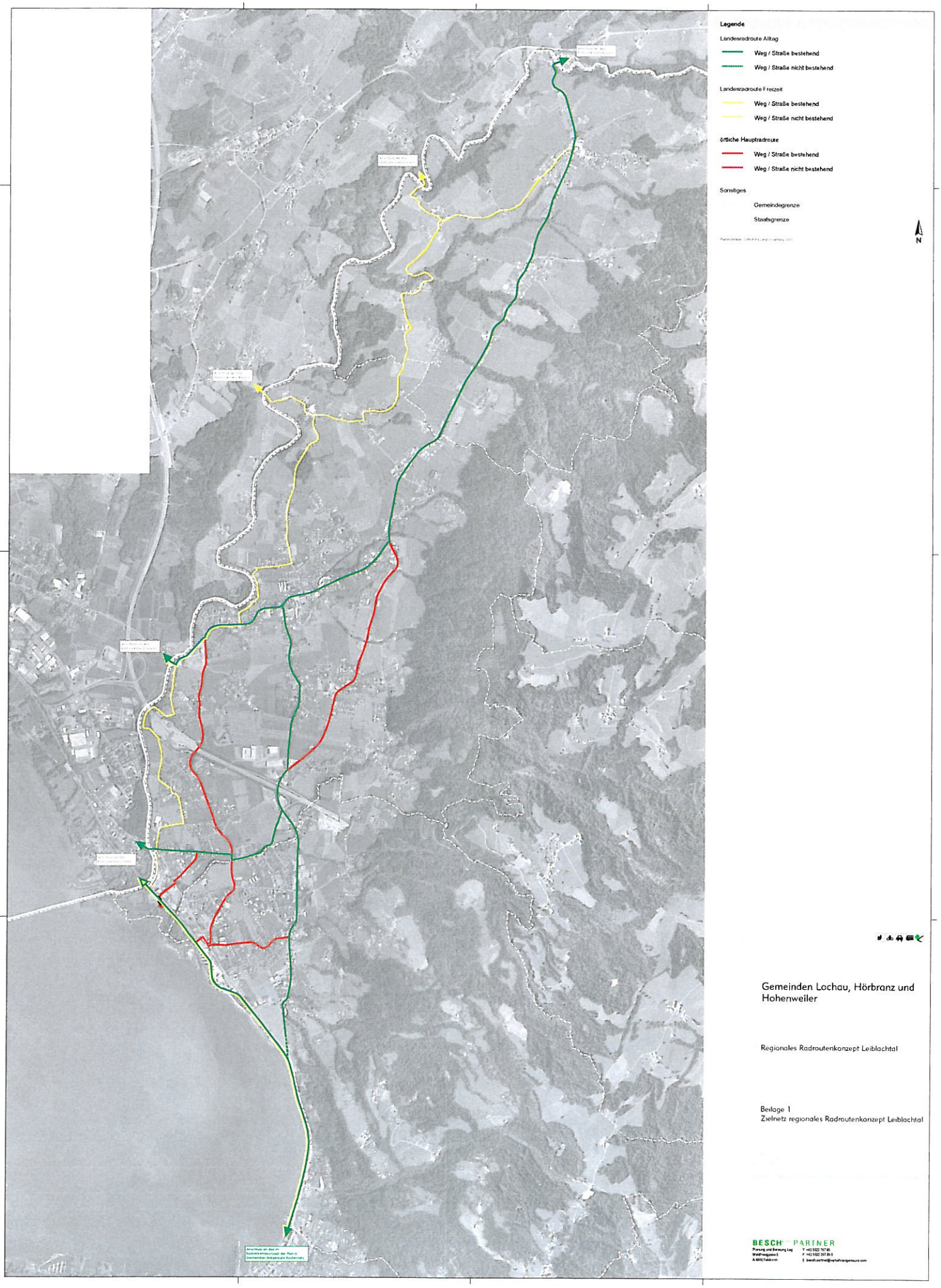
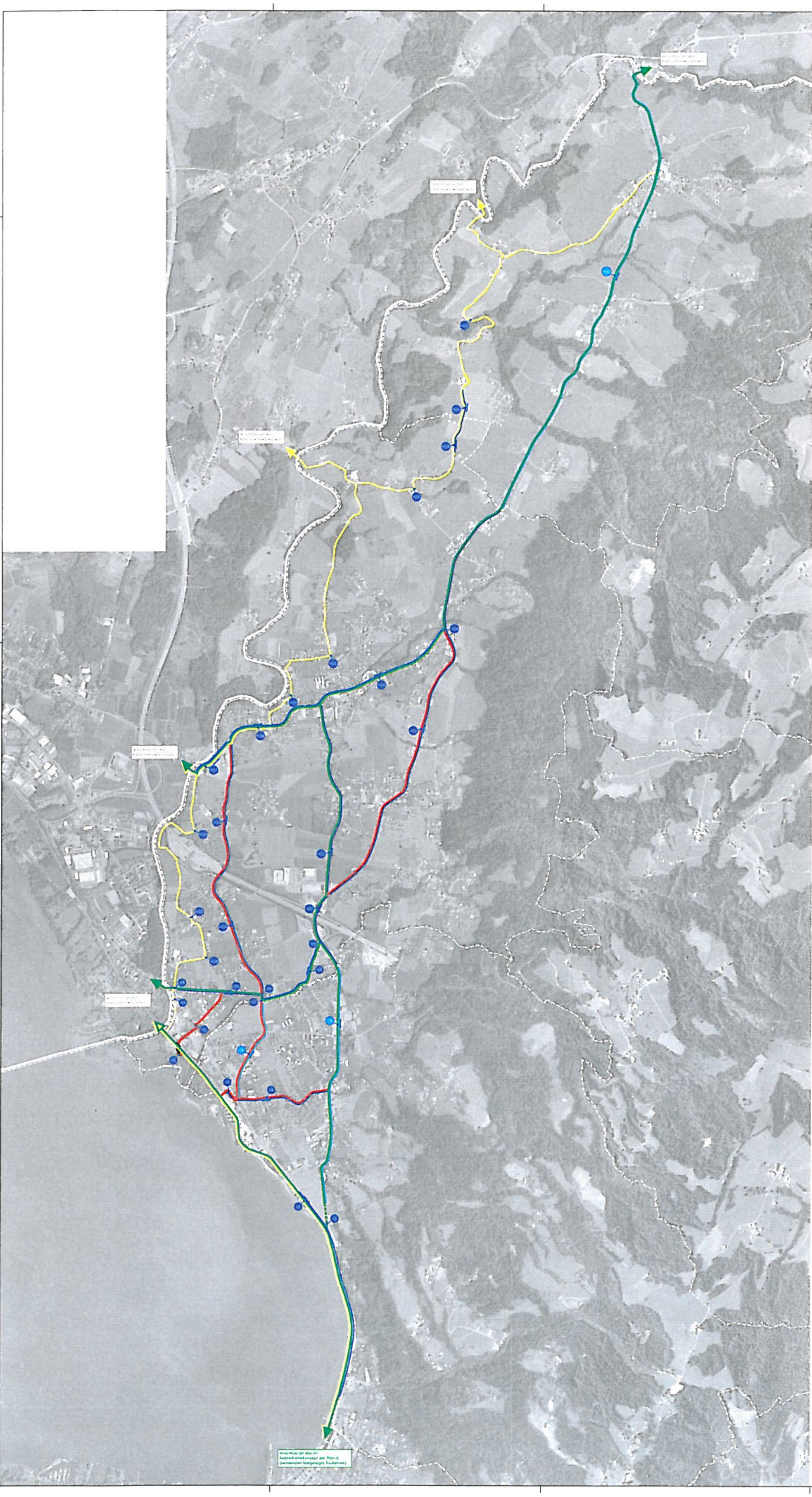


Gemeinden Lochau, Hörbranz und Hohenweiler

Regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

Beilage 1
Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

BESCH & PARTNER
Planung und Beratung Ltg
Wolf-Hoppe-Straße 1
A-6850 Feldkirch
T +43 5522 767 85
F +43 5522 767 85-9
E beschundpartner@verkehrsingenieure.com



Legende

Landesradroute Alltag

- Weg / Straße bestehend
- Weg / Straße nicht bestehend

Landesradroute Freizeit

- Weg / Straße bestehend
- Weg / Straße nicht bestehend

örtliche Hauptradroute

- Weg / Straße bestehend
- Weg / Straße nicht bestehend

Problemstellen

- Problemstelle mit Maßnahmenvorschlag (punktuell)
- Problemstelle mit Maßnahmenvorschlag (linear)
- Abschnitt mit Lösungsvorschlag im Hauptachsenkonzept Leichblachtal

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Staatsgrenze

N

Gemeinden Lochau, Hörbranz und Hohenweiler

Regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

Beilage 2
Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal mit Schwachstellen

BESCH PARTNER

Beilage 3: Maßnahmenblätter regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

Inhalt	Seite
Gemeinde Hohenweiler	2
Marktgemeinde Hörbranz	3
Gemeinde Lochau	8
Zusammenfassung aller Maßnahmen mit hoher und sehr hoher Prorität	10

Gemeinde Hohenweiler

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
Ho 1		Hohenweiler	Verbindung Gwigger Straße/Oberfeld	Breite	Breite anpassen, Belag verbessern (Kies)	C	II
Ho 2		Hohenweiler	Reisach / Ried	Beschilderung widersprüchlich (Fahrverbot)	Positivbeschilderung Radweg; Zusatztafel für Ausnahmen	C	I
Ho 3		Hohenweiler	L1	fehlende bzw. nich dem notwendigen Standard entsprechende Infrastruktur	siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal	A	III

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (II I) mittel (II) niedrig (I)

Marktgemeinde Hörbranz

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 1		Hörbranz	Bodenseeradweg / ARA	Lücke	Lückenschluss (Anbindung Bodenseeradweg)	B	II
H 2		Hörbranz	L190	Querungssituation	Querungshilfe in entsprechender Qualität anbieten (Breite)	B	II
H 3		Hörbranz	Radroute südlich des Grenzübergangs Unterhochsteg	Unklare Routenführung, zu geringe Breite, Poller	Radroute klar führen und bevorrangen, Breite anpassen, Poller entfernen	B	I-II
H 4		Hörbranz	Grenzübergang Unterhochsteg	Querungssituation, Sichtverhältnisse, Verknüpfung LRR-Alltag mit LRR-Freizeit	Querungshilfe anbieten, Sicherstellen Verknüpfung LRR-Alltag und LRR-Freizeit, Abstimmung mit Nutzungskonzept Zollamtsplatz	A	III
H 5		Hörbranz	Unterhochstegstraße	Qualitätsstandards entsprechen nicht den Vorgaben der Radstrategie	Einführung Tempo 30 prüfen	C	I

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Marktgemeinde Hörbranz

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 6		Hörbranz	L18, Bereich Unterhochsiegstraße	Linksabbiegesituation für Radfahrer	westseitige Fahrbahnverziehung um Platz für Querungshilfe und Aufstellfläche zu schaffen	A	III
H 7		Hörbranz	L18, Bereich Ruggbach	Querungssituation, Aufstellfläche fehlt, Sichtproblem	westseitige Fahrbahnverziehung um Platz für Querungshilfe und Aufstellfläche zu schaffen	A	III
H 8		Hörbranz	Geh- und Radweg Verbindung L1 mit L18 (Ruggbach)	Breite, Belag	Breite anpassen, staubfreier und winterdiensttauglicher Belag	B	II
H 9		Hörbranz	L1, Bereich Salvatorstraße	Querungssituation L1, Verknüpfung LRR-Alltag	Anordnung Kreisverkehr mit Querungshilfen prüfen (siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal)	A	III
H 10		Hörbranz	L1	Infrastruktur für Radverkehr nicht den Umständen entsprechend (hohe Geschwindigkeiten MIV, hohe Verkehrsmengen) bzw. nicht vorhanden	Prüfung westseitige Führung Geh- und Radweg (zweirichtungsverkehr) von Knoten L1/Salvatorstraße bis zum Knoten L1/Ziegelbachstraße, zusätzlich Anordnung Radstreifen an der Ostseite der L1	A	III

