



verkehrs**ingenieure**

Marktgemeinde Hard

Straßen- und Wegekonzept

Bericht





Projekt

Straßen- und Wegekonzzept

Bericht

Projekt-Nr.: 3156

Auftraggeber

Marktgemeinde Hard

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

DI (HTL) Anton Gächter

Mag. Alexander Kuhn

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von Besch und Partner KG.
Der Bericht darf nur vollständig und mit Einwilligung der Geschäftsführung kopiert und an Dritte weitergegeben werden.
Die auszugsweise oder unvollständige Wiedergabe des Berichtes ist grundsätzlich unzulässig.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Straßen- und Wegekonzept	6
2.1	Grundsätze und Ziele	6
2.2	Netzgliederung und Funktionen	8
2.2.1	Hauptverkehrsstraßen	8
2.2.2	Sammelstraßen	8
2.2.3	Erschließungsstraßen	8
2.3	Maßnahmen	10
2.3.1	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime	10
2.3.2	Neue Gemeindestraßen	12
2.3.3	Neuerschließungen	12
2.3.4	Fuß- und Radverkehr	13
2.3.5	Durchgangsverkehr im Quartier	13
3.	Schlussbemerkungen und Empfehlungen	14
	Abbildungsverzeichnis	15
	Beilagen	16

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht versteht sich als Erläuterungsbericht zum beiliegenden Konzeptplan und soll der Marktgemeinde Hard 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

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 ungefährer 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).

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.

Die Erarbeitung des Straßen- und Wegekonzept erfolgte in Zusammenarbeit mit der Marktgemeinde Hard im Rahmen diverser Arbeits- und Ausschusssitzungen. Weiters wurde die Harder Bevölkerung zu zwei Anlässen eingeladen, sich über das Konzept zu informieren und Rückmeldungen abzugeben, welche in die Bearbeitung des Konzeptes eingeflossen sind.

Seitens der Fachplanung wurden nachfolgende Arbeitsschritte in Abstimmung mit der Marktgemeinde Hard durchgeführt:

- Durchführung einer Bestands- und Problemanalyse
- Einarbeitung vorhandener Planungen und Konzepte
- Erstellung eines Konzepts zur Netzgliederung bzw. Ausweisung der Funktionen der Straßen
- Ausarbeitung von Vorschlägen zur generellen Verkehrsorganisation
- Ausarbeitung von Maßnahmen zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs
- Ausarbeitung von Vorschlägen für Prinzipien bei der Neuerschließung von Gebieten

2. Straßen- und Wegekonzzept

2.1 Grundsätze und Ziele

Mit dem Straßen- und Wegekonzzept sollen auf Basis der Mobilitätsgrundsätze nachfolgende Ziele und Wirkungen erreicht werden:

- Unterstützung eines guten Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer
- Sicherstellung eines möglichst flüssigen Verkehrs für alle Verkehrsträger
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Senkung der Lärm- und Abgasbelastungen
- Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und öffentlichen Verkehrs
- Kosteneinsparungen bei Bau und Erhaltung der Straßen
- Unterstützung der Wahrnehmung und Erkennbarkeit des Straßensystems

Zur Erreichung dieser Ziele und Wirkungen soll mit dem Straßen- und Wegekonzzept langfristig eine konsequente Netzgliederung im Straßennetz von Hard umgesetzt werden, die dazu beiträgt, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst auf kurzen Strecken von den Erschließungsstraßen über definierte Sammelstraßen auf das Hauptverkehrsstraßennetz gelenkt und gebündelt wird, um die Belastungen im untergeordneten Netz gering zu halten.

Durch die Gliederung und Kategorisierung entstehen zwischen den Sammel- und Hauptverkehrsstraßen abgrenzbare Quartiere, die flächenhaft verkehrsberuhigt werden können und attraktive, kurze Wege für den Fuß- und Radverkehr bieten sowie unattraktiv für gebietsfremde Durchgangsverkehre sind.

