BESCH UND PARTNER

Gemeinden Hohenweiler und Lochau

Hauptachsenkonzept Leiblachtal

Bericht

Feldkirch, Januar 2013

BESCH UND PARTNER

Projekt

Hauptachsenkonzept Leiblachtal

Bericht

Projektnummer: 2700

Auftraggeber

Gemeinden Hohenweiler und 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
Mag. Alexander Kuhn
Ramona Grella

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Einleitung 3
1.1 Ausgangslage 3
1.2 Grundlagen 4
1.3 Projektumfang 4
1.4 Projektschritte 5

2 Hauptachsenkonzept Hohenweiler 6
2.1 Stimmungsbilder 6
2.2 Verkehrsmengen 7
2.3 Geschwindigkeit 7
2.4 Unfälle 7
2.5 Bestands- und Problemanalyse 9
2.6 Lenkungskonzept 12
2.7 Betriebs- und Gestaltungskonzept 12

3 Hauptachsenkonzept Lochau 21
3.1 Stimmungsbilder 21
3.2 Verkehrsmengen 22
3.3 Geschwindigkeit 22
3.4 Unfälle 22
3.5 Bestands- und Problemanalyse 24
3.6 Lenkungskonzept 27
3.7 Betriebs- und Gestaltungskonzept 27

4 Planbeilagen 37

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abb. 1: Bevölkerungsinformation Lochau 5
Abb. 2: Stimmungsbilder Hohenweiler 6
Abb. 3: Kreuzungsbereich L1/L9 – Leutenhofen 7
Abb. 4: Unfälle Hohenweiler 8
Abb. 5: Engstelle L1 – Leutenhofen 9
Abb. 6: Ortseingang L9 – Hub 9
Abb. 7: Bestandsanalyse Hohenweiler 10
Abb. 8: Problemanalyse Hohenweiler 11
Abb. 9: Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen" 13
Abb. 10: Schemaschnitt "Zwischenabschnitt" 13
Abb. 11: Schemaschnitt "Zentrumsbereich" 13
Abb. 12: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hohenweiler 14
Abb. 13: Maßnahmenübersicht Hohenweiler 15
Abb. 14: M2 Gmündmühle 16
Abb. 15: M3 Eingangstor Gmünd 16
Abb. 16: M4 Zentrumsbereich Dorf 17
Abb. 17: M5 Zentrumsbereich Leutenhofen 17
Abb. 18: M6 Zentrumsbereich Fesslers 18
Abb. 19: M7 Bushaltestelle Gwiggen – Variante 1 18
Abb. 20: M7 Bushaltestelle Gwiggen – Variante 2 19
Abb. 21: M8 Eingangstor Weidach 19
Abb. 22: M9 Eingangstor Hub 20
Abb. 23: Stimmungsbilder Lochau 21
Abb. 24: Abschnitt L190 – Tannenbach 22
Abb. 25: Unfälle Lochau 23
Abb. 26: Roter Platz L1 – Zentrum Lochau 24
Abb. 27: Schutzweg L190 – Tannenbach 24
Abb. 28: Bestandsanalyse Lochau 25
Abb. 29: Problemanalyse Lochau 26
Abb. 30: Variantenübersicht Radweganbindung Pipeline 27
Abb. 31: Schemaschnitt L1 "reduzierte Fahrbahn" 28
Abb. 32: Schemaschnitt L1 "Zentrum" 28
Abb. 33: Schemaschnitt L190 "Busspur – Langer Stein" 29
Abb. 34: Schemaschnitt L190 "Busspur – Tannenbach" 29
Abb. 35: Schemaschnitt L190 "Mittelinsel – Tannenbach" 29
Abb. 36: Schemaschnitt L190 "Radstreifen" 30
Abb. 37: Schemaschnitt L11 30
Abb. 38: Schemaschnitt L18 30
Abb. 39: Betriebs- und Gestaltungskonzept Lochau 31
Abb. 40: Maßnahmenübersicht Lochau 32
Abb. 41: M2 Kreisverkehr L1/A14 33
Abb. 42: M3 Minikreisel L1/L11 33
Abb. 43: M4 Zentrumsbereich 01 34
Abb. 44: M4 Zentrumsbereich 02 34
Abb. 45: M6 L190 Tannenbach 35
Abb. 46: M7 L190 Kaiserstrand 35
Abb. 47: M9 Kreisverkehr L18 36

Tabellenverzeichnis

Seite

Tab. 1: Lenkungsteam 5
Tab. 2: Projektschritte 5
Tab. 3: Verkehrsmengen Hohenweiler (2005) 7
Tab. 4: Verkehrszählung L1 – Leutenhofen (2012) 7
Tab. 5: Verkehrsmengen Lochau (2005) 22
Tab. 6: Verkehrszählung L190 – Klause (2010) 22

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Anbindung des Leiblachtals an das Rheintal erfolgt über die A14, Rheintal Autobahn (Pfändertunnel) und die L190, Vorarlberger Straße. Die L190 führt von Bregenz entlang des Bodenseeufers über Lochau und Hörbranz zur Staatsgrenze Unterhochsteg. Die Landesstraße L1, Hohenweiler Straße, zweigt beim sogenannten "Langen Stein" in Lochau von der L190 ab und führt durch das Zentrum von Lochau vorbei am Zentrum von Hörbranz nach Hohenweiler zur Staatsgrenze.

Da es an den Portalen des Pfändertunnels vermehrt zu Stauerscheinungen kommt, weichen AutofahrerInnen deshalb auf das untergeordnete Straßennetz aus. Die Landesstraßen werden so vom Durchgangsverkehr stark belastet, wodurch auch die Trennwirkung der Landesstraßen im Ortsgebiet steigt.

Mit der Fertigstellung der 2. Röhre des Pfändertunnels erhofft sich die Gemeinde Lochau eine Entlastung der Landesstraßen L190 und L1. Um die Entlastung, mit prognostizierten Werten von 5 bis 10 %, langfristig zu sichern, sind entsprechende Maßnahmen im Straßennetz notwendig. Außerdem soll der Durchgangsverkehr, aber auch der Quell- und Zielverkehr auf das hochrangige Netz gelenkt werden.

Von den Gemeinden Hohenweiler und Möggers wird die Beobachtung gemacht, dass Verkehr aus dem Raum Lindenberg/Scheidegg in das Industriegebiet Lindau vermehrt über die L1, L8, L9 und die L18 ausweicht. Ebenfalls wird beobachtet, dass diese Ausweichroute vermehrt auch von LKW zur Meidung der LKW-Maut auf der Autobahn benutzt wird.

Für kurze Wege stellen innerörtliche Fuß- und Radwege attraktive Alternativen zur Nutzung des PKW dar. Die überörtlichen Radwege der Region Leiblachtal wurden im Rahmen des regionalen Radroutenkonzepts Leiblachtal erarbeitet. Im Rahmen des Hauptachsenkonzepts Leiblachtal sollen Vorschläge für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs entlang der Landesstraßen erstellt und mit dem regionalen Radroutenkonzept koordiniert werden.

Weiters ist eine Umnutzung des Firmengeländes der ehemaligen Rupp-Fabrik in Lochau vorgesehen. Hier soll zukünftig ein kleiner Ortsteil entstehen, der eine optimale Anbindung an das Straßennetz der L1 und L190 benötigt.

Im Leiblachtal werden verschiedene Buslinien des „Landbus Unterland“ geführt. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen und Ausweitungen der Wohn- und Betriebsgebiete sind laufende Adaptierungen und Ausweitungen des ÖPNV-Netzes notwendig. Im Rahmen dieses Projektes sollen falls nötig auch Verbesserungsvorschläge für Linienführungen und die Situierung von Haltestellen gemacht werden.

Daraus haben sich folgende Ziele der Gemeinden Hohenweiler und Lochau an das Verkehrskonzept für die Hauptachsen entwickelt:

- Absicherung der Verkehrsentlastung durch Bau der 2. Pfänderröhre
- Lenkung des Durchgangs- sowie Quell- und Zielverkehrs auf das hochrangige Netz
- Verbesserung der Situation für den nichtmotorisierten Verkehr sowie zur Reduktion der Trennwirkung und der Anrainerbelastung in den Siedlungsgebieten der Gemeinden
- Prüfung der Möglichkeit zur Verbesserung der Situation für den Busverkehr
- Überprüfung von Unfallhäufungspunkten und Ausarbeitung von entsprechenden Maßnahmenvorschlägen

Aus diesen Zielsetzungen ergaben sich folgende Aufgabenstellungen für die Erarbeitung des Hauptachsenkonzepts für die Landestraßen in den Gemeinden Hohenweiler und Lochau:

- Erstellung eines Lenkungskonzepts für den motorisierten, überregionalen Durchgangsverkehr (Personen- und Güterverkehr) sowie den motorisierten Personen- und Güterverkehr mit Ziel oder Quelle in der Region mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen zu Realisierung der beabsichtigen Verkehrslenkung
- Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten für den regionalen Busverkehr
- Vorschläge zur Ausgestaltung sicherer Fußgänger- und Radwegquerungen
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr auf den regionalen Hauptachsen unter Berücksichtigung der Planungen des "Regionalen Radroutenkonzept Leiblachtal"
- Vorschläge zur Gestaltung des Straßenraums in den Siedlungskernen der Gemeinden mit dem Ziel, den Verkehr orts- und anrainerverträglich nach dem Grundsatz "Koexistenz statt Dominanz" abwickeln zu können
- Vorschläge zur Ausgestaltung der Übergänge zwischen einzelnen Ortsbereichen sowie zwischen Freiland und Siedlungsräumen
- Maßnahmen zur Entschärfung gefährlicher Verkehrssituationen
- Vorschläge für das Geschwindigkeitsregime auf den Hauptachsen
- Prüfung der Erfordernisse und Möglichkeiten zur Verschmälerung bzw. Verbreiterung der Fahrbahnen

1.2 Grundlagen

Für die Bearbeitung des Hauptachsenkonzeptes Leiblachtal wurden folgende Grundlagen verwendet bzw. von den Gemeinden Hohenweiler und Lochau zur Verfügung gestellt:

- Orthofotos der Gemeinden (2009)
- DKM und Naturbestandsdaten der Gemeinden (2007)
- Lokalaugenschein und Fotodokumentation Bestand (2012)
- "Mobil im Ländle" – Verkehrskonzept Vorarlberg (2006)
- "Frischer Wind“ – Radverkehrsstrategie Vorarlberg (2009)
- "101 enkeltaugliche Maßnahmen“ – Energiezukunft Vorarlberg (2012)
- Regionales Radroutenkonzept Leiblachtal (2012)
- Variantenstudie Radweganbindung Pipeline (2012)
- Unfalldaten für die Landesstraßen (2009 bis 2011)
- Verkehrszahlen der Dauerzählstellen des Landes Vorarlberg (2010)
- Verkehrszahlen für die Landesstraßen aus der ECE 5-Jahreszählung (2005)
- Verkehrszählung L1 – Hohenweiler Leutenhofen (2012)
- Fahrpläne und Liniennetz Landbus Unterland (2012)
- Räumliches Entwicklungskonzept Lochau – Entwurf (2012)
- Räumliches Entwicklungskonzept Hohenweiler – Entwurf (2012)
- Studie Entwicklung Ortskern Hohenweiler (2012)

1.3 Projektumfang

Das Projekt zur Erstellung des Hauptachsenkonzepts Leiblachtal umfasst die Abschnitte der Landesstraßen L1 und L9 in der Gemeinde Hohenweiler sowie der Landesstraßen L1, L11, L18 und L190 in der Gemeinde Lochau. Die Landestraßen im Gemeindegebiet von Hörbranz, Möggers und Eichenberg sind nicht Bestandteil des Projekts.

1.4 Projektschritte

Im Rahmen der Bearbeitung des Hauptachsenkonzepts Leiblachtal war es Vorgabe, in Zusammenarbeit mit einem Lenkungsteam, bestehend aus Vertretern der Gemeinden Hohenweiler und Lochau sowie Vertretern der Abteilung Straßenbau des Amts der Vorarlberger Landesregierung, die ausgearbeiteten Lösungen und Maßnahmen im Ausmaß von drei Sitzungen zu diskutieren und zu verabschieden.

Weiters fanden neben den drei Lenkungsteamsitzungen auch je Gemeinde eine Informationsveranstaltung für die BürgerInnen von Hohenweiler und Lochau statt. Im Rahmen der Veranstaltungen wurde interessierten BürgerInnen die Bestands- und Problemanalyse sowie erste Planungsgedanken präsentiert mit der Möglichkeit, ihre persönlichen Anliegen zu äußern, um diese in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen. Prinzipiell wurden die präsentierten Ergebnisse seitens der BürgerInnen geteilt und tendenziell als positiv beurteilt.

Die Ergebnisse des Hauptachsenkonzepts Leiblachtal wurden sowohl dem Verkehrsausschuss Lochau als auch der Gemeindevertretung Hohenweiler präsentiert.

Abb. 1: Bevölkerungsinformation Lochau

Die nachfolgenden Tabellen listen die Mitglieder des Lenkungsteams sowie die Chronologie der Projektschritte des Hauptachsenkonzepts Leiblachtal auf.

Name	Amt/Funktion
Xaver Sinz	Gemeinde Lochau, Bürgermeister
Michael Simma	Gemeinde Lochau, Vizebürgermeister
Gerold Apollonio	Gemeinde Lochau, Projektleitung
Bernhard Braza	Gemeinde Lochau
Christoph Münst	Gemeinde Lochau
Wolfgang Langes	Gemeinde Hohenweiler, Bürgermeister
Wolfgang Jenny	Land Vorarlberg, Abteilung Straßenbau
Peter Moosbrugger	Land Vorarlberg, Abteilung Straßenbau
Anton Gächter	Besch und Partner, Projektleitung
Alexander Kuhn	Besch und Partner

Tab. 1: Lenkungsteam

Datum	Projektschritte
11.04.2012	1. Lenkungsteamsitzung
30.05.2012	Bevölkerungsinformation Hohenweiler
10.09.2012	2. Lenkungsteamsitzung
27.09.2012	Bevölkerungsinformation Lochau
10.10.2012	Präsentation Verkehrsausschuss Lochau
16.10.2012	3. Lenkungsteamsitzung
17.12.2012	Präsentation Gemeindevertretung Hohenweiler

Tab. 2: Projektschritte

2 Hauptachsenkonzept Hohenweiler

2.1 Stimmungsbilder

Abb. 2: Stimmungsbilder Hohenweiler

2.2 Verkehrsmengen

Die nachfolgenden Tabellen stellen die vorhanden Verkehrsmengen für die Landesstraßen L1 und L9 in Hohenweiler dar. Die Verkehrsmengen der Tab. 3 stammen aus der ECE 5-Jahreszählung von 2005. Um aktuelle Verkehrsmengen für Hohenweiler zu erhalten, wurde im Rahmen der Bearbeitung eine einwöchige automatische Verkehrszählung in Hohenweiler Leutenhofen, auf Höhe der Bushaltestelle südlich des Kreuzungsbereichs L1/L9 durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Verkehrszählung sind in Tab. 4 dargestellt.

Zählstelle	Motorrad	PKW + Lieferwagen	PKW mit Anhänger	Bus	LKW ohne Anhänger	Sattel- u. Lastzüge	Gesamt-verkehr
L1 - Hohenweiler, Zollamt km 8,932	60	1.140	28	5	18	4	1.255
L9 - Möggers, Grenze km 5,753	107	1.837	13	12	26	7	2.002

Tab. 3: Verkehrsmengen Hohenweiler (2005)

L1 – Hohenweiler Leutenhofen	DTV MO-SO (KFZ/24h)	DTVW (KFZ/24h)
Gesamtquerschnitt	4.818	5.088
Gesamtquerschnitt Einspurige FZ	334	359
Gesamtquerschnitt PKW	4.341	4.540
Gesamtquerschnitt SV	143	189
FRi. Staatsgrenze Einspurige FZ	144	157
FRi. Staatsgrenze PKW	2.240	2.325
FRi. Staatsgrenze SV	72	96
FRi. Hörbranz Einspurige FZ	190	202
FRi. Hörbranz PKW	2.101	2.215
FRi. Hörbranz SV	71	93

Tab. 4: Verkehrszählung L1 – Leutenhofen (2012)

2.3 Geschwindigkeit

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung lagen keine Geschwindigkeitsmessungen für die Landesstraßen im Ortsgebiet von Hohenweiler vor. Im Rahmen des durchgeführten Lokalaugenscheins und der Befahrung der Landesstraßen zeigte sich jedoch, dass tendenziell subjektiv zu hohe Geschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr wahrgenommen werden konnten.

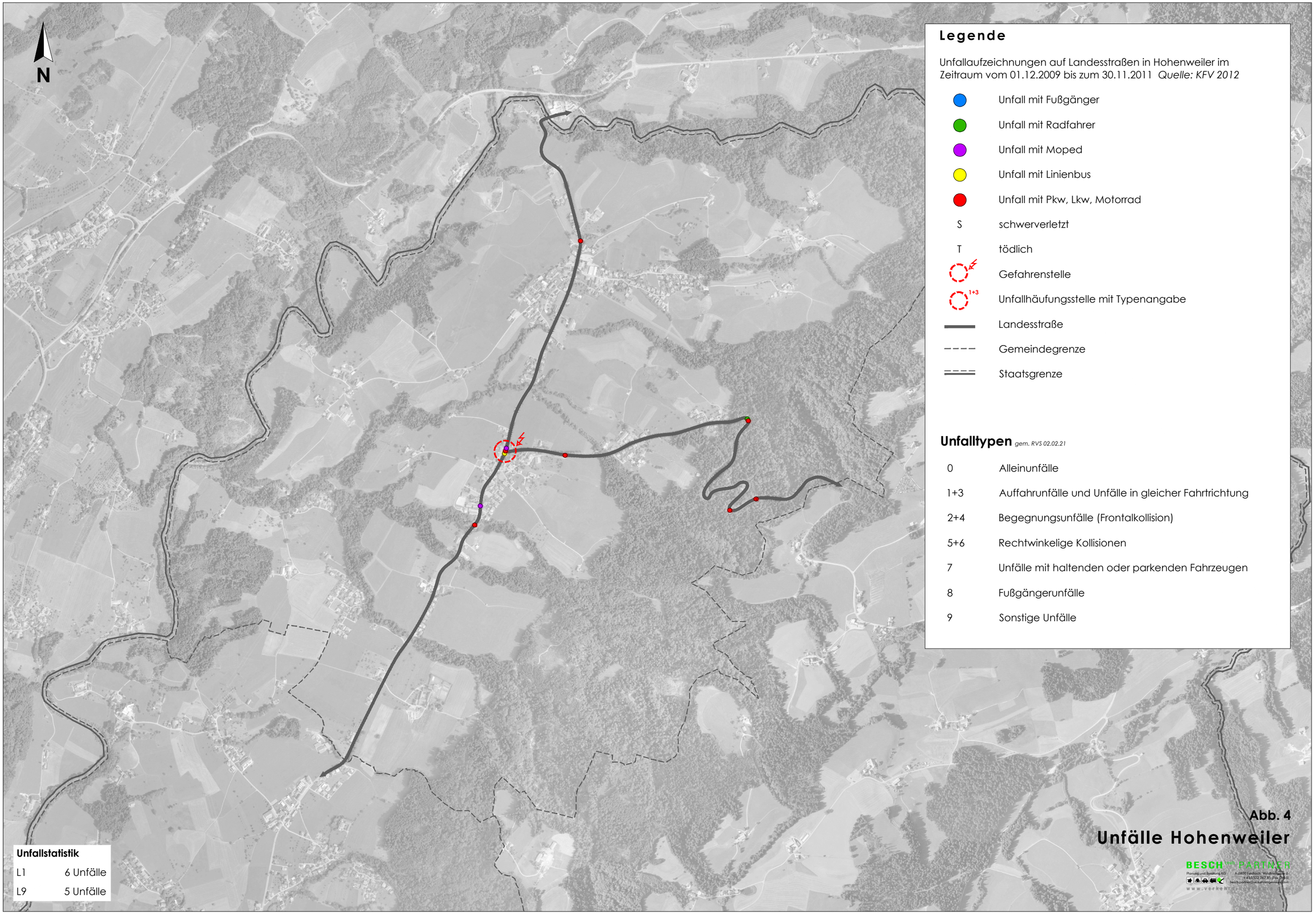
2.4 Unfälle

Auf den Landesstraßen L1 und L9 im Gemeindegebiet von Hohenweiler sind im Zeitraum vom 01.12.2009 bis zum 30.11.2011 insgesamt elf Unfälle mit Personenschaden aufgetreten. Davon sind sechs Unfälle auf der L1 und fünf Unfälle auf der L9 geschehen.

Als Gefahrenstelle lässt sich der Kreuzungsbereich L1/L9 in Hohenweiler Leutenhofen identifizieren, wo in diesem Zeitraum in Summe drei Unfälle aufgetreten sind.

Eine detaillierte Übersicht der Unfälle auf den Landesstraßen im Gemeindegebiet von Hohenweiler ist auf der nachfolgenden Seite in Abb. 4 dargestellt.

