

Mobilität
gestalten



verkehrs**ingenieure**

Marktgemeinde Hörbranz

Straßen- und Wegekonzzept

Bericht



Quelle: Land Vorarlberg

Feldkirch, 03. März 2022



Projekt

Straßen- und Wegekonzzept
Bericht
Projekt-Nr.: 4071

Auftraggeber

Marktgemeinde Hörbranz

Auftragnehmer

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

Landesgericht Feldkirch // FN 155760i
UID ATU42139707

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Gerhard Engstler
Mag. Alexander Kuhn

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von Besch und Partner KG.
Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Dokumentation des Verfahrens.....	5
3.	Beteiligungsprozess.....	6
4.	Straßen- und Wegekonzept.....	7
4.1	Netzgliederung und Funktion.....	7
4.1.1	Hauptverkehrsstraßen	7
4.1.2	Sammelstraßen	7
4.1.3	Erschließungsstraßen.....	7
4.1.4	Neue Gemeindestraßen.....	9
4.2	Maßnahmen.....	12
4.2.1	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand.....	12
4.2.2	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung.....	12
4.2.3	Fuß- und Radverkehr	13
	Abbildungsverzeichnis	14
	Beilagen.....	15

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht versteht sich als Erläuterungsbericht zum beiliegenden Konzeptplan und soll der Marktgemeinde Hörbranz gemäß §16 des Vorarlberger Straßengesetzes als Straßen- und Wegekonzept dienen.

Gemäß §16 des Vorarlberger Straßengesetzes soll die Gemeindevertretung für das gesamte Gemeindegebiet bzw. Teile desselben ein Straßen- und Wegekonzept erstellen. Dieses hat insbesondere grundsätzliche Aussagen zu enthalten über:

- die bestehenden Straßen und deren Funktion
- die beabsichtigten Gemeindestraßen, deren Funktion und ungefähren Verlauf (Korridor max. 50m)
- die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs

Bei der Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes sind die Grundsätze gemäß §3 Straßengesetz zu beachten:

- Öffentliche Straßen sind entsprechend ihrem Zweck und ihrer Funktion zu planen, zu bauen und zu erhalten.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Radfahrer und Menschen mit Behinderung, ist zu berücksichtigen.
- Öffentliche Straßen sind für den nicht motorisierten Verkehr und für den öffentlichen Personennahverkehr möglichst attraktiv zu gestalten.
- Mit Grund und Boden ist haushälterisch umzugehen und Belästigungen sind möglichst zu vermeiden. Die Umweltverträglichkeit, einschließlich des Schutzes des Orts- und Landschaftsbildes und der Energieeffizienz, ist zu berücksichtigen.
- Die einzusetzenden finanziellen Mittel müssen wirtschaftlich vertretbar sein und in einem angemessenen Verhältnis zum erzielbaren Erfolg stehen

Bei der Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes ist auf Planungen der Nachbargemeinden, des Landes und des Bundes Bedacht zu nehmen. Ebenfalls ist die Mitwirkung der Bevölkerung in angemessener Weise zu gewährleisten.

Das Straßen- und Wegekonzept ist Grundlage für die Erklärung von Gemeindestraßen gemäß §20 Straßengesetz. Es dürfen nur solche Straßen zu Gemeindestraßen erklärt werden, deren Funktion als beabsichtigte Gemeindestraße und deren ungefähre Verlauf durch einen Straßenkorridor im Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde festgelegt wurde und die diesen Festlegungen nicht widersprechen (ausgenommen Ausbau bestehender Straßen inkl. straßenbegleitender Geh- und Radwege und begleitende Bauten sowie die kleinräumige Verlegung von bestehenden Gemeindestraßen).

2. Dokumentation des Verfahrens

Das Verfahren zur Erstellung des Straßen- und Wegekzeptes wurde federführend von der Marktgemeinde Hörbranz durchgeführt. Zur fachlichen Begleitung des Gesamtprozesses wurde das Büro verkehrsingenieure Besch und Partner aus Feldkirch hinzugezogen.

Nachfolgend sind die wesentlichen Verfahrensschritte zur Erstellung des Straßen- und Wegekzeptes dokumentiert:

- Erhebung des bestehenden Straßennetzes und Funktionsgliederung
- Erhebung geplanter Straßen und Wege auf Grundlage vorhandener Konzepte, Planungen und Projekte
- Screening der geplanten Straßen gemäß SUP-Leitfaden des Landes Vorarlberg mit dem Ergebnis, dass die geplanten Gemeindestraßen von der SUP-Ausnahmereverordnung umfasst sind und somit keine SUP-Pflicht vorliegt, da es sich ausschließlich um Gemeindestraßen innerhalb des Siedlungsrandes ohne überörtlichen Verbindungscharakter bzw. Fuß- und Radwege handelt
- Entwurf eines Straßen- und Wegekzeptes (Konzeptplan) und Erläuterungsberichtes zum Konzept
- Empfehlung des Mobilitäts- und Straßenausschusses zur öffentlichen Auflage des Entwurfs des Straßen- und Wegekzeptes in der Sitzung am 26.08.2021
- Beschluss der Gemeindevertretung zur öffentlichen Auflage des Entwurfs des Straßen- und Wegekzeptes in der Sitzung am 29.09.2021
- Öffentliche Auflage von 11.10. bis 22.11.2021 und deren Kundmachung sowie anschließende Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen
- Konsultation des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und der Nachbargemeinden
- Kenntnisnahme und Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen und Empfehlung zur Beschlussfassung des Straßen- und Wegekzeptes an die Gemeindevertretung
- Beschlussfassung des Straßen- und Wegekzeptes durch die Gemeindevertretung mit anschließender Veröffentlichung am 23.03.2022

3. Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des Straßen- und Wegekonzept erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Mobilitäts- und Straßenausschuss der Marktgemeinde Hörbranz. Die Erstellung des Konzeptes erfolgte im Rahmen von fünf Sitzungen.

Weiters wurde die Hörbranner Bevölkerung im Zuge von zwei Workshops aktiv in den Planungsprozess eingebunden. Zu Beginn des Prozesses fand am 15.01.2019 ein offener Bevölkerungsworkshop statt, an dem sich alle interessierten BürgerInnen über den Planungsprozess informieren und ihre Anliegen, Probleme und Anregungen einbringen konnten (sh. Beilage 1).

