



verkehrsingenieure

Stadt Bludenz

# Straßen- und Wegekonzept Bludenz und Außerbratz

Bericht



Feldkirch, 06.06.2024



### **Projekt**

Straßen- und Wegekonzept Bludenz und Außerbraz  
Bericht  
Projekt-Nr.: 5415

### **Auftraggeber**

Stadt Bludenz

### **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. (HTL) Anton Gächter  
Mag. Alexander Kuhn

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von Besch und Partner KG.  
Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.  
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	4
1. Einleitung .....	5
2. Dokumentation des Verfahrens .....	6
3. Planungs- und Beteiligungsprozess .....	7
4. Straßen- und Wegekonzept .....	8
4.1 Netzgliederung und Funktionen ohne Verlegung L190 .....	8
4.1.1 Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßen .....	8
4.1.2 Hauptsammel- und Sammelstraßen .....	9
4.1.3 Erschließungsstraßen .....	10
4.2 Netzgliederung und Funktionen mit Verlegung L190 .....	10
4.3 Neue Gemeindestraßen .....	12
4.3.1 Erschließung Rungelin/Klosterweg .....	12
4.3.2 Erschließung Schmitte .....	13
4.4 Maßnahmen .....	14
4.4.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand .....	14
4.4.2 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung .....	16
4.4.2.1 Stadtstraßen .....	16
4.4.2.2 Stadtzentrum und Innenstadt .....	17
4.4.2.3 Begegnungszone Bahnhof .....	19
4.4.2.4 Landesstraße L91 .....	19
4.4.2.5 Landesstraße L97 .....	19
4.4.3 Umbau L190 und L97 (Klosterbogen) .....	20
4.4.4 Neue Einbahnen .....	20
4.4.5 Umgestaltung Kreuzungsbereiche .....	21
4.4.6 Fuß- und Radverkehr .....	22
4.4.6.1 Radrouten .....	22
4.4.6.2 Kleinteiliges Wegenetz .....	23
4.4.6.3 Lückenschluss Gehsteig L97 .....	23
4.4.6.5 Querungen Fuß- und Radverkehr .....	24
Beilagen .....	25

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Prozessablauf .....	7
Abb. 2: Netzgliederung ohne (oben) und mit (unten) Verlegung L190 .....	11
Abb. 3: Erschließung Rungelin/Klosterweg .....	12
Abb. 4: Erschließung Schmitte .....	13
Abb. 5: Begegnungszone Landeskrankenhaus (Quelle: Google Street View 2023) .....	14
Abb. 6: Fahrradstraße Schillerstraße (Quelle: Google Street View 2020) .....	15
Abb. 7: Beispiele für die Gestaltung einer Torsituation am Beginn einer Tempo-30-Zone .....	17
Abb. 8: Beispiel Begegnungszone Innenstadt Hohenems .....	18
Abb. 9: Visualisierung Bahnhofvorplatz (Quelle: Marte.Marte Architekten) .....	19
Abb. 10: Straßenraum L97 im Ortsgebiet von Außerbraz (Quelle: Google Street View 2022) .....	20
Abb. 11: Landesradroutenkonzept (Ausschnitt Bludenz und Außerbraz) .....	22

# 1. Einleitung

Der vorliegende Bericht versteht sich als Erläuterungsbericht zu den beiliegenden Konzeptplänen und soll der Stadt Bludenz gemäß §16 des Vorarlberger Straßengesetzes als Straßen- und Wegekonzept für Bludenz und den Ortsteil Außerbraz dienen. Für die Ortsteile Brunnenfeld, Bings und Radin wurden bereits Straßen- und Wegekonzepte erstellt und im Jahr 2023 beschlossen.

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 Wegekonzeptes wurde federführend von der Stadt Bludenz durchgeführt. Zur fachlichen Begleitung des Gesamtprozesses wurden das Büro verkehrsingenieure Besch und Partner aus Feldkirch hinzugezogen.

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

- Erhebung des bestehenden Straßennetzes und Funktionsgliederung
- Erhebung geplanter Straßen und Wege auf Grundlage vorhandener Konzepte, Planungen und Projekte
- Entwurf eines Straßen- und Wegekonzeptes (Konzeptplan) und eines Erläuterungsberichtes zum Konzept
- Empfehlung des Verkehrsplanungsausschusses an die Stadtvertretung, die öffentliche Auflage des Straßen- und Wegekonzeptes zu beschließen
- Beschluss zum Start des öffentlichen Auflage- und Anhörungsverfahrens
- Öffentliche Auflage und deren Kundmachung sowie anschließende Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen
- Konsultation Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und Information der Nachbargemeinde
- Kenntnisnahme und Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen
- Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes durch die Stadtvertretung mit anschließender Veröffentlichung

### 3. Planungs- und Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des Straßen- und Wegekonzeptes (SWK) erfolgte in Zusammenarbeit mit einem kleinen Kernteam und einer Arbeitsgruppe, die sich aus politischen Vertretern der Stadt und Mitarbeitern der Stadtverwaltung zusammensetzte. Parallel zum SWK wurde auch der räumliche Entwicklungsplan (REP) durch das Büro stadtland erstellt. Je nach Anlass wurden Sitzungen und Workshops gemeinsam abgehalten.

Die Bevölkerung wurde im Rahmen von zwei Workshops sowie der öffentlichen Auflage in den Prozess eingebunden. Die Ergebnisse der beiden Bevölkerungsworkshops sowie die Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auflage sind in den Beilagen dokumentiert.

Datum	Sitzungen
19.10.2022	Startsitzung
08.11.2022	1. Kernteamsitzung (gemeinsam mit REP)
15.11.2022	1. Arbeitsgruppensitzung (gemeinsam mit REP)
13.04.2023	1. Bevölkerungsworkshop (gemeinsam mit REP)
26.05.2023	2. Kernteamsitzung
10.08.2023	3. Kernteamsitzung
23.10.2023	2. Arbeitsgruppensitzung
05.02.2024	4. Kernteamsitzung
19.02.2024	3. Arbeitsgruppensitzung
14.03.2024	2. Bevölkerungsworkshop (gemeinsam mit REP)
02.04.2024	5. Kernteamsitzung
16.04.2024	4. Arbeitsgruppensitzung
25.04.2024	Stadtvertretung – Beschlussfassung öffentliche Auflage
29.04. bis 27.05.24	Öffentliche Auflage Straßen- und Wegekonzept
erfolgte mit Auflage	Konsultation Land und Information Nachbargemeinden
03.06.2024	6. Kernteamsitzung – Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen
04.06.2024	5. Arbeitsgruppensitzung
20.06.2024	Stadtvertretung – Beschlussfassung Straßen- und Wegekonzept

Abb. 1: Prozessablauf

## 4. Straßen- und Wegekonzept

Im SWK Bludenz werden zwei Zustände der Netzgliederung unterschieden. Zum einen ein bestandsnaher Zustand auf Basis des vorhandenen Straßennetzes und zum anderen eine langfristige Vision, die eine Verlegung der L190 vorsieht und Auswirkung auf die funktionale Netzgliederung der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen hat und damit neue Möglichkeiten für die Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung rund um die Bludnzer Innenstadt ermöglicht. Die Straßenverlegung hat auf die Netzgliederung im Ortsteil Außerbraz keine Auswirkungen.

Die Verlegung der L190 beruht auf Konzepten, Planungen und Prüfungen, die in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden. Mit der Aufnahme der Verlegung der L190 in das SWK forciert die Stadtregierung von Bludenz ihr Bekenntnis zur Weiterverfolgung der Planung und Umsetzung dieser Maßnahme.