Abb. 3: Kreuzungsbereich L1/L9 – Leutenhofen


N
Legende
Unfallaufzeichnungen auf Landesstraßen in Hohenweiler im Zeitraum vom 01.12.2009 bis zum 30.11.2011 Quelle: KFV 2012
Unfall mit Fußgänger
Unfall mit Radfahrer
Unfall mit Moped
Unfall mit Linienbus
Unfall mit Pkw, Lkw, Motorrad
S schwerverletzt
T tödlich
Gefahrenstelle
1+3 Unfallhäufungsstelle mit Typenangabe
Landesstraße
Gemeindegrenze
Staatsgrenze
Unfalltypen gem. RVS 02.02.21
0 Alleinunfälle
1+3 Auffahrunfälle und Unfälle in gleicher Fahrtrichtung
2+4 Begegnungsunfälle (Frontalkollision)
5+6 Rechtwinkelige Kollisionen
7 Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen
8 Fußgängerunfälle
9 Sonstige Unfälle
Unfallstatistik
L1 6 Unfälle
L9 5 Unfälle
Abb. 4
Unfälle Hohenweiler
BESCH PARTNER
Planung und Beratung KG

2.5 Bestands- und Problemanalyse

Zusammenfassung der wesentlichen Punkte der Bestands- und Problemanalyse:

- fehlende bzw. mangelhafte Fußverkerhsinfrastruktur (schmal, einseitig)
- keine Radverkehrsinfrastruktur entlang der Landesstraßen
- Radverkehr fährt teilweise auf Gehsteig (Konfliktpotenzial)
- teilweise mangelhafte Gestaltung und Ausstattung der Bushaltestellen
- mangelnde Erkennbarkeit der Ortseinfahrten bzw. Ausbildung der Übergänge zwischen bebauten und anbaufreien Siedlungsbereichen (fehlende Torwirkung)
- tendenziell subjektive Wahrnehmung zu hoher Geschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr , insbesondere entlang der anbaufreien Bereiche im Ortsgebiet
- fehlende Straßenraumgestaltung und geringe Aufenthaltsqualität, insbesondere in den Zentrumsbereichen Dorf, Leutenhofen und Fesslers (verkehrsorientierte Gestaltung)
- Gefahrenstelle Kreuzungsbereich L1/L9 in Leutenhofen

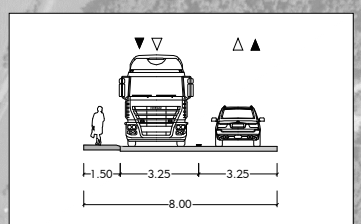
Die detaillierten Pläne der Bestands- und Problemanalyse für die Landesstraßen im Gemeindegebiet von Hohenweiler sind auf den nachfolgenden Seiten in Abb. 7 und Abb. 8 dargestellt.

Beispiele

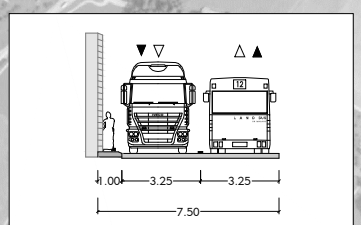
Abb. 5: Engstelle L1 – Leutenhofen

Abb. 6: Ortseingang L9 – Hub

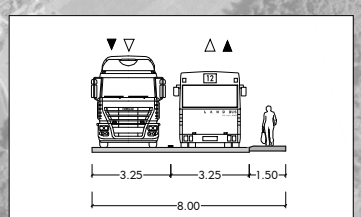
N



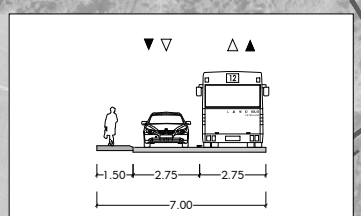
Schnitt A - Bestand L1



Schnitt B - Bestand L1



Schnitt C - Bestand L1



Schnitt D - Bestand L9

Legende

- Landesstraße
- Gehsteig/Gehweg
- Schutzweg
- Bushaltestelle (Fahrbahn)
- Bushaltestelle (Busbucht)
- Zentrumsbereich/Dorfkern
- Einrichtung (Gemeinde, Bildung, etc.)
- Gemeindegrenze
- Staatsgrenze

Abb. 7

Bestandsanalyse Hohenweiler

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
T+43 5522 267 85 (Fax DW 5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

N

- hohe Geschwindigkeit
- Kurve / Sicht

- fehlende Torwirkung
- Sichtbarkeit Ortstafel
- hohe Geschwindigkeit

sh. Foto 1

- Sicht Schutzweg (Kuppe)
- Gestaltung Straßenraum

sh. Foto 2

- fehlende Torwirkung
- fehlender Gehsteig
- Gestaltung Bushaltestelle

- fehlende Radinfrastruktur
- schmaler Gehsteig
- Konflikte FG - RF

- fehlende Radinfrastruktur
- schmale Gehsteige
- Konflikte FG - RF

- fehlende Torwirkung
- hohe Geschwindigkeit

- Durchgangsverkehr MIV / SV
- hohe Geschwindigkeit

- fehlende Torwirkung
- hohe Geschwindigkeit
- Gestaltung Bushaltestelle

sh. Foto 6

- Gefahrenstelle (Knoten)
- Gestaltung Straßenraum
- Gestaltung Bushaltestelle
- Schutzweg versus Parken

sh. Foto 3

- fehlende Torwirkung
- fehlender Gehsteig
- Gestaltung Bushaltestelle

- fehlender Gehsteig
- Engstelle Gehsteig

sh. Foto 4

- fehlende Torwirkung
- hohe Geschwindigkeit

- Gestaltung Straßenraum
- Gestaltung Bushaltestelle

sh. Foto 5

- Position Schutzweg
- fehlende Torwirkung
- hohe Geschwindigkeit

- fehlende Torwirkung
- hohe Geschwindigkeit

Abb. 8

Problemanalyse Hohenweiler

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldriedgasse 6
+43/5522-767 85 (Fax DW 5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

2.6 Lenkungskonzept

Aufgrund der nicht vorhandenen Alternativrouten im Straßennetz, steht dem überregionalen Durchgangsverkehr sowie dem regionalen Quell- und Zielverkehr nur das bestehende Landestraßennetz der L1 und L9 zur Verfügung. Die Möglichkeiten zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs und Schwerverkehrs im Sinne eines klassischen Lenkungskonzepts zur Vermeidung von Durchgangsverkehr bzw. zur Entlastung des Ortsgebiets sind nicht gegeben.

2.7 Betriebs- und Gestaltungskonzept

Eine wesentliche Rahmenbedingung für das zukünftige Betriebs- und Gestaltungskonzept ist die Ausweisung der L1 als Landesradroute im regionalen Radroutenkonzept Leiblachtal.

Die Möglichkeiten zur Verbreitung des Straßenquerschnitts der L1, um eine durchgehende und von der Fahrbahn separierte Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Radwege) mit hoher Qualität anzubieten, sind aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht gegeben. Ein häufiger Wechsel zwischen unterschiedlichen Organisationsformen in der Radverkehrsinfrastruktur sollte, insbesondere im Hinblick auf eine Landesroute, vermieden werden. Der Radverkehr sollte demnach weiterhin im Mischverkehr organisiert werden und die Bedingungen für den Radverkehr sollten durch das Betriebskonzept verbessert werden.

Der grundlegende Ansatz für das Betriebs- und Gestaltungskonzept verfolgt daher das Prinzip der Koexistenz im Straßenraum und die Unterstützung eines siedlungsverträglichen Verkehrsablaufs in und zwischen den Zentrumsbereichen Dorf, Leutenhofen und Fesslers. Entscheidende Voraussetzung für ein möglichst gefahrloses Miteinander und eine hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum sind niedrige Geschwindigkeiten.

Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit:

- Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten auf 40 bzw. 50 km/h (in den Zentren sollte ein Geschwindigkeitsniveau von max. 30 km/h angestrebt werden)
- Anpassung der Straßenquerschnitte (Reduzierung der Fahrbahnbreite)
- Gestaltung von erkennbaren Torsituationen an den Ortseingängen
- Betonung der L1 als siedlungsorientierte Achse zwischen den Zentrumsbereichen
- Gestaltung der Zentrumsbereiche zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Umsetzung von flächigem Queren für den Fußverkehr

Um dem Radverkehr in Abschnitten mit starker Steigung einen gewissen Schutz in Form einer Radverkehrsanlage zu ermöglichen, bietet sich die Möglichkeit an, einseitige Mehrzweckzweckstreifen bergseitig zu markieren. Beidseitige Mehrzweckstreifen sind aufgrund des zur Verfügung stehenden Straßenquerschnitts nicht möglich.

Abschnitte mit einseitigem Mehrzweckstreifen bergseitig:

- L1 zwischen Gasthaus Gmündmühle und Zentrumsbereich Dorf
- L1 zwischen Ortseingang Weidach und Zentrumsbereich Fesslers
- L9 zwischen Ortseingang Hub und Zentrumsbereich Leutenhofen

Zur Aufwertung des Fußverkehrs wäre langfristig, neben der Gestaltung der Zentren, die Errichtung von beidseitigen Gehsteigen entlang der L1 zwischen den Zentrumsbereichen Dorf und Leutenhofen sowie entlang der L9 zwischen Hub und dem Zentrumsbereich Leutenhofen anzustreben. Beidseitige Gehsteige verbessern die fußläufige Verbindung zwischen den Zentren und betonen zusätzlich die siedlungsorientierte Gestaltung entlang der Landesstraßen.

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts ergeben sich drei unterschiedliche Schemaschnitte für die Querschnittsgestaltung der Landesstraßen:

- Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen" (einseitiger Mehrzweckstreifen bergseitig)
- Schemaschnitt "Zwischenabschnitt" (Abschnitte zwischen den Zentren)
- Schemaschnitt "Zentrumsbereich" (Dorf, Leutenhofen, Fesslers)

Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"

- keine Mittelleitlinie
- einseitiger Mehrzweckstreifen (bergseitig)
- weiche Randausbildung (schräger Stein)

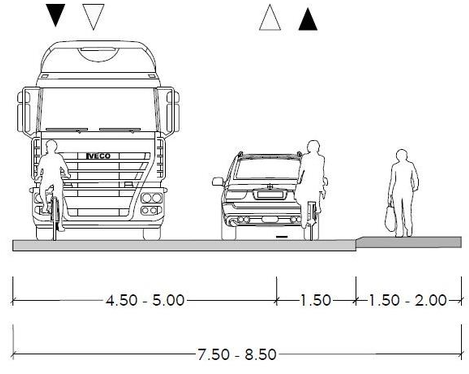


Abb. 9: Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"

Schemaschnitt "Zwischenabschnitt"

- keine Fahrbahnmarkierungen
- weiche Randausbildung (schräger Stein)
- reduzierte Fahrbahnbreite

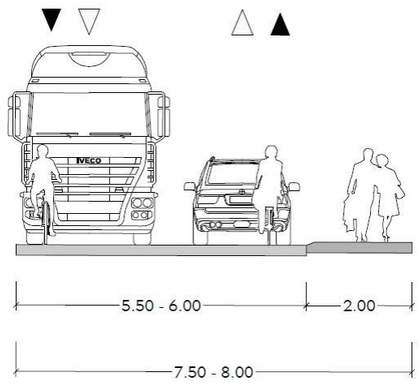


Abb. 10: Schemaschnitt "Zwischenabschnitt"

Schemaschnitt "Zentrumsbereich"

- keine Fahrbahnmarkierungen
- niveaugleiche, flächige Gestaltung
- Strukturierung durch Leuchten, Poller, etc.

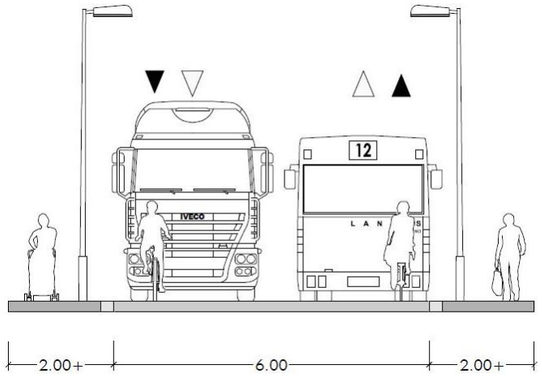


Abb. 11: Schemaschnitt "Zentrumsbereich"

Auf den nachfolgenden Seiten sind in Abb. 12 das Betriebs- und Gestaltungskonzept Hohenweiler und in Abb. 13 eine Übersicht der Maßnahmen dargestellt.

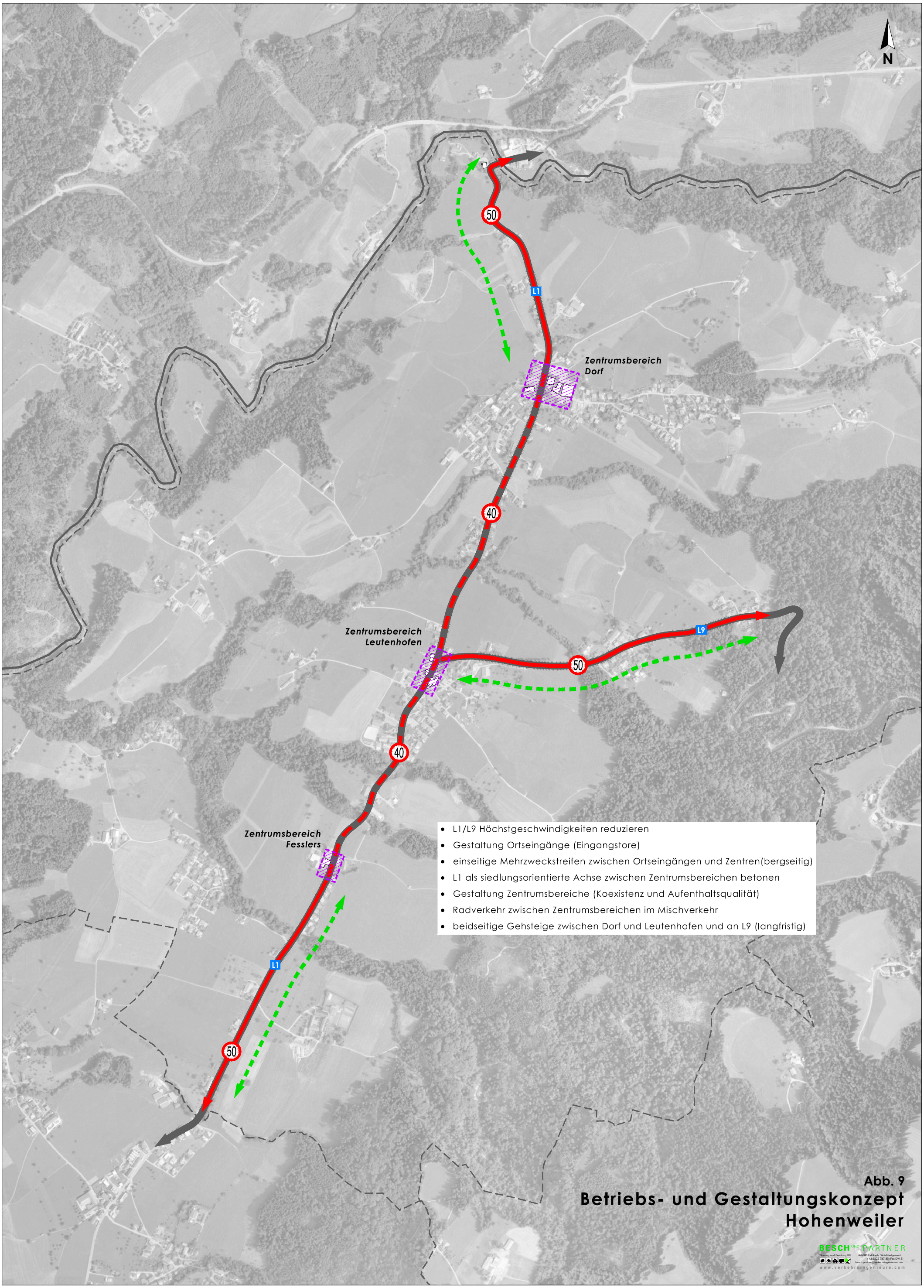


Abb. 9

Betriebs- und Gestaltungskonzept Hohenweiler

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+ 43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

N

M1 Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit L1/L9

M2 Gmünd:
Markierung Psychobremse
(sh. Planbeilage 1.1)

M3 Eingangstor Gmünd:
Markierung Psychobremse + doppelte Ortstafel
(sh. Planbeilage 1.1)

M4 Zentrumsbereich Dorf
(sh. Planbeilage 1.2)

M5 Zentrumsbereich Leutenhofen
(sh. Planbeilage 1.3)

M6 Gestaltung Fesslers
(sh. Planbeilage 1.4)

M7 Bushaltestelle Gwiggen
(sh. Planbeilage 1.5 und 1.6)

M8 Eingangstor Weidach:
Mittelinsel + Baumpflanzungen
(sh. Planbeilage 1.7)

M9 Eingangstor Hub:
Markierung Psychobremse + doppelte Ortstafel
(sh. Planbeilage 1.8)

Abb. 10

Maßnahmen Hohenweiler

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch, Widnaugasse 6
t +43 5522 767 85-15 f DW 65
besch.partner@verkehrsplanung.com
www.verkehrsplanung.com

M2 Gmündmühle (sh. Planbeilage 1.1)

- Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Markierung Psychobremse vor Kurvenbereich

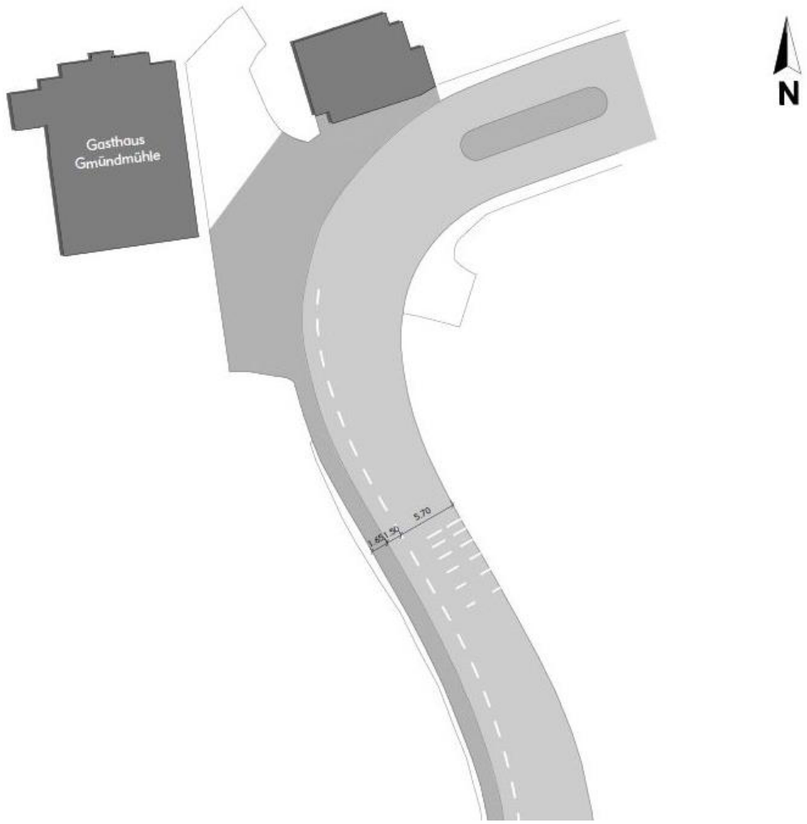


Abb. 14: M2 Gmündmühle

M3 Eingangstor Gmünd (sh. Planbeilage 1.1)

- Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Torsituation: Doppelte Ortstafel, Markierung Psychobremse und Beleuchtung

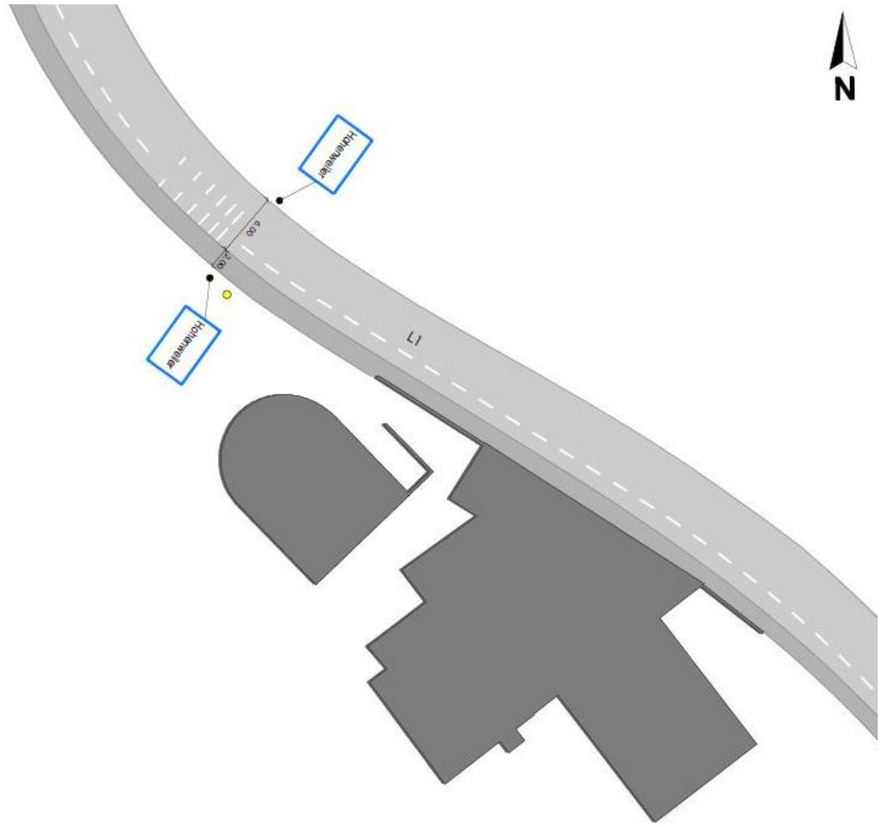


Abb. 15: M3 Eingangstor Gmünd

M4 Zentrumsbereich Dorf (sh. Planbeilage 1.2)