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Marktgemeinde Hörbranz

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 11		Hörbranz	L1	Infrastruktur für Radverkehr nicht den Umständen entsprechend (hohe Geschwindigkeiten MIV, hohe Verkehrsmengen) bzw. nicht vorhanden	Bereitstellen Radverkehrsanlage bzw. Mehrzweckstreifen (Möglichkeiten durch Projekt prüfen)	A	III
H 12		Hörbranz	Ziegelbachstraße	zu schmale Mehrzweckstreifen	Variante 1 (nur bei DTV < 5000): Prüfung Anordnung Mehrzweckstreifen (min 1,25m) mit Kernfahrbahn 3,50m breit; Variante 2: Einführung Tempo 30, Führung Radverkehr mit dem motorisiertem Verkehr	A	II
H 13		Hörbranz	L18	keine Infrastruktur für Radverkehr	Bereitstellen Radverkehrsanlage bzw. Mehrzweckstreifen (Möglichkeiten durch Projekt prüfen)	B	II-III
H 14		Hörbranz	Hermmühlestraße / Leiblachstraße	Orientierung	Orientierung für Radfahrer verbessern, evtl. Vorrang zugunsten Radroute drehen	C	I
H 15		Hörbranz	Leiblachstraße / Schwabenweg	Orientierung	Orientierung für Radfahrer verbessern, evtl. Vorrang zugunsten Radroute drehen	C	I

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (II I) mittel (II) niedrig (I)

Marktgemeinde Hörbranz

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 16		Hörbranz	Amerikaweg / Hochstegstraße	Orientierung	Orientierung für Radfahrer verbessern, evtl. Vorrang zugunsten Radroute drehen	C	I
H 17		Hörbranz	L18	einseitiger Geh- und Radweg zu schmal, Geh- und Radweg nicht über gesamten Abschnitt der L18	Bereitstellen Radverkehrsanlage bzw. Mehrzweckstreifen (Möglichkeiten durch Projekt prüfen)	B	II-III
H 18		Hörbranz	L8	keine Infrastruktur für Radverkehr	Bereitstellen Radverkehrsanlage bzw. Mehrzweckstreifen (Möglichkeiten durch Projekt prüfen)	B	II-III
H 19		Hörbranz	L8	keine Infrastruktur für Radverkehr	Bereitstellen Radverkehrsanlage bzw. Mehrzweckstreifen (evtl. nur für bergauf fahrende Radfahrer)	B	II
H 20		Hörbranz	Uferstraße / Grenzstraße	Orientierung	Orientierung für Radfahrer verbessern, evtl. Vorrang zugunsten Radroute drehen	C	I

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Marktgemeinde Hörbranz

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 21		Hörbranz	Flurweg / Heribrandstraße	Orientierung	Orientierung für Radfahrer verbessern, evtl. Vorrang zugunsten Radroute drehen	C	I
H 22		Hörbranz	Diezlinger Straße / Gwigger Straße	Orientierung	Orientierung für Radfahrer verbessern, evtl. Vorrang zugunsten Radroute drehen	C	I
H 23		Hörbranz	Verbindung Gwigger Straße/Oberfeld	Breite zu gering	Breite anpassen, Belag verbessern (Kies)	C	II
H 24		Hörbranz	Knoten L1/L8	Querungssituation	Querungshilfe anbieten	A	III

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Gemeinde Lochau

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
L 1		**Lochau**	L1, L190, Bodenseeradweg	Lücke	**Errichten einer Unterführung unter L190 und Bahntrasse zur Anbindung des Bodenseeradweges (siehe Projekt Pipeline Radweg)**	**A+**	**III+**
L 2		**Lochau**	Bodenseeradweg	Breite zu gering, Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern	**Breite Radweg anpassen, Trennung von Fußgängern und Radfahrern, Anpassung an Abschnitt Bregenz**	**A+**	**III+**
L 3		**Lochau**	L190	Querungssituation für Radfahrer, Durchführung Radfahrer durch Parkplatz	**Anordnung Geh- und Radweg südlich der L190; Umstrukturierung Parkplatz (siehe Varianten Projekt Pipeline Radweg)**	**B**	**II**
L 4		**Lochau**	Bahnhofstraße	teilweise zu geringen Breite Mehrzweckstreifen	**Verbreiterung Mehrzweckstreifen prüfen (Anordnung evtl. nur Bergauf) oder Wegnahme der Mehrzweckstreifen und Temporeduktion auf 30 km/h**	**B**	**II**
L 5		**Lochau**	L1	fehlende bzw. nicht dem notwendigen Standard entsprechende Infrastruktur	**siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal**	**A**	**III**

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Gemeinde Lochau

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
L 6		**Lochau**	L18	fehlende bzw. nicht dem notwendigen Standard entsprechende Infrastruktur	**siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal**	**A**	**III**

**Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C)* ***Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)*

Zusammenfassung aller Maßnahmen mit hoher und sehr hoher Priorität

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
L 1		**Lochau**	L1, L190, Bodenseeradweg	Lücke	**Errichten einer Unterführung unter L190 und Bahntrasse zur Anbindung des Bodenseeradweges (siehe Projekt Pipeline Radweg)**	**A+**	**III+**
L 2		**Lochau**	Bodenseeradweg	Breite zu gering, Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern	**Breite Radweg anpassen, Trennung von Fußgängern und Radfahrern, Anpassung an Abschnitt Bregenz**	**A+**	**III+**
Ho 3		**Hohenweiler**	L1	fehlende bzw. nich dem notwendigen Standard entsprechende Infrastruktur	**siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal**	**A**	**III**
H 4		**Hörbranz**	Grenzübergang Unterhochsteg	Querungssituation, Sichtverhältnisse, Verknüpfung LRR-Alltag mit LRR-Freizeit	**Querungshilfe anbieten, Sicherstellen Verknüpfung LRR-Alltag und LRR-Freizeit, Abstimmung mit Nutzungskonzept Zollamtsplatz**	**A**	**III**
H 6		**Hörbranz**	L18, Bereich Unterhochstegstraße	Linksabbiegesituation für Radfahrer	**westseitige Fahrbahnverziehung um Platz für Querungshilfe und Aufstellfläche zu schaffen**	**A**	**III**

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Zusammenfassung aller Maßnahmen mit hoher und sehr hoher Priorität

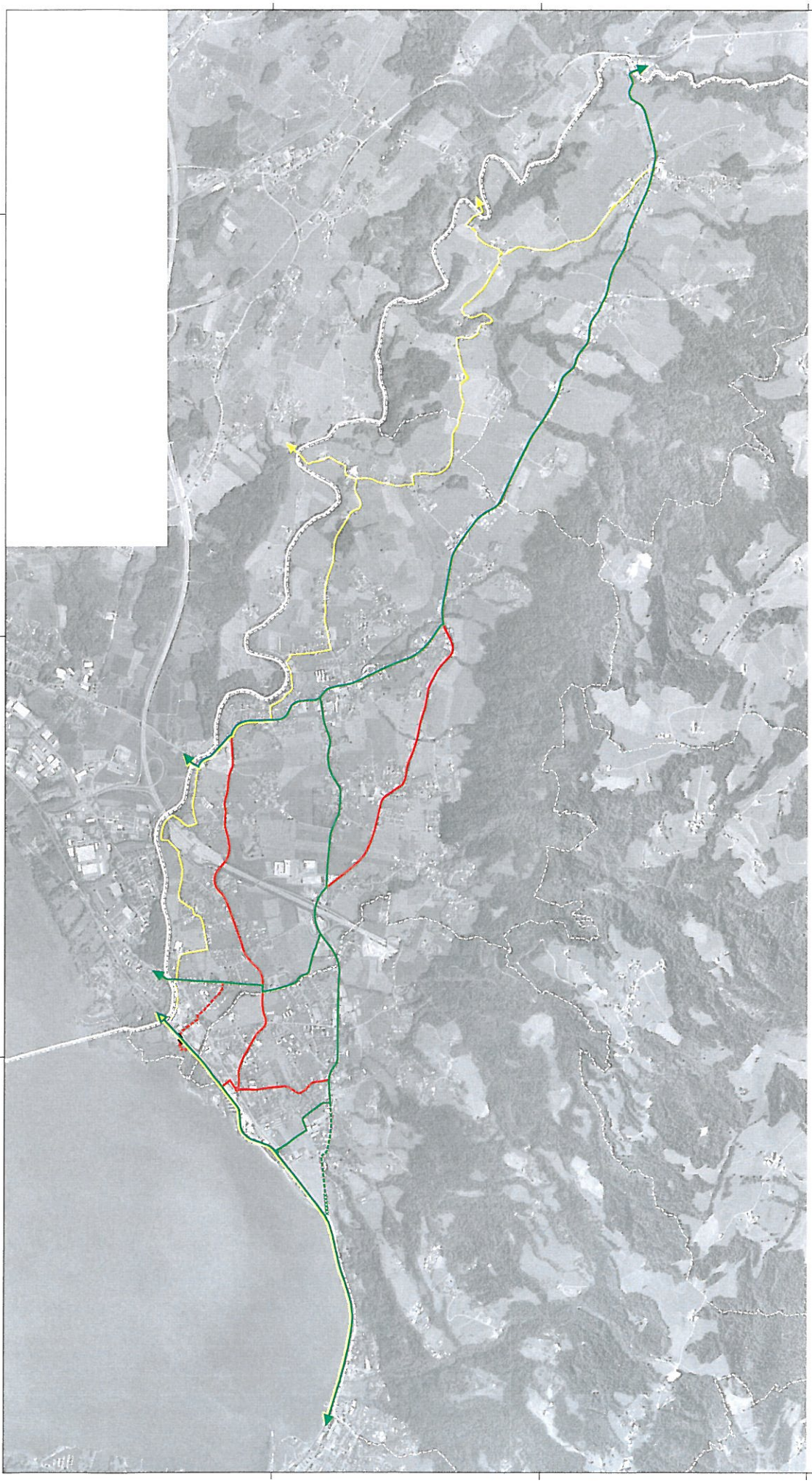
Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 7		Hörbranz	L18, Bereich Ruggbach	Querungssituation, Aufstellfläche fehlt, Sichtproblem	westseitige Fahrbahnverziehung um Platz für Querungshilfe und Aufstellfläche zu schaffen	A	III
H 9		Hörbranz	L1, Bereich Salvatorstraße	Querungssituation L1, Verknüpfung LRR-Alltag	Anordnung Kreisverkehr mit Querungshilfen prüfen (siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal)	A	III
H 10		Hörbranz	L1	Infrastruktur für Radverkehr nicht den Umständen entsprechend (hohe Geschwindigkeiten MIV, hohe Verkehrsmengen) bzw. nicht vorhanden	Prüfung westseitige Führung Geh- und Radweg (zweirichtungsverkehr) von Knoten L1/Salvatorstraße bis zum Knoten L1/Ziegelbachstraße, zusätzlich Anordnung Radstreifen an der Ostseite der L1	A	III
H 11		Hörbranz	L1	Infrastruktur für Radverkehr nicht den Umständen entsprechend (hohe Geschwindigkeiten MIV, hohe Verkehrsmengen) bzw. nicht vorhanden	Bereitstellen Radverkehrsanlage bzw. Mehrzweckstreifen (Möglichkeiten durch Projekt prüfen)	A	III
H 12		Hörbranz	Ziegelbachstraße	zu schmale Mehrzweckstreifen	Variante 1 (nur bei DTV < 5000): Prüfung Anordnung Mehrzweckstreifen (min 1,25m) mit Kernfahrbahn 3,50m breit; Variante 2: Einführung Tempo 30, Führung Radverkehr mit dem motorisiertem Verkehr	A	II

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Zusammenfassung aller Maßnahmen mit hoher und sehr hoher Priorität

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 24		**Hörbranz**	Knoten L1/L8	Querungssituation	**Querungshilfe anbieten**	**A**	**III**
L 5		**Lochau**	L1	fehlende bzw. nicht dem notwendigen Standard entsprechende Infrastruktur	**siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal**	**A**	**III**
L 6		**Lochau**	L18	fehlende bzw. nicht dem notwendigen Standard entsprechende Infrastruktur	**siehe Hauptachsenkonzept Leiblachtal**	**A**	**III**

*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)



Legende

Routen vorhanden

- Landesradroute Alltag
- Landesradroute Freizeit
- örtliche Hauptradroute

Routen geplant - Streckenabschnitt befahrbar

- Landesradroute Alltag
- Landesradroute Freizeit
- örtliche Hauptradroute

Routen geplant - Streckenabschnitt aus bautechn. Gründen nicht befahrbar

- Landesradroute Alltag
- Landesradroute Freizeit
- örtliche Hauptradroute

Sonstiges

- Gemeindegrenze
- Staatsgrenze

N

Gemeinden Lochau, Hörbranz und Hohenweiler

Regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

Beilage 4:
Ist-Zustand regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

BESCH & PARTNER
Planung und Beratung ZT-GmbH
Wolfhagenstraße 5
A-6850 Dornbirn
T +43 5572 767 85
F +43 5572 767 85-5
E besch.partner@vorarlbergnet.at

BESCH UND PARTNER

Regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

Bericht

Feldkirch, Oktober 2012

Projekt

Regionales Radroutenkonzept

Leiblachtal

Bericht

Projektnummer: 2685

Auftraggeber

Gemeinde Lochau

Auftragnehmer

BESCH und PARTNER
Waldfriedgasse 6
6800 Feldkirch
t 05522/76785-0
f 05522/76785-5
e besch.partner@verkehrsingenieure.com