### 4.1 Netzgliederung und Funktionen ohne Verlegung L190

Das Straßennetz von Bludenz lässt sich in die nachfolgenden Kategorien gliedern:

- Hochleistungsstraßen
- Hauptverkehrsstraßen
- Hauptsammelstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen

#### 4.1.1 Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßen

Die Autobahn A14 und Schnellstraße S16 (dunkelgrau) verlaufen westlich bzw. im südlichen Stadtgebiet. Das Stadtgebiet Bludenz ist über die nachfolgenden Anschlussstellen an das Hochleistungsstraßennetz angebunden:

- A14-Vollanschluss Bludenz – Nüziders
- A14-Halbanschluss Brandnertal
- A14-Vollanschluss Bludenz – Bürs
- A14-Vollanschluss Bludenz – Montafon
- S16-Anschluss Bings
- S16-Anschluss Braz

Das Hauptverkehrsstraßennetz (rot) wird durch die Landesstraßen gebildet, welche im Wesentlichen Durchleit- und Verbindungsfunktion haben, jedoch im Siedlungsgebiet von Bludenz und Außerbranz aufgrund der gewachsenen Strukturen auch Sammel- und Erschließungsfunktionen übernehmen. Aufgrund des Einbahnsystems in Bludenz ist die Ignaz-Wolf-Straße als Hauptverkehrsstraße zu kategorisieren. In die Kategorie der Hauptverkehrsstraßen fallen die nachfolgenden Landes- und Stadtstraßen:

- L190 (Verbindung zwischen Hörbranz und Bludenz)
- L188 (Verbindung zwischen Bludenz und Gaschurn)
- L97 (Verbindung zwischen Bludenz und Klösterle)
- L93 (Verbindung zwischen Bludenz und Bings/Stallehr)
- L82 (Verbindung zwischen Bludenz und Brand)
- Ignaz-Wolfstraße (Teil des bestehendes Einbahnsystems)

#### **4.1.2 Hauptsammel- und Sammelstraßen**

Die (Haupt-)Sammelstraßen (orange/gelb) haben primär die Funktion, die Verkehre aus den Quartieren zu sammeln und auf das Hauptverkehrsstraßennetz abzuführen bzw. auch Ortsteile miteinander zu verbinden.

Aus Sicht der Stadt Bludenz und der Gemeinde Nüziders ist die Landesstraße L91 eine zentrale Hauptsammelstraße zwischen den Landesstraßen L190 und L193 bzw. der Stadt Bludenz und der Gemeinde Nüziders zur Verbindung der Ortszentren.

Im Ortsteil Außerbranz lassen sich aufgrund der bestehenden Netzgliederung keine dezidierten Hauptsammel- oder Sammelstraßen klassifizieren. Mit Ausnahme der Landesstraße L97 haben alle Straßen im Wesentlich eine reine Erschließungsfunktion.

Als Sammelstraßen können die nachfolgenden Stadtstraßen kategorisiert werden:

- Am Tobel
- Obdorfweg (Verbindung zur Seilbahn)
- Klarenbrunnstraße
- Gerberstraße
- Tränkeweg
- Schmittenstraße
- Rungelinerstraße
- Unterfeldstraße bis Jellerstraße
- Zollgasse bis Im Hag
- Im Hag (Nüziders)

### 4.1.3 Erschließungsstraßen

Alle übrigen Gemeinde- und Privatstraßen (grau) fallen in die Kategorie der Erschließungsstraßen. Die öffentlichen und privaten Erschließungsstraßen sind Großteils kleinteilige Straßen und ermöglichen entweder direkte oder in Verbindung mit den Hauptsammel- und Sammelstraßen in der Regel kurze Wege auf das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßennetz.

## 4.2 Netzgliederung und Funktionen mit Verlegung L190

Im Rahmen der Verlegung der L190 ist vorgesehen, dass die Werdenbergerstraße ab der Bahnhofstraße auf den Äuleweg verlegt und parallel zur Bahn bis kurz vor die Gemeindegrenze Nüziders geführt wird und von dort auf der bestehenden Trasse der L190 weiterverläuft.

Weiters ist die Verlegung der St. Peterstraße südlich der Hl. Kreuzkirche bzw. des Sägeweges mit Ausbau der Ignaz-Wolfstraße mit Gegenverkehr (Auflösung Einbahn) geplant, womit es möglich wird, dass die gesamte Hauptverkehrsstraße südlich der Bludnzer Innenstadt verläuft.

Das Teilstück St. Peterstraße sowie die Werdenbergerstraße und Wichnerstraße werden damit Stadtstraßen und haben aufgrund der Einbahnführung in der Wichnerstraße primär Erschließungsfunktion.

Zudem besteht mit der Umlegung der Landesstraße L91 auf Am Tobel die Option, nicht nur die Werdenbergerstraße zwischen Am Tobel und Postplatz als Stadtstraße in ihrer Funktion auf eine Sammelstraße zurückzustufen, sondern auch den Straßenzug Alte Landstraße, Mutterstraße und Bahnhofstraße bis zur neuen L190 als stadt-eigene Sammelstraße zu kategorisieren.

Die Verlegung der L190 und Umlegung der L91 ermöglichen somit einen enormen Handlungsspielraum, weil die Stadt Bludenz damit zukünftig selbst festlegen kann, wie die neuen Stadtstraßen verkehrlich organisiert und gestaltet werden sollen und dafür keine Zustimmung des Landes Vorarlberg mehr notwendig ist.

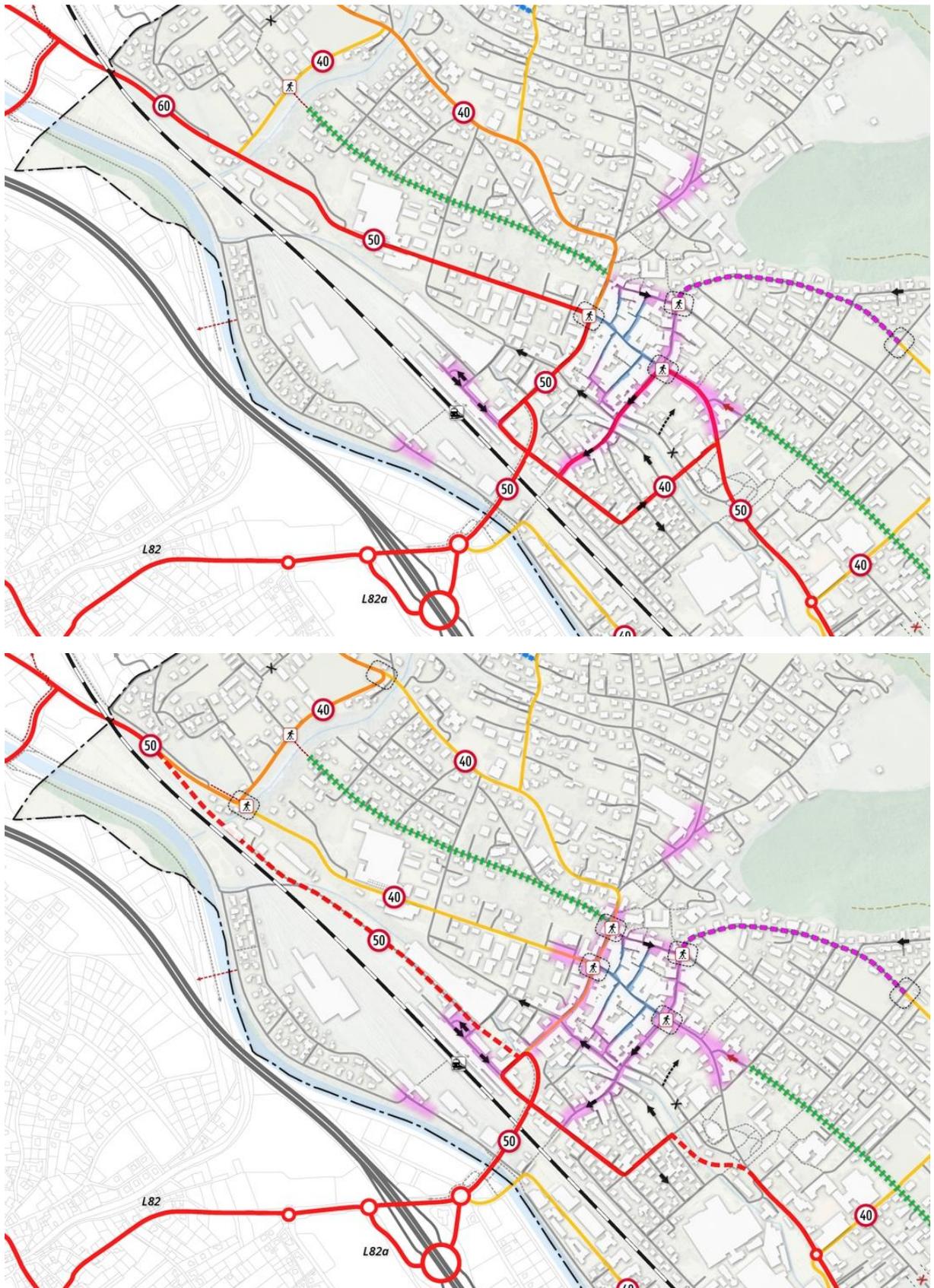


Abb. 2: Netzgliederung ohne (oben) und mit (unten) Verlegung L190

## 4.3 Neue Gemeindestraßen

Im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes sind neue Gemeindestraßen als Erschließung im Umlegungsgebiet Rungelin/Klosterweg und Schmitte vorgesehen und jeweils mit Straßenkorridor (schwarz strichliert) ausgewiesen.