- Schemaschnitt "Zentrumsbereich"
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h (anzustreben 30 km/h)
- straßenraumüberspannende, flächige Gestaltung
- Verbindung Kirchplatz mit Dorfplatz
- multifunktionale Platzfläche (Schulhof, Festplatz, Marktplatz, etc.)
- Entschärfung der Kuppe durch Absenkung der Platzfläche
- neue Einbindung der Seitenstraßen
- Gestaltung Bushaltestelle
- Bebauungsstudie Architekturbüro raumhochrosen

Abb. 16: M4 Zentrumsbereich Dorf

M5 Zentrumsbereich Leutenhofen (sh. Planbeilage 1.3)

- Schemaschnitt "Zentrumsbereich"
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h (anzustreben 30 km/h)
- straßenraumüberspannende, flächige Gestaltung
- Neugestaltung und Neuorganisation der Parkplätze
- neue Einbindung der Seitenstraßen, Zufahrten
- Verbesserung Sicht (Entschärfung Gefahrenstelle Kreuzung L1/L9)
- Beseitigung der Engstelle
- Gestaltung Bushaltestelle

Abb. 17: M5 Zentrumsbereich Leutenhofen

M6 Zentrumsbereich Fesslers (sh. Planbeilage 1.4)

- Schemaschnitt "Zentrumsbereich"
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h (anzustreben 30 km/h)
- flächige Gestaltung
- Gestaltung Außensitzplätze GH Krone
- Neugestaltung Parkplatz
- Gestaltung Bushaltestelle

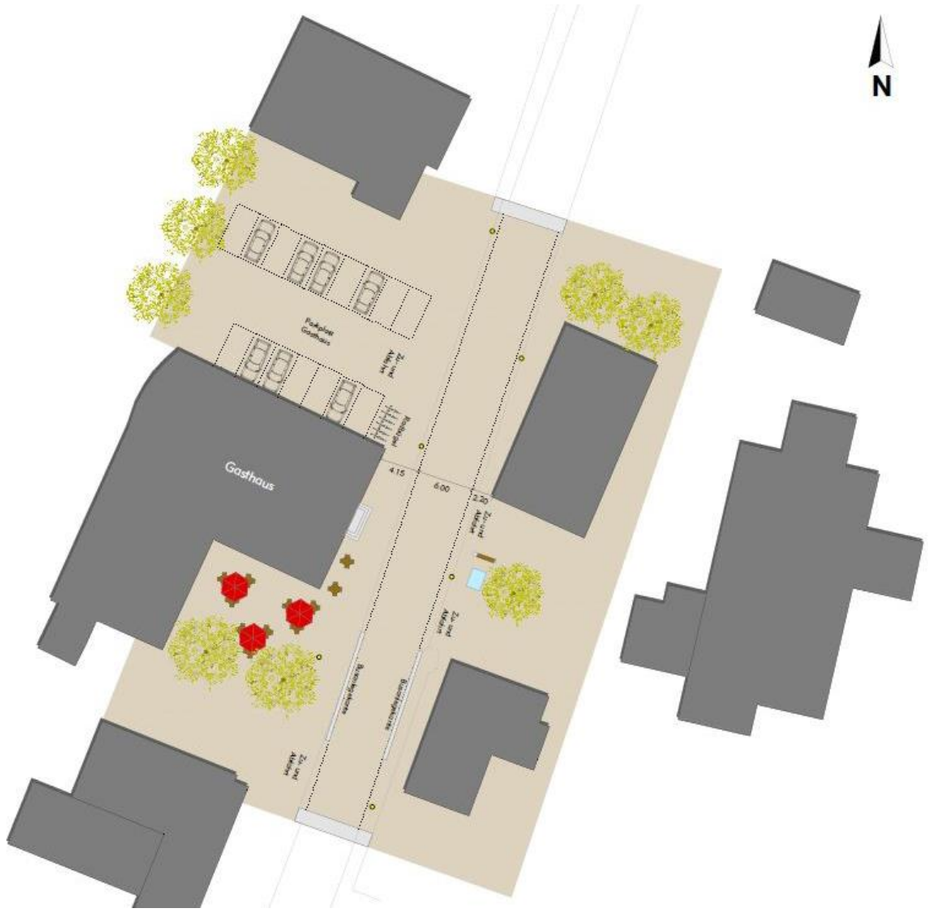


Abb. 18: M6 Zentrumsbereich Fesslers

M7 Bushaltestelle Gwiggen - Variante 1 (sh. Planbeilage 1.5)

- Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Fahrbahnhaltestellen anstatt Busbuchten
- Verlegung Schutzweg in Richtung Einmündung Reitmoos

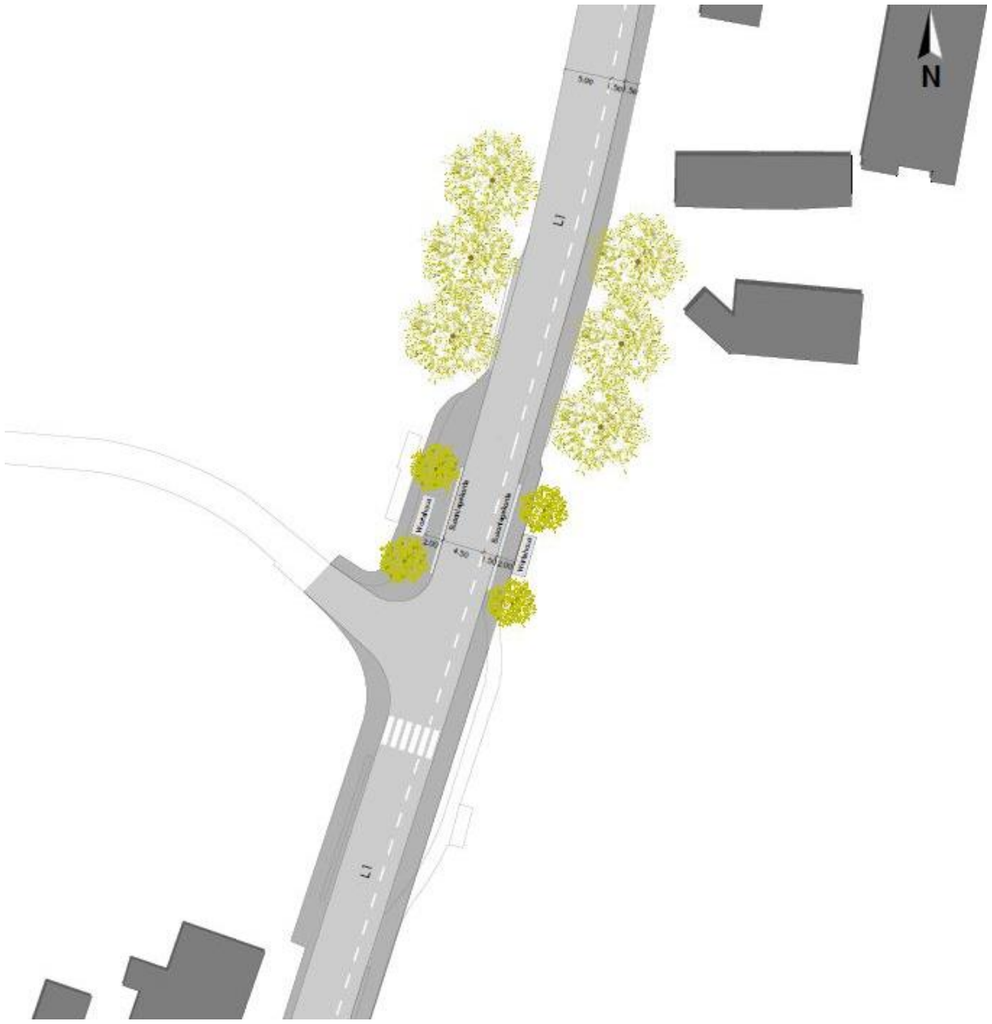


Abb. 19: M7 Bushaltestelle Gwiggen – Variante 1

M7 Bushaltestelle Gwiggen - Variante 2 (sh. Planbeilage 1.6)

- Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- neue Einbindung Reitmoos
- Verlegung Bushaltestelle südlich Reitmoos
- Fahrbahnhaltestelle (FRi. Hörbranz)
- Busbucht (FRi. Staatsgrenze) bleibt bestehen
- Verlegung Schutzweg in Richtung Einmündung Reitmoos

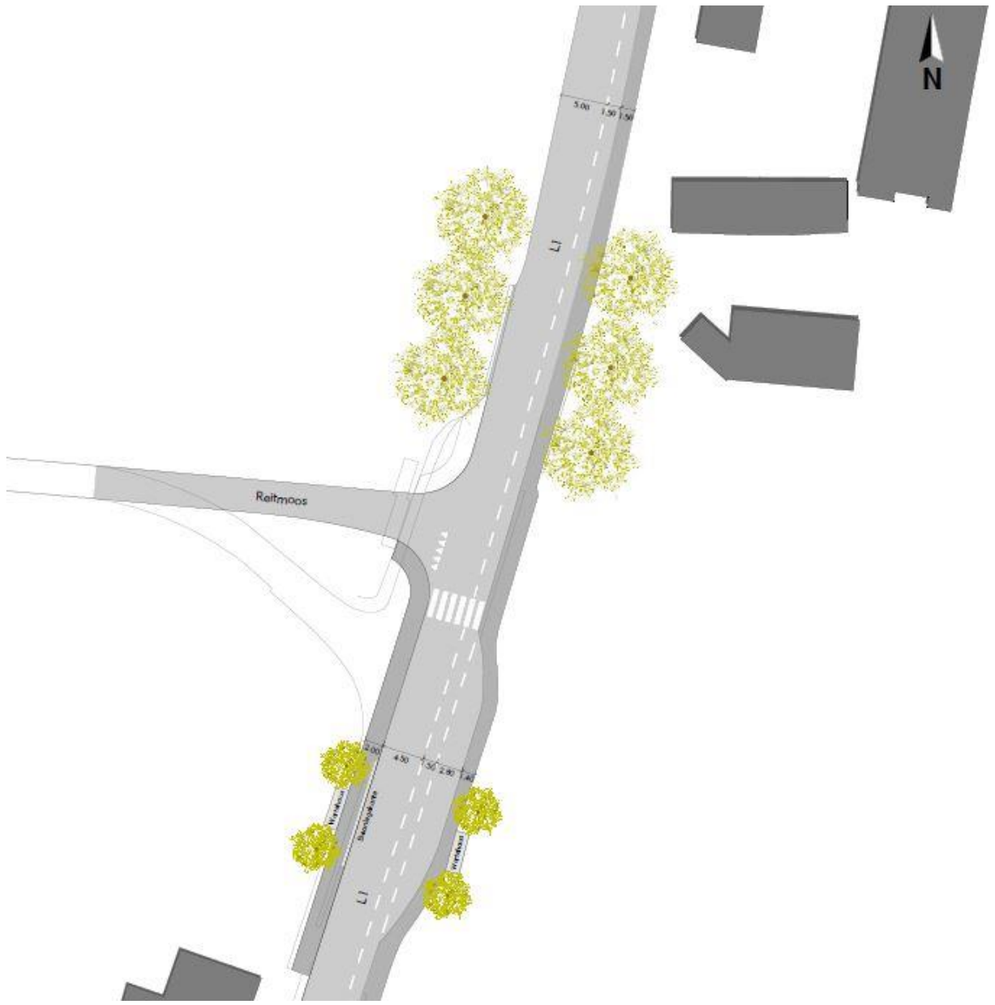


Abb. 20: M7 Bushaltestelle Gwiggen – Variante 2

M8 Eingangstor Weidach (sh. Planbeilage 1.7)

- Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Torsituation: Mittelinsel mit Baumpflanzungen

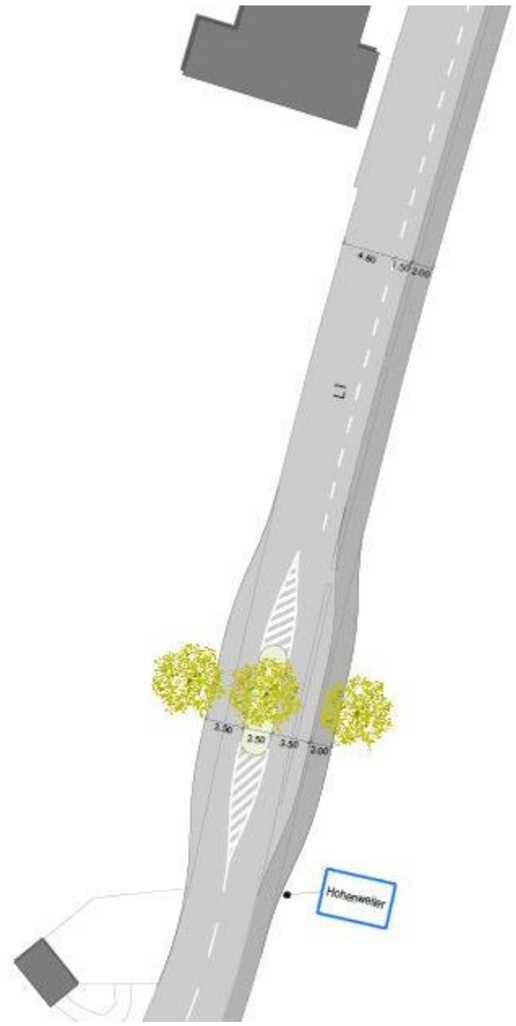


Abb. 21: M8 Eingangstor Weidach

M9 Eingangstor Hub (sh. Planbeilage 1.8)

- Schemaschnitt "Mehrzweckstreifen"
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Torsituation: Doppelte Ortstafel, Markierung Psychobremse und Beleuchtung
- langfristig: beidseitiger Gehsteig

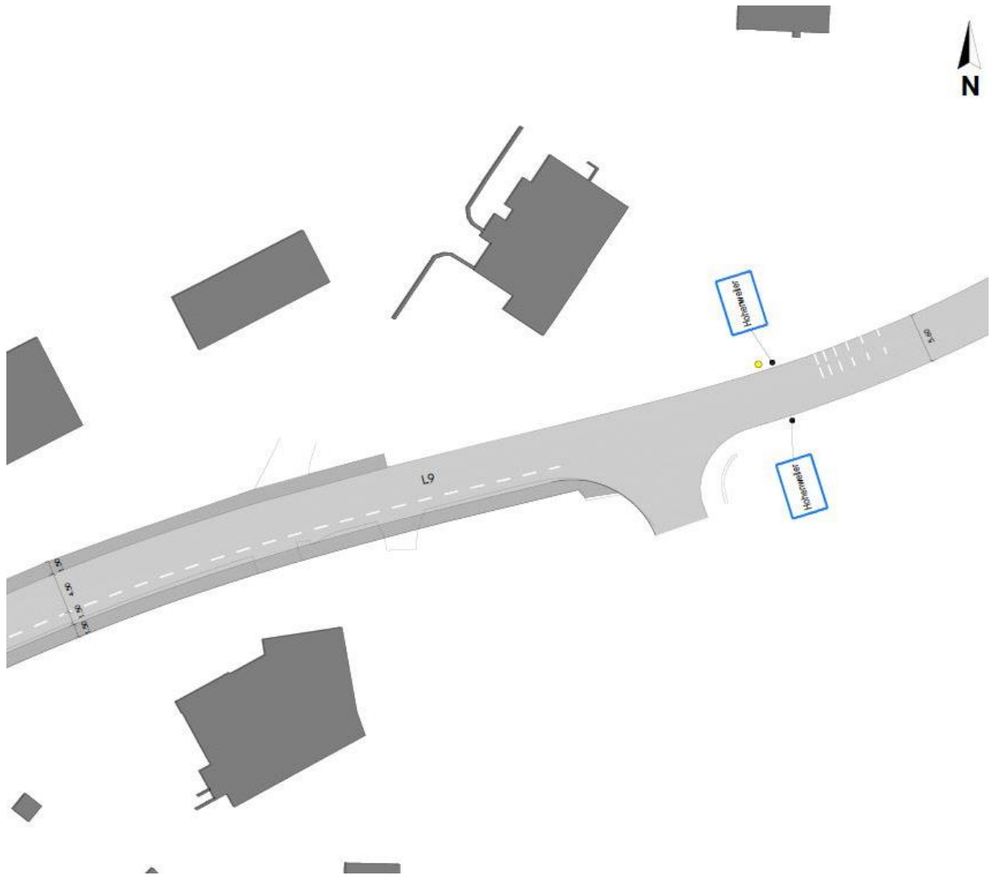


Abb. 22: M9 Eingangstor Hub

3 Hauptachsenkonzept Lochau

3.1 Stimmungsbilder

Abb. 23: Stimmungsbilder Lochau

3.2 Verkehrsmengen

Die nachfolgenden Tabellen stellen die vorhandenen Verkehrsmengen für die Landesstraßen L1, L11, L18 und L190 in Lochau dar. Die Verkehrsmengen der Tab. 5 stammen aus der ECE 5-Jahreszählung von 2005 und die Zahlen der Tab. 6 aus der automatischen Dauerzählung des Landes Vorarlberg von 2010.

Zählstelle	Motorrad	PKW + Lieferwagen	PKW mit Anhänger	Bus	LKW ohne Anhänger	Sattel- u. Lastzüge	Gesamt-verkehr
L1 - Lochau, Polizei km 0,696	329	8.862	60	207	167	32	9.657
L11 - Eichenberg, Sonnenhof km 4,748	69	528	6	24	25	1	653
L18 - Hörbranz, Bäumle km 0,035	116	2.838	15	29	39	25	3.062

Tab. 5: Verkehrsmengen Lochau (2005)

L190 - Lochau, Klause (km 60,51)	DTV MO-SO (KFZ/24h)	DTVW (KFZ/24h)
Gesamtquerschnitt	22.747	22.913
Gesamtquerschnitt KFZ	22.164	22.230
Gesamtquerschnitt SV	583	683
FRi. Staatsgrenze KFZ	11.352	11.307
FRi. Staatsgrenze SV	273	320
FRi. Bregenz KFZ	10.811	10.923
FRi. Bregenz SV	309	362

Tab. 6: Verkehrszählung L190 – Klause (2010)

3.3 Geschwindigkeit

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung lagen keine Geschwindigkeitsmessungen für die Landesstraßen im Ortsgebiet von Lochau vor.

3.4 Unfälle

Auf den Landesstraßen L1, L11, L18 und L190 im Gemeindegebiet von Lochau sind im Zeitraum vom 01.12.2009 bis zum 30.11.2011 insgesamt 83 Unfälle mit Personenschaden aufgetreten. Davon sind 15 Unfälle auf der L1, je fünf Unfälle auf der L11 und L18 sowie 58 Unfälle auf der L190 geschehen.

Unfallhäufungsstellen befinden sich entlang der L190 im Bereich Lochau Tannenbach, am Langen Stein sowie auf dem Abschnitt zwischen ehemaligem Rupp-Areal und Hotel Kaiserstrand. Als Gefahrenstellen lassen sich die Kreuzungsbereiche L1/L11/Toni-Russ-Straße, L1/Alberlochstraße und L18/Alberlochstraße sowie zwei kurze Abschnitte auf der L190 nördlich des Kreisverkehrs identifizieren.

Auffallend ist der hohe Anteil an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung entlang der L190 sowie die Anzahl von verletzten FußgängerInnen in Lochau Tannenbach im Bereich der Schutzwege bzw. auf Schutzwegen.

Eine detaillierte Übersicht der Unfälle auf den Landesstraßen im Gemeindegebiet von Lochau ist auf der nachfolgenden Seite in Abb. 25 dargestellt.

Abb. 24: Abschnitt L190 – Tannenbach

N

2+4

1+3

1+3

1+3

8

Legende

Unfallaufzeichnungen auf Landesstraßen in Lochau im Zeitraum vom 01.12.2009 bis zum 30.11.2011 *Quelle: KFV 2012*

- Unfall mit Fußgänger
- Unfall mit Radfahrer
- Unfall mit Moped
- Unfall mit Linienbus
- Unfall mit Pkw, Lkw, Motorrad
- S schwerverletzt
- T tödlich
- Gefahrenstelle
- 1+3 Unfallhäufungsstelle mit Typenangabe
- Landesstraße
- Gemeindegrenze
- Staatsgrenze

Unfalltypen *gem. RVS 02.02.21*

0	Alleinunfälle
1+3	Auffahrunfälle und Unfälle in gleicher Fahrtrichtung
2+4	Begegnungsunfälle (Frontalkollision)
5+6	Rechtwinkelige Kollisionen
7	Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen
8	Fußgängerunfälle
9	Sonstige Unfälle

Unfallstatistik

L1	15 Unfälle
L11	5 Unfälle
L18	5 Unfälle
L190	58 Unfälle

Abb. 25

Unfälle Lochau

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch, Waldhauptgasse 6
+43 5522 767 85 IFax DW 50
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

3.5 Bestands- und Problemanalyse

Zusammenfassung der wesentlichen Punkte der Bestands- und Problemanalyse:

- teilweise mangelhafte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (schmal, einseitig)
- keine Radverkehrsinfrastruktur entlang L11 und L18
- Radverkehr fährt teilweise auf Gehsteig (Konfliktpotenzial)
- fehlende bzw. mangelhafte Querungsstellen L190
- fehlende Straßenraumgestaltung und geringe Aufenthaltsqualität, insbesondere im Zentrumsbereich Lochau (Roter Platz)
- mehrere Gefahrenstellen und Unfallhäufungsstellen (L1, L18, L190)
- hohes Verkehrsaufkommen und Stauungen auf L190
- nur Busspur in Richtung Bregenz auf L190 ab Busbucht in Tannenbach
- Konflikte mit Parkierung sowie Zufahrten entlang Bereich L190 in Tannenbach
- Bahnlinie und L190 als Barriere zur Pipeline bzw. zum Bodenseeufer
- Durchgangsverkehr auf L1 (Umfahrung Pfändertunnel)

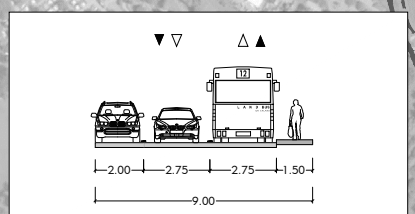
Die detaillierten Pläne der Bestands- und Problemanalyse für die Landesstraßen im Gemeindegebiet von Lochau sind auf den nachfolgenden Seiten in Abb. 28 und Abb. 29 dargestellt.

