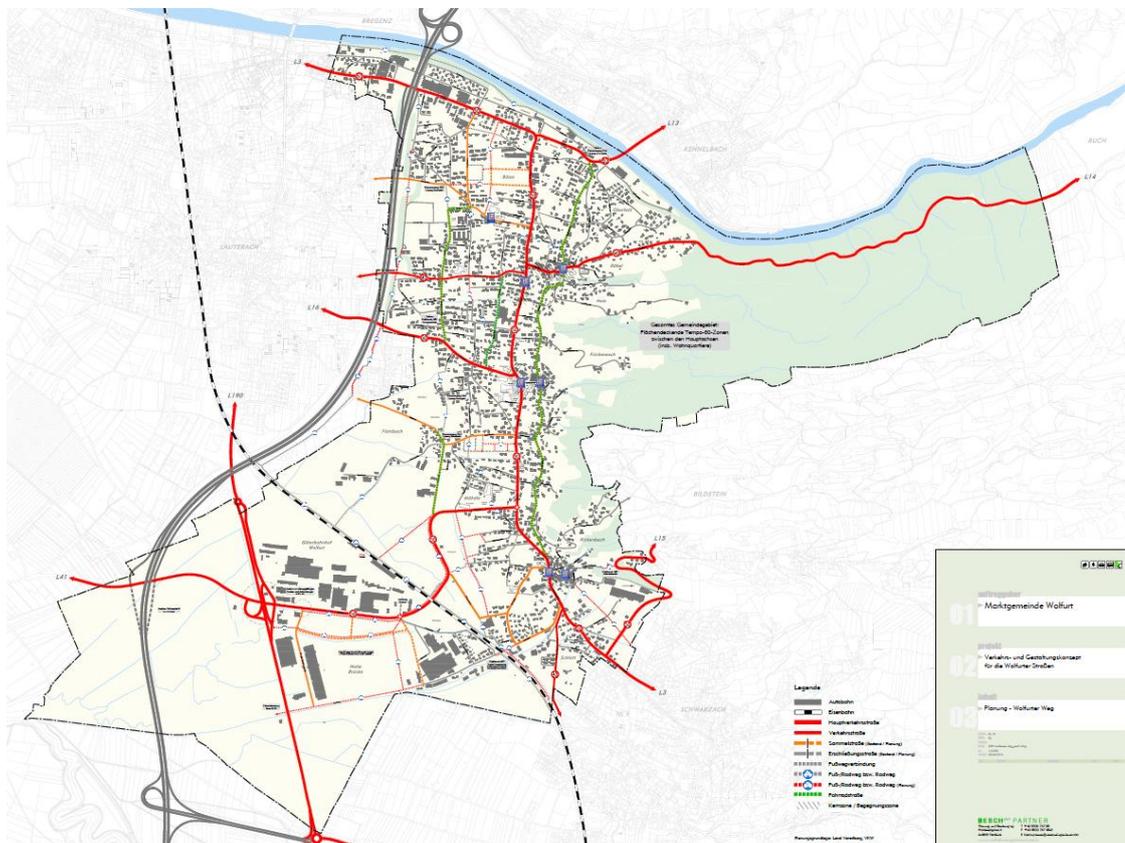


Abb. 15: Planung „Wolfurter Weg“ (Beilage 6)

7.1 Netzgliederung und Netzunterbrüche

7.1.1 Netzgliederung

- Hochleistungsstraßen
 - A14 Rheintalautobahn mit Vollanschluss Wolfurt Süd als leistungsfähige und direkte Anbindung des Betriebsgebietes Hohe Brücke und des Güterterminal an das hochrangige Netz

- Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen
 - Landstraßen (L3, L13, L14, L15, L16, L41, L190)
 - Lauteracher Straße und Bahnhofstraße als Verkehrsachsen, insbesondere im Kontext des öffentlichen Verkehrs

- Sammelstraßen
 - Lerchenstraße / Montfortstraße / Fattstraße / Schmerzenbildstraße
 - Flotzbachstraße / Zieglerstraße / Riedweg
 - Wiesenweg / Im Kessel / Kesselstraße
 - Bregenzer Straße / Kirchstraße / Hofsteigstraße (Obere Straße)