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

### 4.3.1 Erschließung Rungelin/Klosterweg

Für das Umlegungsgebiet Rungelin ist eine schleifenartige Erschließungsstraße geplant von der Stichstraßen als Zufahrten zu den Grundstücken abzweigen. Die beiden nördlichen Stichstraßen sind für Fußgänger und Radfahrer durchgängig und an den bestehenden Geh- und Radweg im Norden angebunden.



Abb. 3: Erschließung Rungelin/Klosterweg

### 4.3.2 Erschließung Schmitte

In der Schmitte ist eine Erschließung mit Netzunterbrüchen für den Kfz-Verkehr vorgesehen, damit die Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht, aber keine neue Verbindung für den Kfz-Verkehr zur Fahrradstraße Schillerstraße hergestellt wird.

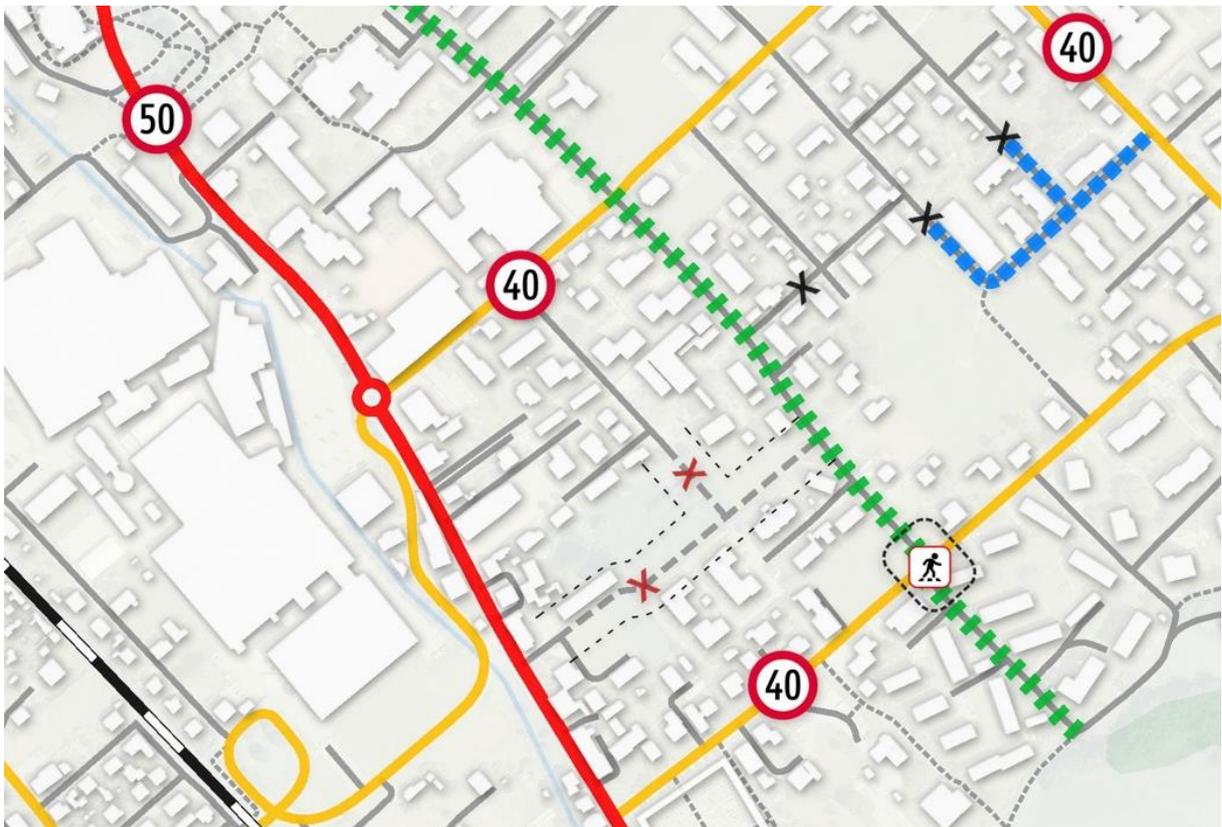


Abb. 4: Erschließung Schmitte

## 4.4 Maßnahmen

Maßnahmen im Bereich von Landesstraßen sind mit der Abteilung VIIb – Straßenbau des Landes Vorarlberg abzustimmen. Verordnungen auf Landesstraßen, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, liegen im Zuständigkeitsbereich der Bezirkshauptmannschaft Bludenz.

### 4.4.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand

Aktuell gilt in der Stadt Bludenz auf Straßen innerhalb des Ortsgebietes eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgenommen Vorrangstraßen, die an den Ortstafeln kundgemacht ist. Die Landesstraßen sind als Vorrangstraßen beschildert, womit auf diesen innerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Außerorts sind auf den Landesstraßen Höchstgeschwindigkeiten von 60 bzw. 80 km/h erlaubt.

In Bludenz gibt es bereits im Bestand unterschiedliche autofreie und verkehrsberuhigte Straßen und Plätze. In der Innenstadt von Bludenz ist eine Fußgängerzone und vor dem Landeskrankenhaus in der Spitalgasse und dem Oberfeldweg eine Begegnungszone mit 20 km/h verordnet. Die Straßen in der Halde, Raiffeisenstraße und Obdorfweg (Sackgasse Volksschule Obdorf) sind als Wohnstraßen verordnet. Auf der St.-Peterstraße (Zufahrt Kloster und Volksschule) gilt im Bereich der Parkplätze ein Tempolimit von 10 km/h.



Abb. 5: Begegnungszone Landeskrankenhaus (Quelle: Google Street View 2023)

Im Bereich der Landesradroute Alltag, die in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet verläuft, sind auf der Brunnenfelderstraße, Beim Kreuz, Schillerstraße und St.-Annastraße Fahrradstraßen verordnet. In einer Fahrradstraße gilt Tempo 30 und der allgemeine Kfz-Verkehr darf nur Zu- und Abfahren und nicht Durchfahren. Weiters dürfen Kfz eine Fahrradstraße im Kreuzungsbereich queren. Radfahrer dürfen zudem nebeneinander fahren.



Abb. 6: Fahrradstraße Schillerstraße (Quelle: Google Street View 2020)

Im Ortsteil Bludenz Außerbratz gilt auf den Gemeindestraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die mittels Tempo-30-Zone verordnet ist. Auf der Landesstraße L97 gilt innerorts Tempo 50 und außerorts Tempo 60.

## 4.4.2 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs strebt die Stadt Bludenz eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Landes- und Stadtstraßennetz an, insbesondere dort, wo gar keine bzw. keine normgerechten Fußverkehrs- und/oder Radfahranlagen bestehen und auch nicht nachträglich errichtet werden können. Weiters trägt eine niedrigere Geschwindigkeit im Straßenverkehr auch maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei.

Im Straßen- und Wegekonzept wurde für das zukünftige Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime auf den Landes- und Stadtstraßen in Bludenz der nachfolgende Grundsatz gefasst:

- Hauptverkehrsstraßen 50 km/h
- Hauptsammelstraßen 40 km/h
- Sammelstraßen 40 km/h
- Erschließungsstraßen 30 km/h

### 4.4.2.1 Stadtstraßen

Auf den Sammelstraßen soll weiterhin eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gelten. Die festgelegten Sammelstraßen haben im Vergleich zu benachbarten Straßen in den jeweiligen Quartieren einen breiteren Ausbauquerschnitt und verfügen über entsprechende Fußgängerinfrastrukturen (z.B. Gehsteige, tlw. abgetrennte Gehsteige mit Grünstreifen, Schutzwege). Defizite im Querschnitt und in der infrastrukturellen Straßenausstattung für Fußgänger bestehen vor allem in der Klarenbrunnstraße. Eine weitere Temporeduktion auf der gesamten Klarenbrunnstraße wird seitens der politischen Vertreter derzeit mehrheitlich nicht in Betracht gezogen.