Die Sammelstraßen sind schleifenartig untereinander verbunden und an die Hauptverkehrsstraßen angebunden, um die Harder Quell- und Zielverkehre auf diesen Achsen zu kanalisieren. Für den Fuß- und Radverkehr werden entlang dieser Achsen entsprechende Infrastrukturen angeboten bzw. ausgebaut (Gehsteige, Radverkehrsanlagen, Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr), damit die Sicherheit und Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs gewährleistet wird.

Um Durchgangsverkehre bzw. das Umfahren der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere der L202, über die Sammelstraßenschleifen zu vermeiden, sind verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes sowie zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs zu setzen, u.a. durch die Ausweitung der Begegnungszone im Zentrum oder Fahrradstraßen entlang wichtiger Radrouten. Weiters soll durch eine frühzeitige Pfortnerung auf der L202 der Verkehrsfluss verbessert werden, um Schleichverkehre über die Gemeindestraßen zu reduzieren.

Bei der Neuerschließung sowie Erweiterung von Gebieten sind Schleifenerschließungen anstatt Stichstraßen anzudenken sowie die Durchwegungen für Fuß- und Radverkehr in hoher Qualität sicherzustellen. Bei der Neuerschließung und Erweiterung des Straßennetzes ist darauf zu achten, dass keine neuen Schleichwege durch die Quartiere geöffnet werden.

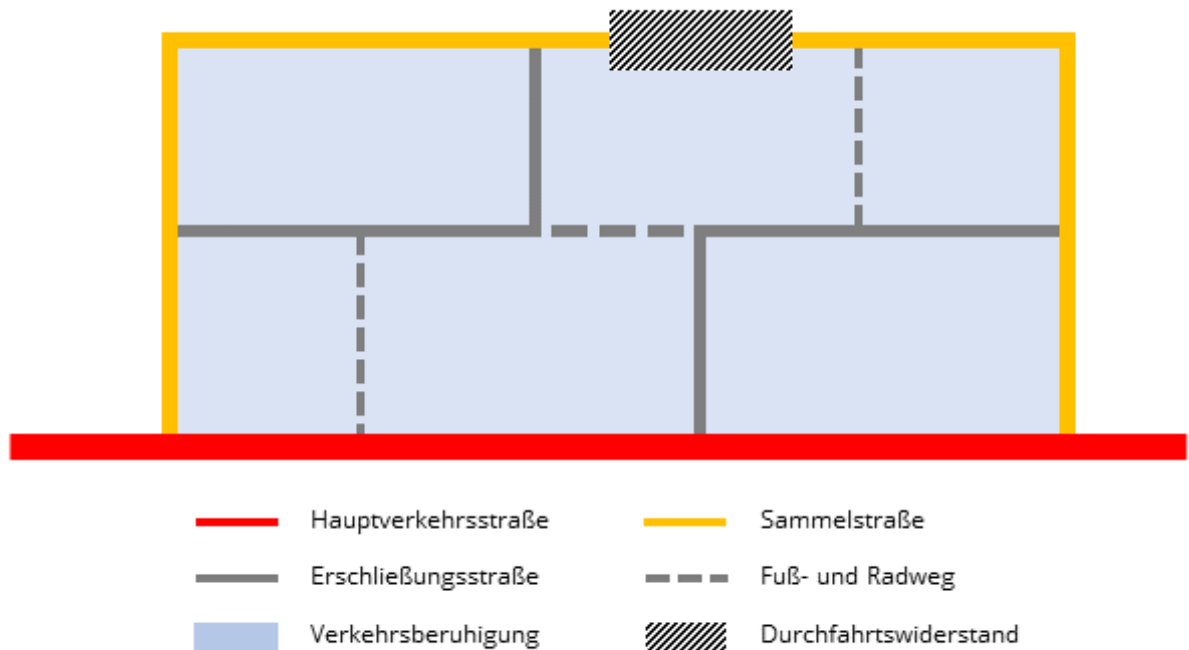


Abb. 1: Skizze Netzgliederungs- und Erschließungsprinzip

2.2 Netzgliederung und Funktionen

2.2.1 Hauptverkehrsstraßen

Das Hauptverkehrsstraßennetz wird durch die Landesstraßen gebildet, welche im Wesentlichen Durchleit- und Verbindungsfunktion haben. Die Hauptverkehrsstraßen sind als Vorrangstraße gegenüber den Nebenstraßen bevorrangt. Die Hauptverkehrsstraßen sind die Landesstraßen:

- L202 – Höchst / Bregenz
- L203 – Verbindung nach Lustenau / Hohenems
- L3 – Verbindung nach Lauterach / Wolfurt

2.2.2 Sammelstraßen

Die Sammelstraßen haben die Funktion, den Verkehr aus den Quartieren zu sammeln und diesen auf das Hauptstraßennetz zu führen. Zudem fungieren die Sammelstraßen als untergeordnete Verbindungstraßen zwischen den einzelnen Ortsteilen der Marktgemeinde Hard. Sammelstraßen sollten, sofern kein spezielles Verkehrsregime verordnet ist, gegenüber den Erschließungsstraßen bevorrangt werden. Als Sammelstraßen können die nachfolgenden Straßen bzw. Straßenzüge kategorisiert werden:

- Landstraße / Hofsteigstraße
- Industriestraße / Mockenstraße / Bahnhofstraße
- Allmendstraße / Seestraße/ Uferstraße
- Kirchstraße / Kohlplatzstraße / Lochbachstraße / Wallstraße
- Alte Straße / Quellenstraße / Rauholzstraße
- Erlachstraße / Kotterstraße / Mühlestraße / Webereiweg
- Lerchenmühlstraße / Salbachstraße / Langenstegstraße
- Oberer Achdamm / Schäfferhofstraße

2.2.3 Erschließungsstraßen

Alle übrigen öffentlichen Gemeindestraßen sowie die Privatstraßen fallen in die Kategorie der Erschließungsstraßen. Die Vorrangregelung im Bereich der Erschließungsstraßen ist im Einzelfall zu prüfen. Im Bereich der Tempo-30-Zonen ist Rechts-vor-Links zu forcieren, allerdings nur, wenn dies in einem zusammenhängenden und größeren Kontext realisiert und über eine angemessene Straßenraumgestaltung ersichtlich gemacht werden kann.



Abb. 2: Ausschnitt Konzeptplan

2.3 Maßnahmen

2.3.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime

Das bestehende Geschwindigkeitsregime soll prinzipiell fortgesetzt werden, d. h. generell Tempo 40 mit den bestehenden Abschnitten mit Tempo (Tempo-30-Zonen, Begegnungszone, Fahrradstraßen). Im Bereich der Kindergärten und Schulen soll zukünftig die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Einzelfall geprüft werden.

Weiters wird die Tempo-30-Zone sowie die Begegnungszone im Zentrum der Marktgemeinde Hard erweitert. Die Begegnungszone soll im Osten bis zur Firma Elektro Kolb erweitert werden und zudem zukünftig auch die Heimartstraße umfassen. In Richtung See soll der Lückenschluss zwischen der Begegnungszone Zentrum und jener bei der Musikschule erfolgen und auch auf die Poststraße erweitert werden. Bei den Überlegungen zur Erweiterung der Begegnungszone ist zu berücksichtigen, dass die Heimartstraße derzeit als Umfahrungsstraße für den Wochenmarkt genutzt wird. Im Zuge der Erweiterung soll jedenfalls mit Hilfe straßenraumgestalterischer Mittel dazu beigetragen werden, dass für alle Verkehrsteilnehmer ersichtlich ist, dass sie sich in einer Begegnungszone befinden.