- Erschließungsstraßen
 - Übrige Gemeindestraßen

7.2 Fuß- und Radwegenetz

- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes zur Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs durch die Schaffung direkter, kurzer Wege und neuer Verbindungen
- Schließung von Netzlücken im Radwegenetz im Sinne des regionalen Radroutenkonzeptes (sh. Beilage 02)
- Schaffung von attraktiven Radachsen als Alternativrouten westlich und östlich der Landesstraße L3
 - Achse West: L41 / Riedweg / Sonnenstraße / Schmerzenbildstraße / Fattstraße / Albert-Loacker-Straße / Bogenstraße mit Bevorrangung der Radachse im Bereich Querung Frühlingstraße und Querung Montfortstraße (örtliche Hauptradroute gem. Radroutenkonzept)
 - Achse Ost: Obere Straße mit der Option der Bevorrangung der Radachse im Bereich Querung L13 (Landesradroute gem. Radroutenkonzept)
- Etablierung von Fahrradstraßen mit Durchgangsverkehr zur zusätzlichen Attraktivierung des Radverkehrs entlang der Radrouten (wesentliche Maßnahme für Radrouten) sowie zur Verkehrsberuhigung (30 km/h) entlang dieser Achsen:
 - Riedweg (Zieglerstraße) / Schmerzenbildstraße / Fattstraße (Achse West)
 - Bregenzer Straße / Kirchstraße / Hofsteigstraße (Achse Ost)
 - Neudorfstraße (Schulwegachse)
- Direkte Anbindung des Bahnhofs Wolfurt an das Radwegenetz im Bereich Riedweg / L41 Weberstraße sowie über neue Anbindung Kreisverkehr im Bereich L 41 Senderstraße (Anbindung Bahnhof auch für Bus und MIV)

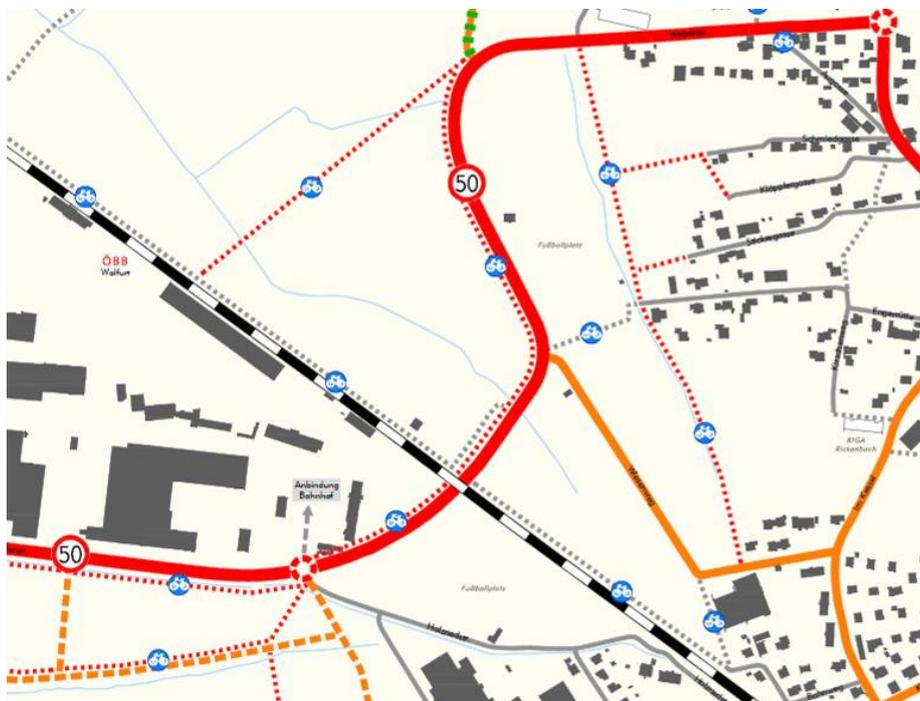


Abb. 17: Planausschnitt Anbindung Bahnhof Wolfurt

- Einrichtung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und Verkehrsberuhigung (Erhöhung Durchfahrtschwermetall für Kfz-Verkehr) im untergeordneten Straßennetz (Sammel- und Erschließungsstraßen) sowie zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer in Straßenabschnitten, wo keine Gehsteige vorhanden sind bzw. realisiert werden können (Tempo 30 km/h ist wesentliche Grundlage zur Schaffung eines einheitlichen und sicheren Verkehrsregimes in den Quartieren sowie zur Herstellung der Koexistenz im Straßenraum)
- Einrichtung von attraktiven Begegnungszonen mit Tempo 30 km/h als Erweiterung der Kernzonen gemäß Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofsteigader L3 im Bereich Kirchdorf, Strohdorf und Rickenbach sowie einer Begegnungszone mit Tempo 20 km/h im Bereich Montfortstraße (Volksschule/Kindergarten Bütze) zur Verbesserung des Schulumfeldes und Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere zur Verbesserung und Verflechtung der Fuß- und Radwegachsen in diesem Bereich)