Sachbearbeiter

Dipl. Ing. HTL Anton Gächter
Dipl. Ing. Emanuel Seyringer

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Auftrag und Aufgabenstellung 5

2. Grundlagen 7
2.1 Strategische Vorgaben im Bereich Radverkehr 8
2.1.1 Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 8
2.1.2 Energiezukunft Vorarlberg „101 enkeltaugliche Maßnahmen" 8
2.1.3 Frischer Wind – Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg 9

3. Zielsetzung und Funktion von regionalen Radroutenkonzepten 10
3.1 Routenkategorien 10
3.2 Qualitätsanforderungen 11

4. Projektablauf und Arbeitsgruppe 13

5. Analyse 15
5.1 Bestehende regionale Radrouten 15
5.2 Radwegbestand Gemeinde Hörbranz 17
5.3 Gefahrenstellen 18
5.4 Quellen und Ziele für den Radverkehr 19

6. Radroutennetz 22

7. Schwachstellen und Maßnahmen 28

8. Ist-Zustand 30

9. Zusammenfassung 31

10. Weiteres Vorgehen 31

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Planungsraum 6
Abb. 2: Wunschlinien für die Landesradrouten (Quelle: Frischer Wind – Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg) 9
Abb. 3: bestehende regionale Radrouten 16
Abb. 4: Radwegbestand mit Knoten Gemeinde Hörbranz 17
Abb. 5: Gefahrenstellen für den Radverkehr 18
Abb. 6: Quellen und Ziele für den Radverkehr 19
Abb. 7: Quellen und Ziele mit den Wunschlinien für den Radverkehr 20
Abb. 8: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal 23
Abb. 9: Situation Pipeline Radweg / Bereich Klausberg / Bodenseeradweg 24
Abb. 10: Untersuchte Führungen im Projekt „Variantenuntersuchung Anschluss Lochau - Radweg Pipeline" 25
Abb. 11: Situation Anschluss Bregenz Bestvariante „Am Stein" 26
Abb. 12: Situation Anschluss Bregenz kurzfristige Lösung 26
Abb. 13: Situation ARA-Leiblachtal 27
Abb. 14: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal mit Schwachstellen 28
Abb. 15: Maßnahmenblätter regionales Radroutenkonzept Leiblachtal 29
Abb. 16: Ist-Zustand regionales Radroutenkonzept Leiblachtal 30

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Definition Routenkategorien 10
Tab. 2: technische Voraussetzungen und Qualitätsstandards Landesradrouten Alltag 11
Tab. 3: technische Voraussetzungen und Qualitätsstandards örtliche Hauptradroute 12
Tab. 4: technische Voraussetzungen und Qualitätsstandards Landesradrouten Freizeit 12
Tab. 5: Zusammensetzung der Arbeitsgruppe 13
Tab. 6: Projektablauf 14

Beilagen Verzeichnis

Beilage 1: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal 23
Beilage 2: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal mit Schwachstellen 28
Beilage 3: Maßnahmenblätter regionales Radroutenkonzept Leiblachtal 29
Beilage 4: Ist-Zustand regionales Radroutenkonzept Leiblachtal 30

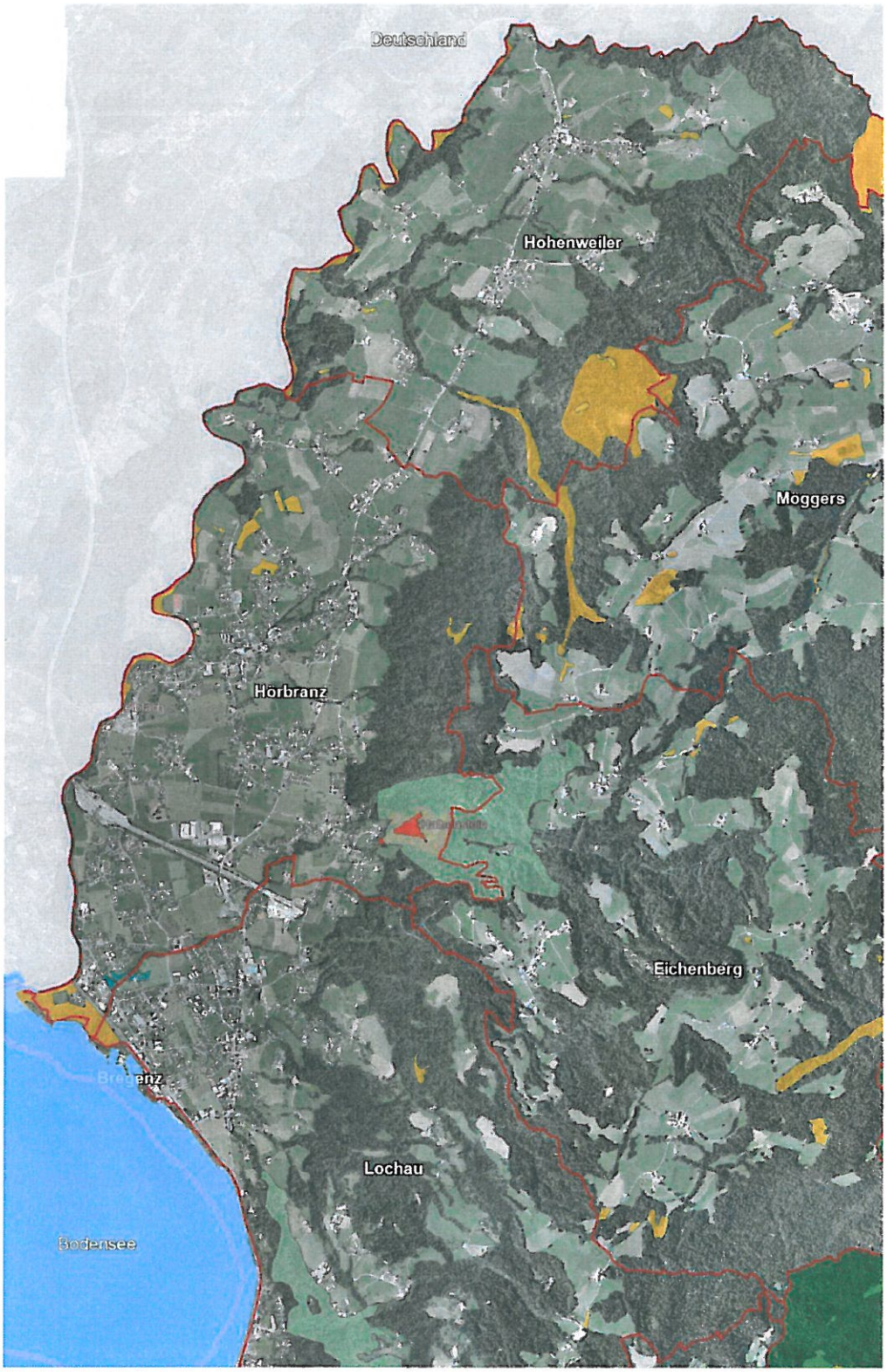
1. Auftrag und Aufgabenstellung

Generelles Ziel für den Radverkehr im Land Vorarlberg ist eine Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen von derzeit 14 % auf 17 % bis zum Jahr 2015 (festgelegt im Verkehrskonzept Vorarlberg 2006). Die gewünschte Steigerung soll unter anderem durch das Angebot eines Radroutennetzes, bestehend aus überregionalen, hochwertigen Radverkehrsverbindungen (Landesradrouten) und wichtiger örtlicher Radrouten, erreicht werden. Hauptaugenmerk ist dabei auf den Alltagsradverkehr gerichtet.

Die Aufgabenstellung ist daher, die Landesradrouten und die wichtigen örtlichen Radrouten räumlich festzulegen und die für eine Umsetzung nötigen Maßnahmen zu beschreiben.

Der Bearbeitungsraum für das Radroutenkonzept Leiblachtal erstreckt sich über die Gebiete der Gemeinden Hörbranz, Hohenweiler und Lochau (siehe folgende Abbildung).

Abb. 1: Planungsraum



2. Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden zur Erstellung des Radroutenkonzeptes Leiblachtal herangezogen:

- Strategische Vorgaben im Bereich Radverkehr:
  - Verkehrskonzept Vorarlberg 2006;
  - Energiezukunft Vorarlberg „101 enkeltaugliche Maßnahmen"
  - Frischer Wind - Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg (2008);
- Orthofotos des Planungsraumes (2009);
- Unfalldaten der Landesstraßen im Zeitraum von 2009 bis 2011 (KfV);
- Lagepläne der Radroutennetze angrenzender Gemeinden/Städe (Bregenz und Lindau);
- Lageplan mit dem Radwegbestand und Knoten der Gemeinde Hörbranz (2011; siehe Abbildung 4);

Auf die strategischen Vorgaben soll in den folgenden Kapiteln näher eingegangen werden.

2.1 Strategische Vorgaben im Bereich Radverkehr

2.1.1 Verkehrskonzept Vorarlberg 2006

Der Radverkehrsanteil in Vorarlberg war zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrskonzepts Vorarlberg (2006) doppelt so hoch wie der österreichische Durchschnitt.

Die durchschnittliche Wegelänge bei Radfahrten betrug im Jahr 2004 3,1 km.

Als generelles Ziel für den Radverkehr wurde im Verkehrskonzept Vorarlberg die Steigerung des Verkehrsmittelanteils aller Wege in Vorarlberg von 14 auf 17 % bis zum Jahr 2015 festgesetzt. Der im Vergleich zu anderen Bundesländern bereits hohe Radverkehrsanteil am Modal Split und die positive Einstellung der Bevölkerung zum Radverkehr bilden eine gute Basis zur Umsetzung dieses Ziels.

Wesentliche Schwerpunkte zur Steigerung des Radverkehrs sind gemäß Verkehrskonzept Vorarlberg:

- Verbesserung des Radfahr-Images bei Nichtradfahrern – vermehrter Umstieg vom Auto auf das Fahrrad
- Einrichten von zügig befahrbaren, direkten Hauptrouten für den Alltagsradverkehr
- Schaffen von überregionalen Radverkehrsverbindungen, möglichst getrennt vom Kfz-Verkehr
- Anreize zur Schaffung der Radverkehrsinfrastruktur (Wohnbauförderung, Kompensation mit Pkw-Stellplätzen)

Da davon auszugehen ist, dass die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 17 % bis 2015 nur dann erreicht werden kann, wenn das Fahrrad auch im Alltag zum anerkannten und viel genutzten Verkehrsmittel wird, sind vor allem für den Alltagsradverkehr Maßnahmen erforderlich. Dazu gehören gemäß Verkehrskonzept Vorarlberg direkt geführte, zügig befahrbare Routen.

2.1.2 Energiezukunft Vorarlberg „101 enkeltaugliche Maßnahmen"

Energiezukunft Vorarlberg ist ein von der Landesregierung beauftragter Prozess zur Entwicklung und Gestaltung einer zukunftsfähigen Energieversorgung. Gründe dafür sind notwendige Maßnahmen zum Klimaschutz im Rahmen nationaler und internationaler Zielsetzungen, die Abhängigkeit der Energieversorgung von Importen, die absehbaren Preiserhöhungen bei fossilen Energieträgern (vor allem bei Öl) und das Auslaufen des bisherigen Energiekonzeptes.

Im Rahmen der Beschlussfassung der "101 enkeltauglichen Maßnahmen" durch den Vorarlberger Landtag im November 2011 wurde ein Radverkehrsanteil von 20 % bis 2020 als Zielvorgabe beschlossen.

2.1.3 Frischer Wind – Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg

Im Juni 2008 wurde in Vorarlberg eine umfassende Stärken/Schwächen-Analyse im Radverkehr vorgenommen. Sie wurde nach der BYPAD-Methode[1] durchgeführt.

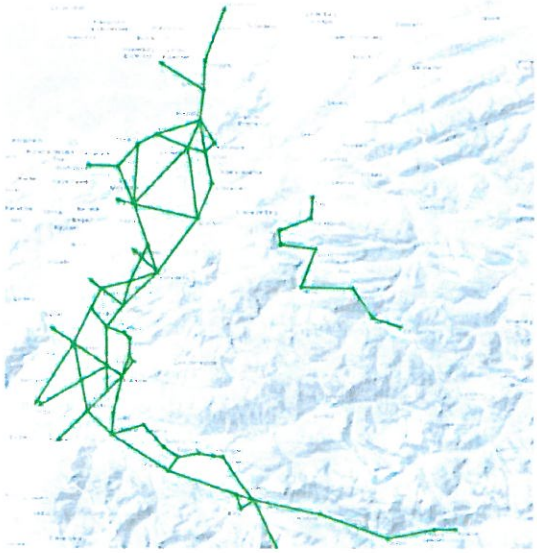
Aufbauend auf dieser Stärken/Schwächen-Analyse wurde eine Radverkehrsstrategie für Vorarlberg erarbeitet. Diese soll all jene bei der täglichen Arbeit unterstützen, die in irgendeiner Form für die Verbesserung des Radverkehrs arbeiten. Die behandelten Themenfelder wurden in vier Bereiche eingeteilt und in dem Strategiepapier näher beschrieben. Es sind dies die Bereiche: Infrastruktur & Service, Kommunikation & Motivation, Kooperation & Synergien sowie Innovationen & Rahmenbedingungen.