Als zweite Veranstaltung wurde am 11.06.2019 ein Anrainerworkshop durchgeführt, in welchem Maßnahmenvorschläge zu konkreten Straßen diskutiert wurden. Dabei handelte es sich um nachfolgende Straßen und Maßnahmen:

- Beschilderung Wohnstraße in der Schwedenstraße, Brantmannstraße und Kirchweg
- Reduktion der Geschwindigkeit und des Durchgangsverkehrs (Sperre) in der Erlachstraße
- Reduktion der Konflikte zwischen landwirtschaftlichem Verkehr / Fuß- und Radverkehr in der Diezlinger Straße (GH Bad Diezling)
- Reduktion der Geschwindigkeit und Einschränkung des LKW-Verkehrs in der Unterhochstegstraße und Herrenmühlestraße

Mit Ausnahme der Beschilderung der Wohnstraßen, wurden die Maßnahmen im Konzept aufgegriffen.

Datum	Sitzungen
27.06.2018	1. Ausschusssitzung
14.11.2018	Information Gemeindevertretung
15.01.2019	Bevölkerungsworkshop
01.04.2019	2. Ausschusssitzung
11.06.2019	Anrainerworkshop
17.10.2019	3. Ausschusssitzung
04.12.2020	4. Ausschusssitzung
26.08.2021	5. Ausschusssitzung
29.09.2021	Gemeindevertretung – Beschlussfassung öffentliche Auflage
11.10. bis 22.11.2021	Öffentliche Auflage, Konsultation Land Vorarlberg und Nachbargemeinden
23.03.2022	Gemeindevertretung – Beschlussfassung Straßen- und Wegekonzept

Abb. 1: Prozessablauf

4. Straßen- und Wegekonzept

4.1 Netzgliederung und Funktion

4.1.1 Hauptverkehrsstraßen

Das Hauptverkehrsstraßennetz (rot) wird durch die Landesstraßen (Zuständigkeit Land Vorarlberg) gebildet, welche im Wesentlichen Durchleit- und Verbindungsfunktion haben, jedoch im Siedlungsgebiet der Gemeinde oftmals aufgrund der gewachsenen Strukturen auch Sammel- und Erschließungsfunktionen übernehmen. In die Kategorie der Hauptverkehrsstraßen fallen die nachfolgenden Landesstraßen:

- L1 (Verbindung zwischen Lochau und Hohenweiler)
- L8 (Verbindung zwischen den Landesstraßen L1 und L18)
- L18 (Verbindung zwischen Lochau/L190 und Lindau/Oberhochsteg)
- L190 (Verbindung zwischen Hörbranz und Bludenz)

4.1.2 Sammelstraßen

Die Sammelstraßen (orange) haben primär die Funktion, die Verkehre aus den Wohngebieten zu sammeln und auf das Hauptverkehrsstraßennetz abzuführen bzw. auch Ortsteile miteinander zu verbinden. Aus Sicht der Gemeinde können nachfolgende Straßen als Sammelstraßen kategorisiert werden:

- Unterhochstegstraße
- Salvatorstraße
- Ziegelbachstraße
- Krüzastraße (inkl. Verlängerung bis L18 und Anbindung an L1)
- Straußenweg
- Rhombergstraße
- Heribrandstraße / Diezlinger Straße
- Am Giggelstein / Backenreuter Straße
- Berger Straße

4.1.3 Erschließungsstraßen

Alle übrigen öffentlichen Gemeindestraßen sowie die Privatstraßen (grau) fallen in die Kategorie der Erschließungsstraßen.

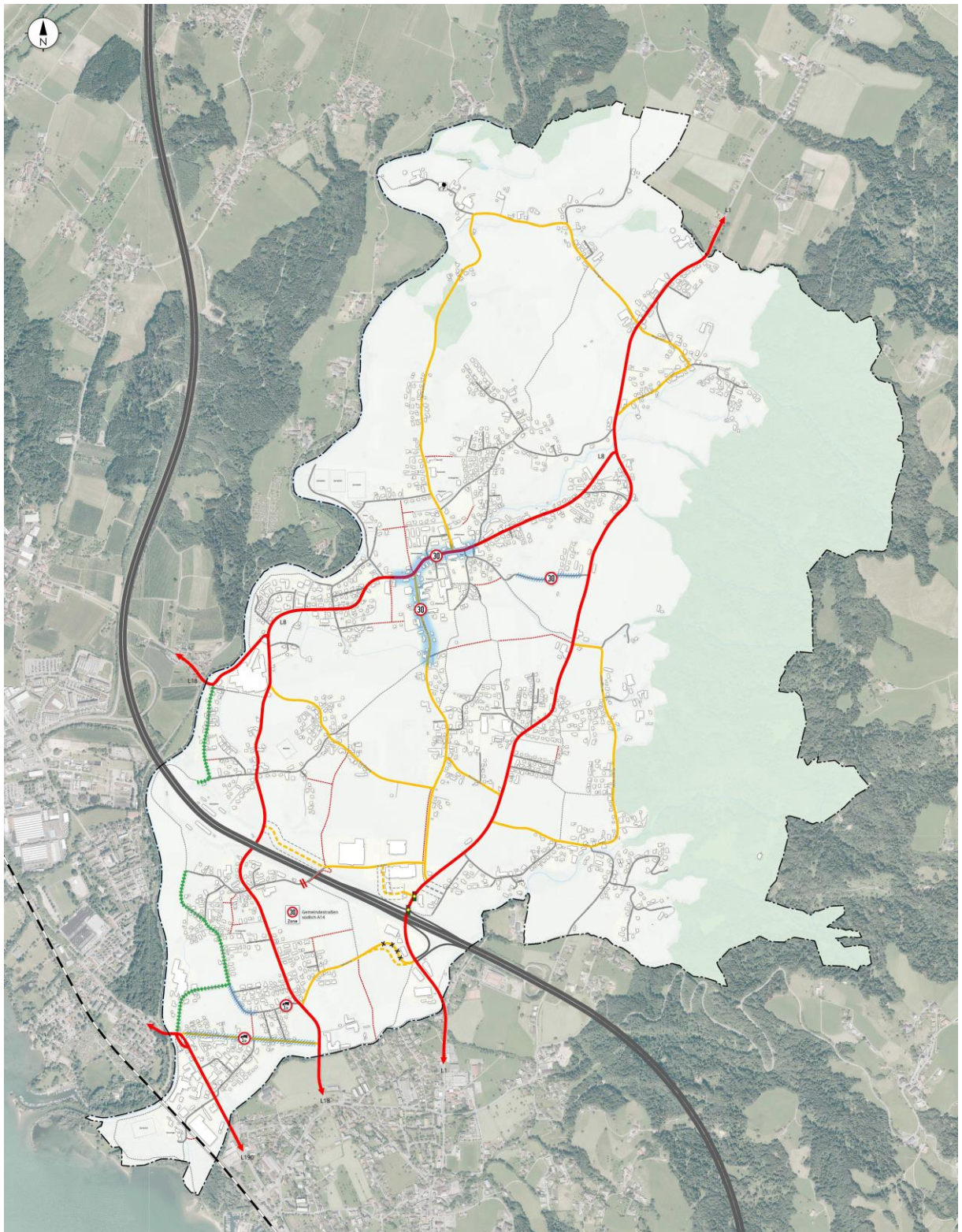


Abb. 2: Planausschnitt Straßen- und Wegekonzept Hörbranz (ENTWURF)

4.1.4 Neue Gemeindestraßen

Gemäß SUP-Ausnahmereverordnung LGBl 35/2015 sind für die geplanten Straßen keine Umwelterheblichkeitsprüfungen oder Umweltprüfungen nach §17 Straßengesetz erforderlich, da die beabsichtigten Korridore vollständig innerhalb des äußeren Siedlungsrandes liegen und die Gemeindestraßen nicht für die Verbindung mit einer anderen Gemeinde wichtig sind.