Beispiele

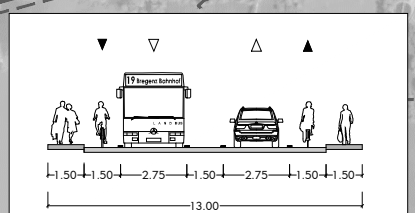
Abb. 26: Roter Platz L1 – Zentrum Lochau

Abb. 27: Schutzweg L190 – Tannenbach

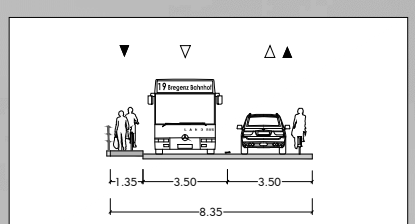
N



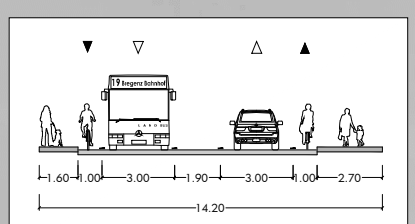
Schnitt E - Bestand L18



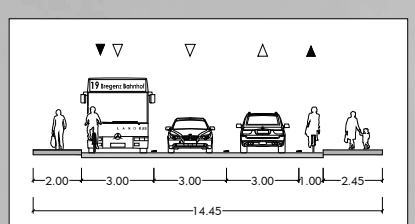
Schnitt D - Bestand L190



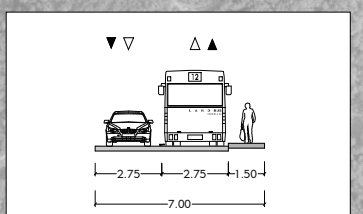
Schnitt C - Bestand L190



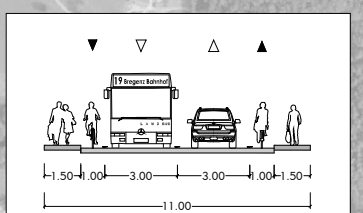
Schnitt B - Bestand L190



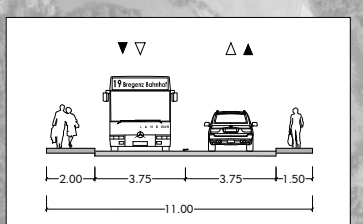
Schnitt A - Bestand L190



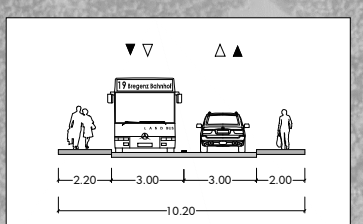
Schnitt J - Bestand L11



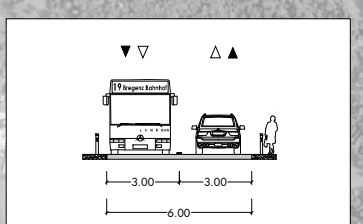
Schnitt I - Bestand L1



Schnitt H - Bestand L1



Schnitt G - Bestand L1



Schnitt F - Bestand L1

Legende

- Landesstraße
- Pipeline (Bodenseeradweg)
- Radstreifen
- Geh- und Radweg
- Gehsteig/Gehweg
- Bahnübergang
- Bahnunterführung
- Schutzweg
- Schutzweg (Mittelinsel)
- Schutzweg (Kreisverkehr)
- Lichtsignalanlage
- Busspur
- Bushaltestelle (Fahrbahn)
- Bushaltestelle (Busbucht)
- Zentrumsbereich/Dorfkern
- Einrichtung (Gemeinde, Bildung, etc.)
- Gemeindegrenze
- Staatsgrenze

Abb. 28

Bestandsanalyse Lochau

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

N

- Verkehrsorganisation
- Gestaltung Knoten

- Verkehrsorganisation
- Gestaltung Knoten

- Leistungsfähigkeit Pfändertunnel (A14)

- Parkierung
- fehlender Gehsteig

- schmale Radstreifen

- Gefahrenstelle
- Gestaltung Knoten

- Gefahrenstelle
- Gestaltung Knoten

- fehlende Radinfrastruktur
- schmale Gehsteige

- fehlende Radinfrastruktur
- schmale Gehsteige

- Gefahrenstelle

- Gefahrenstelle
- Gestaltung Straßenraum
  sh. Foto 1 und 2

- Gestaltung Straßenraum
- Gestaltung Bushaltestelle
  sh. Foto 3

- Unfallhäufungsstelle
- Gestaltung Straßenraum (Hotel Kaiserstrand)

- Durchgangsverkehr MIV / SV
- Umfahrung Pfändertunnel

- Unfallhäufungsstelle
- Bushaltestelle wird derzeit nicht bedient

- fehlende Torwirkung
- hohe Geschwindigkeit

- Trampelpfad (Bankett)

- schmaler Geh- und Radweg
- Konflikte FG - RF
  sh. Foto 4

- fehlende Verbindung Fuß- und Radverkehr

- Konflikte Zufahrt

- schmaler Geh- und Radweg
- Konflikte FG - RF

- Staubereich
- fehlende Busspur
- hohe Geschwindigkeit
- Unfallhäufungsstrecke

- schmale Radstreifen

- Konflikte Parkierung
  sh. Foto 5

- Konflikte Zufahrten

- Gestaltung Schutzweg
- Unfallhäufungsstelle
  sh. Foto 6

1

2

3

4

5

6

Abb. 29

Problemanalyse Lochau

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

3.6 Lenkungskonzept

Da es an den Portalen des Pfändertunnels vermehrt zu Stauerscheinungen kommt, weichen AutofahrerInnen von der Autobahn A14 auf das untergeordnete Straßennetz der Gemeinde Lochau aus. Die Landesstraßen L1 und L190 werden so vom Durchgangsverkehr stark belastet, wodurch auch die Trennwirkung der Landesstraßen im Ortsgebiet, insbesondere der L1 im Zentrumsbereich von Lochau, steigt.

Zudem stellen die Landesstraßen L1 und L190 mautfreie Hauptverbindungen im Straßennetz zwischen dem Leiblachtal bzw. den grenznahen Gemeinden im benachbarten Deutschland in Richtung Bregenz dar, wodurch die Attraktivität der Landesstraßen zur Umfahrung der Autobahn A14 begünstigt wird (Vignettenflüchtlinge).

Mit der Fertigstellung der 2. Röhre des Pfändertunnels erhofft sich die Gemeinde Lochau eine Entlastung der Landesstraßen L1 und L190 von 5 bis 10%.

Die Ziele des Lenkungskonzepts liegen darin, die Entlastungswirkung durch die Kapazitätserhöhung des Pfändertunnels für die Landesstraßen L1 und L190 langfristig sicherzustellen sowie allgemein eine Entlastung des Zentrumsbereichs Lochau zu erreichen. Durch die Entlastung der Landesstraßen sowie eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs und Schwerkehrs, sollen die Zentrumsfunktionen gestärkt, die Wohnqualität gehoben und bessere Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

Die grundlegenden Absichten des Lenkungskonzepts sind daher die ausschließliche Führung des Durchgangsverkehrs auf dem hochrangigen Netz sowie eine möglichst direkte Lenkung des Ziel- und Quellverkehrs auf das hochrangige Netz.

Die gewünschte Verkehrslenkung soll durch ein Bündel an Maßnahmen erreicht werden:

- klare Beschilderung und Wegweisung
- neuer Kreisverkehr L1/A14 zugunsten einer verbesserten Orientierung und Lenkung des motorisierten Verkehrs aus Richtung Hörbranz auf die Autobahn durch Verbesserung des Einmündens von der L1 auf die A14
- Fahrverbot für Schwerverkehr auf L1 und konsequente Kontrollen (Ausnahme Zulieferung)
- Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der L1, insbesondere im Zentrumsbereich Lochau, durch intensive Straßenraumgestaltung und niedriges Geschwindigkeitsniveau
- neue Anbindung der L1 an die L190 auf Höhe des ehemaligen Rupp-Areals zur Erschließung des Entwicklungsgebiets, Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs und Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs (Buskonzept und Anbindung Pipeline) als zusätzliche Lenkungsmaßnahme zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands für den motorisierten Verkehr

Maßnahmen zur gezielten Lenkung des Verkehrs von der Staatsgrenze (Lindau) in Richtung Autobahn A14 zur Unterstützung der Entlastung der L190 sind aufgrund des fehlenden bzw. unattraktiven Straßennetzes kaum möglich. Zudem würde die direkte Verbindung ausschließlich über das Gemeindegebiet von Hörbranz verlaufen und durch ein Wohngebiet führen. Die Umsetzung einer solchen Achse zur Lenkung des Verkehrs scheint daher nicht realistisch.

Im untergeordneten Straßennetz von Lochau sollten potenzielle Schleichwege geprüft und gegebenenfalls Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die Sammelstraßen Bahnhofstraße, Alberlochstraße und Toni-Russ-Straße, die eine Verbindung zwischen L190 und L1 bzw. L18 und L1 ermöglichen. Die neue Anbindung der L1 an die L190 sollte daher zukünftig auch das Linksabbiegen von der L190 auf die L1 ermöglichen. Der Schwerverkehr, der aus Richtung Hörbranz über die L190 im Bereich der L1 Anlieferungen tätigt, muss so nicht auf das ungeordnete Straßennetz ausweichen, sondern kann auf den Hauptachsen verkehren.

3.7 Betriebs- und Gestaltungskonzept

Wesentliche Rahmenbedingungen für das zukünftige Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Landestraßen in Lochau sind die Ausweisung der L1 und des Bodenseeradwegs (Pipeline) als Landesradouten sowie der L18 als örtliche Hauptradroute im regionalen Radroutenkonzept Leiblachtal. Weiters wurde neben dem regionalen Radroutenkonzept eine Variantenstudie zur Anbindung der Landesradroute L1 an die Landesradroute Pipeline erarbeitet. Die Variante „Am Stein“ mit Unterführung stellte sich in einem Variantenvergleich als Bestvariante heraus (sh. Abb. 30, gelbe Linie).

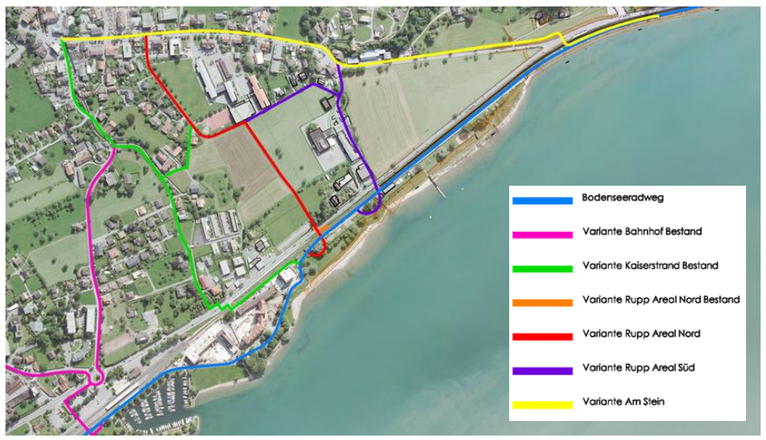


Abb. 30: Variantenübersicht Radweganbindung Pipeline

Aufgrund der angestrebten Lenkung des motorisierten Verkehrs und der vorgegebenen Rahmenbedingungen aus dem regionalen Radroutenkonzept sowie unter Berücksichtigung der prinzipiell vorhandenen Flächen und Verkehrsmengen, basiert das Betriebs- und Gestaltungskonzept Lochau auf folgendem konzeptionellen Ansatz:

- Gestaltung der L1, L11 und L18 als siedlungsorientierte Achsen mit Radfahren im Mischverkehr sowie Umsetzung des Koexistenzprinzips im Straßenraum und Erweiterung der Zentrumsgestaltung entlang der L1
- Gestaltung der L190 als verkehrsorientierte Achse mit Trennung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuß- und Radverkehr sowie Verbesserung der Querung der L190 bzw. der Anbindung an die Pipeline
- Umsetzung eines neuen Buskonzepts zur Bevorrangung des Busverkehrs und Verbesserung der Anbindung der Leiblachtal Gemeinden Hohenweiler, Hörbranz und Lochau an den Bahnhof Bregenz

Zur generellen Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Landestraßen im Gemeindegebiet von Lochau und der Forcierung der Koexistenz im Straßenraum, insbesondere im Hinblick auf die angestrebte Zentrumsgestaltung zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands und der Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie zur Verbesserung des Radfahrens im Mischverkehr, wird empfohlen, die allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Es wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit auf der L190 auf 50 km/h und auf der L1, L11 und L18 auf 40 km/h zu senken. Für den Zentrumsbereich entlang der L1 sollte zudem langfristig ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau als 40 km/h angestrebt werden (z.B. zukünftig Begegnungszone mit 20 km/h).

Für die Gestaltung der Landesstraße L1 wird vorgeschlagen, dass langfristig ab dem neuen Kreisverkehr L1/A14 (sh. M2, Planbeilage 2.1) bis zur neuen Anbindung der L1 an die L190 ein Querschnitt mit reduzierter Fahrbahnbreite ohne Mittelleitlinie und verbreiterten Gehsteigen mit weicher Randausbildung durchgezogen wird (sh. Abb. 31).

Als kurzfristige Alternative ist es in einer ersten Stufe auch denkbar, dass zur Aufwertung des Radverkehrs der bestehende Querschnitt zwischen Ortseingang Lochau (Nord) und Alberlochstraße ohne bauliche Maßnahmen umgestaltet wird, indem die bestehenden Radstreifen in diesem Abschnitt auf 1.50m verbreitert werden und eine 5.00m breite Kernfahrbahn mit Mehrzweckstreifen eingerichtet wird.

Zur Entschärfung der Gefahrenstelle sowie als zusätzliche Maßnahme zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands wird empfohlen, im Kreuzungsbereich L1/L11 einen markierten Minikreisel einzurichten. Die bestehenden Busbuchten in diesem Bereich werden aufgelöst und zu Fahrbahnhaltestellen umgestaltet (sh. M3, Planbeilage 2.2).

Für den Zentrumsbereich ist eine Erweiterung angedacht. Die Gestaltung des Roten Platzes im Sinne von Shared Space soll erneuert und nach Norden bis zur Alberlochstraße und nach Süden bis auf Höhe der Polizeistation ausgedehnt werden. Der vorgeschlagene Querschnitt mit reduzierter Fahrbahnbreite wird weitergeführt, allerdings als niveaugleiche Fläche. Die Strukturierung des Raums und die Führung des Fließverkehrs sollen mittels Straßenmobiliar und Entwässerungsrinnen erfolgen. Die Fahrbahn soll aufgelöst werden und nur noch als subtile Fahrgasse in Erscheinung treten (sh. Abb. 32). Schutzwege fallen im Zentrumsbereich gänzlich weg. Der Fußverkehr soll in diesem Bereich die Möglichkeit haben, flächig zu queren. Als zusätzliche Maßnahme sollen informelle Querungsstellen in Form von Betonfeldern ausgebildet werden, die gestalterisch wichtige Querungsrelationen des Fußverkehrs aufnehmen. Außerhalb des Zentrumsbereichs bleiben die bestehenden Schutzwege erhalten (sh. M4, Planbeilagen 2.3 und 2.4).

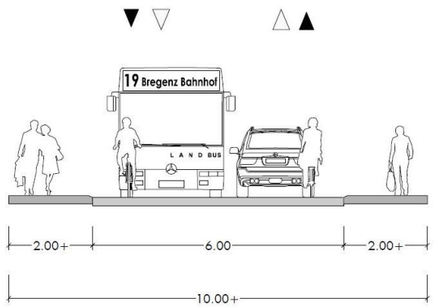


Abb. 31: Schemaschnitt L1 "reduzierte Fahrbahn"

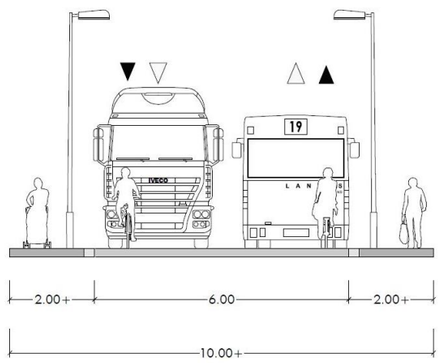


Abb. 32: Schemaschnitt L1 "Zentrum"

Zur Realisierung der empfohlen Neuanbindung der L1 an die L190 auf Höhe des ehemaligen Rupp-Areals ist es erforderlich, den nördlichen Teilbereich der gewidmeten Freifläche (Stadtler-Dreieck) in Anspruch zu nehmen. Die neue Anbindung der L1 an die L190 deckt sich zwar nicht unmittelbar mit den Planungsansätzen aus dem REK Lochau, ermöglicht jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht mehrere Zusatznutzen, die im Rahmen der alten Verkehrsführung nicht zu erzielen wären.

Die Neuanbindung der L1 ermöglicht die Erschließung des Entwicklungsgebiets sowie die alte Anbindung fast gänzlich vom motorisierten Individualverkehr zu befreien (ausgenommen Anrainerverkehr Wellenstein) und als Achse für den Umweltverbund (ÖV, Fuß- und Radverkehr) freizuspielen. Durch Pförtnerung und eine durchgängige Busspur auf der L190 in Fahrtrichtung Bregenz ist es möglich, die Buslinien 10 und 19 des Landbus Unterland, welche zwischen Gemeindeamt Hörbranz und Bahnhof Bregenz verkehren und dort mit dem Bahnverkehr vertaktet sind, bereits ab dem Wellenhof in Lochau zu priorisieren und somit, insbesondere in der Hauptverkehrszeit (Morgenspitze), massiv zu beschleunigen. Für den Busverkehr in Fahrtrichtung Hörbranz ist es möglich, die Rechtsabbiegespur auf der L190 zur alten Anbindung zu verbreitern und als „kurze“ Busspur zu nutzen, wodurch auch der Busverkehr in Gegenrichtung eine Aufwertung erhält (sh. Abb. 39, Skizze Buskonzept).

Zudem können Bus- und Radverkehr auf der Umweltverbundachse zusammen im Mischverkehr geführt werden, wodurch ein Ausbau des Querschnitts und damit ein weiterer Eingriff in die bestehende Freifläche (Stadtler-Dreieck) vermieden werden kann. Für den Fußverkehr ist ein abgetrennter Gehweg auf der östlichen Seite der alten Anbindung vorzusehen. Fuß- und Radverkehr können somit optimal die geplante Unterführung mit Anbindung an die Pipeline erreichen.

Für die Realisierung der durchgängigen Busspur auf der L190 in Fahrtrichtung Bregenz werden die in Abb. 33 und Abb. 34 dargestellten Schemaschnitte benötigt. Entlang des „Langen Stein“ ist der Querschnitt der L190 um max. 3.00m in Richtung Hang zu erweitern (Versetzung der Stützmauer). Für den bestehenden, sehr schmalen kombinierten Geh- und Radweg in diesem Abschnitt wird empfohlen, dass dieser ausschließlich als Gehsteig genutzt werden sollte. Der Radverkehr zwischen Bregenz und Lochau bzw. Tannenbach und Lochau sollte zukünftig über die Pipeline geführt werden, da die Unterführung „Am Stein“ mit Anbindung an die Landesradroute L1 in Zukunft eine hochwertige und attraktive Verbindung ermöglicht. Im Abschnitt Lochau Tannenbach ist eine Erweiterung des bestehenden Querschnitts der L190 um ca. 1.00m bis 1.75m notwendig, um den empfohlen Querschnitt von 15.50m umzusetzen. Die Erweiterung wäre in Richtung Bodensee/ÖBB unter Inanspruchnahme des Grünstreifens zwischen Bahngleis und L190 möglich. Für den Radverkehr mit Quelle und Ziel in Lochau Tannenbach ist eine Verbreiterung des Radstreifens in Fahrtrichtung Lochau auf 1.50m sowie in Fahrtrichtung Bregenz die Mitbenutzung der Busspur vorgesehen. Zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen im Bereich Lochau Tannenbach werden die Neuorganisation der Parkierung an der L190 sowie die Zusammenlegung der beiden aufeinanderfolgenden Schutzwege auf Höhe Klausmühle zu einer zentralen Querungsstelle vorgeschlagen (sh. M6, Planbeilage 2.5). Weiters sollte der Schutzweg auf Höhe des Ortseingangs Lochau Tannenbach mit einer Mittelinsel ausgestattet werden. Im Bereich der Schutzwege mit Mittelinsel sollte der Querschnitt, wie in Abb. 35 dargestellt, umgesetzt werden.