Ziel der Radverkehrsstrategie sind durchgängig hohe Qualitätsstandards auf den Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten. Die Standards orientieren sich an Qualitäten in Holland und Dänemark. Die Radrouten müssen sicher, zügig und direkt befahren werden können.

Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg unterteilt das Radroutennetz in Landesradrouten und örtliche Radrouten (je nach räumlicher Funktion). Daraus ergeben sich auch verschiedene Anforderungen hinsichtlich Qualität (z.B.: für Querschnittsgestaltung, Steigung, Belag, Beleuchtung).

In der Radverkehrsstrategie wurden bereits erste Wunschlinien für die Landesradrouten festgelegt. Die Wunschlinien für die Landesradrouten lassen erkennen, welche Orte auf direktem Weg verbunden werden sollen (siehe folgende Abbildung).

Abb. 2: Wunschlinien für die Landesradrouten (Quelle: Frischer Wind – Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg)



Der „Frische Wind" bildet eine wichtige theoretische Grundlage für die Erstellung des Radroutenkonzeptes der Region „am Kumma".

[1] Bicycle Policy Audit: BYPAD untersucht in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann.

3. Zielsetzung und Funktion von regionalen Radroutenkonzepten

Ein gutes Radverkehrsnetz wird den Bedürfnissen des Radverkehrs weitestgehend gerecht. Die Linienführung erfolgt homogen, plausibel und zweckmäßig. Für den Alltagsradverkehr werden möglichst direkte, sichere und schnelle Verbindungen zur Verfügung gestellt. Im Freizeitradverkehr spielt die Umfeldqualität eine wichtige Rolle. Hier gilt: „der Weg ist das Ziel".

3.1 Routenkategorien

In den regionalen Radroutenkonzepten Vorarlbergs werden folgende drei Kategorien von Radrouten dargestellt:

a. Landesradroute Alltag (grün)

b. Landesradroute Freizeit (gelb)

c. Örtliche Hauptradroute Alltag (rot)

d. Längerfristige Vision (lila)

Das Netz aus Landesradrouten Alltag bildet das Rückgrat für den Radverkehr in Vorarlberg. Radfahrende genießen auf solchen Landesradrouten in der Regel Vorrang. Dadurch werden Gemeinden und wichtige Ortsteile miteinander verbunden. Ergänzt werden die Landesradrouten - Alltag durch Landesradrouten Freizeit sowie örtliche Hauptradrouten.

Zusätzlich werden in den Radroutenkonzepten auch Radverkehrsanlagen ersichtlich gemacht, die zwar im Sinne der Netzwirksamkeit wünschenswert sind, deren Realisierung in den nächsten 10 bis 15 Jahren jedoch nicht absehbar bzw. mit hoher Priorität verfolgt werden soll – es handelt sich hierbei um Visionen.

Tab. 1: Definition Routenkategorien

Landesradroute Alltag	**Landesradroute Freizeit**	**Örtliche Hauptradroute**
primär Verbindungs- und Durchleitungsfunktion für den Alltagsradverkehr (= mindestens regionale Bedeutung) verbindet/durchquert Gemeinden und ggf. auch einzelne Stadtteile umfasst auch grenzüberschreitende Routen mit Bedeutung für den Alltagsradverkehr	Radroute mit mindestens regionaler Bedeutung für den Freizeitradverkehr	hat eine wichtige Sammel- und Zubringerfunktion für den Alltagsradverkehr von Landesradrouten zu wichtigen Zielen mit überkommunaler Bedeutung (z.B. Ortszentren, Schulen mit über die Gemeinde/Stadtteilgrenze hinausreichendem Einzugsgebiet, Sportstätten, regionale Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe,...)

3.2 Qualitätsanforderungen

Die grundlegenden Standards für Landesradrouten und örtliche Hauptradrouten wurden in der Radverkehrsstrategie für Vorarlberg „Frischer Wind" festgelegt. Diese Standards sind in der Richtlinie zur Förderung von Radrouten konkretisiert (siehe untenstehende Tabellen). Die Einhaltung der Qualitätsstandards ist Voraussetzung für den Erhalt der Förderungen. Ein Abweichen von diesen Standards ist nur in begründeten Ausnahmefällen möglich.

Die Lage der Radrouten wird nicht vom Land vorgegeben, sondern Gemeinde übergreifend konzipiert und mit dem Land abgestimmt. Die rechtliche Zuständigkeit bleibt im Kompetenzbereich der jeweiligen Gemeinde. Für Radwege entlang von Landesstraßen bleibt weiterhin das Land zuständig.

Die Radrouten werden nicht ausschließlich auf eigenen Radwegen geführt, sondern vielfach über Straßen und Wege mit geringem Kfz-Verkehr. Um die gewünschten Qualitäten zu erreichen, sind oftmals Anpassungen entlang dieser Routen erforderlich (Kreuzungsgestaltungen, Vorrangregelungen, Tempolimits für Kfz,...). Zusätzlich werden Lücken geschlossen und die Wege zu einem attraktiven Netz ergänzt.

Tab. 2: technische Voraussetzungen und Qualitätsstandards Landesradrouten Alltag

a) **Landesradroute Alltag:**

1. Führung auf einem dem Radverkehr bzw. dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehaltenen Weg ist anzustreben;
2. Regelbreite von 3 m bei Radwegen im Zweirichtungsverkehr;
3. Regelbreite des Radfahrstreifens und Mehrzweckstreifens 1,50 m;
4. Staubfreier, winterdiensttauglicher Belag;
5. Beleuchtung im Ortsgebiet ist anzustreben;
   Beleuchtung außerhalb des Ortsgebietes ist auf wichtigen Hauptverbindungen anzustreben, sofern es sich um kurze Verbindungen und Lückenschlüsse zwischen bereits beleuchteten Abschnitten handelt;
6. Bei Führung im Mischverkehr: Tempo 30-40 km/h, geringe Verkehrsbelastung, Konflikte mit ruhendem Verkehr sind zu vermeiden;
7. Eine Bevorrangung der Radroute an Kreuzungen unter Beachtung von Sicherheitsaspekten ist anzustreben;
8. Querungshilfen bei Querung stark frequentierter Landesstraßen;
9. RVS Radverkehr 03.02.13 ist möglichst einzuhalten, Abweichungen sind zu begründen.

Tab. 3: technische Voraussetzungen und Qualitätsstandards örtliche Hauptradroute

b) **örtliche Hauptradroute Alltag**

1. Führung auf einem dem Radverkehr bzw. dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehaltenen Weg ist anzustreben;
2. Regelbreite von 2,50 m bei Radwegen im Zweirichtungsverkehr;
3. Regelbreite des Radfahrstreifens und Mehrzweckstreifens 1,50 m;
4. Staubfreier, winterdiensttauglicher Belag;
5. Beleuchtung im Ortsgebiet ist anzustreben;
6. Bei Führung im Mischverkehr: Tempo 30-40 km/h, geringe Verkehrsbelastung, Konflikte mit ruhendem Verkehr sind zu vermeiden;
7. Eine Bevorrangung der Radroute an Kreuzungen unter Beachtung von Sicherheitsaspekten ist anzustreben;
8. Querungshilfen bei Querung stark frequentierter Landesstraßen;
9. RVS Radverkehr 03.02.13 ist möglichst einzuhalten, Abweichungen sind zu begründen.

Tab. 4: technische Voraussetzungen und Qualitätsstandards Landesradrouten Freizeit

c) **Landesradroute Freizeit**

1. Führung auf einem dem Radverkehr bzw. dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehaltenen Weg ist anzustreben;
2. Regelbreite von 3 m bei Radwegen im Zweirichtungsverkehr;
3. Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen falls Führung auf einem dem Radverkehr vorbehaltenen Weg nicht möglich (Regelbreite 1,50 m);
4. Bei Führung im Mischverkehr: Tempo 30-40 km/h, geringe Verkehrsbelastung, Konflikte mit ruhendem Verkehr sind zu vermeiden;
5. RVS Radverkehr 03.02.13 ist möglichst einzuhalten, Abweichungen sind zu begründen.

4. Projektablauf und Arbeitsgruppe

Die Bearbeitung des Projektes Radverkehrskonzept Leiblachtal erstreckte sich über einen Zeitraum von etwa einem Jahr. Die Startsitzung fand im November 2011 statt. Um ein Routennetz zu entwickeln, welches möglichst nahe an den Bedürfnissen der Bevölkerung ist, wurde eine Arbeitsgruppe mit 13 Personen (bestehend aus Vertretern aus Gemeindepolitik und Gemeindeverwaltung sowie engagierten Alltagsradfahrern) eingesetzt.

Eine Darstellung des Projektablaufes sowie die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe findet sich in den folgenden Tabellen.

Tab. 5: Zusammensetzung der Arbeitsgruppe

Zusammensetzung der Arbeitsgruppe

- Apollonio Gerold / Gemeinde Lochau, Bauamt
- Biegger Siegfried / Gemeinde Hörbranz, GV
- Braza Bernhard / Gemeinde Lochau, GVE
- Hehle Karl / Gemeinde Hörbranz, Bürgermeister
- Jenny Wolfgang / Land Vorarlberg, Abteilung Straßenbau
- Langes Wolfgang / Gemeinde Hohenweiler, Bürgermeister
- Moosbrugger Peter / Land Vorarlberg, Radverkehrsbeauftragter
- Münst Christoph / Gemeinde Lochau, GVE
- Nußbaumer Ernst / Gemeinde Hörbranz, Bauamt
- Rauch Arno / Gemeinde Hohenweiler, GVE, Alltagsradfahrer
- Reis Martin / Energieinstitut Vorarlberg
- Sinz Xaver / Gemeinde Lochau, Bürgermeister
- Srienz Petra / Gemeinde Hörbranz, Vizebürgermeisterin

- Engstler Gerhard / Besch und Partner, Feldkirch
- Gächter Anton / Besch und Partner, Feldkirch
- Seyringer Emanuel / Besch und Partner, Feldkirch

Tab. 6: Projektablauf

07.12.2011 / 1. Sitzung Arbeitsgruppe

- Wissensstand angleichen
- Zielsetzungen Radroutenkonzept
- Ziele, Wunschlinien, Gefahrenstellen
- Information Pipeline Radweg

19.03.2012 / 2. Sitzung Arbeitsgruppe

- Präsentation Analyse und Wunschlinien
- Präsentation erste Routenvorschläge
- Information Pipelineradweg

Abstimmung Radroutenvorschläge in den Gemeinden

25.06.2012 / Abstimmungsgespräch mit Naturschutzvertretern

- Abstimmung Routenführung

27.06.2012 / Abstimmungsgespräch mit Land Vorarlberg – Abteilung Straßenbau

- Abstimmung Routenführung

09.07.2012 / 3. Sitzung Arbeitsgruppe

- Festlegung Routenführung
- Informationen zu Maßnahmen
- Information Pipelineradweg