Im Rahmen des Straßen- und Wegekonceptes sind nachfolgende neue Gemeindestraßen vorgesehen und mit Straßenkorridoren (schwarz strichliert) ausgewiesen:

- **Verlängerung Krüzastraße bis L18**

Herstellung einer neuen Verbindung zwischen L1 und L18 zur Lenkung des motorisierten Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs, auf das hochrangige Straßennetz (Landesstraßen, Autobahn). Als Begleitmaßnahme ist ein Netzunterbruch für den motorisierten Verkehr in der Krüzastraße südlich der A14 vorgesehen, um Durchgangsverkehr zu unterbinden.

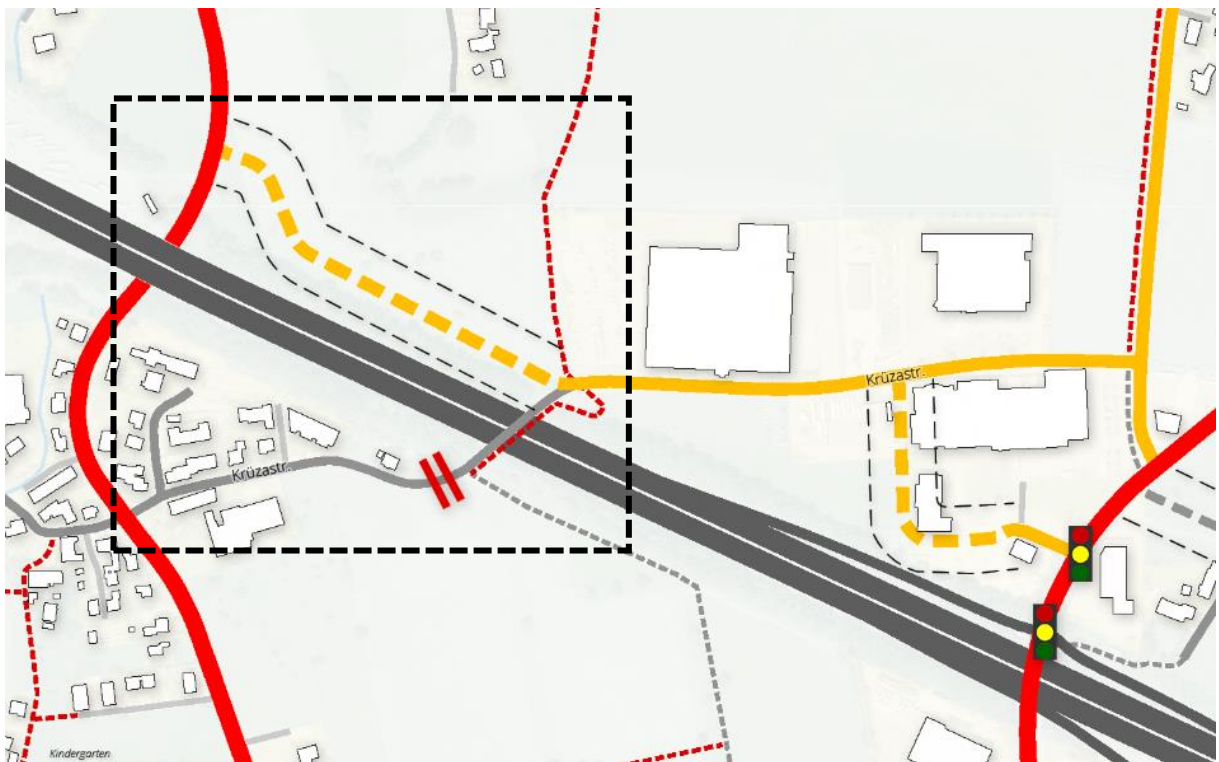


Abb. 3: Verlängerung Krüzastraße bis L18

▪ Anbindung Gewerbegebiet Krüza an L1

Im Auftrag der ASFINAG wurde 2011 eine Wirkungsanalyse für den Umbau der Anschlussstelle Hörbranz / Lochau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Krüza erstellt. Im Rahmen dieser Analyse wurden mehrere Varianten untersucht. Im Straßen- und Wegekonzzept wurde die Bestvariante (VAR 2.4) übernommen. Im Wesentlichen sieht die Variante eine neue Anbindung des Gewerbegebietes Krüza an die L1 vor. Sowohl beim Knoten A14 / L1 als auch bei der neuen Anbindung sollen Verkehrslichtsignalanlagen (Ampeln) zur Regelung des Verkehrs errichtet werden. Die neue Anbindung des Gewerbegebietes verläuft über die bestehende Firmenzufahrt und wird im Norden an die Krüzastraße angeschlossen.