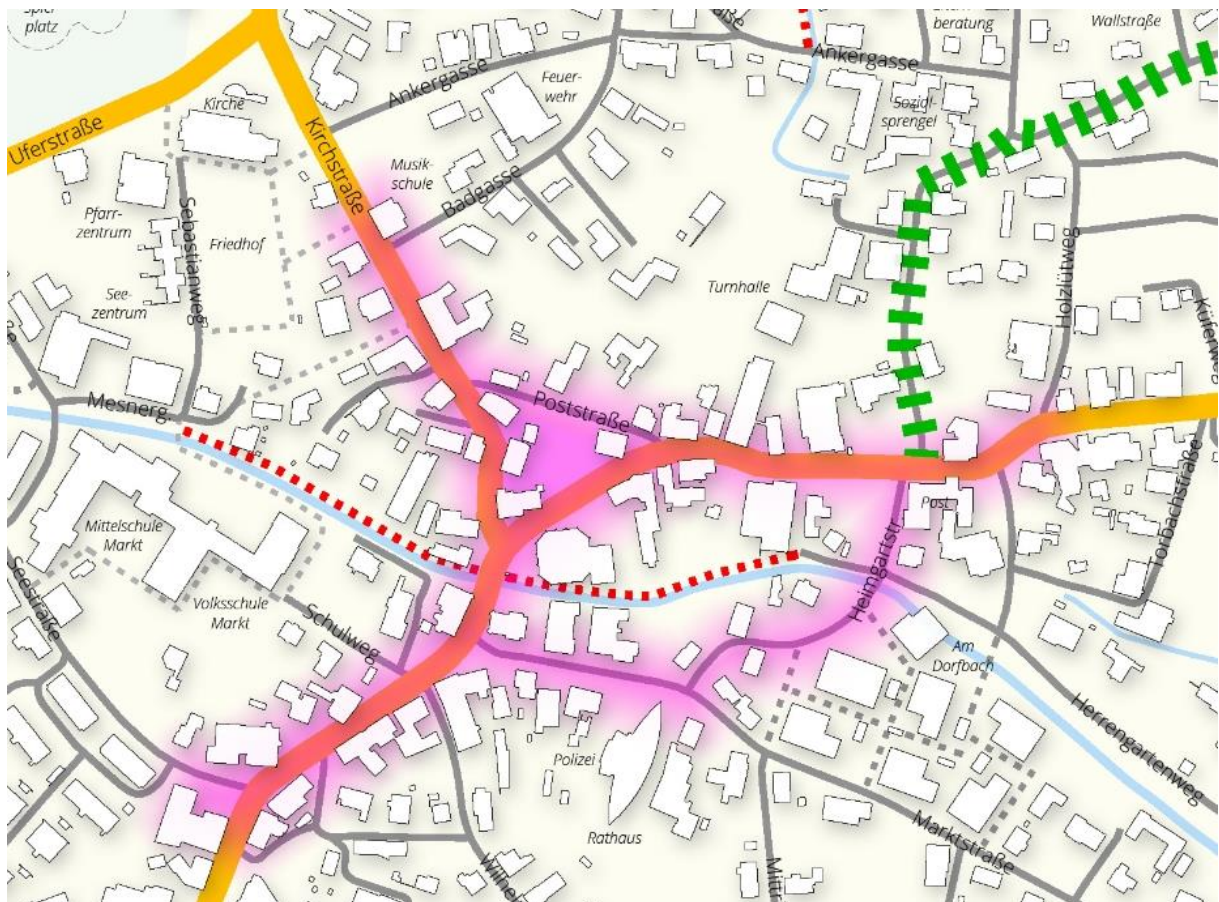


Abb. 3: Ausschnitt Begegnungszone Zentrum

Im Bereich In der Wirke / An der Steinlache wurde die Begegnungszone aufgehoben und nun als Erweiterung der Tempo-30-Zone verordnet und beschildert.



Abb. 4: Tempo-30-Zone Zentrum / In der Wirke

Weiters wird angedacht, dass der Straßenzug Mockenstraße / Allmendstraße zwischen Landstraße und Händleweg als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden soll und insbesondere im Kontext der Schulwegsicherung die Verkehrssicherheit erhöht werden soll.