Abstimmung Maßnahmenvorschläge in den Gemeinden

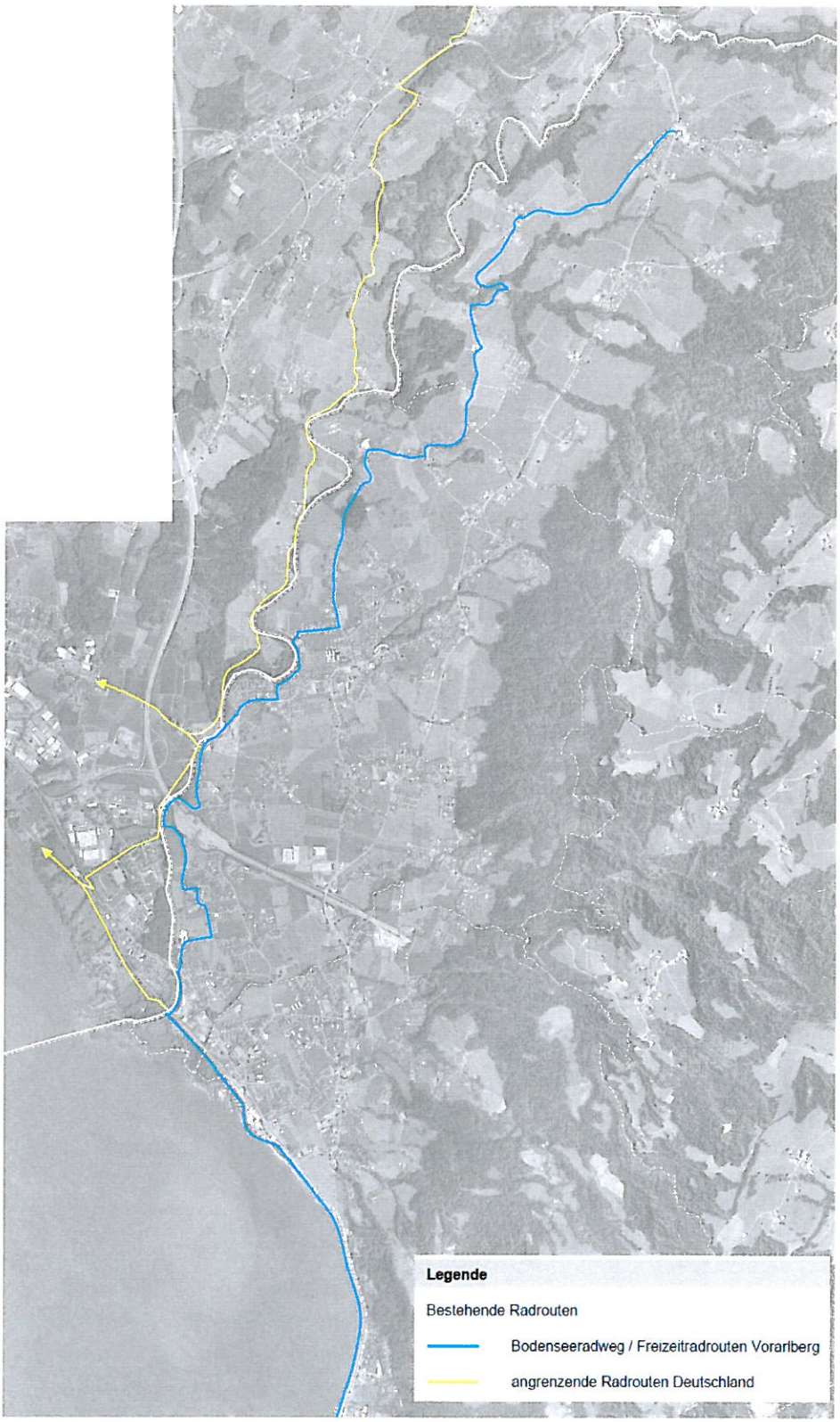
5. Analyse

5.1 Bestehende regionale Radrouten

Im Planungsraum befinden sich zur Zeit eine Mountainbike Route (Richtung Pfänder), eine Route die teilweise entlang der Leiblach verläuft und die im Sommer hochfrequentierte internationale Freizeitradroute entlang des Bodensees.

Da alle genannten Radrouten hauptsächlich für den Freizeitverkehr interessant sind, war es Aufgabe der Routenplanung, zusätzlich alltagstaugliche Routen zu definieren und so ein zusammenhängendes Netz aus Routen für Alltags- und Freizeitradverkehr zu schaffen.

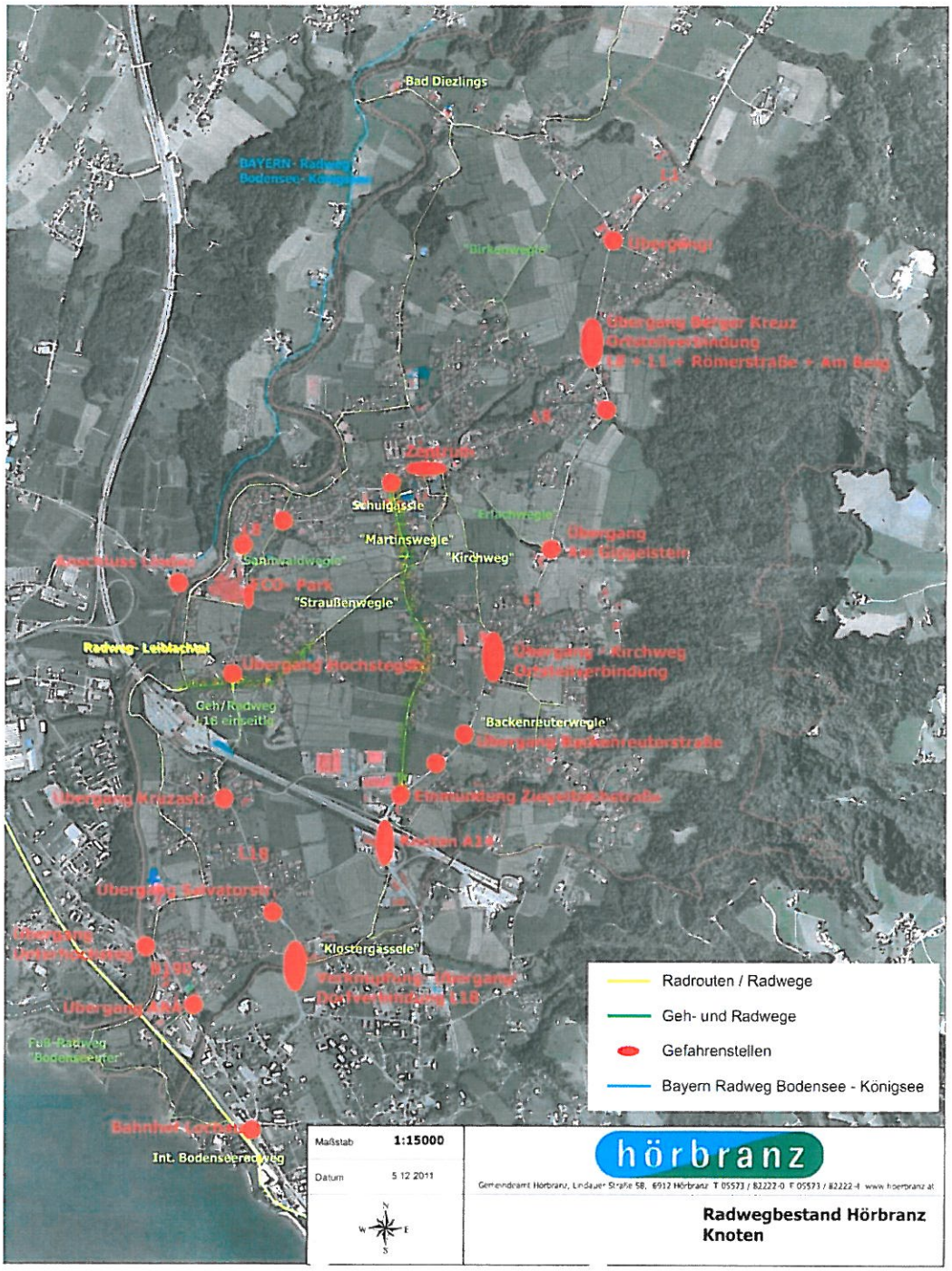
Abb. 3: bestehende regionale Radrouten



5.2 Radwegbestand Gemeinde Hörbranz

Von der Gemeinde Hörbranz gibt es eine Bestandsaufnahme des örtlichen Radroutennetz mit kritischen Knoten (siehe folgende Abbildung).

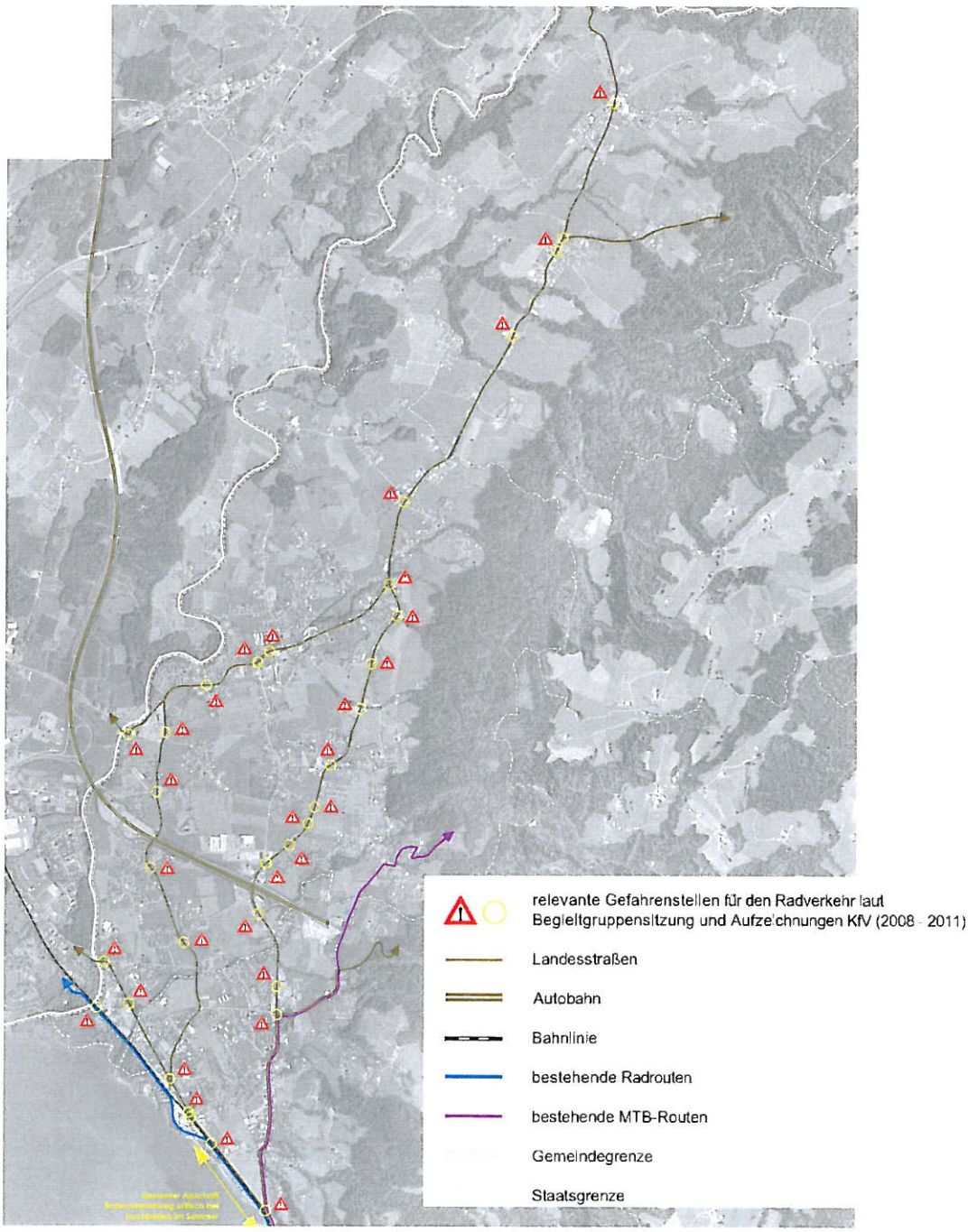
Abb. 4: Radwegbestand mit Knoten Gemeinde Hörbranz



5.3 Gefahrenstellen

Im Zuge der Analyse wurden Daten zu Verkehrsunfällen mit Radfahrern ausgewertet (Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Zeitraum 2008 bis 2011). Für den Bearbeitungsraum liegen den Aufzeichnungen zufolge keine Unfallhäufungsstellen vor. Außerdem wurden mit der Arbeitsgruppe Punkte aufgenommen, die der Einschätzung zufolge als kritisch zu beurteilen sind (siehe folgende Abbildung).