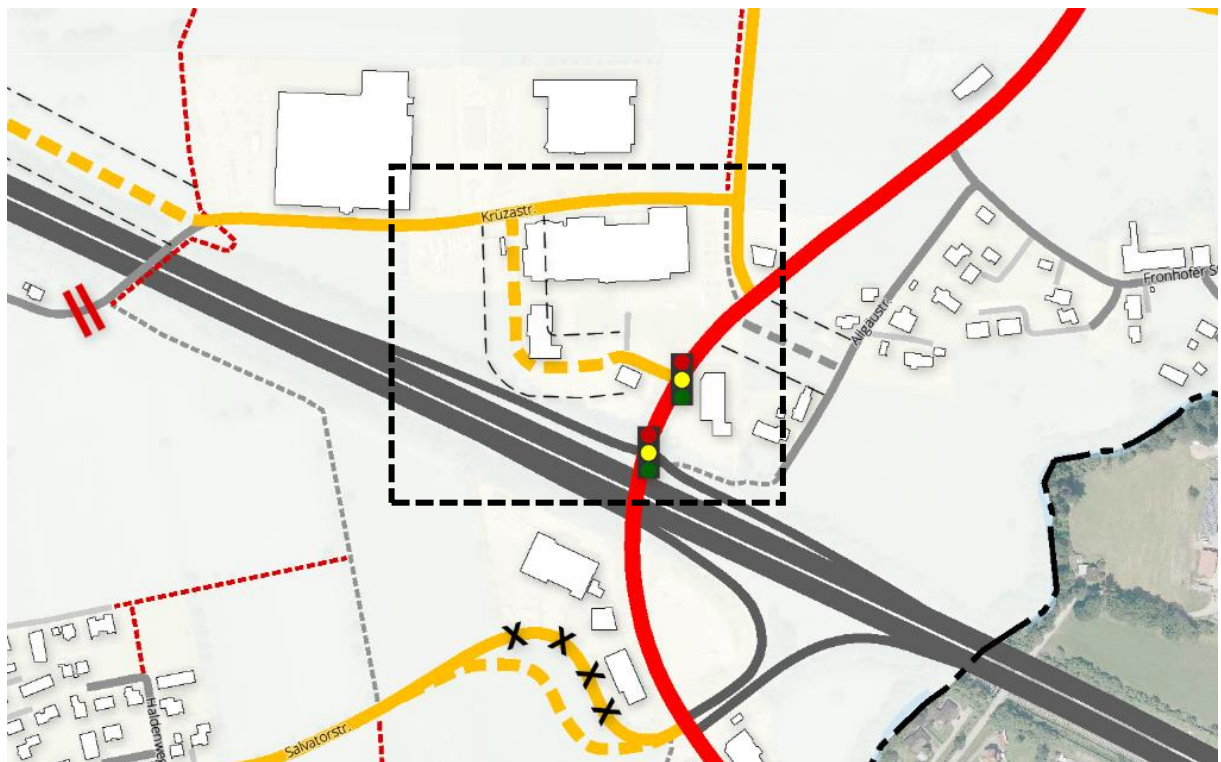


Abb. 4: Anbindung Gewerbegebiet Krüza an L1

- **Anbindung Gemeindestraße Allgäustraße an L1**

Herstellung einer neuen Anbindung zwischen der Gemeindestraße Allgäustraße und der L1 im Bereich der Hochspannungsleitung als Erschließung für ein zukünftiges Gewerbegebiet.

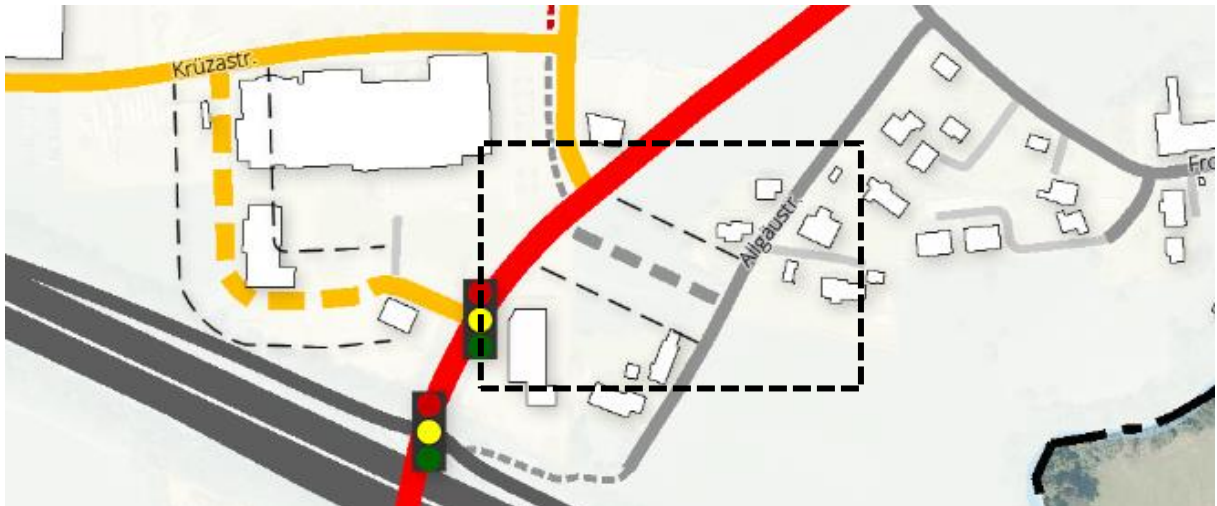


Abb. 5: Anbindung Gemeindestraße Allgäustraße an L1

- **Verlegung Salvatorstraße**

Kleinräumige Verlegung des östlichen Abschnittes der Salvatorstraße im Kontext der Entwicklung des Betriebsgebietes. Die derzeitigen Fahrverbote und Beschränkungen für den LKW-Verkehr bleiben bestehen.



Abb. 6: Anbindung Gemeindestraße Allgäustraße an L1

4.2 Maßnahmen

4.2.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand

Aktuell gilt in der Marktgemeinde Hörbranz eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgenommen auf Vorrangstraßen. In der Praxis bedeutet dies, dass im Ortsgebiet auf Hauptverkehrsstraßen (Landesstraßen) Tempo 50 km/h und auf Sammel- und Erschließungsstraßen (Gemeindestraßen) Tempo 40 km/h gilt.

Ausnahmen bilden die Landesstraße L8 auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gilt sowie die Hochstegstraße und der Schwabenweg, die als Fahrradstraßen verordnet sind. In Fahrradstraßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

4.2.2 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung

Die Marktgemeinde Hörbranz möchte grundsätzlich die bestehende Regelung mit Tempo 40 km/h auf Gemeindestraße beibehalten, verfolgt jedoch zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs die Einführung von Bereichen mit Tempo 30 km/h sowie auch die Erweiterung der bestehenden Fahrradstraße im Schwabenweg zur Attraktivierung der Landesradroute.