Bei den Sammelstraßen sollen punktuelle Maßnahmen gesetzt werden, die zur Erhöhung der Fußgängersicherheit beitragen und den motorisierten Verkehr entschleunigen (z.B. punktuelle Fahrbahneinengungen zur Entschärfung von Engstellen im Gehsteigbereich, Geschwindigkeitsanzeigen zur Sensibilisierung, Verbesserung der Beschilderung und Markierung von Schutzwegen, Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei). Speziell in der Unterfeldstraße soll durch das Setzen solcher Maßnahmen, die Sicherheit und die Aufmerksamkeit im Schulumfeld erhöht werden.

Auf den Erschließungsstraßen soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden, da diese Straßen großteils schmal und unübersichtlich sind und überwiegend nicht den entsprechenden Ausbau für Tempo 40 aufweisen sowie teilweise keine Gehsteige oder befahrbare Gehsteige haben. Weiters gibt es auf den Erschließungsstraßen keine Radfahranlagen und der Radverkehr ist durchgängig im Mischverkehr organisiert, was die Notwendigkeit einer Temporeduktion unterstreicht.

Die Umsetzung und Verordnung von 30 km/h soll in Form von Tempo-30-Zonen erfolgen, weil Fahrzeuglenker die Geschwindigkeitsbeschränkung beim Einfahren in die Zone besser wahrnehmen als eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung bei den Ortstafeln. Dies kann mit entsprechenden Torsituationen am Beginn der Zone verstärkt werden.

Die Nachbargemeinde Nüziders verfolgt ebenfalls die Umsetzung von Tempo-30-Zonen, wodurch die Umsetzung der Zonen im Bereich der Gemeindegrenze (Zollgasse/Im Hag und St.-Antoniusstraße/Hausensprung) einfacher wird.



Abb. 7: Beispiele für die Gestaltung einer Torsituation am Beginn einer Tempo-30-Zone

#### 4.4.2.2 Stadtzentrum und Innenstadt

Mit der Fußgängerzone in der Innenstadt verfügt Bludenz bereits über ein attraktives Stadtzentrum mit hoher Qualität. Ein wesentlicher Beitrag im Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung für die Entwicklung der Innenstadt stellt die Verkehrsberuhigung der umliegenden Straßen und die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer dar.

Beispiele aus anderen Städten und Gemeinden (z.B. Feldkirch oder Hohenems) zeigen, dass mit umfassenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die mit einer zielgerichteten und sorgsam städtebaulichen Entwicklung einhergehen muss, Innenstädte und deren Randzonen attraktiver gestaltet und revitalisiert werden können. Dabei geht es nicht darum den Autoverkehr komplett zu verbieten, sondern den knappen Raum in der Innenstadt gerechter zu verteilen und Rahmenbedingungen herzustellen, die das Zufußgehen und Radfahren angenehmer und den notwendigen Autoverkehr verträglicher gestalten.

Neben der Verlegung der L190, mit der ein maßgebliches Potenzial zur Weiterentwicklung der Innenstadt gelegt werden kann, ist vor allem eine Temporeduktion rund um das Stadtzentrum von Bedeutung. Im Straßen- und Wegekonzept wird daher vorgesehen, dass sukzessive im Einklang mit der städtebaulichen Entwicklung das Tempo rund um die Innenstadt reduziert wird. Ein erster Schritt kann mit der Einbindung der Untersteinstraße in die Tempo-30-Zone und der Verordnung einer Begegnungszone in der Herrengasse erfolgen. Um die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer in der gesamten Untersteinstraße zu verbessern und um das reine Durchfahren des Kfz-Verkehrs zu minimieren, wird im Straßen- und Wegekonzept vorgesehen, dass die Untersteinstraße zwischen Jellerstraße und Herrengasse im Sinne einer Tempo-30-Zone verkehrsberuhigt gestaltet werden soll.

Mittelfristig wird die schrittweise Umsetzung einer Begegnungszone auf der östlichen Seite der Innenstadt bis einschließlich Riedmillerplatz forciert und langfristig die Schaffung einer Begegnungszone rund um die Innenstadt, die mit der Verlegung der L190 einhergehen sollte. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird im Zuge der Umsetzung der Begegnungszonen empfohlen, dass eine Reduktion der Oberflächenparkplätze bzw. eine Verlagerung der Parkplätze in Tiefgaragen angestrebt wird, damit der Straßenraum auch gerechter aufgeteilt und neugestaltet werden kann.



Abb. 8: Beispiel Begegnungszone Innenstadt Hohenems

#### 4.4.2.3 Begegnungszone Bahnhof

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofumfeldes als zeitgemäße Mobilitätsdrehscheibe zur attraktiven Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuß- und Radverkehr soll eine Begegnungszone im Bereich des Bahnhofvorplatzes und der Mokrystraße entstehen. Hierzu gibt es bereits ein konkretes Bauprojekt zur Organisation und Gestaltung. Mit dem zeitnahen Umbau soll zudem die bestehende Fußgänger- und Radfahrerunterführung nutzerfreundlicher gestaltet werden.



Abb. 9: Visualisierung Bahnhofvorplatz (Quelle: Marte.Marte Architekten)

#### 4.4.2.4 Landesstraße L91

Im Bereich der Landesstraße L91 sieht das Straßen- und Wegekonzept vor, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h herabgesetzt wird. Diese Maßnahme wird von der Gemeinde Nüziders unterstützt und ist im Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde beinhaltet. Aus Sicht der Stadt Bludenz und der Gemeinde Nüziders soll damit die Verbindung zwischen den Ortszentren erhalten bleiben und die Straße für Fußgänger und Radfahrer sicherer werden, weil ein Ausbau der Landesstraße auf der gesamten Länge und aufgrund der bestehenden Bebauung nicht möglich ist.

#### 4.4.2.5 Landesstraße L97

Im Ortsgebiet von Außerbraz sieht das Straßen- und Wegekonzept vor, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Landesstraße L97 von 50 auf 40 km/h reduziert werden soll, da der Straßenraum sehr eng ist (schmale Fahrbahn und Gehsteig). Verschärft wird die Situation durch die bestehenden Senkrechtparkplätze unmittelbar an der Fahrbahn.



Abb. 10: Straßenraum L97 im Ortsgebiet von Außerbraz (Quelle: Google Street View 2022)

#### 4.4.3 Umbau L190 und L97 (Klosterbogen)

Die Verlegung und der Umbau der Landesstraßen L190 und L97 durch den Ausbau der Bahnstrecke im Bereich Klosterbogen wurde bereits im Straßen- und Wegekonzept Brunnenfeld behandelt. Aufgrund der fortgeschrittenen Planung ist im vorliegenden SWK die Situation nun konkreter dargestellt. Im Kreuzungsbereich L190/L97 sind ein Kreisverkehr sowie die Errichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges vorgesehen. Weiters wurden die bereits festgelegten Maßnahmen aus dem SWK Brunnenfeld übernommen und im SWK Bludenz zur Vollständigkeit und besseren Verständlichkeit ebenfalls dargestellt.

#### 4.4.4 Neue Einbahnen

Zur Lenkung des Kfz-Verkehrs und Reduktion von Konflikten in den Kreuzungsbereichen sind in der westlichen Schillerstraße von der Kapuzinerstraße in Fahrtrichtung L190 und in der südlichen Klarenbrunnstraße von der L190 in Fahrtrichtung Klarenbrunn (nur auf der Brücke) neue Einbahnen für den Kfz-Verkehr vorgesehen.

Die Einbahn in der Klarenbrunnstraße ist im Zusammenhang mit der geplanten Netzgliederung zu sehen und soll erst umgesetzt werden, wenn der Ausbau der L190 mit Linksabbiegestreifen und die Verbreiterung des Tränkeweg als Sammelstraße erfolgt ist (Maßnahme aus SWK Brunnenfeld).