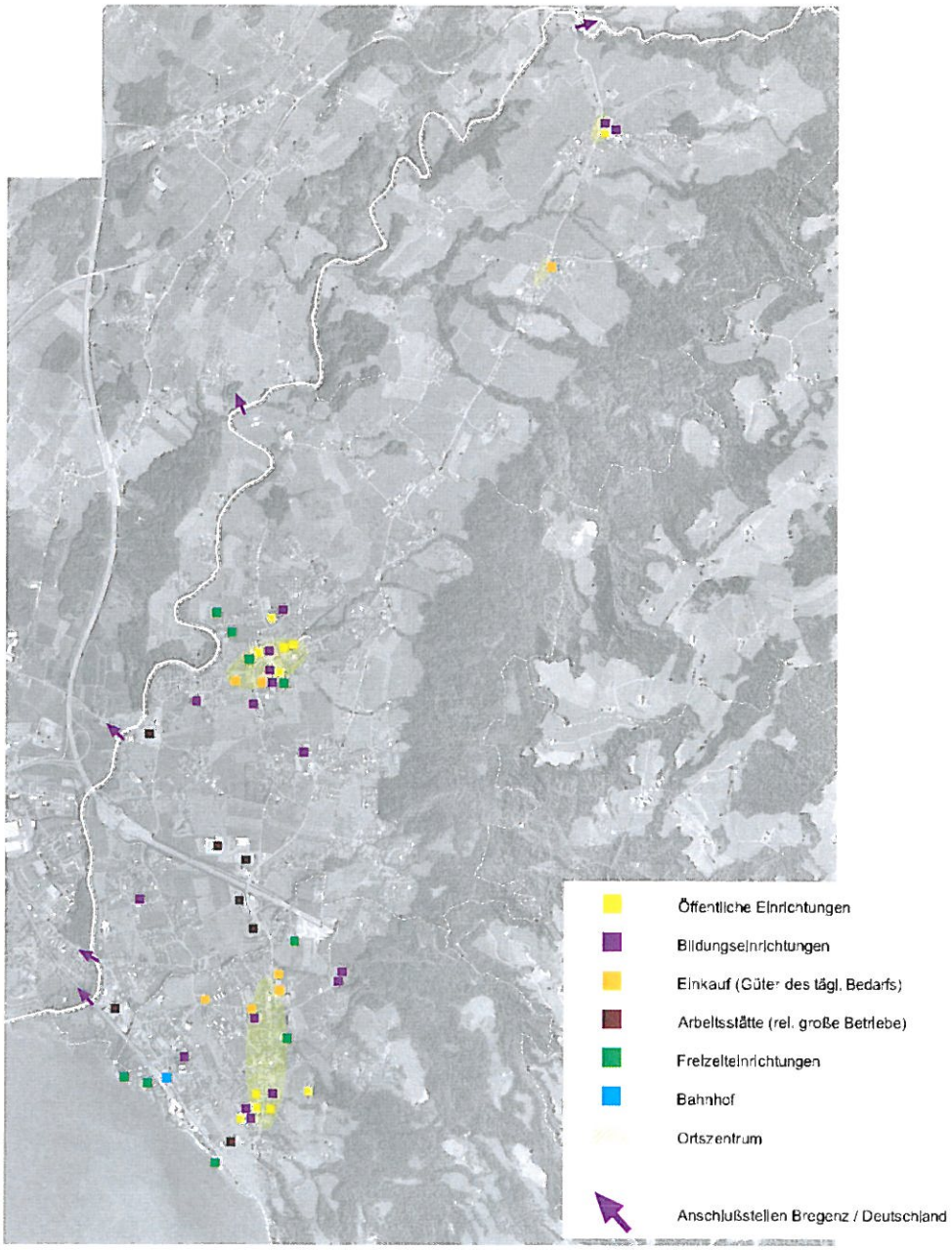
Abb. 5: Gefahrenstellen für den Radverkehr



5.4 Quellen und Ziele für den Radverkehr

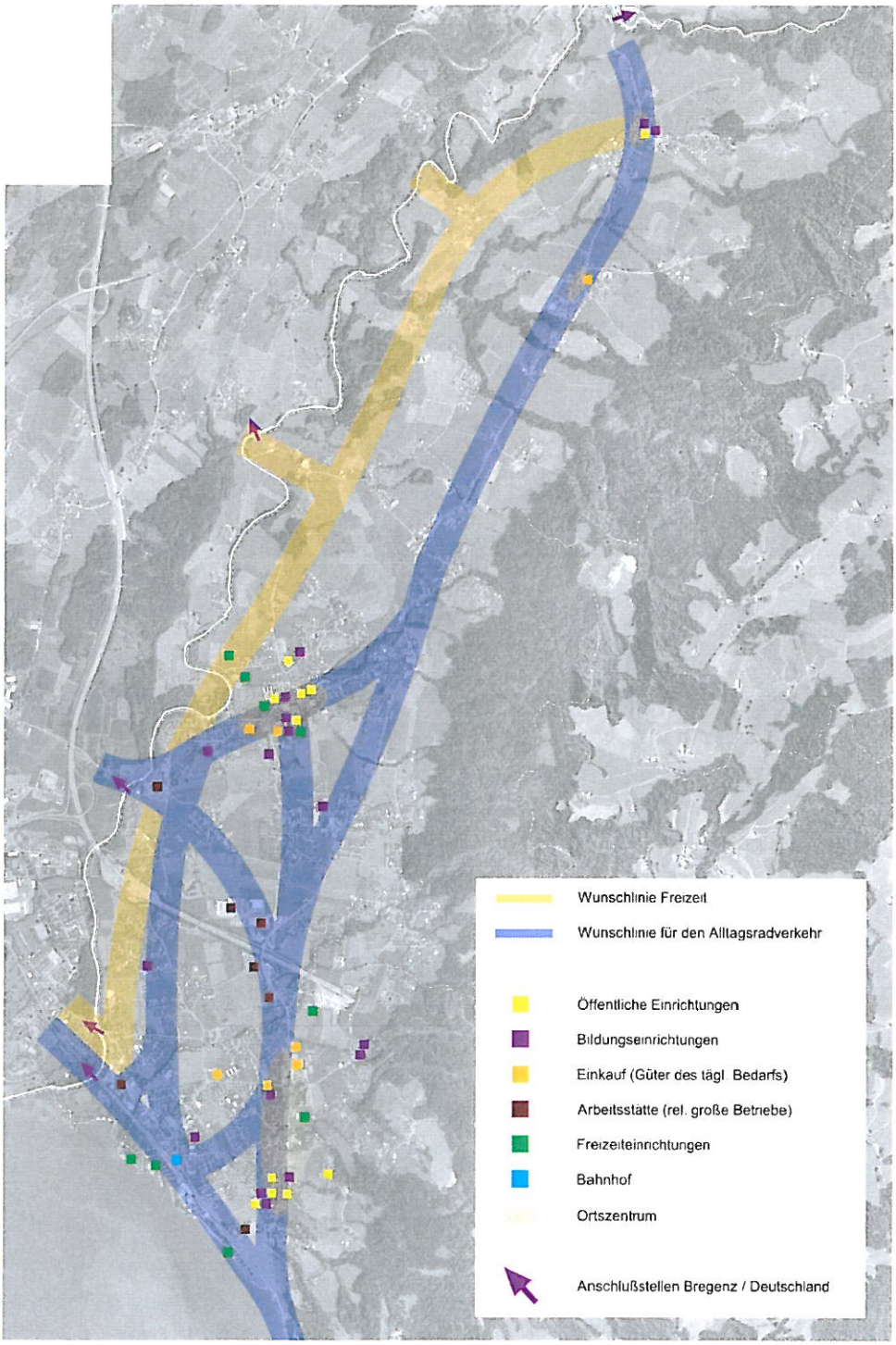
Basis für die Herleitung von Wunschlinien, also räumliche Beziehungen, welche für den Radverkehr relevant sind, bilden vorhandene Quellen und Ziele, wie zum Beispiel Arbeitsstätten, Einkaufsmöglichkeiten und Bildungseinrichtungen. Diese Quellen und Ziele wurden aufgenommen und planlich festgehalten (siehe folgende Darstellung). Ebenfalls berücksichtigt wurden die möglichen Anschlussstellen an Radroutennetze umliegender Gemeinden/Städte/Länder (Radroutennetz Lindau, Bayern und das der Plan-b Gemeinden).

Abb. 6: Quellen und Ziele für den Radverkehr



Die Wunschlinien bilden Korridore, also Bereiche in denen zukünftig Radrouten verlaufen sollen. Die Erarbeitung der Wunschlinien auf Basis der Quellen und Ziele erfolgte gemeinsam mit der Arbeitsgruppe. Eine Darstellung findet sich in der folgenden Abbildung.

Abb. 7: Quellen und Ziele mit den Wunschlinien für den Radverkehr



In einem weiteren Bearbeitungsschritt wurden die Radrouten innerhalb des Wunschliniennetzes verortet. Dabei wurde zwischen Landesradrouten Alltag, Landesradrouten Freizeit und wichtigen örtlichen Radrouten unterschieden (siehe Kap.3.1).

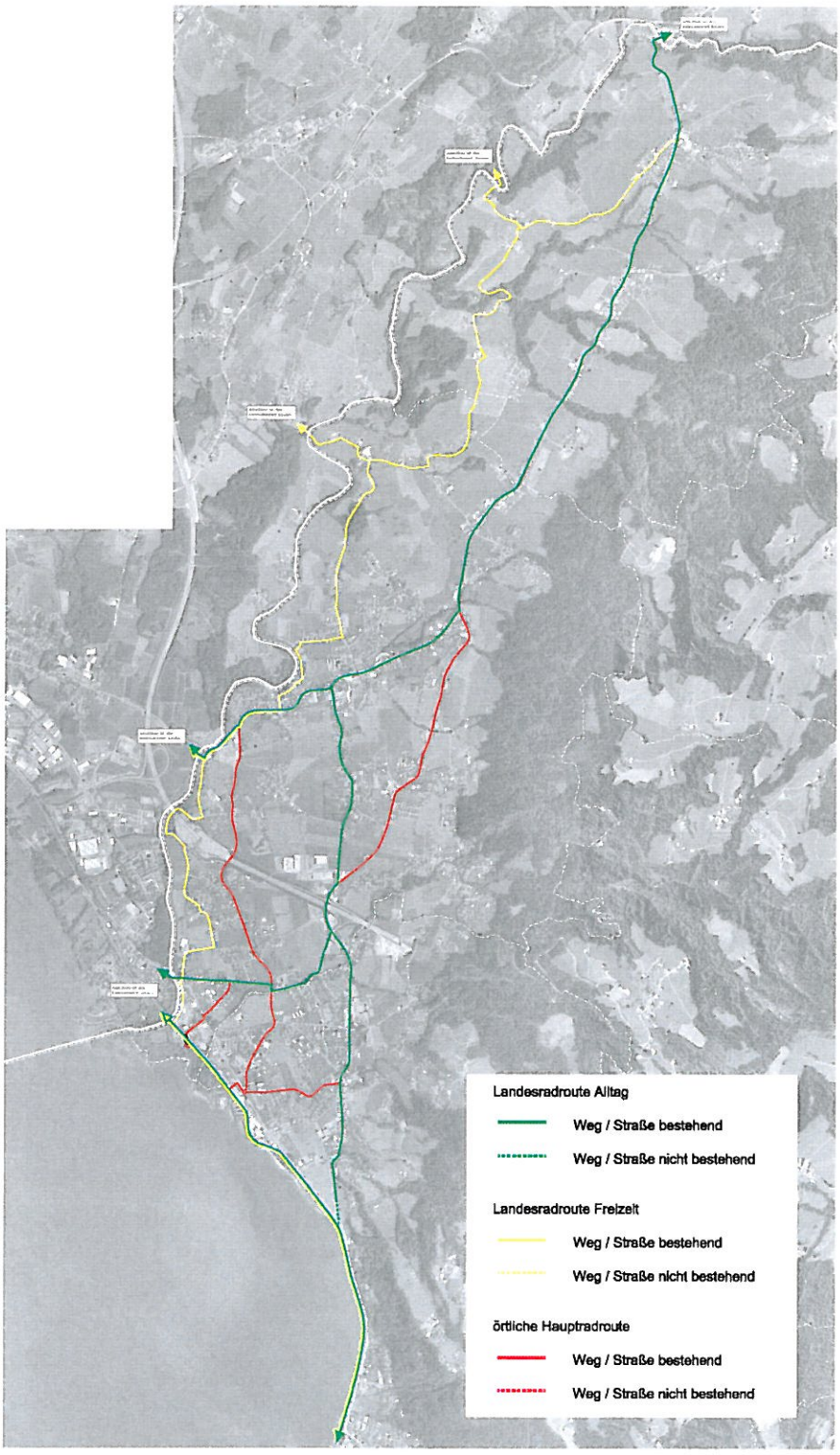
6. Radroutennetz

Das Radroutennetz des Leiblachtals wird in Nord-Süd Richtung von einer Landesradroute Alltag durchzogen (Verlauf entlang L1-L8-Ziegelbachstraße-L1). Diese bildet das Rückgrat des regionalen Radroutennetzes. Dadurch werden die Gemeinden Hohenweiler, Hörbranz und Lochau verbunden und mit Radrouten angrenzender Regionen verknüpft. Besondere Bedeutung kommt dabei der Anbindung Bregenz zu. Querverbindungen nach Deutschland verlaufen entlang der L18 (Hörbranz, Oberhochsteg), entlang der L190 (Hörbranz, Unterhochsteg) und entlang des Bodensees (Achse ident mit dem Bodenseeradweg).