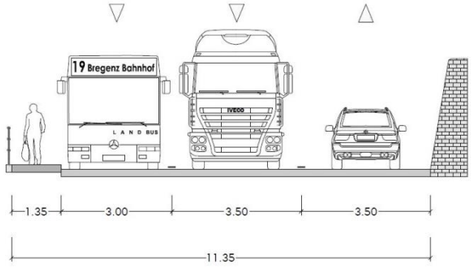


Abb. 33: Schemaschnitt L190 "Busspur – Langer Stein"

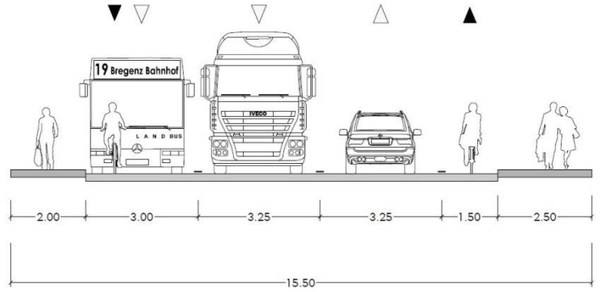


Abb. 34: Schemaschnitt L190 "Busspur – Tannenbach"

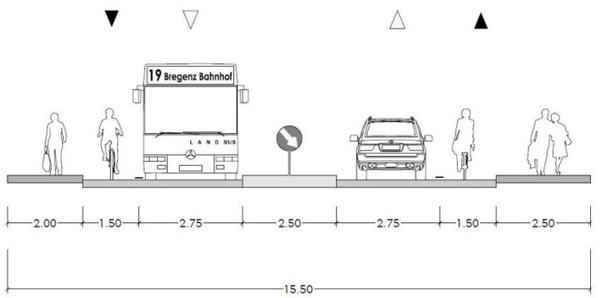


Abb. 35: Schemaschnitt L190 "Mittelinsel – Tannenbach"

Für den Abschnitt der L190 nördlich des „Langen Stein“ bis zur Gemeindegrenze Hörbranz wird eine Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs angestrebt. Auf Höhe der bestehenden lichtsignalgeregelten Fuß- und Radquerung, nördlich des ehemaligen Rupp-Areals, gehen die kombinierten Geh- und Radwege in Radstreifen über und ein 1.50m breiter Mittelstreifen beginnt. Es wird empfohlen den Mittelstreifen aufzulassen und die Radstreifen auf 2.00m zu verbreitern. Es wäre möglich, den in Abb. 36 dargestellten Querschnitt bis zum alten Zollamt Hörbranz durchzuziehen (ausgenommen im Bereich des bestehenden Kreisverkehrs).

Im Bereich des Hotel Kaiserstrand ist zur Realisierung des Querschnitts eine Aufweitung notwendig. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs können die Radstreifen zusätzlich rot markiert werden (sh. M7, Planbeilage 2.6).

Weiters werden zusätzlich zur Unterführung Pipeline zwei neue Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr über die L190 empfohlen. Zum einen eine Querung im Kreuzungsbereich der neuen Anbindung der L1 an die L190 in Verbindung mit der Lichtsignalanlage und zum anderen eine Querung mit Mittelinsel auf Höhe der Gemeindegrenze.

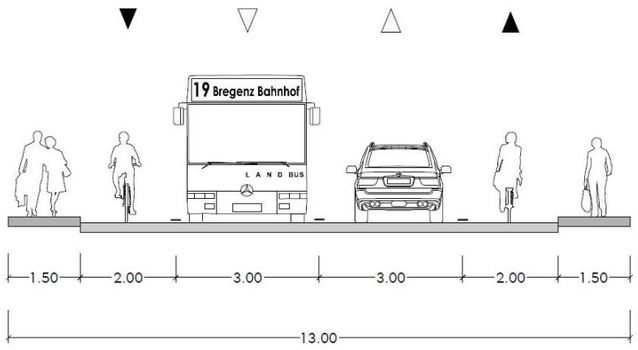


Abb. 36: Schemaschnitt L190 "Radstreifen"

Die Landesstraßen L11 und L18 bieten nur geringes Potenzial zur Gestaltung. Für die Querschnittsgestaltung der L11 wäre zur Aufwertung des Radverkehrs ein einseitiger Mehrzweckstreifen bergseitig denkbar. Für die Umsetzung des notwendigen Querschnitts müsste die Landestraße jedoch um rund 0.50m verbreitert werden (sh. Abb. 37).

Für die Querschnittsgestaltung der L18 wird zur Aufwertung der fußläufigen Verbindung in Richtung Bahnhof empfohlen, den bestehen Längsparkstreifen aufzulassen und anstatt dessen einen 2.00 breiten Gehsteig zu errichten. Der Gehsteig sollte langfristig bis zum Kreuzungsbereich L18/Alberlochstraße durchgezogen werden (sh. Abb. 38).

Für die Gestaltung des Kreuzungsbereichs L18/Alberlochstraße wird zudem zur Entschärfung der Gefahrenstelle sowie zur Betonung des Ortseingangs die Einrichtung eines Kreisverkehrs empfohlen (sh. M9, Planbeilage 2.7).

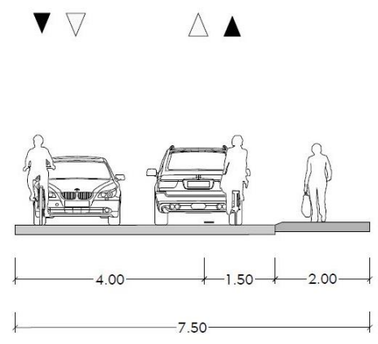


Abb. 37: Schemaschnitt L11

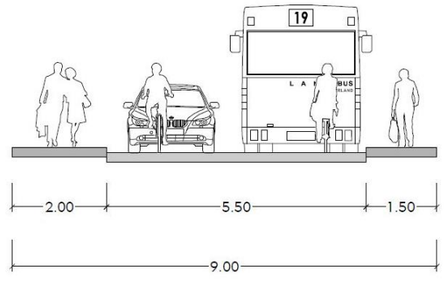


Abb. 38: Schemaschnitt L18

Auf den nachfolgenden Seiten sind in Abb. 39 das Betriebs- und Gestaltungskonzept Lochau sowie in Abb. 40 eine Übersicht der Maßnahmen dargestellt.

- Kreisverkehr - Lenkung auf A14
- Sperre Schwerverkehr durch Zentrum

- Lenkung Staatsgrenze - A14 nur durch zusätzlich Achse möglich

- Schleichwegverkehr prüfen und ggf. durch Maßnahmen unterbinden

- L1, L11und L18 als siedlungsorientierte Achsen
- Erhöhung Widerstand für MIV/SV
- Aufwertung Fuß- und Radverkehr
- Zentrumsgestaltung L1 (Koexistenz im Straßenraum)
- Neuanbindung L1/L190 als Teil des Lenkungskonzepts sowie als Erschließung des Entwicklungsgebiets

- Fuß- und Radverkehrsachse zur Pipeline (Unterführung)
- ÖV-Achse mit Pförtnerung und Priorisierung
- durchgängige Busspur Richtung Bregenz
- kurze Busspur Richtung Lochau (Abbiegespur)
- Anrainerverkehr bleibt gestattet, Zu- und Abfahrt nur über neue Anbindung L1/L190

- L190 als verkehrsorientierte Achse
- Aufwertung Fuß- und Radverkehr
- Neue Querungs- und Verbindungsstellen über L190 bzw. zur Pipepline

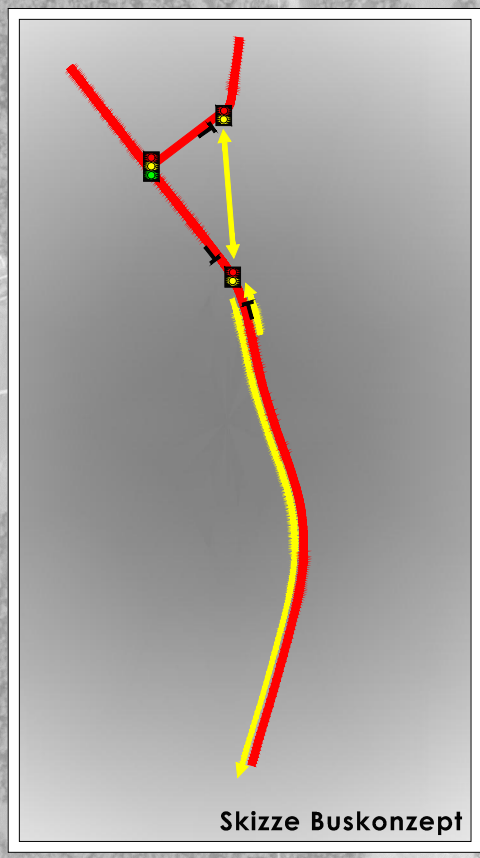


Abb. 39

Betriebs- und Gestaltungskonzept Lochau

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch, Waldbreidgasse 6
+43 5522 767 85 (Fax DW 5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

N

M1 Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit (L1/L11/L18/L190)

M2 Kreisverkehr L1/A14
(sh. Planbeilage 2.1)

M9 Kreisverkehr L18
(sh. Planeinlage 2.7)

M10 Entfernung Längsparkierung + Verlängerung Gehsteig

M8 Gestaltung Querungsstelle mit Mittelinsel

M3 Minikreisel L1/L11
(sh. Planbeilage 2.2)

M4 Zentrumsbereich Lochau
(sh. Planbeilagen 2.3 und 2.4)

M7 Gestaltung Knoten
(s.h. Planbeilage 2.6)

M5 - Neuanbindung L1 an L190 (Erschließung Entwicklungsgebiet)
- Alte Anbindung als ÖV-Achse sowie Fuß- und Radverkehrsachse mit Anbindung an Pipeline (Unterführung)
- Umsetzung Buskonzept (sh. Abb. 39, Skizze Buskonzept)

M6 Verlängerung Busspur Richtung Bregenz + gesamthafte Gestaltung L190 Tannenbach
(sh. Planbeilage 2.5)

Abb. 40

Maßnahmen Lochau

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Wolfurtstraße 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

M2 Kreisverkehr L1/A14 (sh. Planbeilage 2.1)

- Schemaschnitt L1 „reduzierte Fahrbahn“
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
- Kreisverkehr 35m
- Maßnahme des Lenkungskonzeptes
- Betonung Eingangssituation nach Lochau

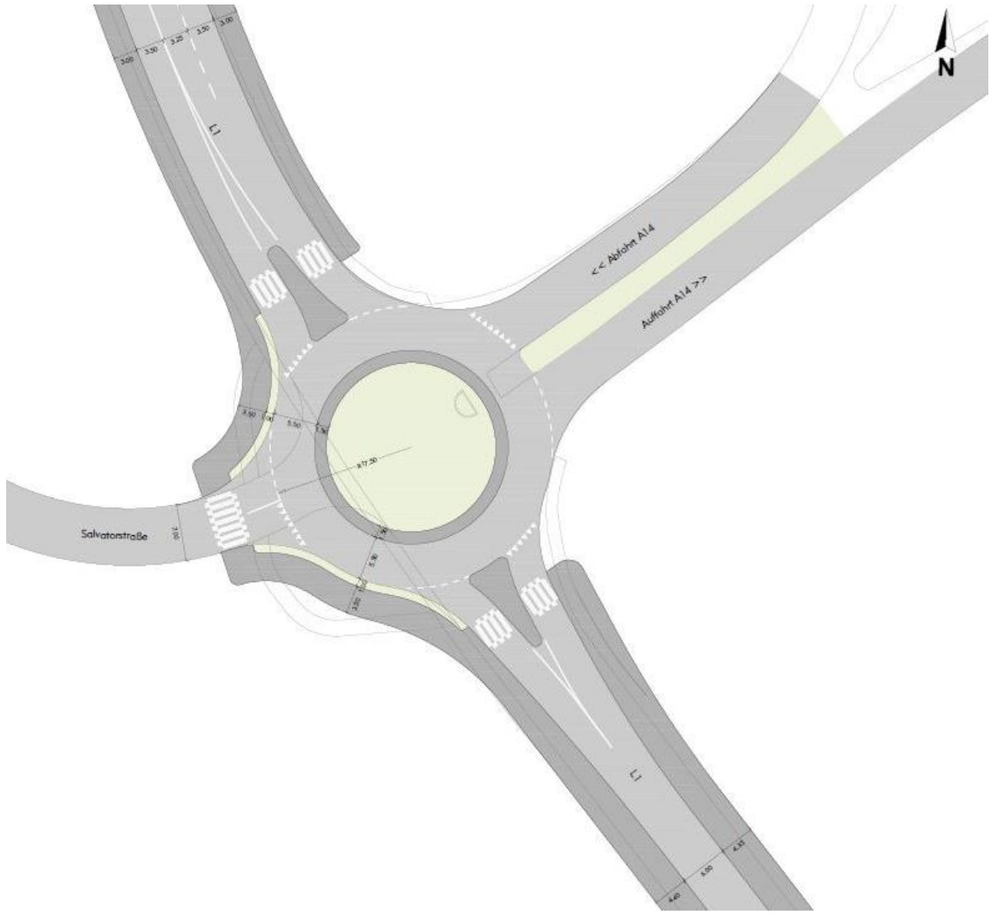


Abb. 41: M2 Kreisverkehr L1/A14

M3 Minikreisel L1/L11 (sh. Planbeilage 2.2)

- Schemaschnitt L1 „reduzierte Fahrbahn“
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
- markierter Minikreisel 22m
- Entschärfung Gefahrenstelle
- Gestaltung Fahrbahnhaltestellen (Auflösung Busbuchten)

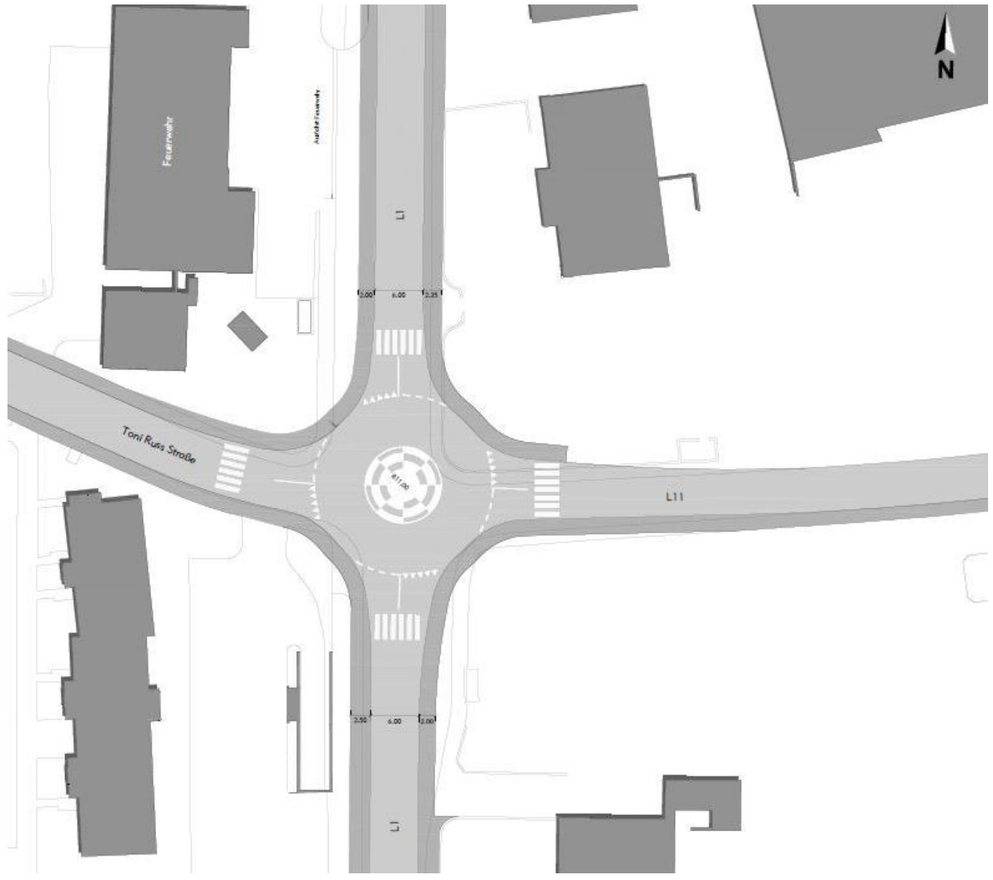


Abb. 42: M3 Minikreisel L1/L11

M4 Zentrumsbereich 01 (sh. Planbeilage 2.3)

- Schemaschnitt L1 „Zentrum“
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h (anzustreben: Begegnungszone 20 km/h)
- straßenraumüberspannende, flächige Gestaltung
- Strukturierung mittels Straßenmobiliar und Entwässerungsrinnen
- flächiges Queren für Fußverkehr
- Betonung von informellen Querungsstellen durch Betonfelder
- Neuorganisation und Gestaltung Parkplatz
- Verbesserung der Sichtbeziehungen
- mehr Raum für Fußverkehr und Aufenthalt

Abb. 43: M4 Zentrumsbereich 01

M4 Zentrumsbereich 02 (sh. Planbeilage 2.4)

- Schemaschnitt L1 „Zentrum“
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h (anzustreben: Begegnungszone 20 km/h)
- straßenraumüberspannende, flächige Gestaltung
- Strukturierung mittels Straßenmobiliar und Entwässerungsrinnen
- flächiges Queren für Fußverkehr
- Betonung von informellen Querungsstellen in Form von Betonfeldern
- Neugestaltung der Bushaltestelle („Lochauer L“)
- mehr Raum für Fußverkehr und Aufenthalt

Abb. 44: M4 Zentrumsbereich 02

M6 L190 Tannenbach (sh. Planbeilage 2.5)

- Schemaschnitt L190 „Busspur – Tannenbach“ und „Mittelinsel – Tannenbach“
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- durchgängige Busspur Richtung Bregenz
- Verbreiterung Radstreifen
- Neuorganisation der Schrägparker in Längsparker
- Nutzung des Parkplatzes als Kompensationsmaßnahme
- Reduzierung auf eine Querungsstelle
- Entschärfung der Unfallhäufungsstelle

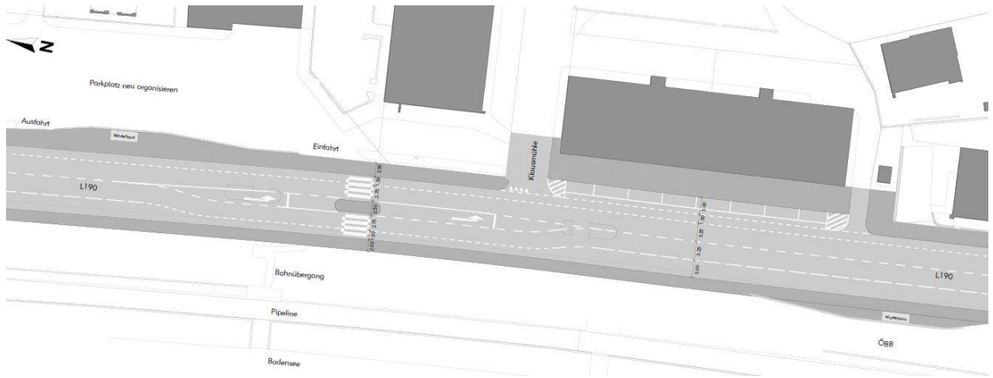


Abb. 45: M6 L190 Tannenbach

M7 L190 Kaiserstrand (sh. Planbeilage 2.6)

- Schemaschnitt L190 „Radstreifen“
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Verbreiterung Radstreifen
- Erhöhung Verkehrssicherheit durch rote Markierungen

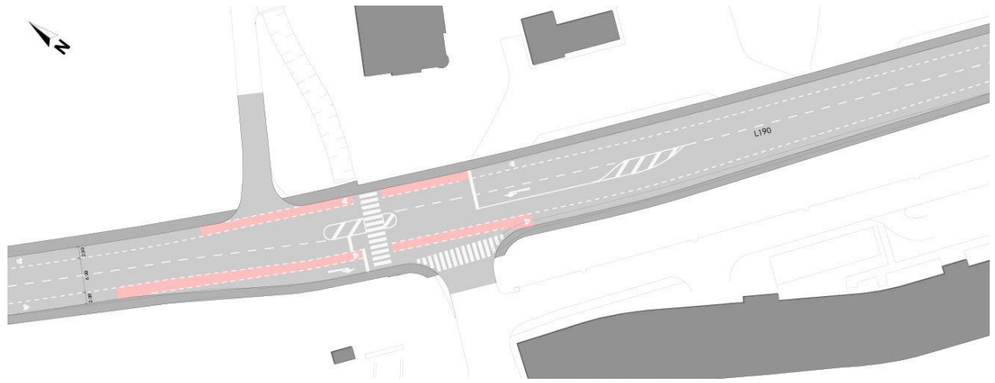


Abb. 46: M7 L190 Kaiserstrand

M9 Kreisverkehr L18 (sh. Planbeilage 2.7)

- Schemaschnitt L18
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
- Kreisverkehr 26m
- Betonung der Eingangssituation
- Entschärfung Gefahrenstelle