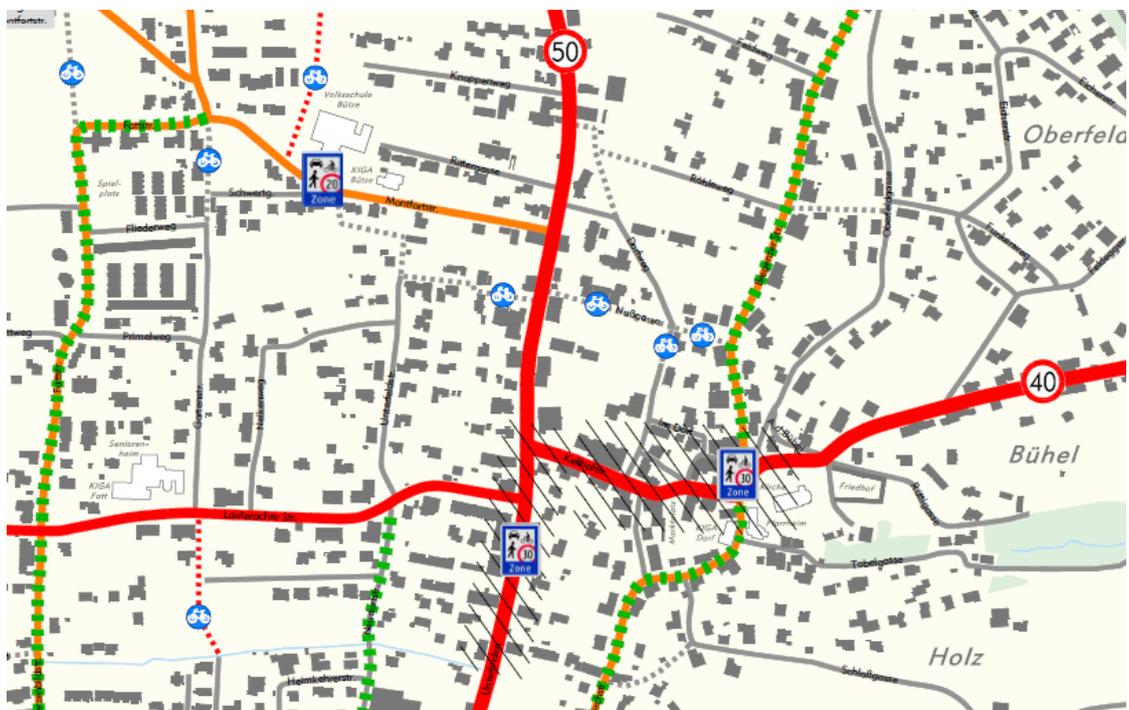


Abb. 18: Planausschnitt Begegnungszonen Kirchdorf und VS Bütze

7.3 Geschwindigkeitsregime

- Umsetzung des beschlossenen Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofsteigader L3 mit Kernzonen als Begegnungszonen mit Tempo 30 km/h (Staffelung 50/30 km/h)
- Erweiterung der Kernzonen im Bereich Kirchdorf und Strohdorf auf Obere Straße (Teilbereiche auch heute schon Tempo 30 km/h)
- Tempo 40 km/h auf L16, Lauteracher Straße und Bahnhofstraße
- Schaffung eines möglichst einheitlichen und im Straßenraum ablesbaren Geschwindigkeitsregimes im Gemeindestraßennetz
- Einrichtung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen zwischen den Hauptverkehrsstraßen im Gemeindestraßennetz (Sammel- und Erschließungsstraßennetz) mit zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und gestalteten Einfahrtstoren, insbesondere im Bereich der Wohnquartiere zur Identitätsbildung
- Tempo 30 km/h ist Grundvoraussetzung für die Koexistenz im Straßenraum (Verkehr kann im Mischverkehr geführt werden, kein Ausbau der Straßen erforderlich) und trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Wohnqualität bei