Verdichtet wird das Netz durch örtliche Hauptradrouten. Diese verbinden den östlichen Bereich von Hörbranz entlang der L1 mit Lochau bzw. den westlichen Bereich von Hörbranz mit dem Bahnhof und dem Bodenseeradweg. Die Verbindung von Lochau-Zentrum mit dem Bahnhof ist ebenfalls durch eine örtliche Hauptradroute gegeben.

Ergänzt wird das Radroutennetz durch eine Landesradroute Freizeit. Diese verläuft in Nord-Süd Richtung deckungsgleich mit der schon bestehenden Freizeitradroute im Bereich der Leiblach.

Abb. 8: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal



Beilage 1: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

Auf die folgenden Abschnitte soll näher eingegangen werden:

Situation Pipeline Radweg / Bereich Klausberg / Bodenseeradweg

In der derzeitigen Ausgestaltung ist die Situation am Pipeline Geh- und Radweg im Bereich Klausberg für den Radverkehr aber auch für Fußgänger und Badende problematisch. Grund dafür sind die in den Sommermonaten bis zu 4000 Radfahrer pro Tag und die gleichzeitig hohen Fußgängerfrequenzen auf den für diese Verhältnisse unterdimensionierten Geh- und Radweg. Die fehlende Trennung von Fußgänger und Radverkehr birgt bei den vorherrschenden Verhältnissen ebenfalls Konfliktpotential. Die Situation in diesem Bereich entspricht somit nicht der Zielsetzung der Radstrategie Vorarlberg, welche attraktive Schnellverbindungen für den Alltagsverkehr vorsieht. Daher sind für diesen Abschnitt deutliche Verbesserungen notwendig. Diese Verbesserungen liegen teilweise auf Bregenzer Ortsgebiet sind aber vor allem für die Leiblachtal – Gemeinden von sehr hoher Bedeutung. Als Vorlage für den Ausbaustandard kann der Radweg im Bereich des Hafens Bregenz dienen.

Lange Zeit wurde von den Leiblachtal – Gemeinden auch eine zweite Führung östlich der L190 angestrebt. Diese wurde allerdings, angesichts des ohnehin kostspieligen und mit höherer Priorität bewerteten, Ausbaubedarfs des Pipeline-Radwegs, fallengelassen.

Abb. 9: Situation Pipeline Radweg / Bereich Klausberg / Bodenseeradweg

Situation Anschluss Bregenz / Langerstein bzw. „Am Stein"

Die Fahrt zwischen Bregenz und dem nördlichen Teil von Lochau, sowie Hörbranz und Hohenweiler ist für den Radverkehr, bei Nutzung des Bodenseeradweges, derzeit mit großen Umwegen verbunden. Die alternative Führung entlang der L190 ist aufgrund der angebotenen Infrastruktur in Kombination mit den hohen Verkehrsmengen ebenfalls nicht attraktiv. Aus diesem Grund wurden im Bereich des Knotens L190 / L1 (Anschluss des Leiblachtales an Bregenz für den Radverkehr) im Zuge des Projektes „Variantenuntersuchung Anschluss Lochau - Radweg Pipeline" mehrere Varianten untersucht (siehe Grafik unten). Aufgabenstellung dieses Projektes war eine qualitativ hochwertige Verbindung zwischen Lochau und dem Bodensee(-radweg) für den Rad- und Fußverkehr herzustellen. Bei der Variantenausscheidung wurde unter anderem Rücksicht auf die Ergebnisse des Radroutenkonzeptes Leiblachtal genommen. Die Variante „Am Stein" mit Unterführung westseitig der L1 wurde als Bestvariante festgelegt. Die Breite soll etwa 5 m betragen und die Befahrung mit Einsatzfahrzeugen soll möglich sein (Wendemöglichkeit für Fahrt Richtung Seebad wurde wegen der Aufschüttungsarbeiten diskutiert, aber aufgrund der anderen Zufahrtsmöglichkeiten verworfen). Im Unterführungsbauwerk ist keine bauliche Trennung von Fußgängern und Radfahrern vorgesehen.

Abb. 10: Untersuchte Führungen im Projekt „Variantenuntersuchung Anschluss Lochau - Radweg Pipeline"

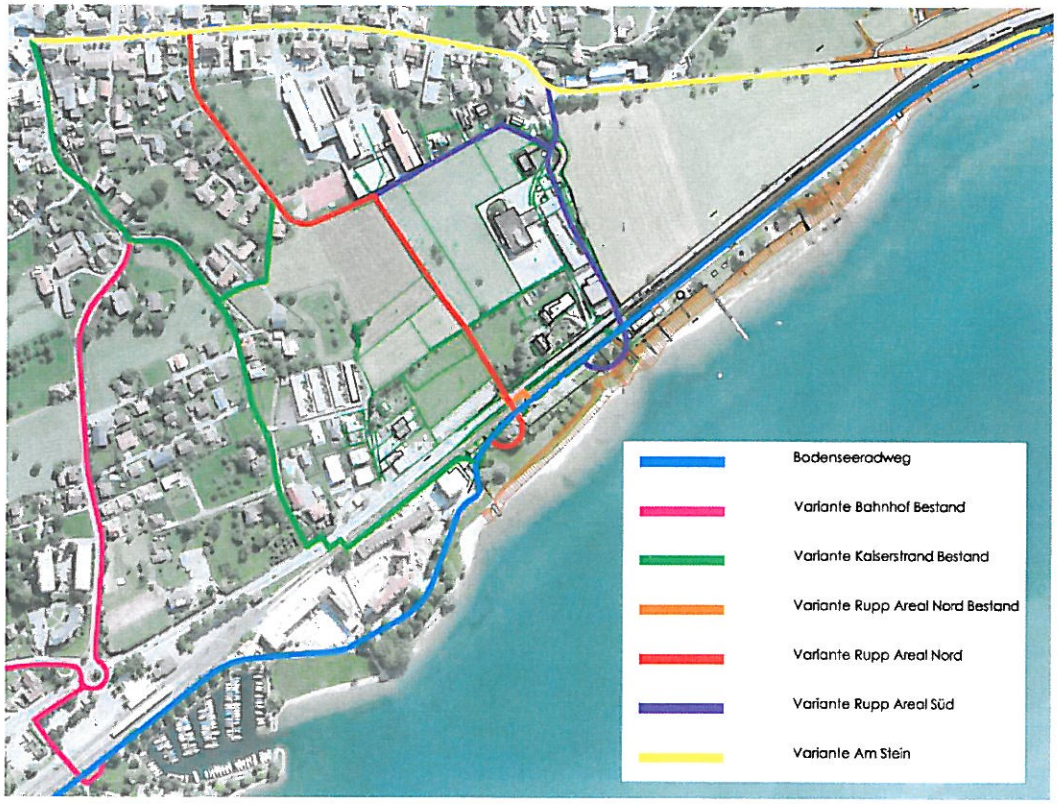
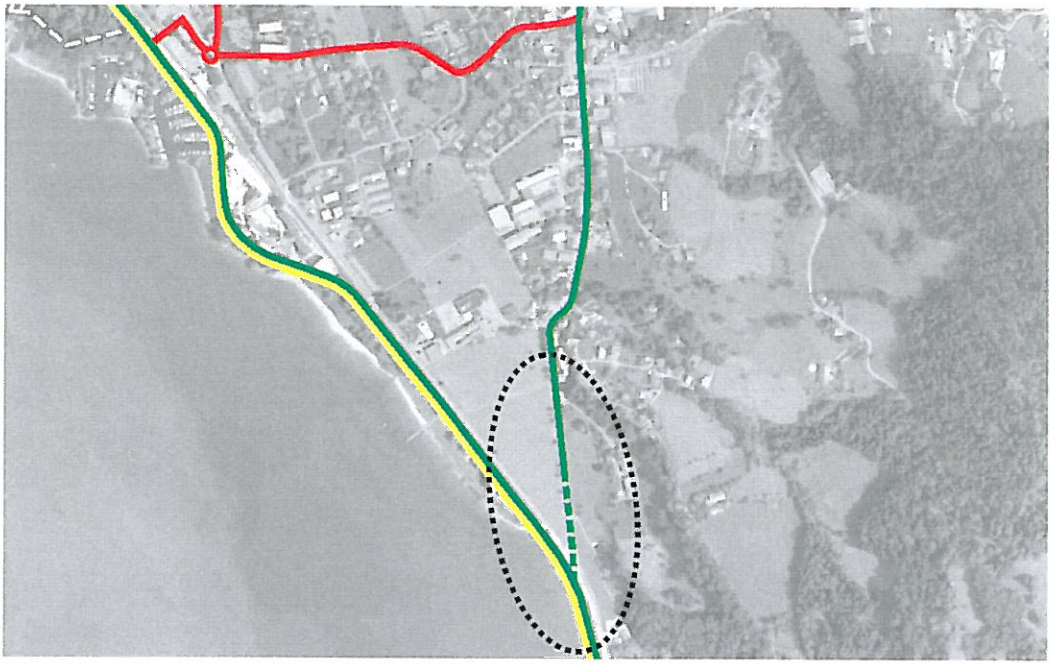


Abb. 11: Situation Anschluss Bregenz Bestvariante „Am Stein“



Bis zur Errichtung der Unterführung soll die Radroute, wie in Variante „Rupp Areal Nord Bestand“ gezeichnet, geführt werden (siehe folgende Abbildung). Dieser Vorschlag wurde auch von Seiten des Landes (Abteilung VIIb) im Zuge des Abstimmungsgespräches am 27.06.2012 gemacht.

Abb. 12: Situation Anschluss Bregenz kurzfristige Lösung

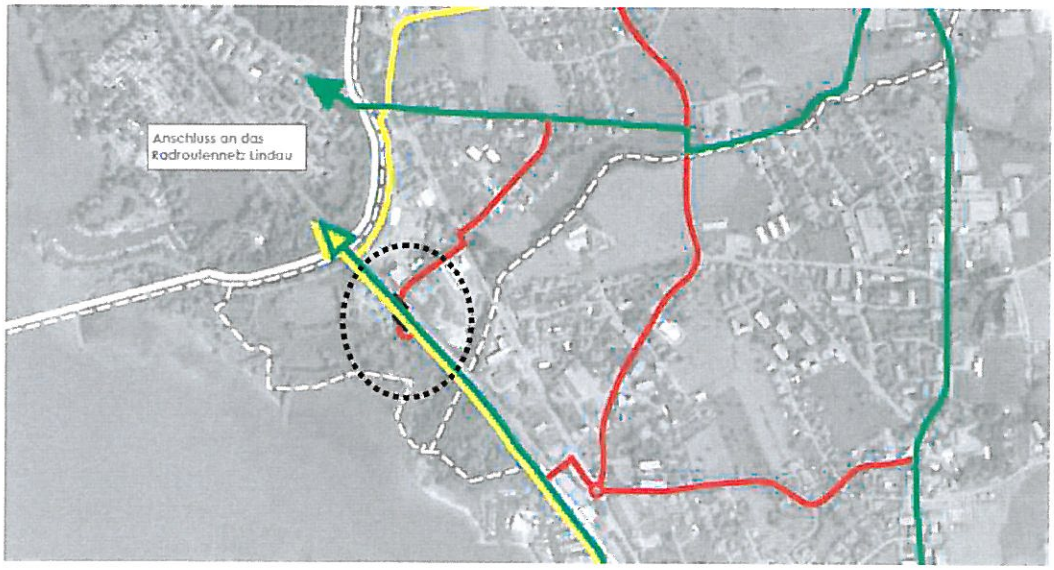
Führung der Routen entlang der L1

Grundsätzlich ist klar, dass das in der Radstrategie angestrebte Qualitätsniveau (3 m Radweg bzw. Radstreifen bzw. durgehend Tempo 30- 40 im Mischverkehr) an einigen Abschnitten der L1 nicht durchgehend realisiert werden kann. Grund ist vor allem Platzmangel bzw. die nahe an der Fahrbahn liegende Bebauung. Trotzdem hat man sich im Planungsprozess für diese Routenführung entschieden. Die direkte Routenführung, die wenigen Höhenmeter bzw. die für den Radverkehr vorteilhaften Steigungsverhältnisse und die nicht vorhandenen attraktiven Ausweichrouten (Neuerrichtungen wären nur mit sehr hohem Aufwand möglich gewesen) haben für diese Wahl gesprochen. Durch die Ausweisung ergibt sich in diesem Fall nicht unbedingt der Anspruch auf die Errichtung von Radverkehrsanlagen nach den Zielvorgaben der Radverkehrsstrategie, sehr wohl aber das Ziel, durch zahlreiche punktuelle Verbesserungen die Attraktivität für den Alltagsradverkehr zu verbessern (siehe Maßnahmenblätter).

Bereich ARA-Leiblachtal

Im Bereich der ARA-Leiblachtal ist das Teilstück zwischen der Zufahrtsstraße zur ARA und dem Bodenseeradweg neu zu errichten. Von Naturschutzvertretern wird dies als kritisch, jedoch nicht undenkbar erachtet.