Im Rahmen der Quartiersentwicklung Bommen wird das Ziel verfolgt, einen Teilabschnitt des Falkenwegs als Begegnungszone sowie die geplante Verlängerung des Rabenwegs als Fußgängerzone (ausgenommen ÖV, Rad und Zustelldienste) auszuweisen und zu gestalten.

Die bestehende Fahrradstraße Sportplatzstraße / Wallstraße soll bis zur Kreuzung Hofsteigstraße / Sägewerkstraße verlängert werden. Sobald bauliche Maßnahmen für diesen Bereich gesetzt werden, soll eine Entschärfung dieses Kreuzungsbereichs mitgedacht werden. Im Zuge der Erweiterung der Begegnungszone ist darauf zu achten, dass der Übergang zwischen Fahrradstraße und Begegnungszone eindeutig gestaltet wird. Zudem wurde unlängst die Hafenstraße / Kohlplatzstraße als Fahrradstraße ausgewiesen.

2.3.2 Neue Gemeindestraßen

Im Rahmen der Quartiersentwicklung Bommen ist Verlängerungen des Rabenwegs vorgesehen und im Straßen- und Wegekonzept mit Straßenkorridoren ausgewiesen:

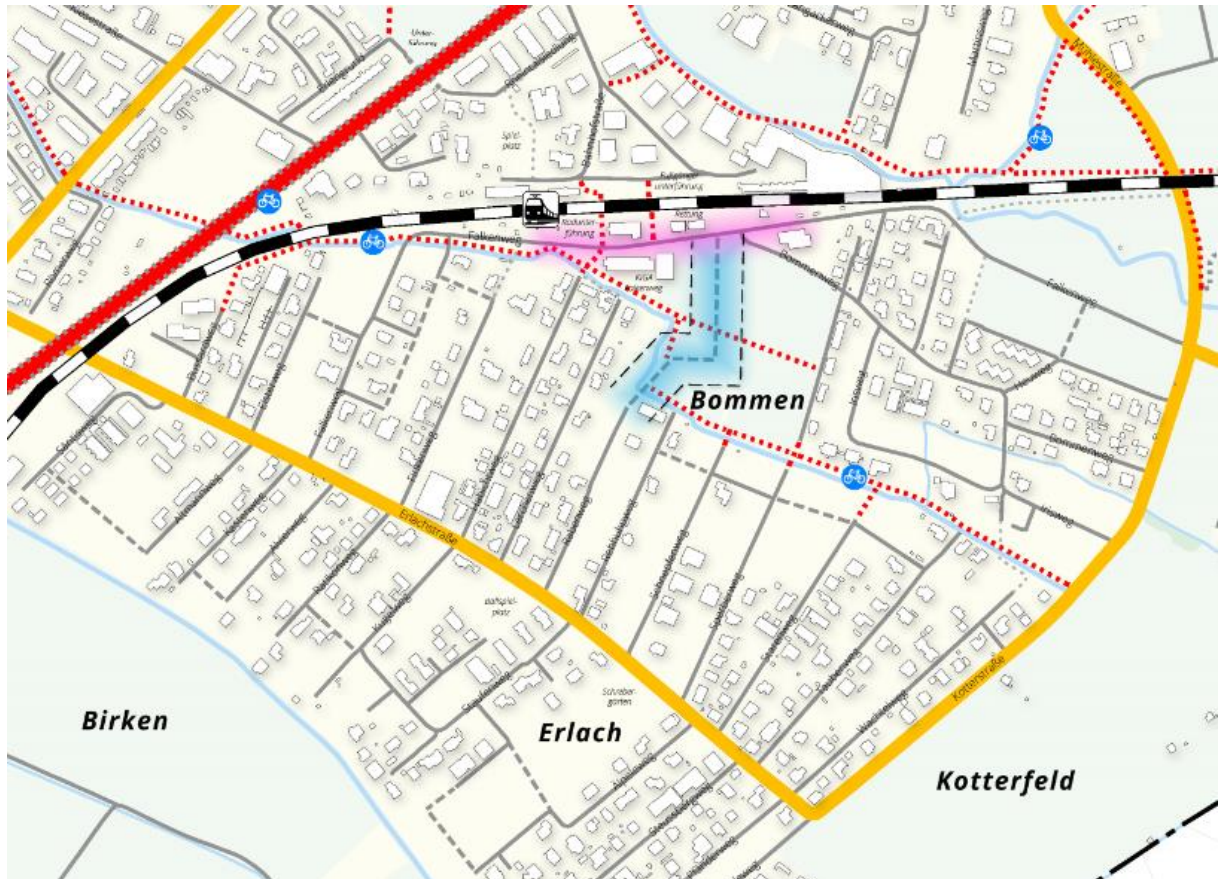


Abb. 5: Ausschnitt Bommen

Gemäß SUP-Ausnahmereverordnung LGBI. 35/2015 ist für diese Straße keine Umweltprüfung oder Umwelterheblichkeitsprüfung nach §17 Straßengesetz erforderlich, da der beabsichtigte Korridor vollständig innerhalb des äußeren Siedlungsrandes liegen und die Gemeindestraße nicht für die Verbindung mit einer anderen Gemeinde wichtig ist.

2.3.3 Neuerschließungen

In den Bereichen Industriestraße, Bahnhofstraße und Hofsteigstraße / Wallstraße sowie in den Quartieren Bommen und Erlach wurden schematische Erschließungen und Durchwegungen dargestellt, die den Grundsatz der Schleifenerschließungen für diese Teilgebiete aufzeigen sollen.

2.3.4 Fuß- und Radverkehr

Die Marktgemeinde Hard forciert den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, um attraktive und kurze Wege zu schaffen. Im Straßen- und Wegekonzept sind neue Durchwegungen und Lückenschlüsse dargestellt.