#### 4.4.5 Umgestaltung Kreuzungsbereiche

Im Zuge der Umsetzung der funktionalen Netzgliederung (Vorrangänderungen aufgrund der Straßenhierarchie) sowie aufgrund der geplanten Temporeduktionen (Wechsel zwischen Geschwindigkeiten bzw. Verdeutlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) sind bei den nachfolgenden Kreuzungsbereichen entsprechende Umgestaltungen vorzusehen:

- L190/Tränkeweg (Linksabbiegestreifen L190 in Betriebsgebiet)
- Tränkeweg/Klarenbrunnstraße (Vorrang Sammelstraße)
- Rungelinerstraße/Unterfeldstraße (Vorrang Sammelstraße)
- Rungelinerstraße/Schillerstraße (Vorrang Fahrradstraße)
- Unterfeldstraße/Jellerstraße (Wechsel Tempo 30/40)
- Untersteinstraße/Herregasse (Gestaltung Begegnungszone)
- Werdenbergerstraße/Wichnerstraße – Sparkassenplatz (Gestaltung Begegnungszone)
- Werdenbergerstraße/Bahnhofstraße (Prüfung Verkehrsorganisation)

#### Erst mit Verlegung der L190

- Mutterstraße/St.-Annastraße (Gestaltung Begegnungszone, Einbindung Fahrradstraße)
- Werdenbergerstraße/Bahnhofstraße (Gestaltung Begegnungszone)
- Am Tobel/Alte Landstraße (Vorrangänderung bei Umlegung L91)
- Am Tobel/Werdenbergerstraße (Vorrangänderung bei Umlegung L91)

## 4.4.6 Fuß- und Radverkehr

### 4.4.6.1 Radrouten

Mit dem bestehenden Landesradroutenkonzept sowie dem Straßen- und Wegekonzept forciert die Stadt Bludenz den Ausbau bestehender Geh- und Radwege und Radrouten sowie die Schaffung neuer Radrouten und Verbindungen, insbesondere zu den beiden Nachbargemeinden Nüziders und Bürs.

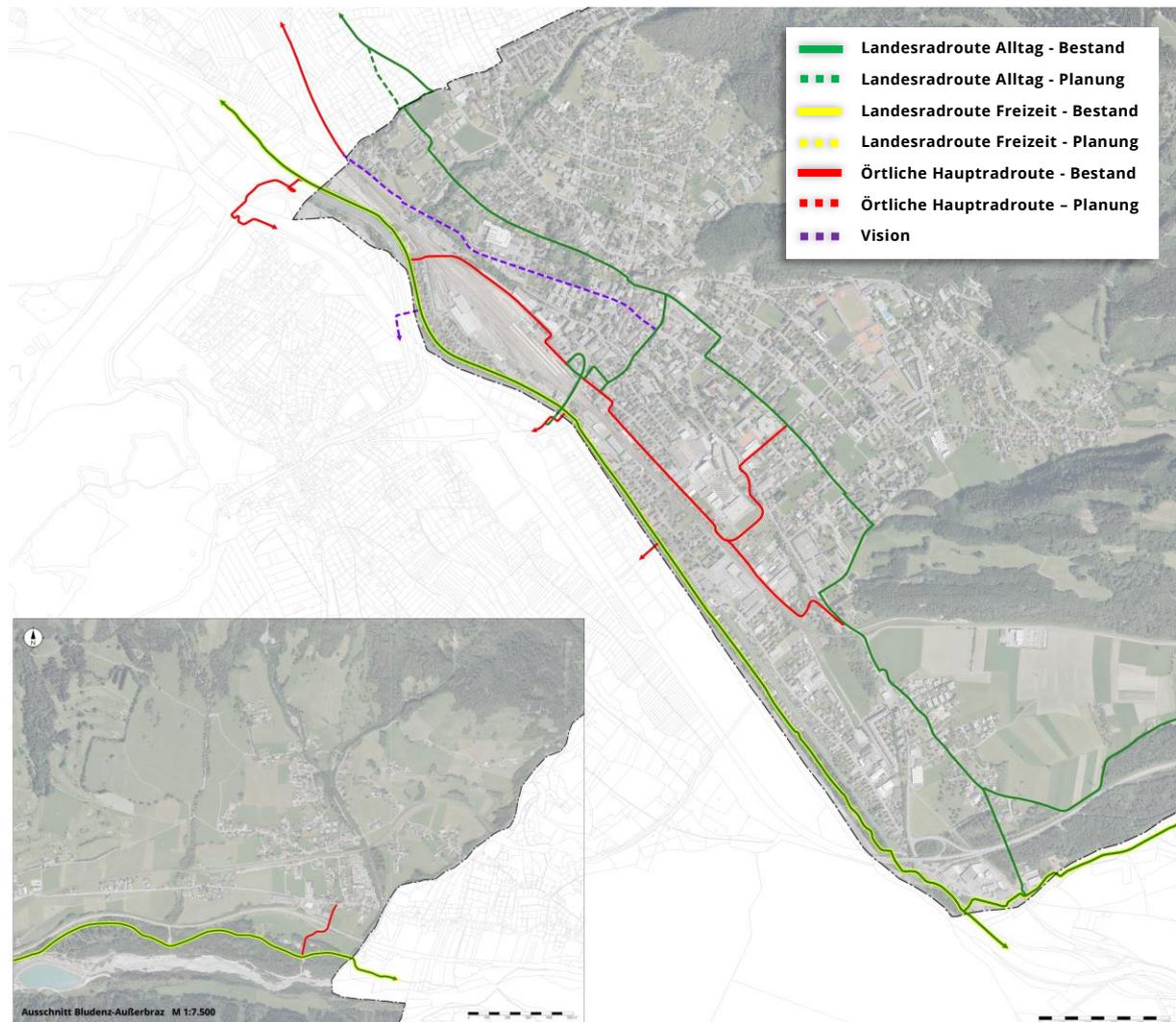


Abb. 11: Landesradroutenkonzept (Ausschnitt Bludenz und Außerbranz)

Wie im Kapitel 4.4.1 beschrieben, hat die Stadt Bludenz mit der Umsetzung der Fahrradstraßen bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Landesradroute Alltag gesetzt. Zur weiteren Attraktivierung dieser Route plant die Stadt den Neu- und Ausbau der Galgentobelbrücke samt der Verbesserung der Querung der Straße Am Tobel, wodurch die Radroute deutlich aufgewertet und sicherer gestaltet wird. Die Gemeinde Nüziders forciert zudem einen Lückenschluss Im Hag/Zollgasse, um eine geradlinigere Führung der Route mit geringeren Höhenunterschieden umzusetzen.

Mit der Verlegung der L190 besteht die Möglichkeit, die Radroute (Vision) zwischen Nüziders und Bludenz auf der Werdenbergerstraße bzw. alten Trasse der L190 zu führen.

Die Stadt Bludenz hat analog zur Gemeinde Bürs die Radrouten im Bereich Oberer Illrain/Aulandweg (Brücke Schleppgleis) und Unterer Illrain/Quadrella (Brücke als Vision) im Straßen- und Wegekonzept aufgegriffen. Die Umsetzungen sind allerdings aus Sicht der Stadt als Vision zu sehen.

#### **4.4.6.2 Kleinteiliges Wegenetz**

Im Stadtgebiet von Bludenz bestehen bereits einige Fuß- und auch Radwegverbindungen. Aufgrund der gewachsen Strukturen sowie auch der Topografie ist die Herstellung von zusätzlichen Wegen mit Herausforderungen verbunden und in der Regel nur im Zuge von Quartiersentwicklungen oder Neuüberbauungen möglich. In Abhängigkeit der Grundverfügbarkeit und Zustimmung der Eigentümer forciert die Stadt jedoch den Ausbau des kleinteiligen Wegenetzes im Rahmen von laufenden und zukünftigen Projekten.

#### **4.4.6.3 Lückenschluss Gehsteig L97**

Zwischen Außerbraz und Radin besteht im Bereich des Bahnübergangs entlang der L97 auf einem kurzen Abschnitt kein durchgehender Gehsteig. Im Straßen- und Wegekonzept ist die Herstellung des Lückenschlusses vorgesehen.

#### 4.4.6.5 Querungen Fuß- und Radverkehr

Im Straßen- und Wegekonzept sind nachfolgende neue Querungen für Fußgänger und Radfahrer bzw. die Verbesserung der bestehenden Querungsstellen vorgesehen:

- Am Tobel/St.-Annastraße (Querung Radroute)
- Rungelinerstraße/Schillerstraße (Querung Fahrradstraße)
- Untersteinstraße/Herrengasse (Zugang Innenstadt)
- Werdenbergerstraße/Wichnerstraße – Sparkassenplatz (Zugang Innenstadt)
- Werdenbergerstraße/Bahnhofstraße (Zugang Innenstadt)

#### Erst mit Verlegung der L190

- Mutterstraße/St. Annastraße (Zugang Innenstadt)
- Am Tobel/Werdenbergerstraße (bei Umlegung L91)

Punktuelle Querungen für Fußgänger und Radfahrer sind nicht zwingend mit Schutzwegen, Radfahrüberfahrten oder Mittelinseln auszuführen. Es gibt auch die Möglichkeit, Kreuzungsplateaus mit Fahrbahnanrampungen oder farbigen Oberflächen zu gestalten.

