

DI Antonia Hopfner
4.2 Stadtplanung
T +43 5552 63621 414
antonia.hopfner@bludenz.at

Bludenz, 27.03.2023
Zl.: bz031.1-1/2023-4-2

KUNDMACHUNG

der Veröffentlichung des Entwurfs eines Straßen- und Wegekonzeptes für den Stadtteil Brunnenfeld in Bludenz

Die Stadtvertretung Bludenz hat in ihrer Sitzung vom 23.03.2023 den Entwurf eines Straßen- und Wegekonzeptes für den Stadtteil Brunnenfeld in Bludenz beschlossen.

Der Entwurf samt Erläuterungsbericht liegt **ab Mittwoch, 29. März 2023, bis Mittwoch, 26. April 2023**, im Rathaus Bludenz, 3. Stock, Zi. 3|06 auf.

Allgemeine Einsicht kann nach telefonischer Terminvereinbarung und auf dem Veröffentlichungsportal der Stadt Bludenz unter www.bludenz.at/stadt-bludenz/veroeffentlichungsportal genommen werden.

Während der Zeit der Veröffentlichung kann jede Gemeindegewohnerin/jeder Gemeindegewohner oder Eigentümerin/Eigentümer von Grundstücken, auf die sich das Straßen- und Wegekonzept bezieht, sowie die Nachbargemeinden zum Entwurf Änderungsvorschläge erstatten. Ihre rechtsverbindliche Stellungnahme können Sie beim Amt der Stadt Bludenz, Werdenbergerstraße 42, 6700 Bludenz oder per E-Mail (stadt@bludenz.at) einbringen.

Der Bürgermeister



im Auftrag
DI Antonia Hopfner

Dieses Dokument ist elektronisch unterschrieben.

Verfügung:

durch Anschlag an der Amtstafel kundmachen
Veröffentlichung auf dem Veröffentlichungsportal der Stadt Bludenz

vom 29.03.2023
bis mindestens 26.04.2023



verkehrs**ingenieure**

Amt der Stadt Bludenz

Straßen- und Wegekonzept Brunnenfeld

Bericht



Feldkirch, Dezember 2022

AUFLAGEENTWURF



Projekt

Straßen- und Wegekonzept Brunnenfeld
Bericht
Projekt-Nr.: 4572

Auftraggeber

Amt der 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

in Zusammenarbeit mit dem Planungsteam SBBR 2030

FRAU STURN – Dipl.-Ing. Gudrun Sturn // Büro für resiliente Raumentwicklung – Dipl.-Ing. Ernst Rainer
Raumforschung Johannes Herburger MA // Freiraumplanung Dipl. Ing. Marianne Schrötter-Raid

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

1.	Einleitung	4
2.	Dokumentation des Verfahrens.....	5
3.	Beteiligungsprozess.....	6
4.	Straßen- und Wegekonzept.....	7
4.1	Netzgliederung und Funktion.....	7
4.1.1	Hochleistungsstraßen	7
4.1.2	Hauptverkehrsstraßen	7
4.1.3	Sammelstraßen	7
4.1.4	Erschließungsstraßen.....	7
4.2	Maßnahmen.....	9
4.2.1	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand.....	9
4.2.2	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung.....	9
4.2.3	Fahrradstraße Brunnenfelder Straße	10
4.2.4	Verkehrskonzept L190 / Tränkeweg.....	12
4.2.5	Fuß- und Radverkehr	13
	Abbildungsverzeichnis	15
	Beilagen.....	16

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht versteht sich als Erläuterungsbericht zum beiliegenden Konzeptplan und soll der Stadt Bludenz gemäß §16 des Vorarlberger Straßengesetzes als Straßen- und Wegekonzept für das Teilgebiet Brunnenfeld dienen.

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

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

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

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

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

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

2. Dokumentation des Verfahrens

Das Verfahren zur Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes wurde federführend vom Amt der Stadt Bludenz durchgeführt. Zur fachlichen Begleitung des Gesamtprozesses wurde das Büro verkehrsingenieure Besch und Partner aus Feldkirch hinzugezogen.

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

- Erhebung des bestehenden Straßennetzes und Funktionsgliederung
- Durchführung Screening gemäß SUP-Leitfaden des Landes Vorarlberg mit dem Ergebnis, dass keine neuen Gemeindestraßen geplant sind und somit keine SUP-Pflicht vorliegt
- Entwurf eines Straßen- und Wegekonzeptes (Konzeptplan) und Erläuterungsberichtes zum Konzept
- Beschluss der Stadtvertretung zur öffentlichen Auflage des Entwurfs des Straßen- und Wegekonzeptes
- Öffentliche Auflage und deren Kundmachung sowie anschließende Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen
- Konsultation des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und der Nachbargemeinden (erfolgt parallel zur Auflage)
- Kenntnisnahme und Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen und Empfehlung zur Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes an die Gemeindevertretung (geplant)
- Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes durch die Stadtvertretung mit anschließender Veröffentlichung (geplant)

3. Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des Straßen- und Wegekonzept erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Amt der Stadt Bludenz und dem Planungsteam SBBR 2030. Die Erstellung des Konzeptes erfolgte im Rahmen von mehreren Arbeitssitzungen und Abstimmungen.