Abb. 47: M9 Kreisverkehr L18

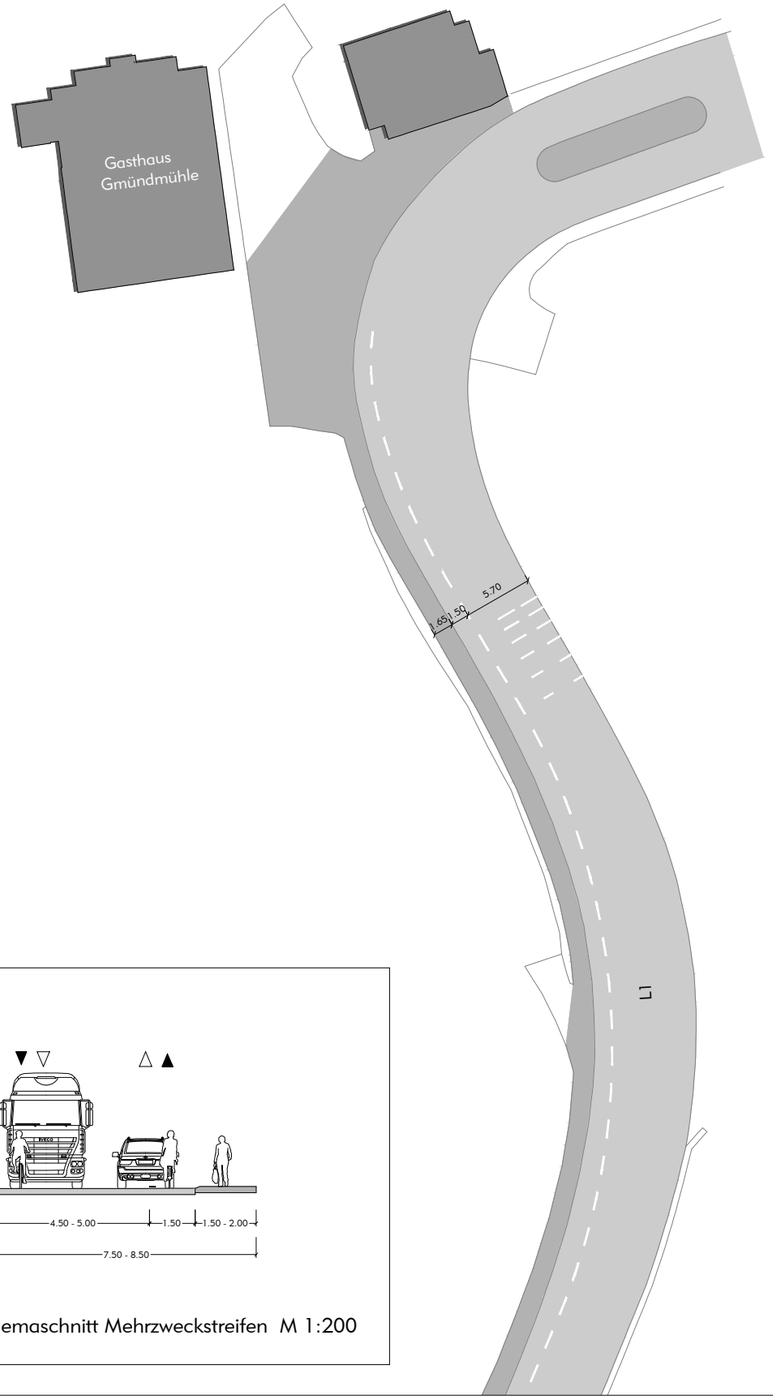
4 Planbeilagen

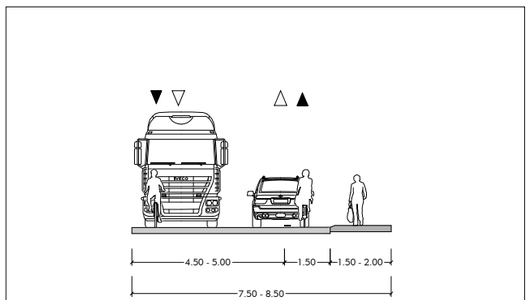
Gemeinde Hohenweiler

Plan 1.1 M2+M3 Eingangstor Gmünd
Plan 1.2 M4 Zentrumsbereich Dorf
Plan 1.3 M5 Zentrumsbereich Leutenhofen
Plan 1.4 M6 Zentrumsbereich Fesslers
Plan 1.5 M7 Bushaltestelle Gwiggen – Variante 1
Plan 1.6 M7 Bushaltestelle Gwiggen – Variante 2
Plan 1.7 M8 Eingangstor Weidach
Plan 1.8 M9 Eingangstor Hub

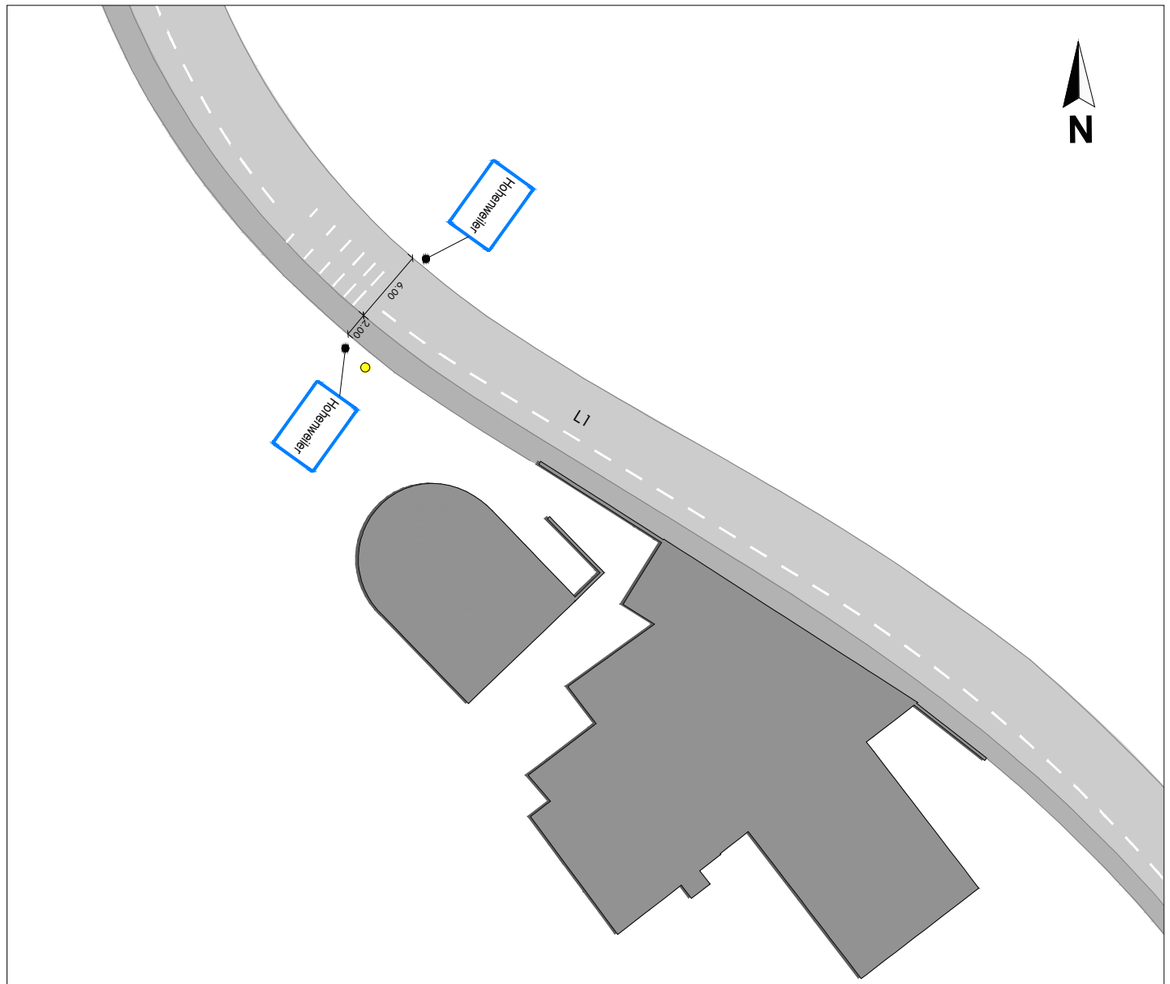
Gemeinde Lochau

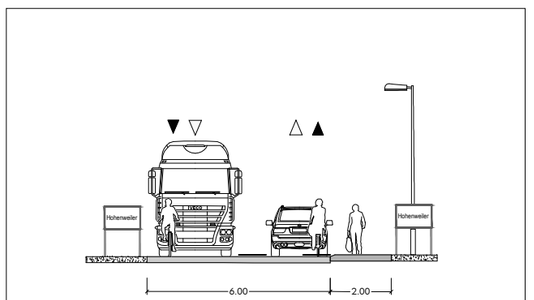
Plan 2.1 M2 Kreisverkehr L1/A14
Plan 2.2 M3 Minikreisel L1/L11
Plan 2.3 M4 Zentrumsbereich 01
Plan 2.4 M4 Zentrumsbereich 02
Plan 2.5 M6 L190 Tannenbach
Plan 2.6 M7 L190 Kaiserstrand
Plan 2.7 M9 Kreisverkehr L18





Schemaschnitt Mehrzweckstreifen M 1:200





Schemaschnitt Eingangstor M 1:200

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M2+M3 Eingangstor Gmünd

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

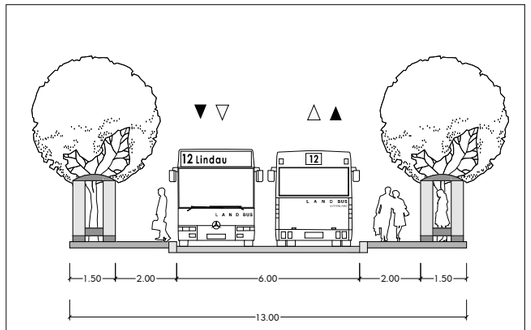
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

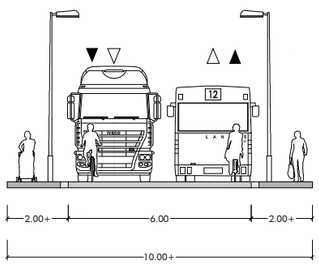
BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 03.06.2013

1.1

2700-130131-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt Bushaltestelle M 1:200



Schemaschnitt Zentrumsbereich M 1:200

Pfarrsaal / Wohnbau
Vorplatz Pfarrsaal
Zu- und Abfahrt Tiefgarage Wohnbau
Zu- und Abfahrt Parkplatz/Sportplatz
Wartehaus
Busanlegekante
Wartehaus
Busanlegekante
2.00
6.00
2.00
4.00
6.00
8.00
Pfarrhaus
Kirchplatz
Gemeindeamt / Volksschule
Radabstellanlage (überdacht)
Spielplatz / Fußweg zum Parkplatz
Sitzbankreihe
Dorfplatz
Sitzbankreihe
Arzt / Bibliothek
Hokus
Friedhof
Pfarrkirche
Parkplatz
Gasthaus / Cafe
1.75
6.00
2.00
Spielplatz
Gemeindearchiv
Wohnbau
2.00
6.00
2.00
N

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M4 Zentrumsbereich Dorf

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

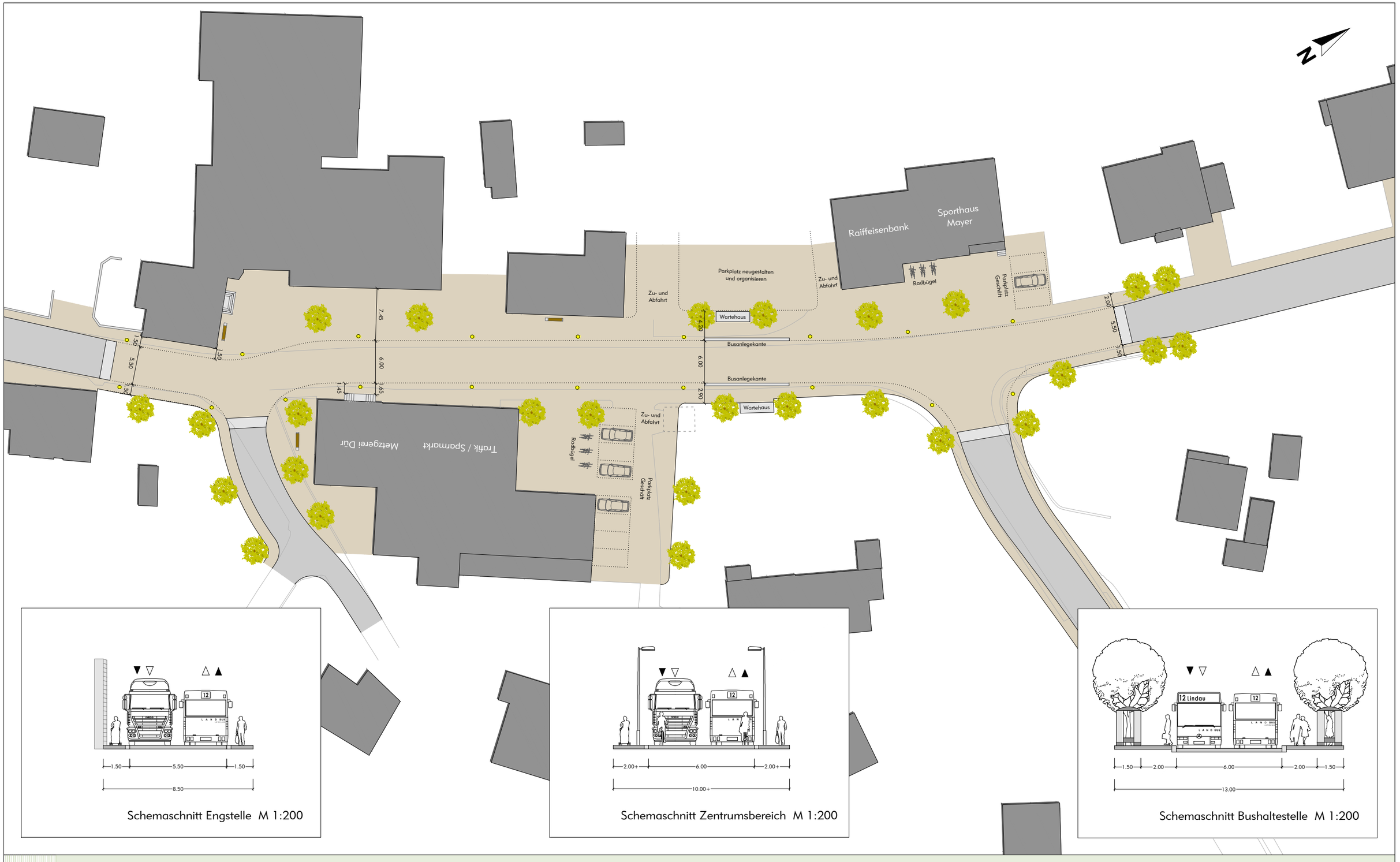
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 03.06.2013

1.2

2700-13013-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt Engstelle M 1:200

Schemaschnitt Zentrumsbereich M 1:200

Schemaschnitt Bushaltestelle M 1:200

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M5 Zentrumsbereich Leutenhofen

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

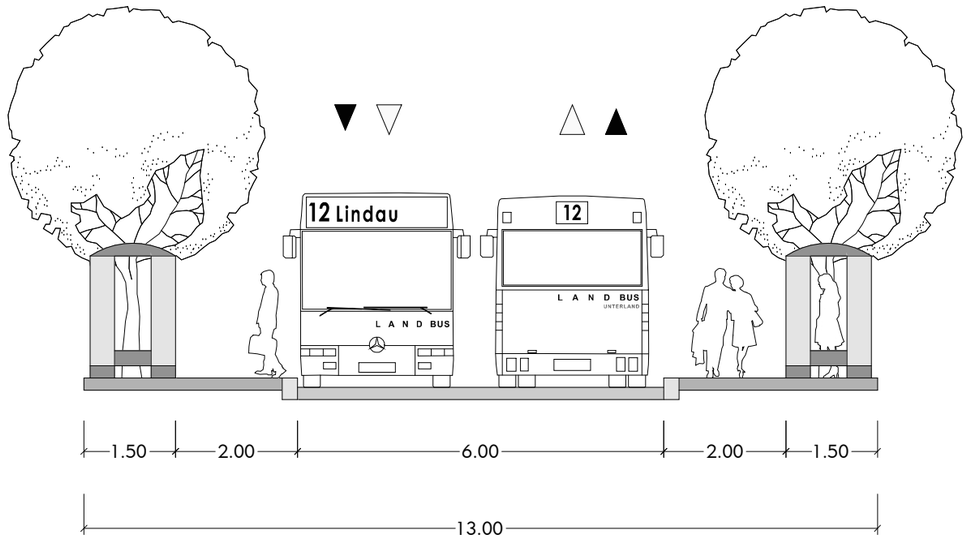
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

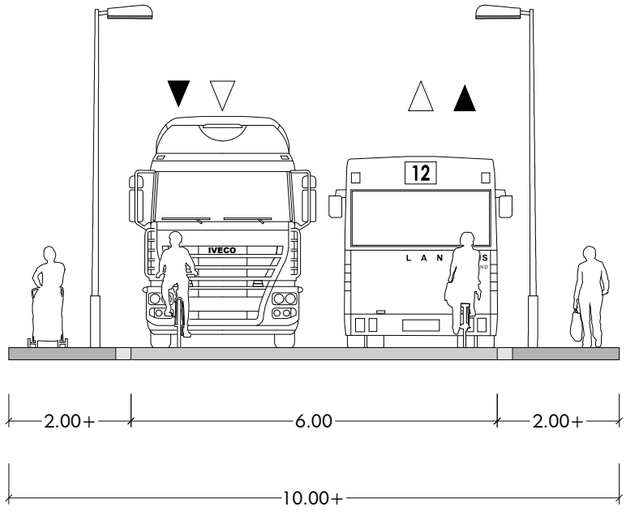
BEARBEITUNG: ak, rg PROJEKT-NR.: 2700 DATUM: 03.06.2013

1.3

2700-130131-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt Bushaltestelle M 1:100



Schemaschnitt Zentrumsbereich M 1:100

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M6 Zentrumsbereich Fesslers

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

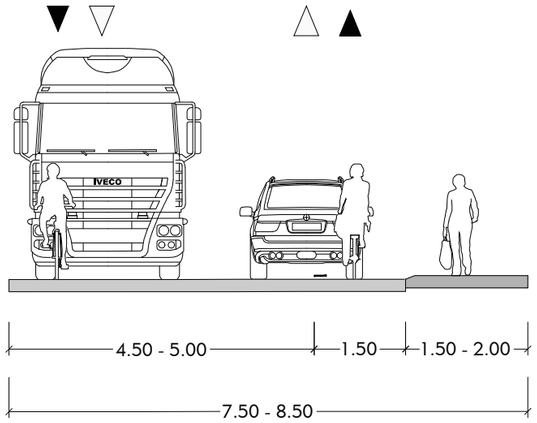
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

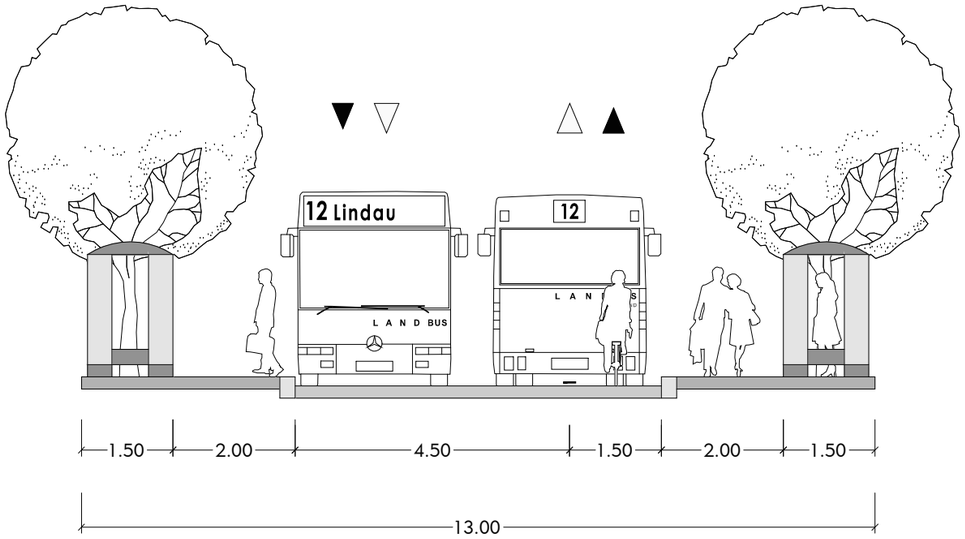
BEARBEITUNG: ak, rg PROJEKT-NR.: 2700 DATUM: 03.06.2013