## Beilagen

Beilage 1: Ergebnisse 1. Bevölkerungsworkshop am 13.04.2023.....	26
Beilage 2: Ergebnisse 2. Bevölkerungsworkshop am 14.03.2024.....	27
Beilage 3: Stellungnahmen der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auflage .....	28

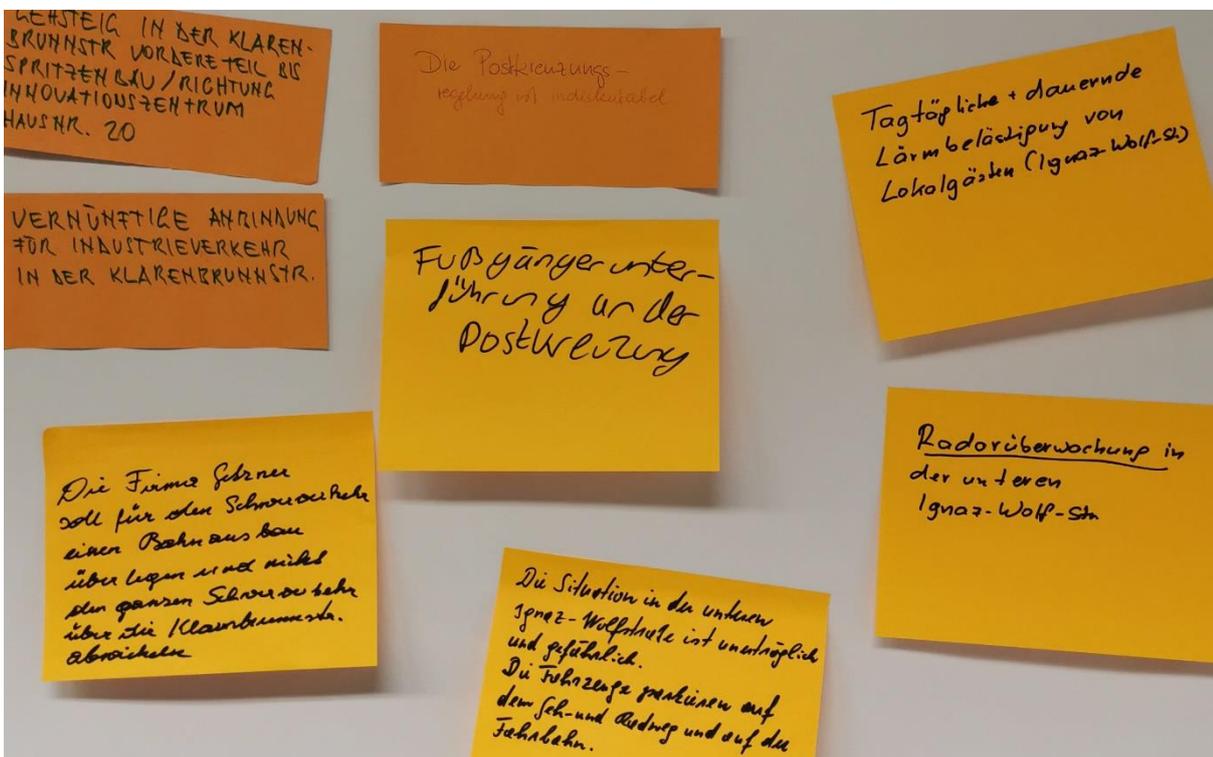
Beilage 1: Ergebnisse 1. Bevölkerungsworkshop am 13.04.2023