Bei Neuerschließungen ist darauf zu achten, dass Durchwegungen für den Fuß- und Radverkehr frühzeitig mitgedacht und konsequent umgesetzt werden.

Neben der Erweiterung der Begegnungszone und Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-30-Beschränkungen, sind ebenso adäquate Fuß- und Radverkehrsverkehrsanlagen entlang stark frequentierter Sammel- und Erschließungsstraßen zu erhalten bzw. zu schaffen, insbesondere dort, wo kein Mischverkehr möglich oder Tempo 40 km/h gilt.

Im Juli 2013 führte unser Büro eine Schutzweganalyse in der Marktgemeinde Hard durch. Im Rahmen der Analyse wurden alle bestehenden Schutzwege auf Defizite hin untersucht und Mängel ausgewiesen. Im Rahmen der Umsetzung des Straßen- und Wegekonzeptes bzw. Baumaßnahmen, sollten die damals festgestellten Mängel sukzessive beseitigt werden. Dies gilt insbesondere im Bereich wichtiger Fuß- und Radverkehrsachsen sowie im Schul- und Kindergartenumfeld.

2.3.5 Durchgangsverkehr im Quartier

Im Zuge der Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes wurde das Thema Durchgangsverkehr bzw. Schleichwegverkehr im Quartier diskutiert. Es wurden Möglichkeiten aufgezeigt, in welcher Weise die gebietsfremden Verkehre reduziert bzw. unterbunden werden könnten. Die Umsetzung von Netzunterbrüchen für den motorisierten Individualverkehr wurde nicht weiterverfolgt.

Die Marktgemeinde Hard verfolgt anstatt dessen den Ansatz, dass mittels Geschwindigkeitsbeschränkungen und Kontrollen, eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs erreicht wird und somit die Belastungen in den Quartieren reduziert sowie das gemeinsame Miteinander im Straßenverkehr gestärkt werden.

3. Schlussbemerkungen und Empfehlungen

Mit dem vorliegenden Straßen- und Wegekonzzept baut die Marktgemeinde Hard auf den bestehenden Qualitäten in der Gemeinde auf und forciert durch die Einführung und Umsetzung des neuen Netzgliederungs- und Erschließungsprinzips die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren.