Abb. 19: Beispiel Eingangstor Tempo-30-Zone

7.4 Erschließungsprinzipien neuer Quartiere/Gebiete

- Neuerschließungen sollten grundsätzlich in Form von Schleifenerschließungen erfolgen, um das Durchfahren des Kfz-Verkehrs zu unterbinden (nur Quell- und Zielverkehr, kein Durchgangsverkehr)
- Eine optimale Durchwegung und Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz sollte sichergestellt werden

7.4.1 Erschließung Bütze

- Erschließung Quartier Bütze zwischen L3 Schulstraße und Lerchenstraße
 - Sammelstraßenschleife mit Anbindung an L3
 - Erschließungsstraßenschleife mit Anbindung an Lerchenstraße
 - Anbindung und Durchwegung für Fuß- und Radverkehr



Abb. 20: Planausschnitt Erschließung Bütze

7.4.2 Erschließung Flotzbach / Mähdle

- Erschließung Quartier Flotzbach zwischen Flotzbachstraße und Mähdlestraße
 - Nutzung der bereits vorhanden Erschließungen durch Erweiterung der Erschließungsstraße bzw. durch neue Erschließungsstraßenschleife
 - Anbindung und Durchwegung für Fuß- und Radverkehr

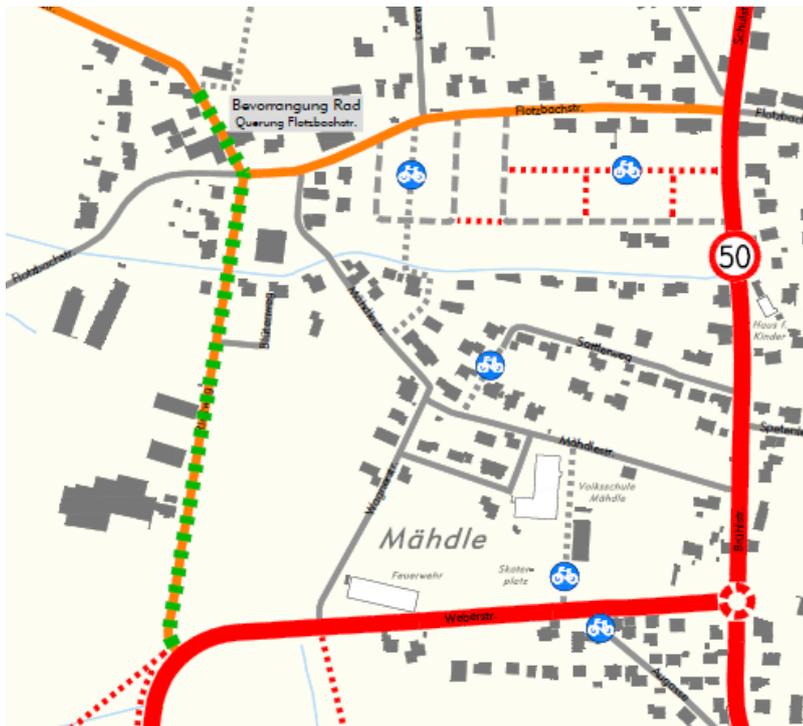


Abb. 21: Planausschnitt Erschließung Flotzbach / Mähdle

7.4.3 Erschließung Hohe Brücke

- Erschließung Betriebsgebiet Hohe Brücke
 - Erschließung durch Sammelstraßenschleife mit primärer Anbindung an die L41 Senderstraße
 - Anbindung und Durchwegung für Fuß- und Radverkehr
 - Detailliertes Erschließungskonzept Hohe Brücke wird noch erstellt
 - Betrachtung Netzunterbruch Kesselstraße wird in diesen Kontext integriert (Abstimmung mit AnrainerInnen)
 - Kreisverkehr L41 mit Anbindung Bahnhof und Hohe Brücke
 - Ausbaus Vollanschluss A14 anvisiert
 - Ausbau leistungsfähiger Knoten an L41