1.4

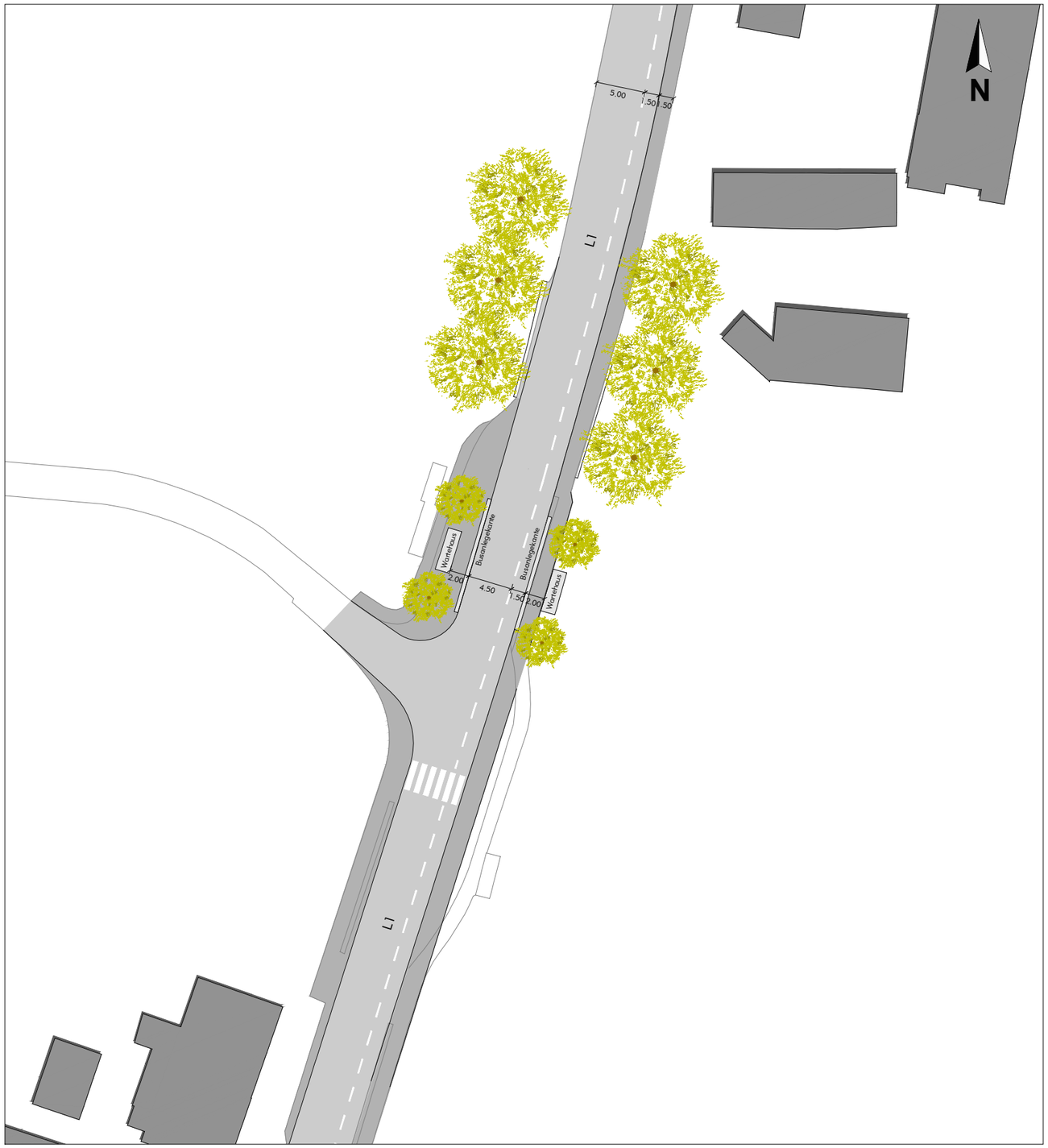
2700-130131-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt Mehrzweckstreifen M 1:100



Schemaschnitt Bushaltestelle M 1:100



auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M7 Gestaltung Bushaltestelle

Gestaltungsvorschlag - Variante 1

Situationsplan M 1:500

legende

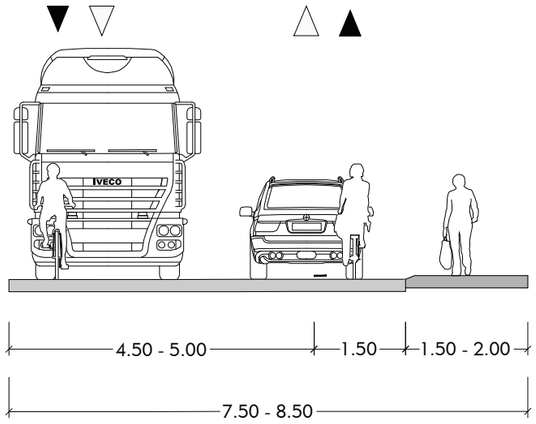
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

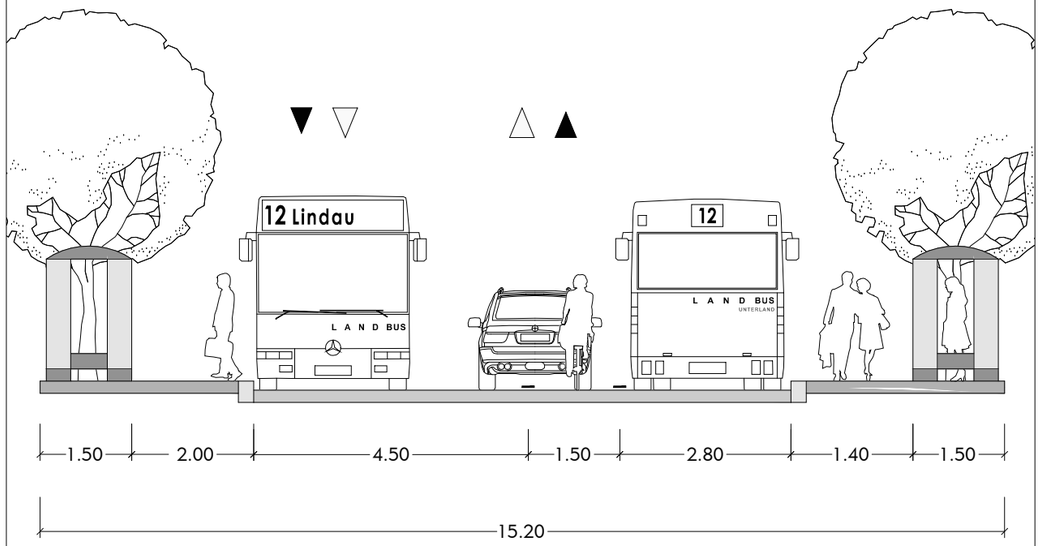
BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 03.06.2013

1.5

2700-130131-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt Mehrzweckstreifen M 1:100



Schemaschnitt Bushaltestelle M 1:100

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M7 Gestaltung Bushaltestelle

Gestaltungsvorschlag - Variante 2

Situationsplan M 1:500

legende

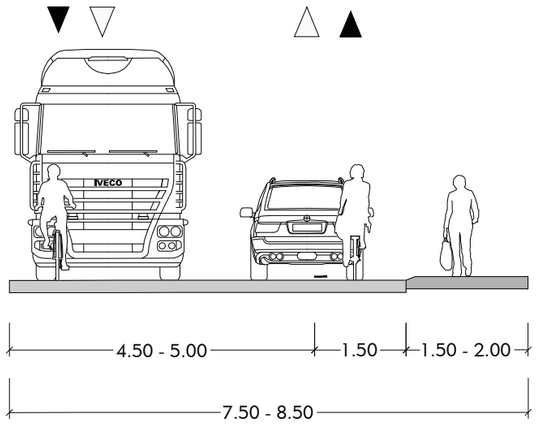
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

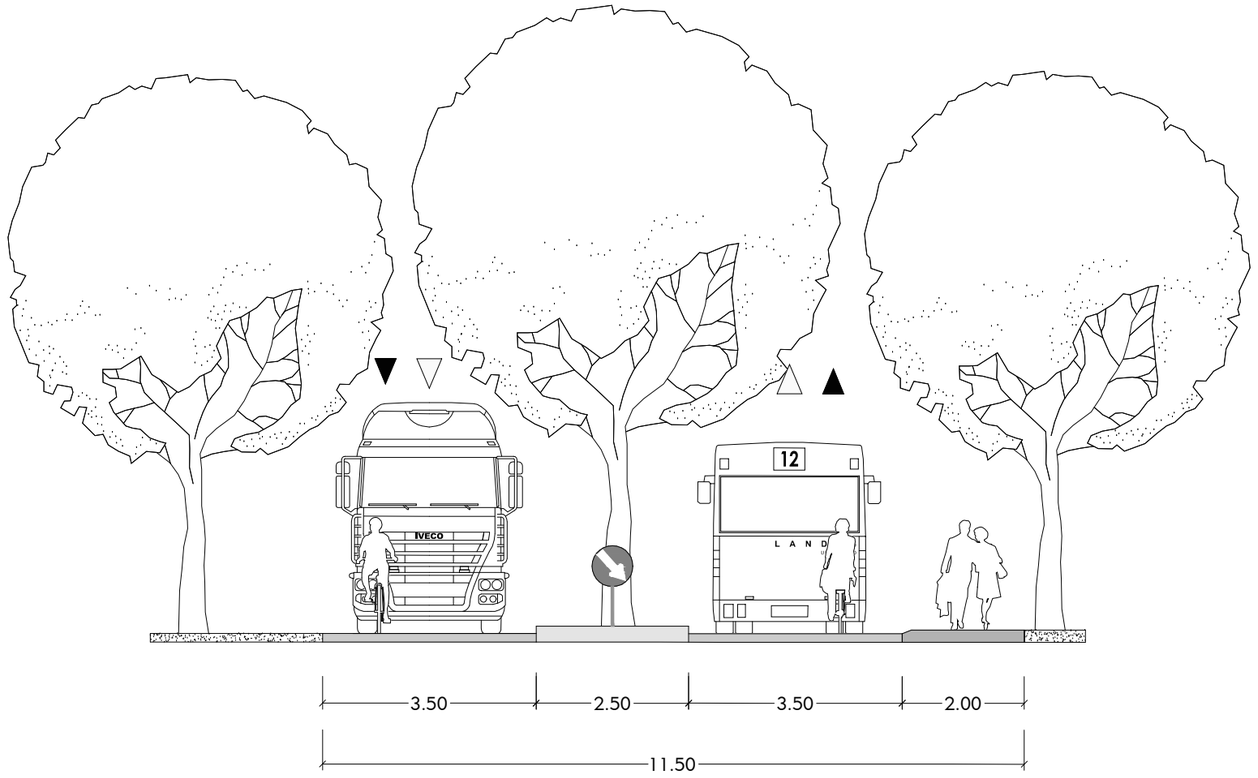
BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 03.06.2013

1.6

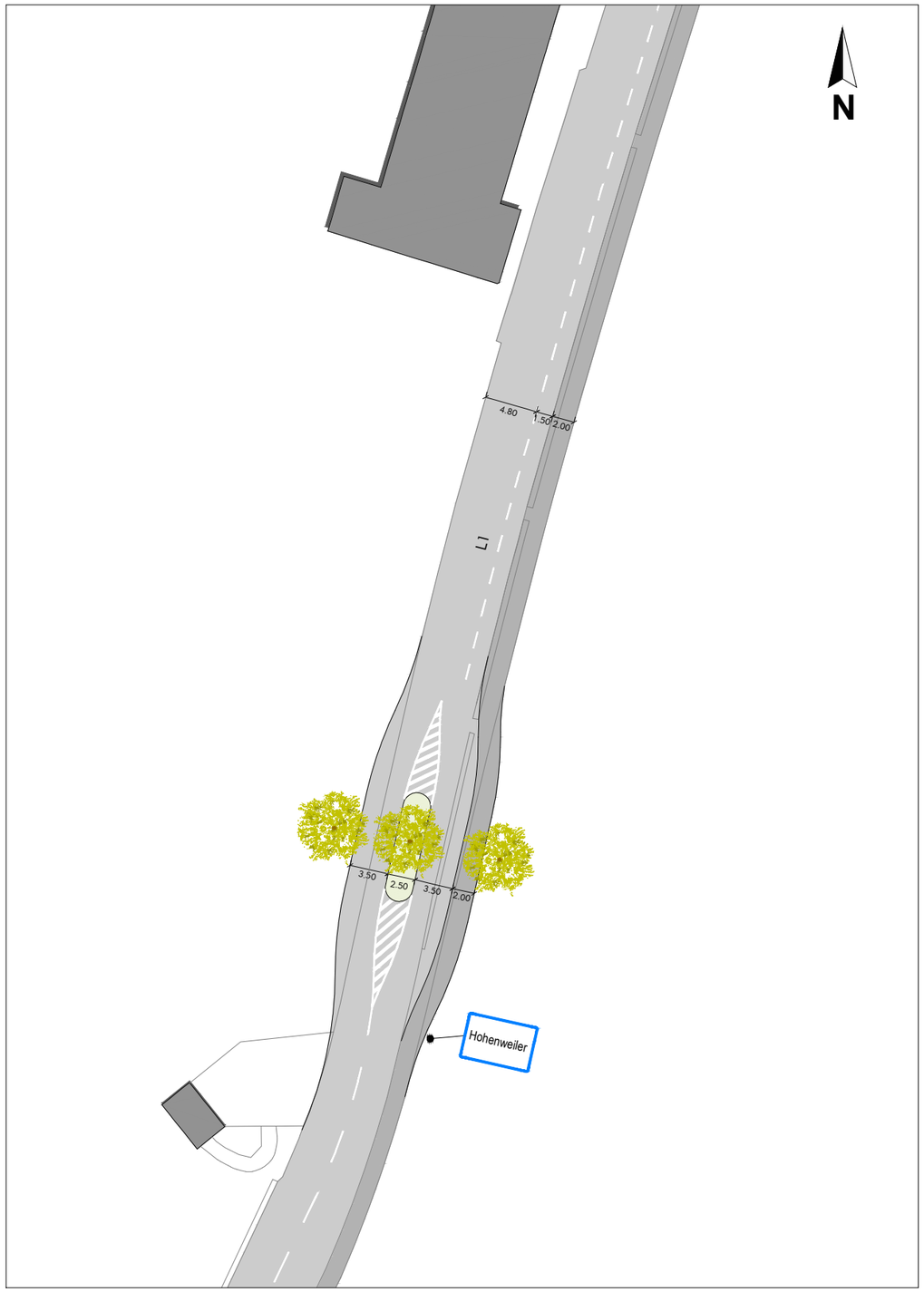
2700-130131-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt Mehrzweckstreifen M 1:100



Schemaschnitt Eingangstor M 1:100



auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M8 Eingangstor Weidach

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

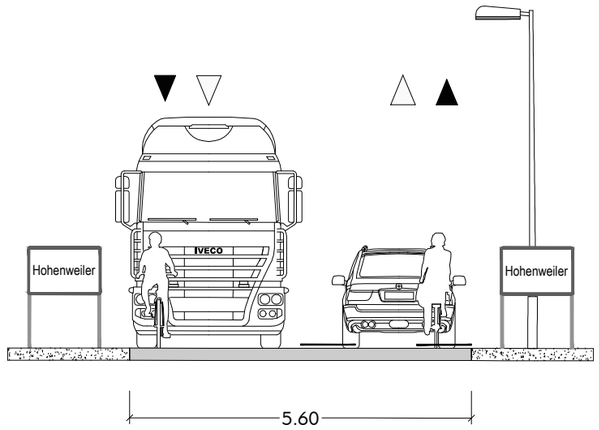
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

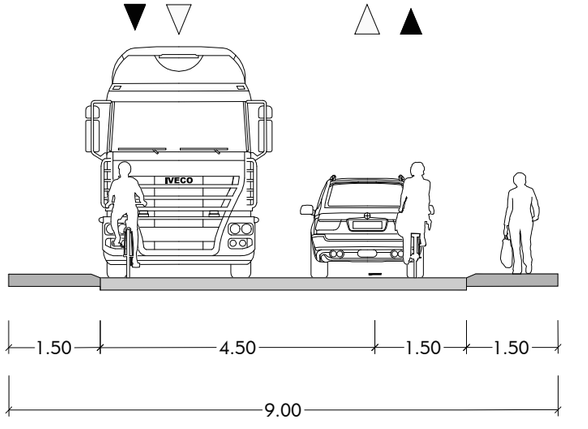
BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 03.06.2013

1.7

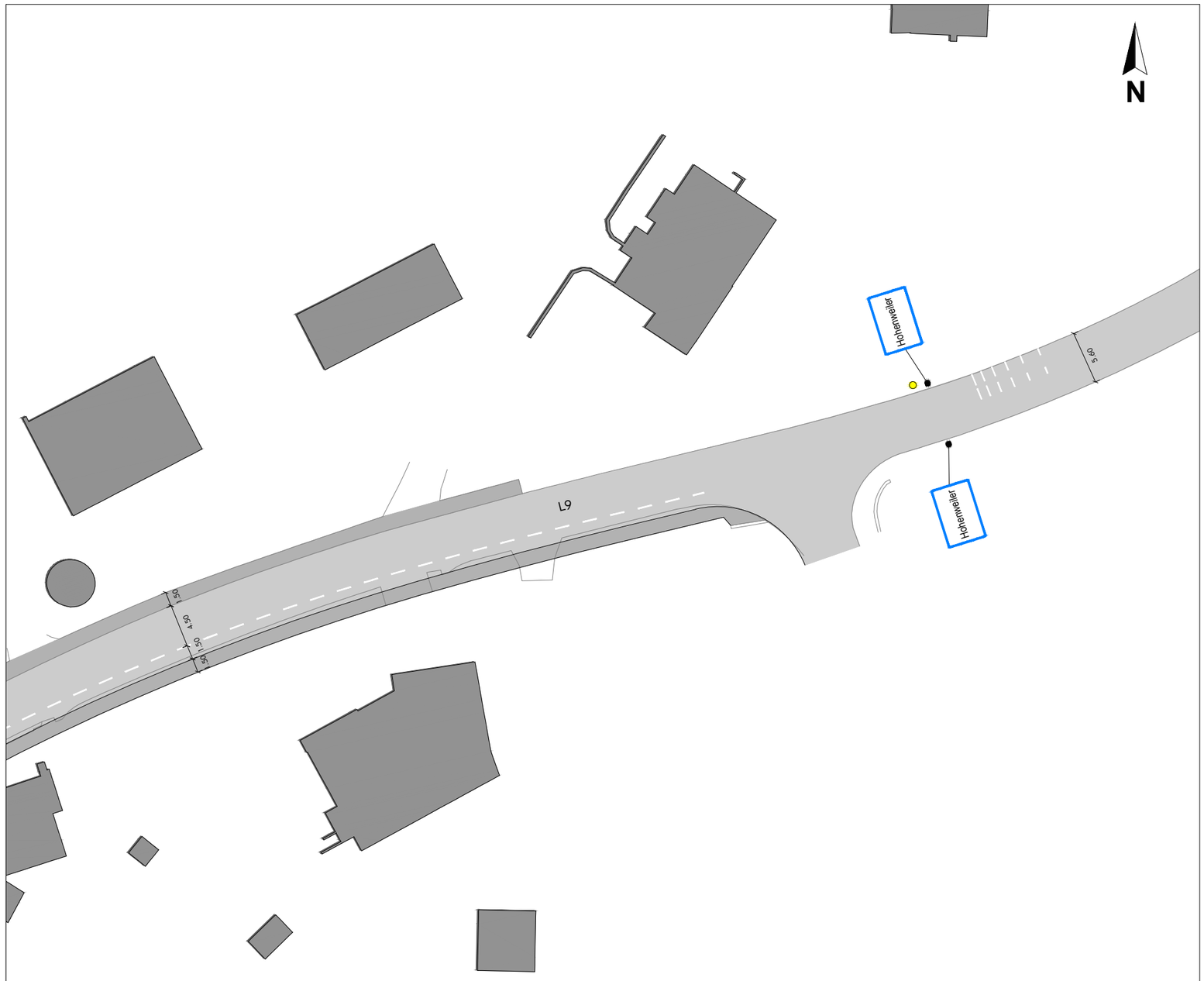
2700.130131-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt Eingangstor M 1:100



Schemaschnitt Mehrzweckstreifen M 1:100



auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Hohenweiler
M9 Eingangstor Hub

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

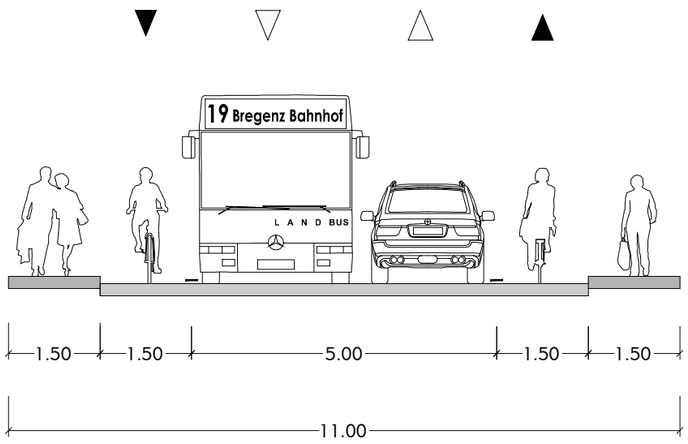
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

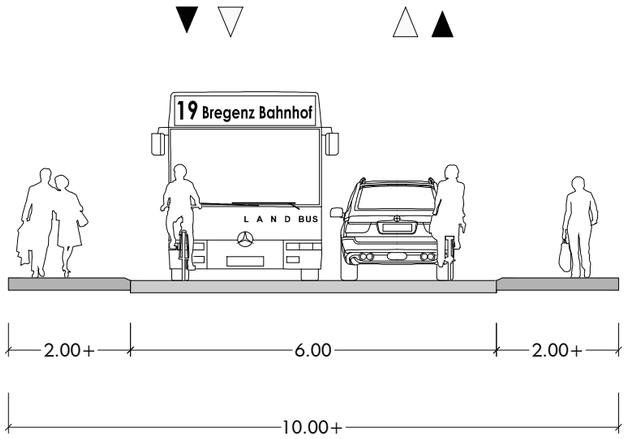
BEARBEITUNG: ak, rg PROJEKT-NR.: 2700 DATUM: 03.06.2013