Die Netzgliederung samt den angestrebten Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass der motorisierte Verkehr verträglicher abgewickelt werden kann. Der Schwerpunkt der Erweiterung der Begegnungszone sowie die Bestrebungen der Reduktion der Geschwindigkeit im Schul- und Kindergartenumfeld leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes sind adäquate bauliche Maßnahmen zu setzen, die auf die ortspezifische Situation abgestimmt werden. Bei der Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen sollte, ebenso wie bei der Erstellung des Straßen- und Wegekonzzeptes, der Fuß- und Radverkehr prioritär behandelt werden.

Abschließend wird empfohlen, dass die neuen Fuß- und Radwegverbindungen, welche im Konzept aufgezeigt wurden, beibehalten werden sollten, auch wenn eine Realisierung derzeit nicht möglich scheint (Vision).

Im Hinblick auf die diskutierten Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime wird aus fachlicher weiterhin empfohlen, die Tempo-30-Zonen schrittweise zu etablieren und langfristig auf das gesamte Sammel- und Erschließungsstraßennetz auszudehnen sowie weitere Fahrradstraßen im Bereich der Landesradrouten und wichtigen örtlichen Hauptrouten zu prüfen und umzusetzen.

Feldkirch, 23.01.2019

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Skizze Netzgliederungs- und Erschließungsprinzip	7
Abb. 2:	Ausschnitt Konzeptplan.....	9
Abb. 3:	Ausschnitt Begegnungszone Zentrum	10
Abb. 4:	Tempo-30-Zone Zentrum / In der Wirke.....	11
Abb. 5:	Ausschnitt Bommen.....	12

Beilagen

Beilage 1: Richtwerttabelle	17
-----------------------------------	----

Beilage 1: Richtwerttabelle

Straßentyp	Erschließungsstraße	Sammelstraße	Hauptverkehrsstraße
Eigentümer (i.d. Regel)	Private / Gemeinde	Gemeinde	Land
Hauptfunktion	- erschließen - sich aufhalten - spielen (Wohnstraße)	- verbinden - sammeln - erschließen	- durchleiten - verbinden - sammeln - erschließen
Verkehrsstärke (Spitzenstd.)	≤ 150 Kfz/h	≤ 800 Kfz/h	≥ 800 Kfz/h
Begegnungsfall - Regelfall - Engstelle - Ausweiche	Pkw / Pkw Rad / Pkw Pkw / Lkw (Bus)	Pkw / Lkw (Bus) Rad / Lkw (Bus) bzw. Pkw / Pkw Lkw / Lkw bzw. Bus / Bus	Lkw / Lkw bzw. Bus / Bus
Fahrbahnbreite (ohne erforderlichen Lichtraum) - Regelfall - Engstelle - Ausweiche	4.50m min. 3.50m min. 5.50m	5.50m / min. 6.00m bei ÖV min. 4.50m min. 6.00m	6.50m bzw. nach Betriebskonzept
Geschwindigkeit	30 km/h	40 km/h	50+ km/h
Verkehrsregime - Tempo-30-Zone - Begegnungszone - Fahrradstraße - Wohnstraße	ja möglich möglich bedingt möglich	möglich möglich möglich nein	nach Betriebskonzept nach Betriebskonzept nein nein
Vorrangregelung	Rechts-vor-Links	bevorragt	Vorrangstraße
Fußverkehr	Mischverkehr bzw. Gehsteig bei hohem MIV-Anteil	min. einseitiger Gehsteig (2m) bzw. Fußgängerschutz	beidseitige Gehsteige (2m)
Radverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr bei Tempo 30 bzw. Radverkehrsanlage bei hohem MIV-Anteil	Radverkehrsanlage
Öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle bzw. Busbucht nach Bedarf	Busbucht, wenn Raum vorhanden
Schwerverkehr	nur Anlieferung	nur Anlieferung	ohne Einschränkung