Weiters forciert die Gemeinde die Lenkung des Schwerverkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen, um Gemeindestraßen in den Ortsteilen Leiblach und Unterhochsteg zu entlasten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Im Hinblick auf das Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime sieht das Straßen- und Wegekonzept nachfolgende Maßnahmen vor:

- Gestaltung und Verkehrsberuhigung des Zentrums im Bereich der Landesstraße L8 (zwischen Uferstraße und Schützenstraße) und Ziegelbachstraße bis zur Querungsstelle Feldweg/St.-Martins-Weg. In Abstimmung mit dem Land Vorarlberg soll die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden sowie im Kontext der ortsräumlichen Entwicklung des Zentrums die Umsetzung einer Begegnungszone geprüft werden.
- Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf den Sammel- und Erschließungsstraßen (Gemeindestraßen) südlich der Autobahn A14 (Unterhochsteg/Leiblach)
- Erweiterung der Fahrradstraße im Schwabenweg über die Leiblachstraße und Herrenmühlestraße bis zur L190 inkl. Vorrangänderung zugunsten der Fahrradstraße
- Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Erlachstraße sowie detaillierte Prüfung von zusätzlichen baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Fußgängersicherheit
- Umsetzung von Fahrverboten für LKW über 3,5t in der Herrenmühlestraße und Unterhochstegstraße (Lenkung Schwerverkehr über Hauptverkehrsstraßen)
- Vorrangänderung der Kreuzung Heribrandstraße / Diezlingerstraße (Bevorrangung Sammelstraße)

4.2.3 Fuß- und Radverkehr

Neben den oben erwähnten Maßnahmen zur Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeiten und Straßenraumgestaltung sind zusätzlich nachfolgende Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr bzw. schwächere VerkehrsteilnehmerInnen vorgesehen:

- Ausbau- und Erweiterung des flächigen Fuß- und Radwegenetzes (rot strichliert) innerhalb der Gemeinde zur Schaffung kurzer und attraktiver Wege in Abhängigkeit der Grundverfügbarkeit (kleinteilige Durchwegungen als Vision und Leitfaden)
- Umsetzung eines Geh- und Radweges in der Ziegelbachstraße bis Straußenweg
- Sicherung des Gehsteiges in der Unterhochstegstraße mit Pollern, um das Längsbefahren zu unterbinden
- Verbesserung des Fußgängerschutzes in der Herrenmühlestraße, insbesondere im Kurvenbereich (Prüfung von Pollern und Herstellung eines Gehsteiges)
- Schaffung einer Ausweiche in Diezlinger Straße (Bad Diezlings) um die Begegnung zwischen Fuß- und Radverkehr und landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu verbessern und Konflikte zu reduzieren
- Schaffung einer neuen Fuß- und Radverkehrsachse vom Zentrum in Richtung Lochau bzw. Bregenz, um eine alternative Verbindung zu den Landesstraßen L1 und L18 bereitzustellen
- Die Stabsstelle Mobilität/Stadtplanung der Stadt Lindau hat angeregt, die Gebiete Zech und den Ortsteil Leiblach direkter mit einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Leiblach zu verbinden. Sollte das von der Stadt Lindau weiterverfolgt werden, ist die Marktgemeinde Hörbranz grundsätzlich Gesprächsbereit.

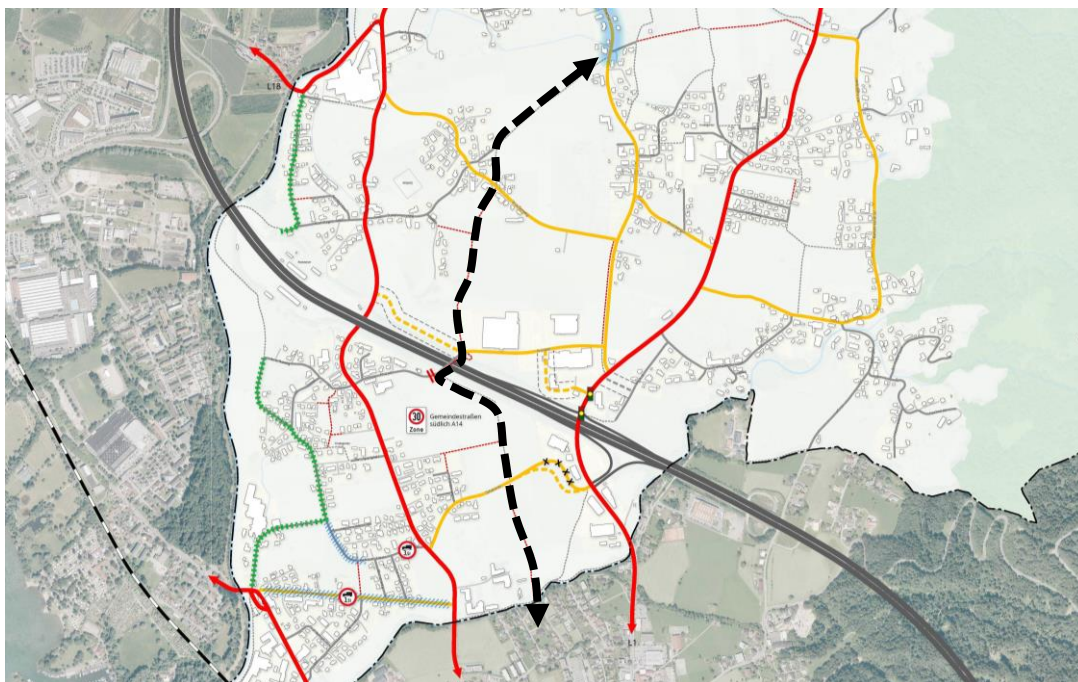


Abb. 7: Neue Fuß- und Radverkehrsachse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Prozessablauf	6
Abb. 2: Planausschnitt Straßen- und Wegekonzept Hörbranz (ENTWURF)	8
Abb. 3: Verlängerung Krüzastraße bis L18	9
Abb. 4: Anbindung Gewerbegebiet Krüza an L1	10
Abb. 5: Anbindung Gemeindestraße Allgäustraße an L1	11
Abb. 6: Anbindung Gemeindestraße Allgäustraße an L1	11
Abb. 7: Neue Fuß- und Radverkehrsachse	13

Beilagen

Beilage 1: Ergebnisse Bevölkerungsworkshop am 15.01.2019	16
Beilage 2: Ergebnisse Anrainerworkshop am 11.06.2019	19

Beilage 1: Ergebnisse Bevölkerungsworkshop am 15.01.2019

Fuß- und Radverkehr

- 2x mehr Schutz für Fußgänger
- Fußgänger schützen durch Poller bzw. erhöhten Gehsteig
- Erweiterung der Fuß- und Radwege
- Verbesserung der Fuß- und Radwege (Wiesenweg bei Graben oft unpassierbar, Vorschlag kl. Brücke)
- Mehr Gehwege zum Spazieren, Gehweg entlang der Laiblach
- Gehen auf der Krüzastraße ist gefährlich
- 2x kein Gehsteig in der Krüzastraße
- Straußenweg: Gehsteig bis Sannwald errichten (Istzustand für Fußgänger zu gefährlich)
- Parkplatz bei Rose und Prinz für Fußgänger gefährlich
- Gefahrenbereich Fußgängerübergang bei Facona / Allgäuerstraße
- Fuß-/Radwegüberfahrt Unterhochsteg gefährlich
- 3x Radweg nach Hohenweiler entlang der Allgäuerstraße
- Radwegenetz: ausbauen, verbreitern, beleuchten, direkte Verbindungen ohne Umwege
- Ziegelbachstraße ist für Radfahrer lebensgefährlich (Mehrzweckstreifen reicht nicht)
- Radweg entlang der Dammkrone Unterhochsteg - Autobahn
- Kein Radweg im Zentrum (Radfahren dort lebensgefährlich)
- Krüzastraße bessere Beleuchtung