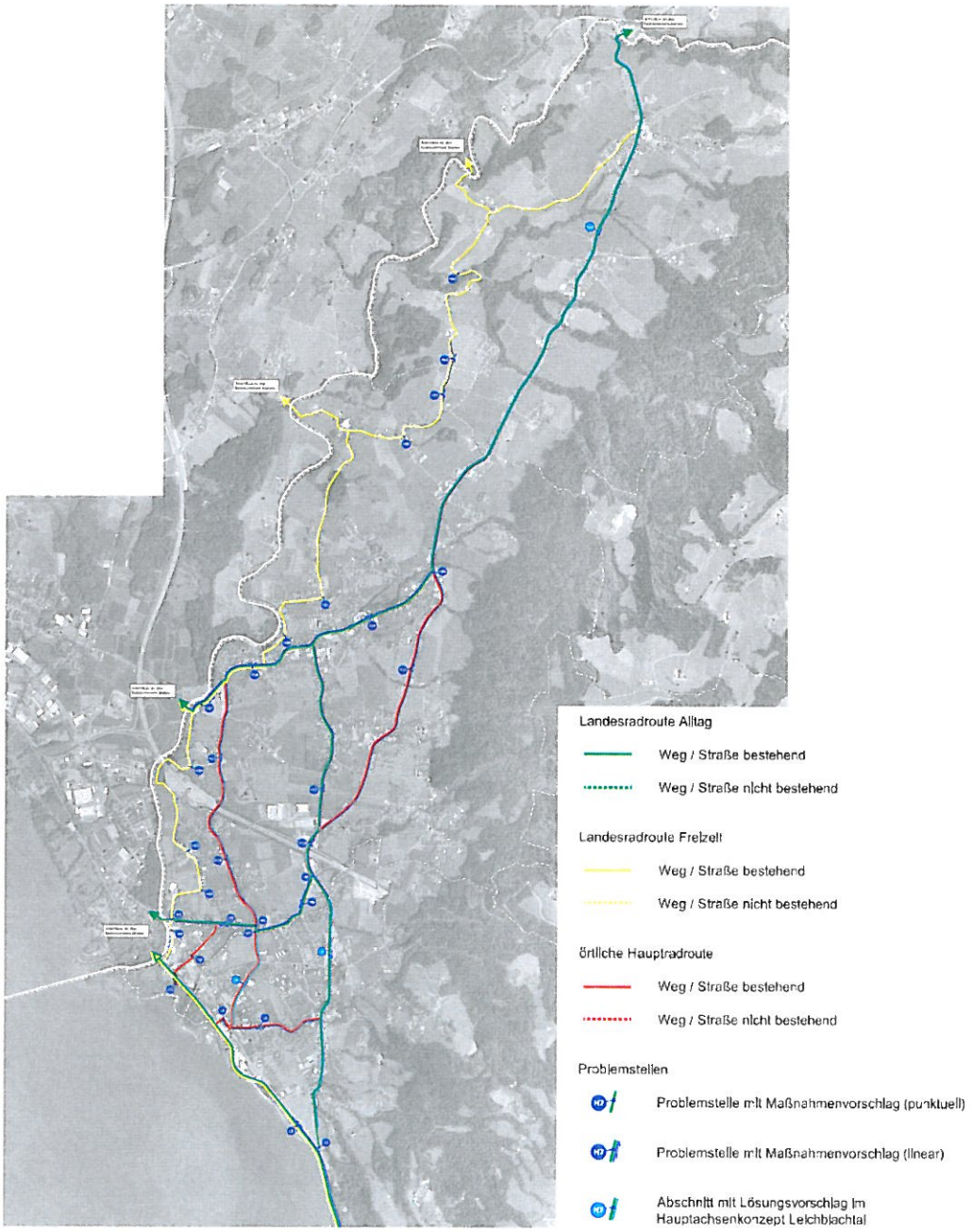
Abb. 13: Situation ARA-Leiblachtal



7. Schwachstellen und Maßnahmen

Die geplanten Routen sind heute nicht immer in der angestrebten Qualität vorzufinden. In der Schwachstellenanalyse wurde erhoben, welche Abschnitte gegenwärtig den Qualitätsstandards nicht entsprechen. Aufbauend auf die Analyse wurden Maßnahmen zur Beseitigung der Schwachstellen erarbeitet.

Abb. 14: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal mit Schwachstellen



Beilage 2: Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal mit Schwachstellen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in den beiliegenden Maßnahmenblättern beschrieben und im Lageplan „Zielnetz regionales Radroutenkonzept Leiblachtal mit Schwachstellen" verortet. In Summe wurden 33 Schwachstellen mit den dazugehörigen Maßnahmen aufgezeigt. Zusätzlich wurden die Maßnahmen hinsichtlich der Kosten grob bewertet (hoch, mittel, niedrig) und in drei Prioritätsklassen (hoch, mittel, niedrig) eingeteilt.

Abb. 15: Maßnahmenblätter regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

Nr.	Bild	Ort		Problem	Maßnahme	Priorität*	Kosten**
H 1		Hörbranz	Bodenseeradweg / ARA	Lücke	Lückenschluss (Anbindung Bodenseeradweg)	B	II
H 2		Hörbranz	L190	Querungssituation	Querungshilfe in entsprechender Qualität anbieten (Breite)	B	II
H 3		Hörbranz	Radroute südlich des Grenzübergangs Unterhochsteg	Unklare Routenführung, zu geringe Breite, Poller	Radroute klar führen und bevorrangen, Breite anpassen, Poller entfernen	B	I-II
H 4		Hörbranz	Grenzübergang Unterhochsteg	Querungssituation, Sichtverhältnisse, Verknüpfung LRR-Alltag mit LRR-Freizeit	Querungshilfe anbieten, Sicherstellen Verknüpfung LRR-Alltag und LRR-Freizeit, Abstimmung mit Nutzungskonzept Zollamtsplatz	A	III
H 5		Hörbranz	Unterhochstegstraße	Qualitätsstandards entsprechen nicht den Vorgaben der Radstrategie	Einführung Tempo 30 prüfen	C	I

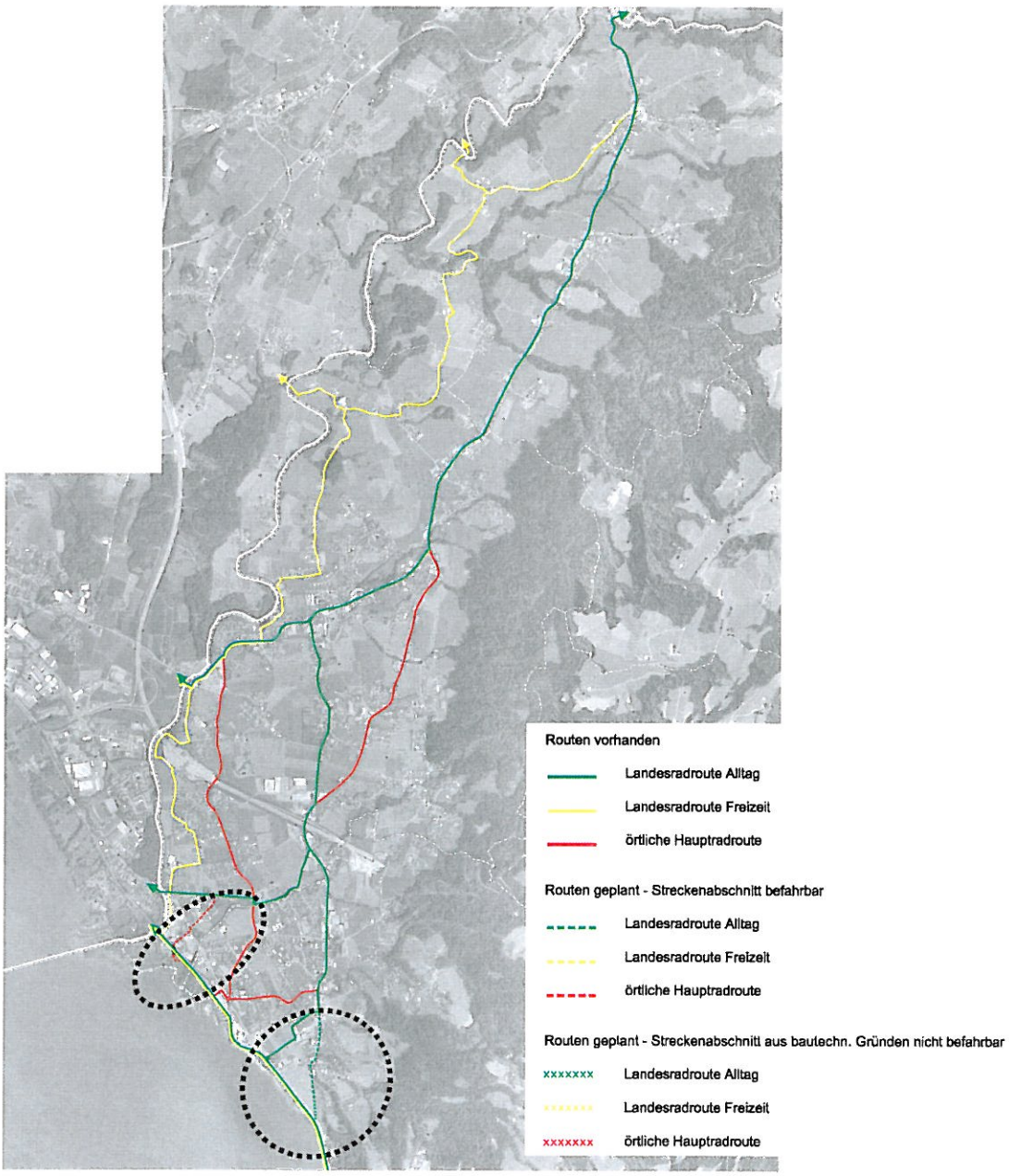
*Priorität: sehr hoch (A+) hoch (A) mittel (B) niedrig (C) **Kosten: sehr hoch (III+) hoch (III) mittel (II) niedrig (I)

Beilage 3: Maßnahmenblätter regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

8. Ist-Zustand

Ist-Zustand ist der Zustand bzw. das Routennetz, das auf bestehender Infrastruktur verläuft und daher in der dargestellten Form, ohne die Errichtung von neuen Wegen, beschildert werden kann. Änderungen zum Zielzustand ergeben sich im Bereich ARA-Leiblachtal und im Bereich „Langerstein".

Abb. 16: Ist-Zustand regionales Radroutenkonzept Leiblachtal



Beilage 4: Ist-Zustand regionales Radroutenkonzept Leiblachtal

9. Zusammenfassung

Das vorliegende Radverkehrskonzept versteht sich als „Masterplan" zur mittelfristigen Entwicklung von Radrouten in der Region Leiblachtal. Es bildet damit die Basis für die zukünftige Förderung der Errichtung von Radverkehrsanlagen durch das Land Vorarlberg. Der vorliegende Masterplan zeigt den angestrebten „Zielzustand" in einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahren. Er beschreibt damit quasi das Ausbauprogramm für die Leiblachtal Gemeinden im Radverkehr.

Eine sehr bedeutende Achse ist dabei die als Landesradroute Alltag geführte Verbindung der Gemeinden Hohenweiler, Hörbranz und Lochau. Diese Route verbindet die Leiblachtalgemeinden auf schnellem und direktem Wege mit der Landeshauptstadt Bregenz. Sie ist somit besonders für Berufspendler interessant und ist ein schlagkräftiges Argument für den Radverkehr in einer vom motorisierten Verkehr ohnehin hoch frequentierten Gegend Vorarlbergs.

10. Weiteres Vorgehen

Ein regionales Radroutenkonzept dient als „Masterplan" für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung von attraktiven Radverbindungen in der Region. Es stellt eine gemeindeübergreifende Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes sicher und bildet die Basis für die zukünftige Förderpolitik des Landes sowie für die Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr.

Nach der Beschlussfassung des Regionalen Radverkehrskonzepts durch die Gemeindevertretung sollte die Wegweisung der Radrouten in Angriff genommen werden.

In der Wegweisung werden Beschilderungsstandorte, Schildertypen und -inhalte in Koordination mit dem Land Vorarlberg festgelegt.

Danach bzw. auch zeitgleich kann mit der Umsetzung der Maßnahmen (Prioritätenreihung) begonnen werden.

Zur Förderung und Stärkung der Anliegen des Radverkehrs ist die Schaffung der Stelle eines regionalen Radverkehrskoordinators zu empfehlen.

Feldkirch, 02.10.2012

a-6842 koblach dorf 17
tel.: 05523/53837
fax.: 05523/53837-40