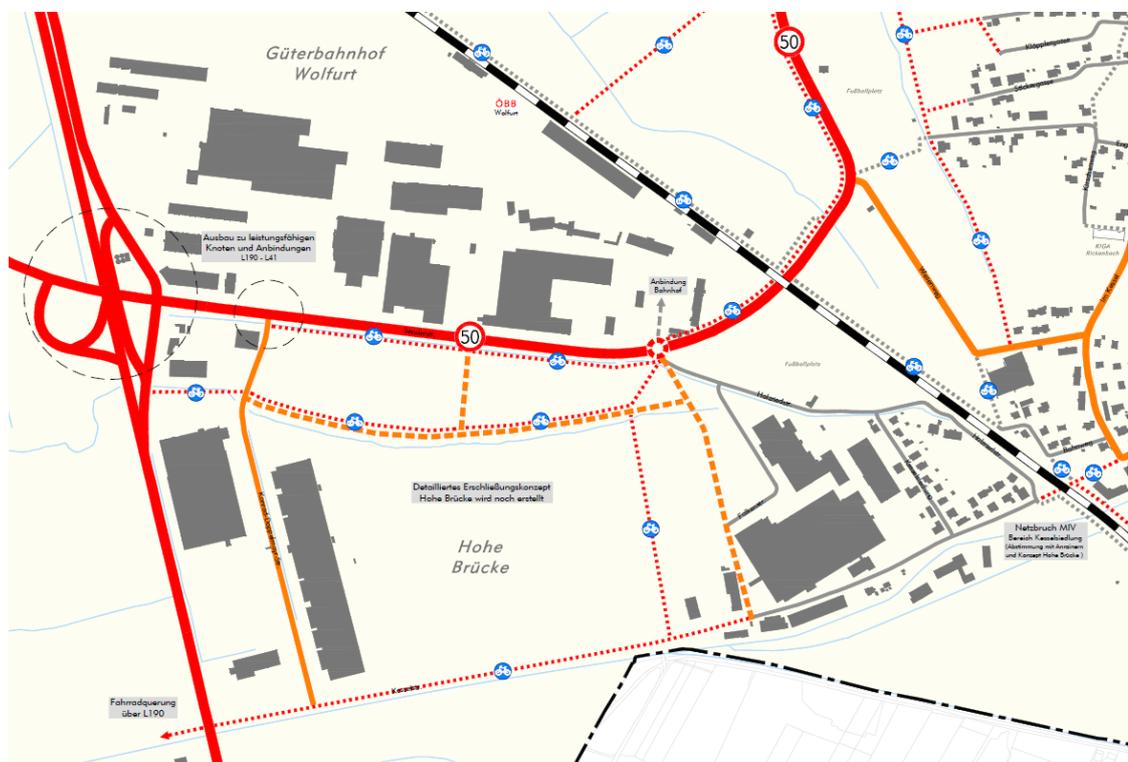


Abb. 22: Planausschnitt Erschließung Hohe Brücke

7.5 Kriterien für die Ausweisung von Wohnstraßen

Im Rahmen der Bürgerveranstaltungen wurde auch immer der Wunsch nach „Spielstraßen“ geäußert und bereits im Vorfeld mit der Gemeinde diskutiert. Das Spielen auf Straßen ist gem. StVO nur in Wohnstraßen erlaubt. Wohnstraßen erlauben jedoch keinen Durchgangsverkehr, daher war es Gemeinde ein wichtiges Anliegen, Kriterien für die Ausweisung von Wohnstraßen festzulegen wann eine Gemeindestraße als Wohnstraße verordnet werden kann.

Die Kriterien für die Ausweisung von Wohnstraßen wurden folgendermaßen festgelegt:

- Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und ohne Durchgangsverkehr
- Kleine, in sich abgeschlossene Wohnquartiere und Sackgassen
- Hoher Anteil an Kindern, die auf der Straße spielen möchten
- Anwohner und Eltern, die das unterstützen wollen (mehrheitliche Entscheidung)
- Platz zum Spielen und Ausweichen
- Kein bzw. wenig Parken auf der Straßen
- Ausreichende Sichtverhältnisse (Kurven, Zufahrten, Mauern, Hecken, etc.)

7.6 Schlussbemerkungen

Das Verkehrs- und Gestaltungskonzept „Wolfurter Weg“ wurde in einem umfassenden Prozess in Zusammenarbeit mit einer Projektgruppe sowie mit Beteiligung der Wolfurter Bevölkerung erarbeitet und diskutiert.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sind die aufgezeigten Maßnahmen geeignet, um die anvisierten Ziele zu erreichen. Ein wesentlicher Erfolg ist die breite Akzeptanz des „Wolfurter Weges“ sowohl seitens der Bevölkerung, die an dem Prozess teilgenommen hat, als auch seitens der Politik, die das Konzept mehrheitlich beschlossen hat.