Temporeduktion / Verkehrsberuhigung

- Kinder im Zentrum in den Vordergrund - Autofreier Schulcampus
- 2x Schritttempo für Zufahrt GH Bad Diezlings
- Begegnungszone für Hotspots (z.B. GH Bad Diezlings)
- Begegnungszonen im Zentrum, in Naherholungsgebieten, bei Geschäften
- Begegnungszone von Kreuzung Schützenstr. bis Ziegelbachstr. und Heribrandstr. bis Parkplatz Leiblachtsaal
- Tempo 30 auf Straßen bei denen Fußgänger und Radfahrer gefährdet werden (Kontrollen!)
- 30 km/h tödliche Geschwindigkeit, bei einspurigen Straßen ohne Geh-/Radweg nur Tempo 20
- Schwedenstraße als Wohnstraße, kein Durchgangsverkehr mehr
- Schwedenstraße keine Zu- und Abfahrt für Kindergarten
- Temporeduktion 30 auf Unterhochstegstraße

- Verkehrsberuhigung Unterhochstegstraße (z.B. wie Lauterach Erlachstraße)
- Sperre MIV Unterhochstegstraße auf Höhe Maihof (viel Durchgangsverkehr)
- Krüzastraße Tempo 30 für Pkw und 20 für Lkw
- L1 Allgäuerstraße Tempo 50, Verkehrsinsel schaffen, Straßenbeleuchtung (Sicherheit, Schulweg)
- Neubau Salvatorstraße als Verbindungsstraße zwischen Autobahn und Lochauer Straße (Umfahrung Wohngebiet)
- Landwirtschaftliche Fahrzeuge sollen sich Rücksichtvoll verhalten (z.B. GH Bad Diezling)

Lkw-Verkehr

- 6x Ausbau der Krüzastraße für Lkw zur L18
- 2x Entlastung Lkw-Verkehr in der unteren Krüzastraße
- 2x Lkw parken auf Krüzastraße
- Lkw-Fahrverbot auf Unterhochstegstraße
- 3x Gefahrenstelle bei Tankstelle Scheier durch Lkw die auf die Allgäuerstraße / Ziegelbachstraße fahren
- Tankstelle Scheier muss weg
- Schwedenstraße kein Baustellenverkehr bei Bau Kindergarten

Sonstiges

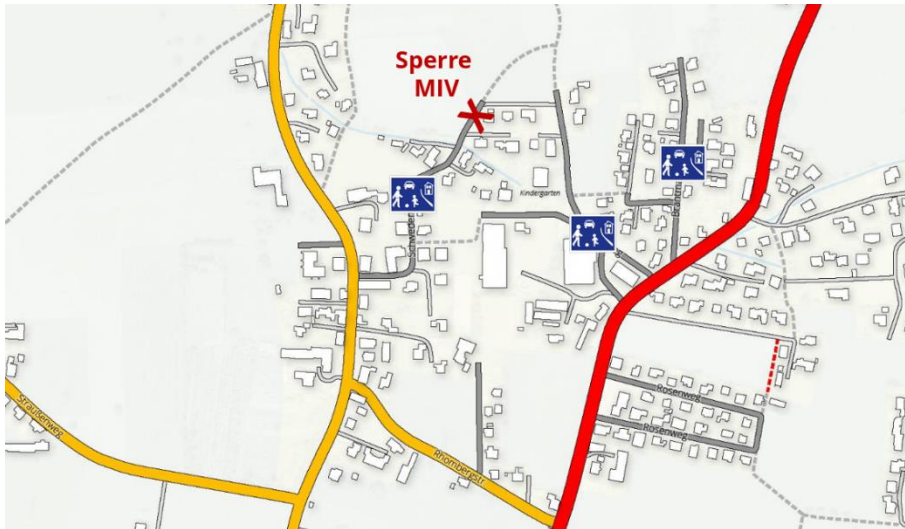
- Anregung an Firmen Mobilitätsmanagement zu betreiben, damit MA mehr ÖV und Rad nutzen
- Verkehrskonzept / Verkehrsführung oberer Kirchplatz schlecht
- kein Florianiprinzip bei den Maßnahmen

Stimmungsbild zu Tempo 30 auf Gemeindestraßen

- Ja = 29 Stimmen
- Nein = 37 Stimmen
- Tempo 20 = 3 Stimmen

Beilage 2: Ergebnisse Anrainerworkshop am 11.06.2019

Vorschlag Wohnstraßen



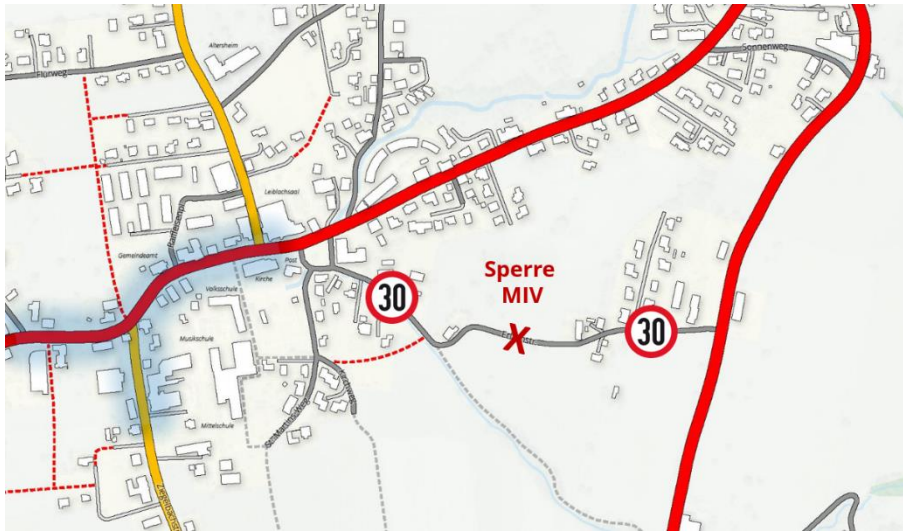
Rückmeldung zu Schwedenstraße

- Verkehrsberuhigung und Spielen auf der Straße wird von einigen Anrainern gewünscht
- Wohnstraße wird positiv gesehen, ebenso die Sperre
- Wenn keine Wohnstraße, dann trotzdem Sperre
- Genaue Position der Sperre ist zu überdenken, keine Sperre in der Mitte
- Sperre auf Höhe Kirchweg besser oder beim „Bänkle“
- Sperre als versenkbarer Poller mit Fernbedienung für Anrainer
- Keine Wohnstraße, sondern Tempo 20 oder 30 und Bodenwellen
- Sperre wird von einigen Anrainern abgelehnt, anstatt Kontrolle der bestehenden Fahrverbote und frühzeitige Beschilderung
- Information der Eltern der Kindergartenkinder über Fahrverbote