Stadt Bludenz

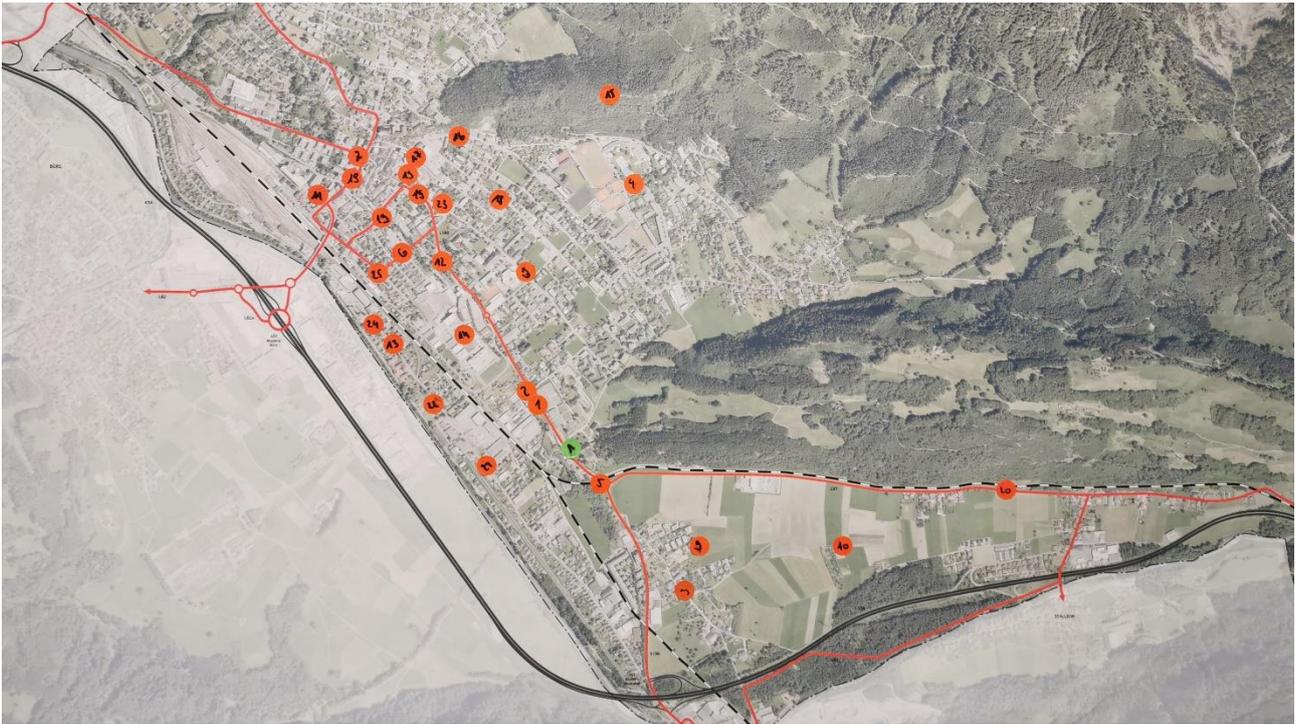
# Straßen- und Wegekonzept

Ergebnisse 1. Bevölkerungsworkshop // 13.04.2023



## Ideen und Anregungen zum Straßen- und Wegekonzept

- Gehsteig in der Klarenbrunnstraße vorderer Teil bis Spritzenbau/Richtung Innovationszentrum Hnr. 20
- Postkreuzungsregelung ist indiskutabel
- Vernünftige Anbindung für Industrieverkehr in der Klarenbrunnstraße
- Tagtägliche + dauernde Lärmbelästigung von Lokalgästen (Ignaz-Wolfstraße)
- Fußgängerunterführung an der Postkreuzung
- Die Firma Getzner soll für den Schwerverkehr einen Bahnausbau überlegen und nicht den ganzen Schwerverkehr über die Klarenbrunnstraße abwickeln
- Die Situation in der unteren Ignaz-Wolfstraße ist unerträglich und gefährlich. Die Fahrzeuge parkieren auf dem Geh- und Radweg und auf der Fahrbahn
- Radarüberwachung in der unteren Ignaz-Wolfstraße
- Anbindung Nüziders-Bludenz an Radweg Quadrella
- Einbahnregelung Untersteinstraße zwischen Sparkassenkreuzung und Herrengasse
- Wenige Staus im Vergleich zu anderen Städten
- Kein Schutzweg bei Bushaltestelle Friedhof
- Autos parken im Kreuzungsbereich bei Friedhof L190/St.-Peterstraße
- Bei Fahrradstraße Tempo 30 zusätzlich beschildern
- Radabstellanlagen bei Schwimmbad zu eng für große Räder und Anhänger
- Geh- und Radweg entlang L190 von Planung ÖBB (Gleisbogen) entkoppeln
- L190 Ignaz-Wolfstraße Radweg Ende
- Postkreuzung ist großes Problem → Landesstraße auf Fohrenburgstraße verlegen
- Außerbraz: Erschließung für gewidmete, aber noch nicht bebaute Gebiete mitdenken
- Landwirtschaftliche Flächen im Brunnenfeld sollen nicht durch Radwege durchschnitten werden
- Keine Verlängerung Paschweg
- Landesstraßenverlegung umsetzen, in Teilabschnitten umsetzen
- Klarenbrunnstraße: Durchgangsverkehr ist Problem (Pkw + Lkw) → Tonnagebeschränkung und Lenkung auf hochrangiges Straßennetz
- Klarenbrunnstraße: Lärmreduktion und Verbesserung Fußgängersicherheit
- Firmenentwicklung Getzner Wohnen versus Industrie
- Tempo 30 auf allen Straßen
- Straßen mit Bäumen beschatten für Fußgänger, Sitzbänke aufstellen
- Herrengasse zu eng, schlechte Verbindung für Radverkehr
- Schleichwege in Bludenz unterbinden
- L190 hat keine Radinfrastruktur
- Radwegverbindung nach Braz: keine Infrastruktur entlang L97
- Tempo 30 Klarenbrunnstraße
- Klarenbrunnstraße: Entflechtung Verkehr, Lenkung auf Hauptstraßen
- Erweiterung Riedmillerplatz bis Kloster, Umsetzung und Gestaltung einer Begegnungszone mit Pflasterung zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung des Durchfahrtswiderstands
- Klarenbrunnstraße: Parkplätze auf Straße wurden entfernt



# Straßen- und Wegekonzept Bludenz

Platz für ihre Ideen und Anregungen (Bitte auf Post-it aufschreiben und aufkleben)

GEHSTEG IN DER KLAREN-  
BRUNNSTR. VORDERTEIL BIS  
SPRITZEN & U / RICHTUNG  
INNOVATIONSZENTRUM  
HAUS NR. 20

Die Postleitzungs-  
reglung ist mangelbehaftet

Tagtägliche + dauernde  
Lärmbelastigung von  
Lokalgästen (Ignaz-Wolf-Str)

VERNÜNFITIGE ANFRINNVNG  
FÜR INDUSTRIEVERKEHR  
IN DER KLARENBRUNNSTR.

Fußgängerunter-  
führung unter  
Postweizung

Radüberwachung in  
der unteren  
Ignaz-Wolf-Str

Die Firma Gebrüder  
Soll für den Schwanenbach  
eine Bahn aus Beton  
überlegen es soll nicht  
den ganzen Schwanenbach  
über die Klauenbrunnstr.  
abwischen

Die Situation in der unteren  
Ignaz-Wolfstraße ist untragbar  
und gefährlich.  
Die Fahrzeuge parkieren auf  
den Geh- und Radweg und auf der  
Fahrbahn.



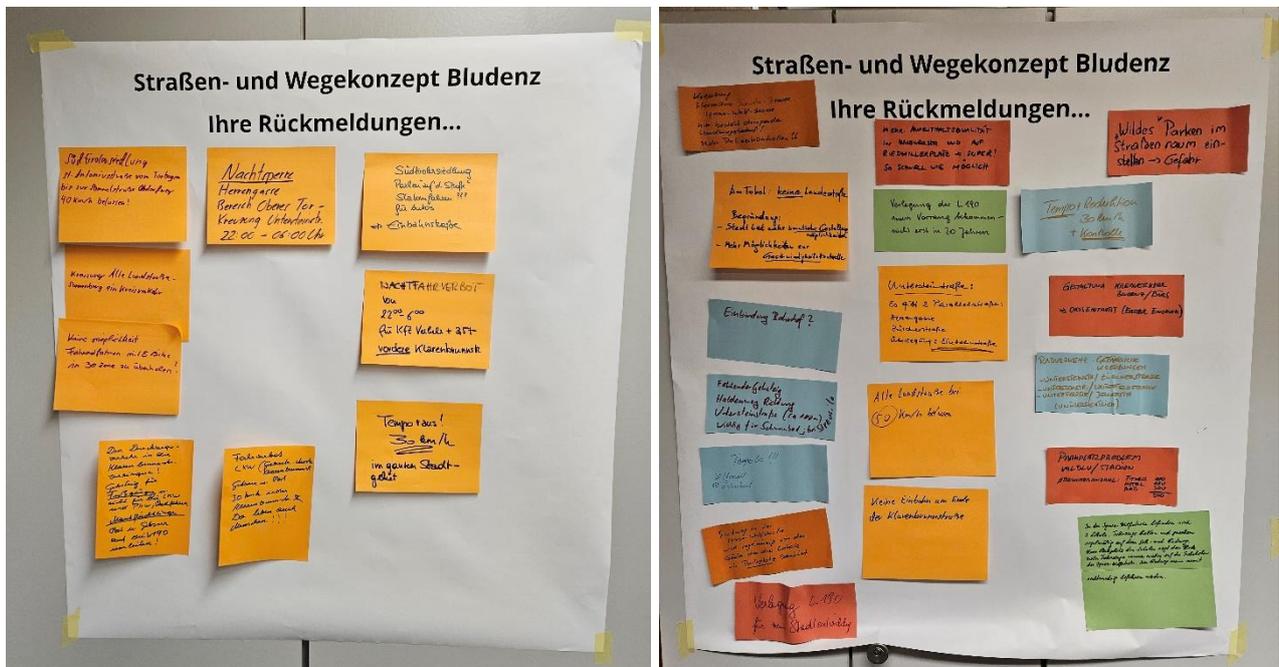
Beilage 2: Ergebnisse 2. Bevölkerungsworkshop am 14.03.2024



Stadt Bludenz

# Straßen- und Wegekonzept

## Ergebnisse 2. Bevölkerungsworkshop // 14.03.2024



## Rückmeldungen

### Südtiroler Siedlung

- St.-Antoniusstraße vom Torbogen bis zur Sammelstraße Obdorfweg 40 km/h belassen
- Parken auf Straße Slalomfahren für Autos → Einbahnstraße

### Herrengasse

- Nachtsperre Oberes Tor bis Kreuzung Untersteinstraße (22:00 – 6:00 Uhr)

### Untersteinstraße

- Es gibt zwei Parallelstraßen (Herrengasse, Zürcherstraße) → Einbahnstraße

### Klarenbrunnstraße

- Keine Einbahn am Ende der Klarenbrunnstraße
- Nachtfahrverbot von 22:00 – 6:00 Uhr für Kfz-Verkehr über 3,5t in vorderer Klarenbrunnstraße
- Fahrverbot LKW im Bereich Gerberstraße, Austraße, Klarenbrunnstraße (Getzner und Post)
- 30 km/h in Klarenbrunnstraße (da leben auch Menschen)
- Durchzugsverkehr in der Klarenbrunnstraße verringern
- Gehsteig für Fußgänger und nicht für LKW, PKW und Radfahrer in Klarenbrunnstraße
- Mautflüchtlinge: Post und Getzner auf die L190 umleiten

### Ignaz-Wolfstraße

- Es gibt 3 Lokale in Straße und es halten/parken regelmäßig Fahrzeuge auf dem Geh- und Radweg, Heck von parkenden Autos ragt in Straße, so dass Radweg befahren muss
- Radweg wird regelmäßig von Gästen der 3 Lokale als Parkplatz benutzt
- Kreuzung Hermann-Sanderstraße / Ignaz-Wolfstraße hier besteht mehr dringender Handlungsbedarf, mehr Polizeikontrollen

### Wichnerstraße/Riedmillerplatz

- Mehr Aufenthaltsqualität super, so schnell wie möglich

### Haldenweg

- Fehlender Gehsteig Richtung Untersteinstraße (ca. 100m) → wichtig für Schwimmbad

## **Temporeduktion L91**

- Alte Landstraße bei 50 km/h belassen

## **Tempo 30**

- Tempo raus: 30 km/h im ganzen Stadtgebiet
- Temporeduktion 30 km/h und Kontrollen
- Tempo 30: Umwelt, Sicherheit
- Keine Möglichkeit Fahrradfahrer mit E-Bike in 30 Zone zu überholen

## **Verlegung L190 / L91**

- Verlegung L190 muss Vorrang bekommen, nicht erst in 20 Jahren
- Verlegung der L190 für neue Stadtentwicklung
- Am Tobel: keine Landesstraße, dann hat Stadt mehr bauliche Gestaltungsmöglichkeiten und mehr Möglichkeiten zur Geschwindigkeitskontrolle
- Kreuzung Alte Landstraße / Sonnenberg → Kreisverkehr
- Einbindung Bahnhof?