1.8

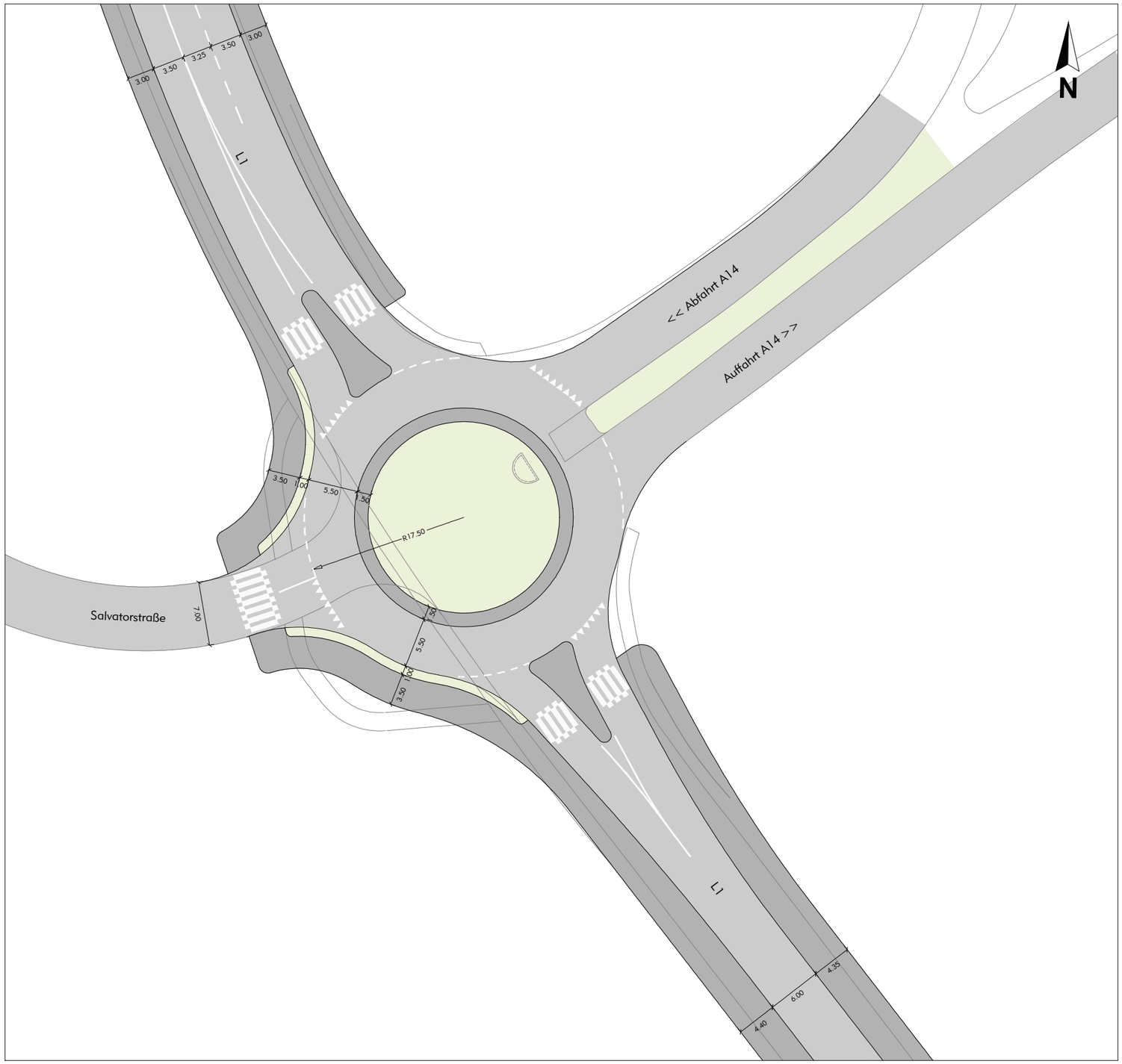
2700-130131-hohenweiler_gestaltung.dwg



Schemaschnitt L1 (Variante Mehrzweckstreifen) M 1:100



Schemaschnitt L1 (Variante reduzierte Fahrbahn) M 1:100



auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Lochau
M2 Kreisverkehr L1/A14

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

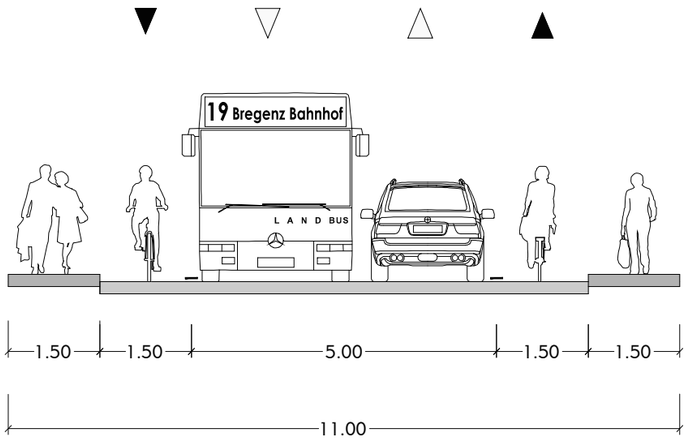
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

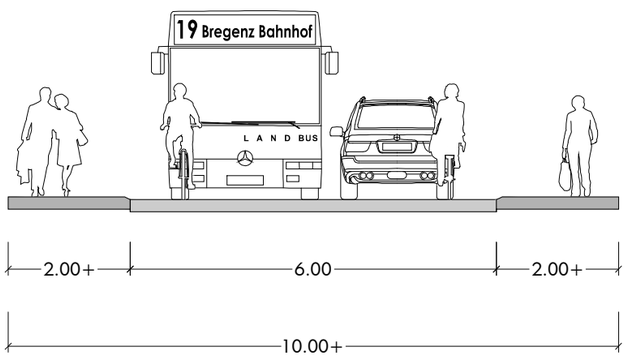
BEARBEITUNG: ak, rg PROJEKT-NR.: 2700 DATUM: 31.01.2013

2.1

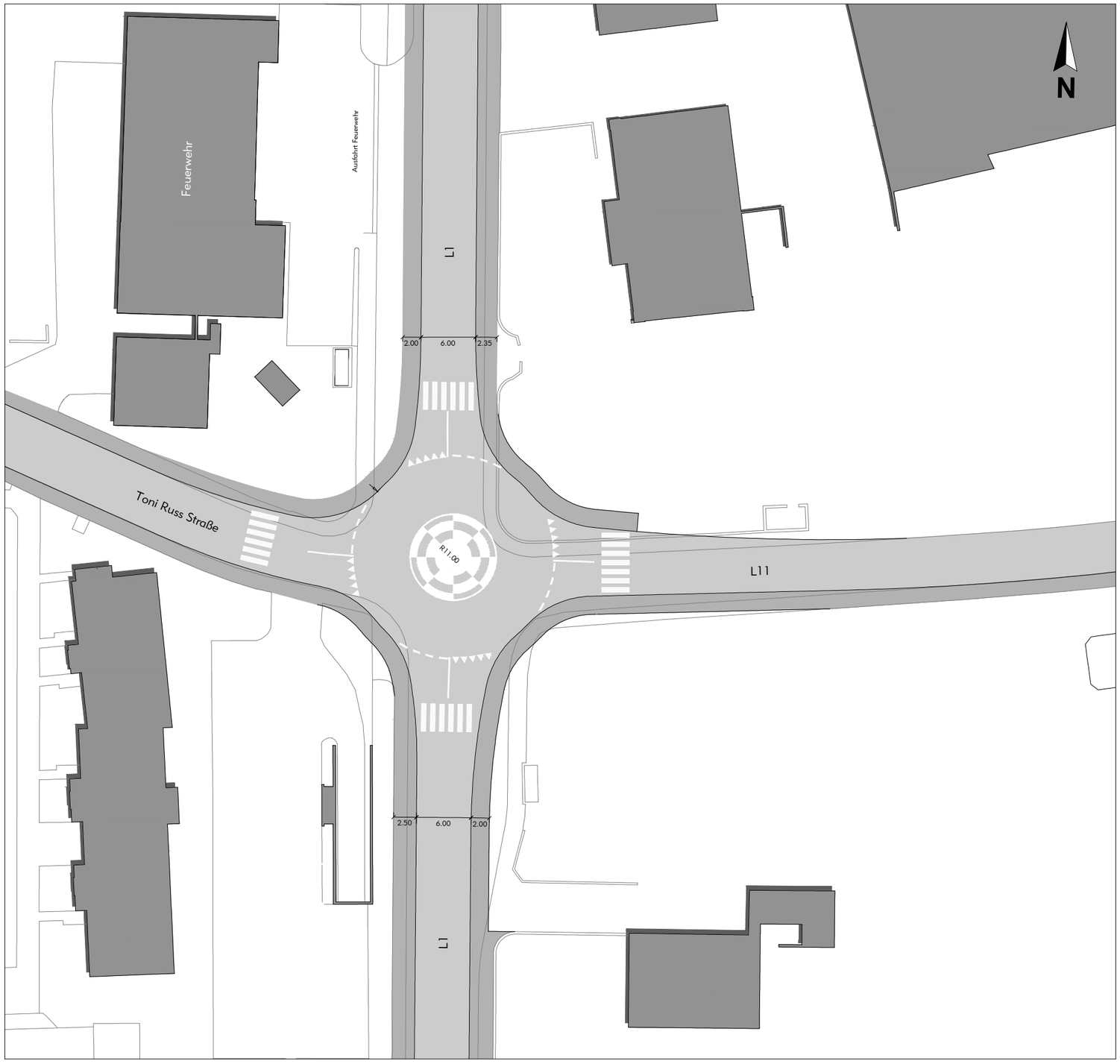
2700-130131-lochau_gestaltung.dwg



Schemaschnitt L1 (Variante Mehrzweckstreifen) M 1:100



Schemaschnitt L1 (Variante reduzierte Fahrbahn) M 1:100



auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Lochau
M3 Minikreisel L1/L11

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 31.01.2013

2.2

2700-13013-lochau_gestaltung.dwg

Schemaschnitt L1 (Zentrum) M 1:200

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Lochau
M4 Zentrumsbereich 01

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

BEARBEITUNG: ak | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 31.01.2013

2.3

2700-13013-lochau_gestaltung.dwg

Schemaschnitt L1 (Zentrum) M 1:200

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Lochau
M4 Zentrumsbereich 02

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

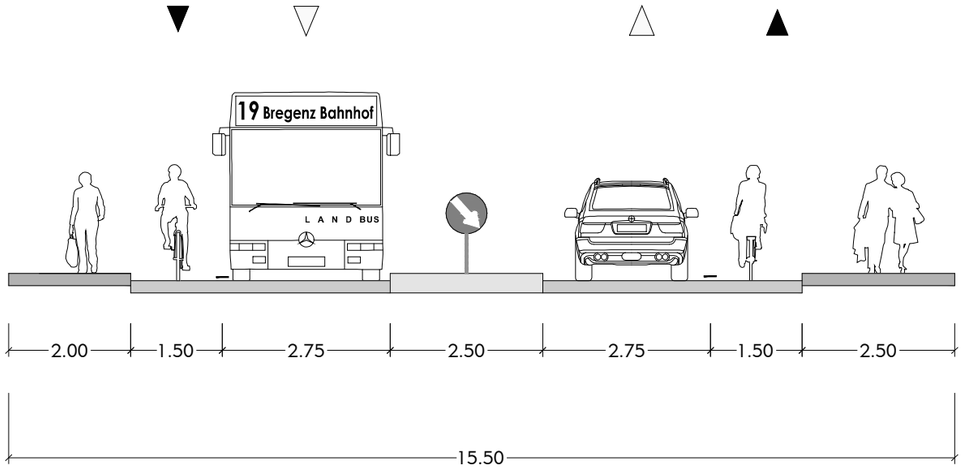
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

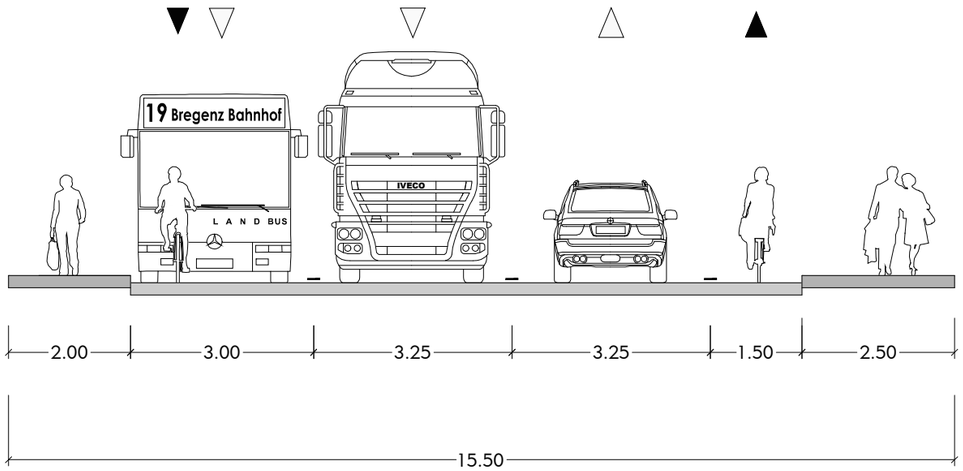
BEARBEITUNG: ak | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 31.03.2013

2.4

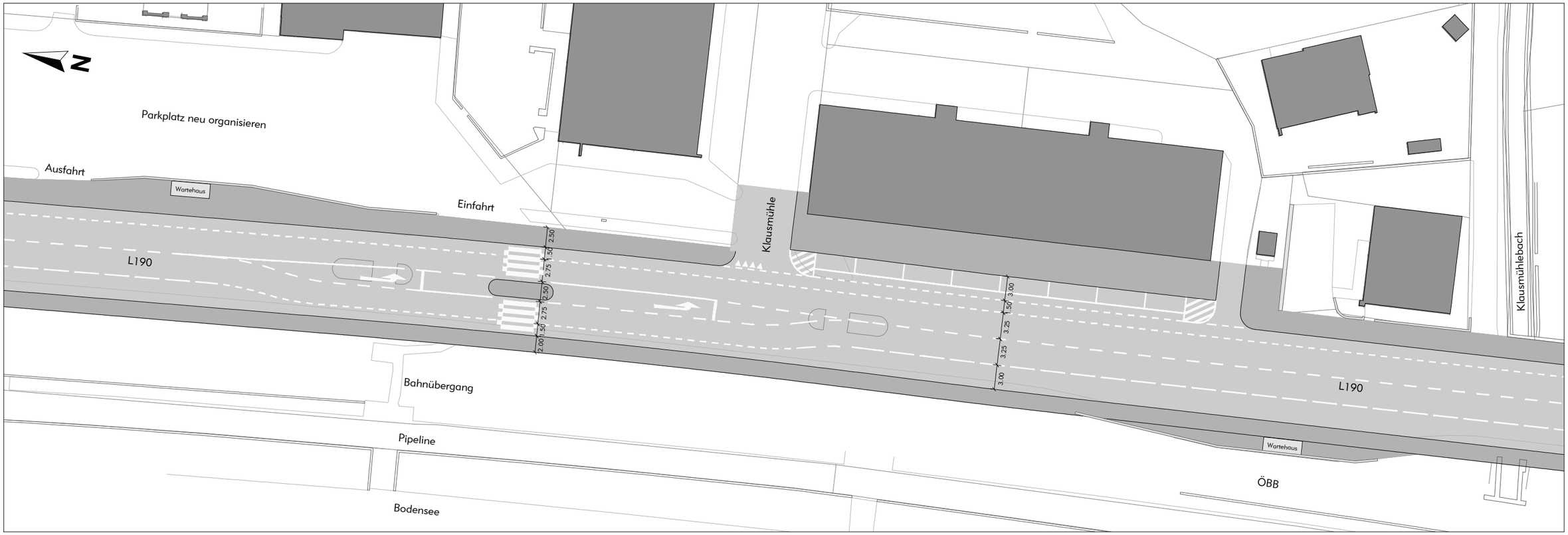
2700_130131-lochau_gestaltung.dwg



Schemaschnitt L190 (Mittelinsel) M 1:100



Schemaschnitt L190 (Busspur) M 1:100



auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Lochau
M6 L190 Tannenbach

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

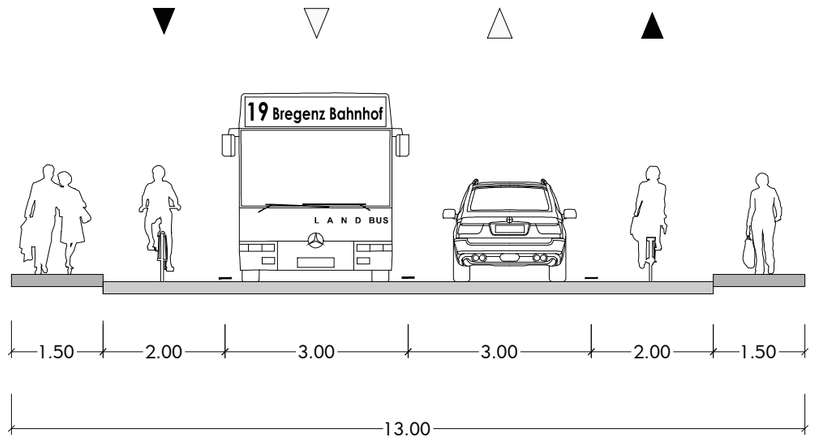
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

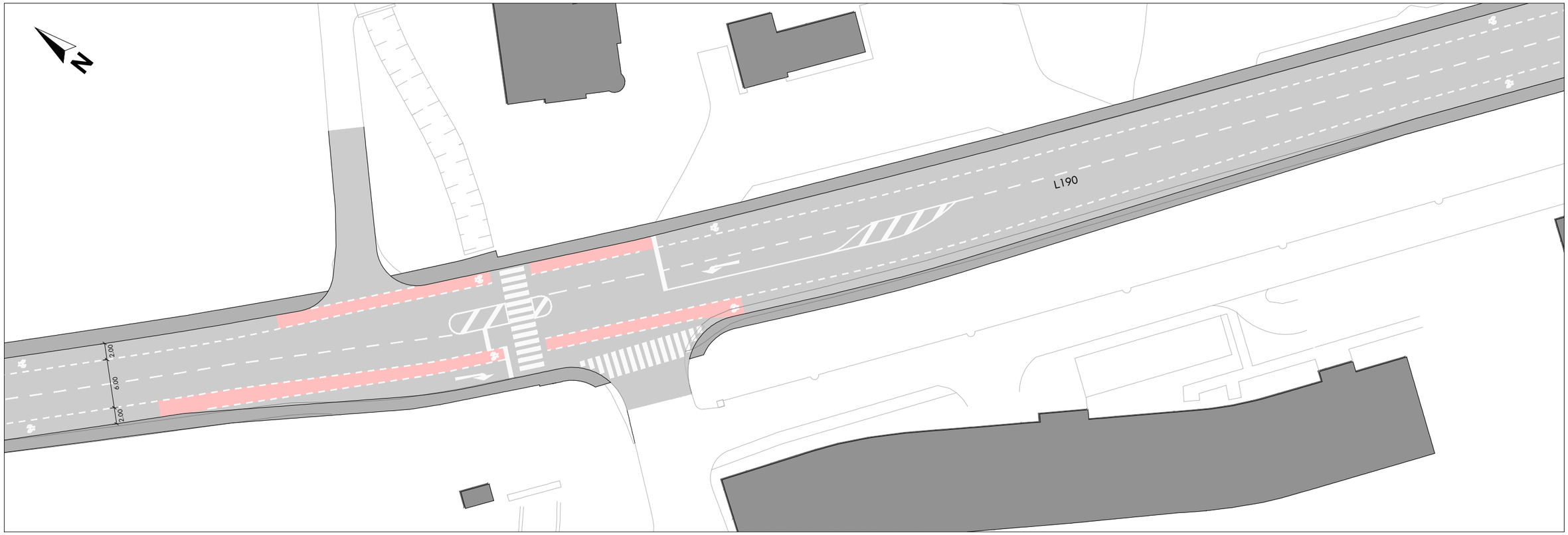
BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 31.01.2013

2.5

2700-130131-lochau_gestaltung.dwg



Schemaschnitt L190 (Radstreifen) M 1:100



auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Lochau
M7 L190 Kaiserstrand

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

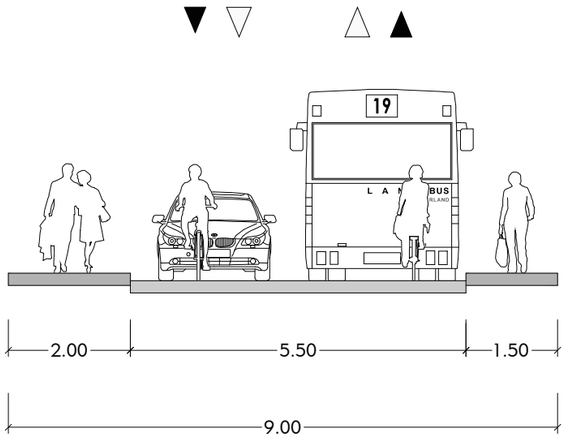
Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

BEARBEITUNG: ak, rg | PROJEKT-NR.: 2700 | DATUM: 31.01.2013

2.6

2700-13013-lochau_gestaltung.dwg



Schemaschnitt L18 M 1:100

auftraggeber

Gemeinden
Lochau und Hohenweiler

projekt

Leiblachtal
Hauptachsenkonzept

inhalt

Lochau
M9 Kreisverkehr L18

Gestaltungsvorschlag

Situationsplan M 1:500

legende

Planungsgrundlage: Naturbestand Vorarlberg Netz 2012

BESCH UND PARTNER
Planung und Beratung KG
A-6800 Feldkirch Waldfriedgasse 6
+43/5522 767 85 (Fax DW-5)
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

BEARBEITUNG: ak, rg PROJEKT-NR.: 2700 DATUM: 31.01.2013

2.7

2700-130131-lochau_gestaltung.dwg