Rückmeldung zu Brantmannstraße

- Wohnstraße wird für Verkehrssicherheit der Kinder gewünscht
- Tempo 40 ist keine Lösung
- Wohnstraße wird von einigen Anrainern abgelehnt
- Keine Wohnstraße, aber Tempo 20 oder 30
- Bodenwellen und Tafel „Achtung Kinder“ als Eingangstor

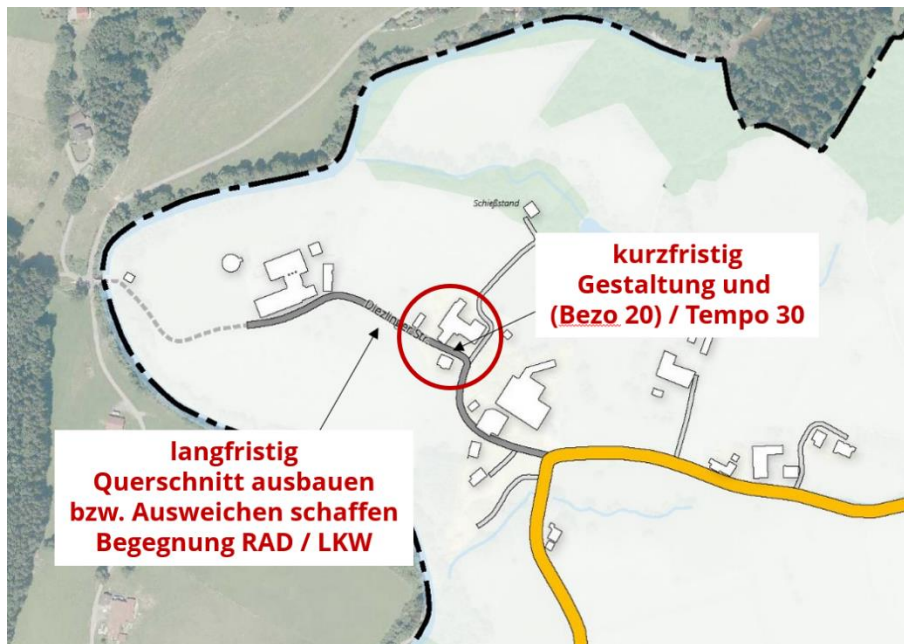
Vorschlag Erlachstraße



Rückmeldungen zu Erlachstraße

- Sperre wird einstimmig gewünscht (12 Personen anwesend)
- Lage der Sperre muss gut überlegt werden
- Durchfahrt für Motorräder und Mopeds weiterhin ermöglichen
- Tempo 20 oder Schrittgeschwindigkeit wird gewünscht
- Sperre wird Probleme / Gefahrenstellen entschärfen
- Kreuzung L1 / Erlachstraße Kurvenradius vergrößern bzw. prüfen
- Rochusweg nur als Fußweg, keine Radfahrer und Reiter
- 1x Anrainer gegen Sperre (Landwirtschaft, Umwege durch das Dorf)

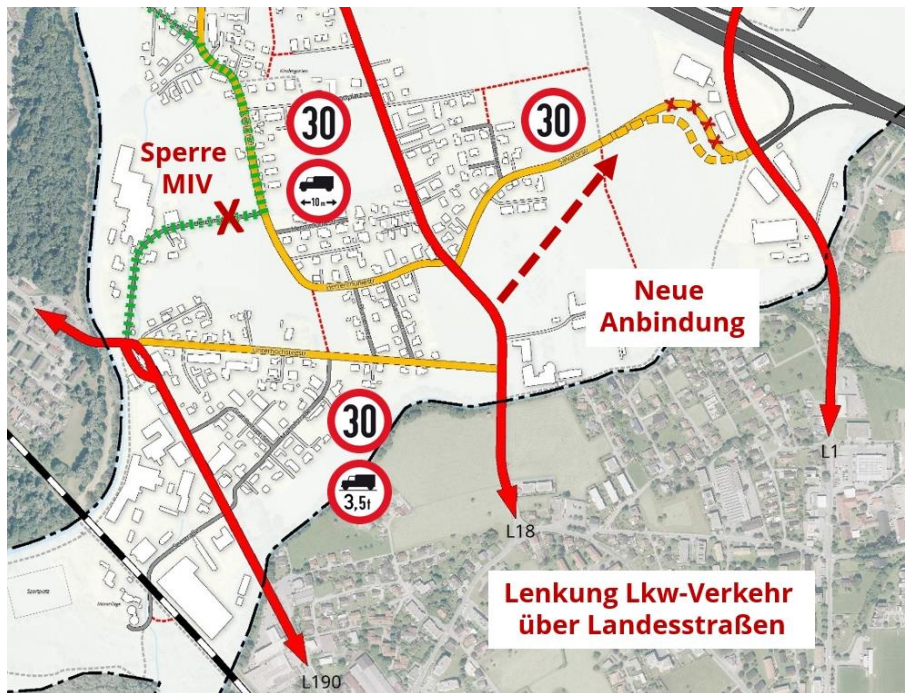
Vorschlag Diezlinger Straße / Bad Diezlings



Rückmeldungen zu Diezlinger Straße

- Hauptprobleme sind landwirtschaftlicher Verkehr, Radfahrer, Kinder und Reiter
- Lösung ist Schrittgeschwindigkeit
- Umgehungsweg für Landwirtschaft wäre vorhanden