## **Für Radverkehr gefährliche Kreuzungen (unübersichtlich)**

- Untersteinstraße/Zürcherstraße
- Untersteinstraße/Unterfeldstraße
- Unterfeldstraße/Jellerstraße

## **Ortseinfahrt Bludenz**

- Gestaltung Kreisverkehr Bludenz-Bürs → Ortseinfahrt (erster Eindruck)

## **Parken**

- Wildes Parken im Straßenraum einstellen → Gefahr
- Parkplatzproblem VALBLU/Stadion: durchschnittliche Besucherzahl 500 (Fitness 100, Hotel 100, Bad 300)

## **Rückmeldungen per E-Mail/Schreiben (nach 2. Bevölkerungsworkshop)**

- Untersteinstraße und Unterfeldstraße Tempo-30-Zone

# Straßen- und Wegekonzept Bludenz

## Ihre Rückmeldungen...

Südtiroleriedlung  
St. Antoniusstraße von Toblagon  
bis zur Pommelstraße Oberlauf  
40 km/h belassen!

Nachtperr  
Herrngasse  
Bereich Oberer Tor -  
Kreuzung Untertalstr.  
22:00 - 06:00 Uhr

Südtiroleriedlung  
Parken auf d. Straß-  
Stellen für Autos  
für Autos  
→ Einbahnstraße

Kreuzung Alte Landstraße -  
Sonnenberg ein Kreisverkehr

WACHTFAHRVERBOT  
von  
22:00 - 6:00  
für Kfz Vuleks + 35T  
vordere Klarenbrunnstr.

Keinespflichtigkeit  
Fahradfahren mit E-Bike  
in 30 Zone zu überlegen!

Tempo raus!  
30 km/h  
im ganzen Stadt-  
gebiet

Der Durchlass-  
verkehr in der  
Klassen-Straße  
Bastionen!  
Geht für  
Fahradfahren  
nicht für die LKW  
sonst PKW, Radfahrer  
Handlung  
Pol in Sektor  
und die 190  
von unten!

Fahrverbot  
LKW (Gehstecke über  
Klassenbrunnstr)  
Sektor in Pol  
30 km/h sind  
Klassenbrunnstr &  
Da über auch  
Menschen !!!

# Straßen- und Wegekonzept Bludenz

## Ihre Rückmeldungen...

Verengung  
Hornweg - Sandstr. - Straße  
Iphas - Wolf - Straße  
hier besteht dringende  
Planungsbedarf!  
Mehr Polizeikontrollen !!

MEHR ANWEHNTHITSQUALITÄT  
IN WILHABSTR. UND AUF  
RIEDMILLERPLATZ → SUPER!  
SO SCHNELL WIE MÖGLICH

"Wildes" Parken im  
Straßenraum ein-  
stellen → Gefahr

Am Tobel: keine Landstraße

Begründung:  
- Stadt hat mehr bauliche Gestaltung  
möglichkeiten  
- Auch Möglichkeiten zur  
Geschwindigkeitskontrolle

Verlegung der L190  
muss Vorrang bekommen -  
nicht erst in 20 Jahren

Tempo Reduktion  
30 km/h  
+ Kontrolle

Einbindung Bahnhof?

Untersteinstraße:  
Es gibt 2 Parallelstraßen:  
Hengenane  
Zürcherstraße  
Überlegung: Einbahnstraße

GESTALTUNG KLEINVERKEHR  
BÜBENZ/BÜRS  
⇒ ORIENTIERUNG (ERSTER EINDRUCK)

Fehlendes Gehsteig  
Haldenweg Richtung  
Untersteinstraße (ca 100m)  
Wichtig für Schwimmbad bei Strömung

Alte Landstraße bei  
50 km/h belassen

RADVERKEHR - GEFÄHRLICHE  
KREUZUNGEN  
- UNTERSTEINSTR./ZÜRCHERSTRASSE  
- UNTERSTEINSTR./UNTERFELDSTRASSE  
- UNTERFELDSTR./JELLERSTR.  
(UNÜBERSICHTLICH)

Tempo 30 !!!

Umwelt  
Sicherheit

PARKPLATZPROBLEM  
VALBLU/STADION

ANWESERANZAHL:	FITNESS	100
	HOTEL	100
	BAD	100
		300

Radweg in der  
Iphas-Wolfsbach  
wird regelmäßig von den  
Gärten der drei Ländle  
als Parkplatz genutzt

Keine Einbahn am Ende  
der Klavenbrunnstrasse

In der Iphas-Wolfsbach befinden sich  
3 Ländle. Tüchtige Bäume und grünen  
regelmäßig auf dem Sek- und Bldweg.  
Kann Parkplatz des Ländles nach dem Werk  
einen Teilzeit immer wieder auf die Tüchler  
der Iphas-Wolfsbach. Da Bäume immer noch  
notwendig Leben zu haben.

Verlegung L190  
für neue Stadtentwicklung

Beilage 3: Stellungnahmen der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auflage

## Stellungnahmen der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auflage

- SWK sehr gelungen → Mut zur Umsetzung
- Begegnungszone beim LKH in beide Richtungen verlängern
- Postkreuzung durch Verkehrsführung über Fohrenburgstraße entlasten
- 2x L190 Verlegung positiv / aktiv angehen
- 2x L190 Verlegung nicht notwendig / sinnvoll
- Tempo 30 nur auf absoluten Nebenstraßen, wenn Straße gut ausgebaut Tempo 30 hinterfragbar (auch neben Schulen)
- Unterfeldstraße, Obdorfweg ebenfalls Tempo 30 wegen Schulen und Kindergarten
- Streichung des nördlichen Fußsteiges in Außerbranz
- Vordere Gartenstraße als Einbahnstraße (Ignaz-Wolfstraße Richtung Wichnerstraße) führen
- Ampel bei Post- und Sparkassenkreuzung umsetzen
- Verlegung der Stadtbushaltestelle bei der Postkreuzung
- 2x Linksabbiegeverbot kommend von Nüziders auf der Werdenbergerstraße bei der Postkreuzung
- Begegnungszone Herrengasse umsetzen
- Zuliefermöglichkeiten (Parken) auf Gehsteig in Herrengasse erlauben
- Verkehrsreduktion in der vorderen Klarenbrunnstraße (Elmenreich bis Fabrik Klarenbrunn)
- Baumpflanzung und Bodenmarkierungen für Straßenparkplätze in vorderer Klarenbrunnstraße
- In der Klarenbrunnstraße fehlt zwischen Hauweis und Hülzstraße ein Gehsteig
- Gehsteig in vorderer Klarenbrunnstraße überfahrbar → Gefahr, LKWs weichen auf Gehsteig aus
- 2x neue Regenrinne ist für Radfahrer gefährlich, Autos fahren durch Rinne mittig auf Fahrbahn
- Tempo 30 in der Klarenbrunnstraße
- Straßenverengungen durch Bäume für Anrainer wegen Abbrems- und Anfahrgeräusche belastend
- 4x Keine Einbahn in der südlichen Klarenbrunnstraße (Mehrverkehr für restliche Klarenbrunnstraße, Abschnitt bereits verkehrsberuhigt, Kreuzung L190/Tränkeweg gefährlich, Bahnübergang gefährlich, Tränkeweg zu eng, LKW fahren auf Gehsteig)
- LKW-Fahrverbot in vorderer Klarenbrunnstraße, ausgenommen Zulieferer bis zur Firma Baywa
- LKW-Fahrverbot in der hinteren Klarenbrunnstraße beibehalten
- LKW-Fahrverbot verlegen zur Einbiegung Wiesenrain und Klarenbrunnstraße ab dem Tränkeweg
- Beschilderung in Bürs, um Schwerverkehr besser zu leiten
- 2x Zu- und Abfahrten von der Au- und Gerberstraße über L190 (Beschilderung)
- Nachtfahrverbot für LKW über 3,5t zwischen 22:00 und 06:00 in der Klarenbrunnstraße