Feldkirch, 03.04.2014

Dipl. Ing.(HTL) Anton Gächter

Anhang

Anhang 1: Richtwerttabelle



Anhang 1: Richtwerttabelle

Straßentyp	Erschließungsstraße	Sammelstraße (Quartier)	Sammelstraße (Industrie)	Verkehrsstraße (ÖV-Achsen)	Hauptverkehrsstraße
Eigentümer (i.d. Regel)	Private / Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Land
Hauptfunktion	- erschließen - sich aufhalten - spielen (Wohnstraße)	- sammeln - erschließen - sich aufhalten	- sammeln - erschließen	- verbinden - sammeln - (erschließen)	- durchleiten - verbinden - sammeln - (erschließen)
Verkehrsstärke (Spitzenstunde)	≤ 150 Kfz/h	≤ 800 Kfz/h	≤ 800 Kfz/h	≤ 1.200 Kfz/h	≥ 1.200 Kfz/h
Begegnungsfall - Regelfall - Engstelle - Ausweiche	Pkw / Pkw Rad / Pkw Pkw / Lkw (punktuell bei längeren Straßen)	Pkw / Lkw Rad / Lkw Lkw / Lkw (punktuell bei längeren Straßen)	Lkw / Lkw Rad / Lkw	Lkw / Lkw bzw. Pkw / Lkw* Pkw / Lkw (* bei geringem Lkw- bzw. Busaufkommen)	Lkw / Lkw
Fahrbahnbreite (ohne erforderlichen Lichtraum) - Regelfall - Engstelle - Ausweiche	4.50m min. 3.50m min. 5.50m	5.50m min. 4.50m min. 6.00m	6.00 - 6.50m min. 4.50m	6.00 - 6.50m bzw. 5,50 - 6,00m* min. 5.50m (* bei geringem Lkw- bzw. Busaufkommen)	nach Betriebskonzept
Geschwindigkeit	30	30	30 / 50	40	(Begegnungszone 30) / 40 / 50
Verkehrsregime - Tempo-30-Zone - Begegnungszone - Fahrradstraße - Wohnstraße	ja möglich möglich bedingt möglich (sh. Kriterien)	ja möglich möglich nein	möglich nein nein nein	nein punktuell in Zentrumsbereichen möglich nein nein	nein punktuell in Zentrumsbereichen möglich nein nein
Vorrangregelung	Rechts-vor-Links (Ausnahme: Fahrradstraßen, Radrouten LRR, ÖRR)	bevorranzt	bevorranzt	bevorranzt	Vorrangstraße
Fußverkehr	flächig (Koexistenz)	flächig (Koexistenz) oder min. einseitiger Gehsteig (min. 2.00m)	min. einseitiger Gehsteig (min. 2.00m)	Gehsteige (min. 2.00m)	Gehsteige (min. 2.00m)
Radverkehr	flächig (Koexistenz)	flächig (Koexistenz)	flächig (Koexistenz) (Ausnahme: Wenn Tempo 50, dann eigene Radverkehrsanlagen anstreben)	flächig (Koexistenz)	Wenn Flächen vorhanden bzw. der Straßenquerschnitt es zulässt, dann eigene Radverkehrsanlagen anstreben
Öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	- Fahrbahnhaltestelle - (Busbucht)	- Fahrbahnhaltestelle - (Busbucht)	- Busbucht - (Fahrbahnhaltestelle)
Schwerverkehr	nur Anlieferung	nur Anlieferung	ohne Einschränkung	ohne Einschränkung	ohne Einschränkung
Parkierung	- Ausweisung durch Markierung möglich, wenn Vorgaben für Engstellen eingehalten werden - Bei Fahrradstraßen und Radrouten ist der Begegnungsfall Rad / Lkw zu gewährleisten	- Ausweisung durch Markierung möglich, wenn Vorgaben für Engstellen eingehalten werden - Bei Fahrradstraßen/Radrouten ist der Begegnungsfall Rad / Lkw zu gewährleisten	- Ausweisung durch Markierung	nur punktuell, eingeschränkt	nur punktuell, eingeschränkt
Beleuchtung	Muss in einem eigenen Beleuchtungskonzept definiert werden!				
Entwässerung	Entwässerung seitlich mit Einlaufschächten				
Straßenaufbau	Oberbaubemessung gem. RVS 03.08.63				