Vorschlag Unterhochstegstraße / Herrenmühlestraße

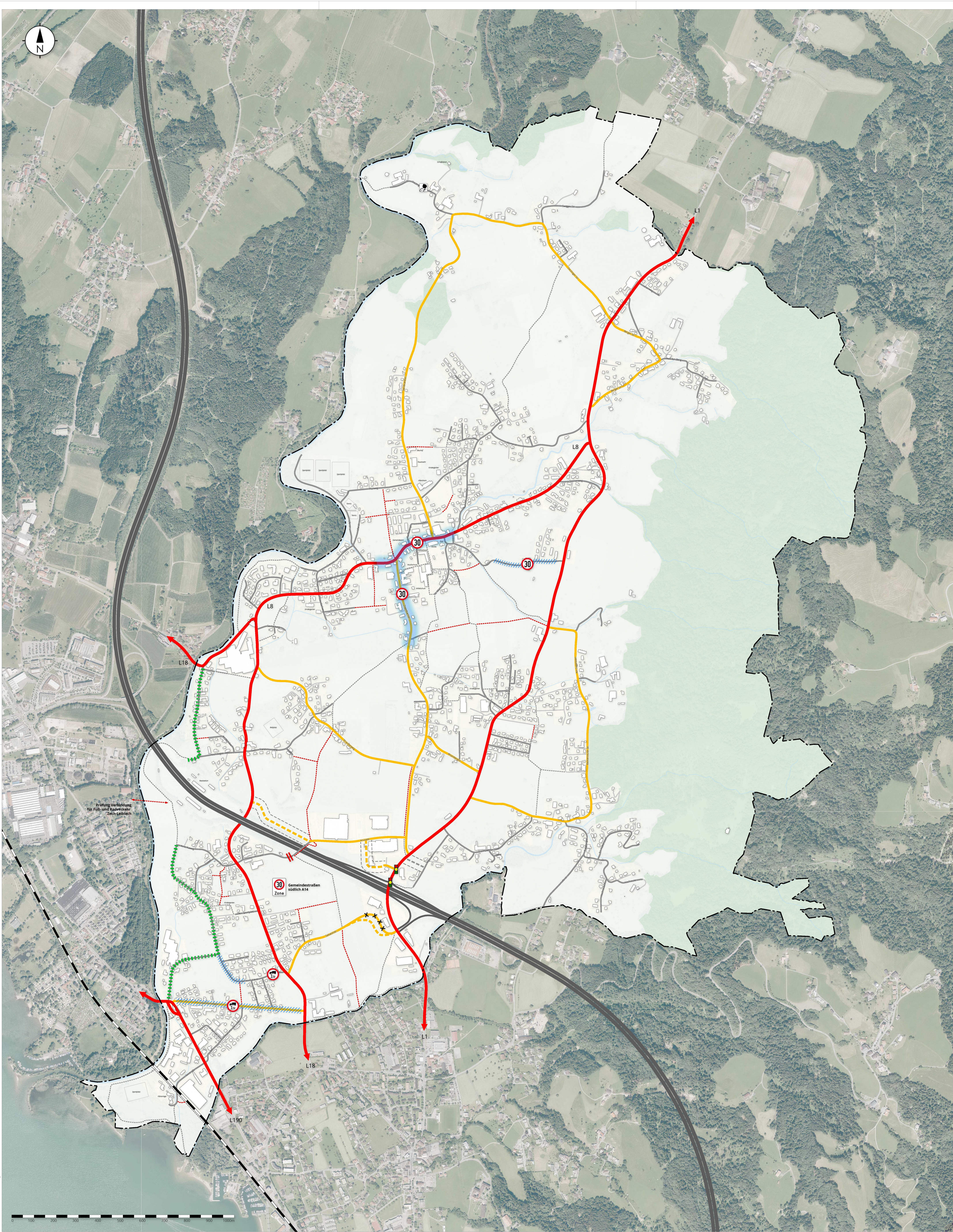


Rückmeldungen zu Unterhochstegstraße

- Tempo 40 mit flexibler Radarüberwachung
- Tempo 30 mehrheitlich positiv
- Lkw-Einschränkung positiv
- Fahrverbot >3,5t (ausgenommen Anrainerverkehr)
- Sicherung des überfahrbaren Gehsteigs
- Wenn Sperre Herrenmühlestraße, dann auch Sperre Unterhochstegstraße auf Höhe Maihof (Durchfahrt sperren)
- Bauliche Maßnahmen, die die Durchfahrt für Lkw erschweren bzw. unmöglich machen (Bodenschwellen, Verkehrsinseln, etc.)
- Verkehrsleitsystem: Verkehr über hochrangige Straßen leiten, GPS-Routen ändern lassen

Rückmeldungen zu Herrenmühlestraße

- Keine Sperre, Zubringerdienst muss auch für große Lkw möglich sein
- Rupp hat durchschnittlich 10 Lkw pro Tag
- Tempo 30 wird positiv gesehen
- Verlängerung Herrenmühlestraße gerade zur L18 (weitere Anbindung Rupp)
- Lkw-Führung: Autobahnabfahrt, Verlängerung Krüzastraße bis L18, über Kreisverkehr Bhf. Lochau L190 bis Grenze, dort Zufahrt Fa. Rupp
- Solange kein Umbau Grenze und Verlängerung Krüzastraße: Fahrverbot Lkw ausgenommen Anrainer und Zubringer
- Sperre Herrenmühlestraße wird in Kombination mit Sperre Unterhochstegstraße befürwortet (klare Abtrennung Wohnquartiere)
- Einheitliches Lkw-Fahrverbot für ganz Hörbranz
- Keine Zubringerdienste erlauben, sonst darf Fa. Rupp wieder alles befahren



- Legende**
- Staats- bzw. Gemeindegrenze
 - Eisenbahn
 - Autobahn
 - Hauptverkehrsstraße
 - Sammelstraße (Bestand)
 - Sammelstraße (Planung)
 - Erschließungsstraße (Bestand)
 - Erschließungsstraße (Planung)
 - Privatstraße / Zufahrt
 - Fuß-/Radweg (Bestand)
 - Fuß-/Radweg (Planung)
 - Straßenkorridor (max. 50m)
 - Zentrumsgestaltung / Temporeduktion
 - Fußgängerschutz / Verkehrsberuhigung
 - Fahrradstraße
 - Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
 - Tempo-30-Zone (Gemeindestraßen südlich A14)
 - LKW-Fahrverbot über 3,5t
 - VLSA (Ampelanlage)
 - Herstellung Ausweiche
 - Netzunterbruch Motorisierter Verkehr

Planungsgrundlage: Land Vorarlberg, VKW



verkehrsingenieure

Auftraggeber

Marktgemeinde Hörbranz

Projekt

Straßen- und Wegekonzept

Planinhalt

Konzeptplan

Lageplan M 1:7.500

Bearb.: ak
Gepr.: gp
Projekt: 4071
Plannr.: swk
Datum: 03.03.2022

Revision	Datum	Änderungen	Gez.	Gepr.
----------	-------	------------	------	-------

verkehrsingenieure Besch und Partner KG

Waldriedgasse 6
A-6900 Triesdorf
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.at