Weiters wurde die Bevölkerung im Zuge von diversen Beteiligungsformaten aktiv in den Planungsprozess eingebunden. Erste Ergebnisse wurden in einem Dämmerschoppen am 31.05.2021 präsentiert und Rückmeldungen zu den Planungsvorschlägen eingeholt. Die Ergebnisse des Dämmerschoppens können Beilage 1 entnommen werden.



Abb. 1: Dämmerschoppen Brunnenfeld (Quelle: Stadt Bludenz)

4. Straßen- und Wegekonzept

4.1 Netzgliederung und Funktion

Im Straßen- und Wegekonzept Brunnenfeld sind keine neuen Gemeindestraßen vorgesehen. Das bestehende Straßennetz lässt sich anhand der nachfolgenden vier Funktionen gliedern:

- Hochleistungsstraßen (dunkelgrau)
- Hauptverkehrsstraßen (rot)
- Sammelstraßen (orange)
- Erschließungsstraßen (grau)

4.1.1 Hochleistungsstraßen

- S16 – Arlberg Schnellstraße
- A14 – Rheintal / Walgau Autobahn

4.1.2 Hauptverkehrsstraßen

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

- L93 (Verbindung zwischen Bludenz und Bings/Stallehr)
- L97 (Verbindung zwischen Bludenz und Klösterle)
- L188 (Verbindung zwischen Bludenz und Gaschurn)
- L190 (Verbindung zwischen Bludenz und Hörbranz)

4.1.3 Sammelstraßen

Sammelstraßen haben primär die Funktion, die Verkehre aus den Wohngebieten zu sammeln und auf das Hauptverkehrsstraßennetz abzuführen bzw. auch Ortsteile miteinander zu verbinden. Im Teilgebiet Brunnenfeld kann der Tränkeweg als Sammelstraße kategorisiert werden.

4.1.4 Erschließungsstraßen

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



Abb. 2: Straßen- und Wegekonzept Brunnenfeld (AUFLAGEENTWURF)

4.2 Maßnahmen

4.2.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand

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

Eine Ausnahme stellt die Brunnenfelder Straße dar, die aufgrund ihrer Funktion als Landradroute als Fahrradstraße verordnet wurde und somit dort eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt.

Auf den Landesstraßen L190, L188, L97 und L93 gelten außerorts zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 60 bzw. 80 km/h.



Abb. 3: Ortseinfahrt L190 im Bereich Brunnenfeld (Quelle: Google Street View)

4.2.2 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung

Im Straßen- und Wegekonzzept sind keine Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. Diskutiert wurde die zusätzliche Beschilderung einer Tempo-30-Zone im Brunnenfeld, um auch die Nebenstraßen der Brunnenfelder Straße in eine 30 km/h-Beschränkung einzubinden. Da es sich bei den Nebenstraßen jedoch ausschließlich um kurze Stichstraßen (Sackgassen) handelt, wurde von dieser Einzelmaßnahme abgesehen.

4.2.3 Fahrradstraße Brunnenfelder Straße

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird allerdings vorgeschlagen, die Fahrradstraße sowohl im nördlichen als auch im südlichen Abschnitt der Brunnenfelder Straße zu verlängern und in einem nächsten Schritt eine gesamthafte Diskussion über das zukünftige Geschwindigkeitsregime auf Gemeindestraßen zu führen.



Abb. 4: Fahrradstraße Brunnenfelder Straße (Quelle: Google Street View)

Mit der Einführung der Fahrradstraße ist bereits nur das Zu- und Abfahren gestattet. Im Rahmen der Beteiligung wurde seitens der Bewohner urgiert, dass es immer wieder zu illegalen Durchfahrten kommt. Zur Lösung dieses Problems wird vorgeschlagen, einerseits Kontrollen durchzuführen und andererseits verstärkt über die Rechte und Pflichten in einer Fahrradstraße zu informieren.

Sollten diese Maßnahmen keine Wirkung zeigen, sollte ein Netzunterbruch für den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Unterführung als Option angedacht und die Durchfahrt nur für den öffentlichen Busverkehr sowie kommunale Fahrzeuge und Einsatzkräfte (Rettung, Feuerwehr, etc.) ermöglicht werden. Der Netzunterbruch kann z.B. mit einer Schranke oder versenkbaren Pollern umgesetzt werden.

Zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung und Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs wird zusätzlich vorgeschlagen, dass im Bereich der Brunnenfelder Straße der Straßenraum qualitätsvoller und ansprechender gestaltet werden soll, um das Bild einer Dorfstraße mit Fokus auf das gemeinsame Miteinander im Straßenverkehr zu stärken und bestehende Gefahrenstellen zu entschärfen. Dies betrifft vor allem die Straßenabschnitte im Bereich der Engstelle auf Höhe Maierhof, den zentralen Bereich auf Höhe Gasthof Krone mit den Kreuzungen Fitzabübel und Paschweg sowie den südlichen Bereich auf Höhe der Straßengabelung. Im Zuge der Straßenraumgestaltung besteht zudem das Potenzial, die bestehenden Bushaltestellen in die Gestaltung zu integrieren und im Hinblick auf Ausstattung und Qualität zu optimieren.

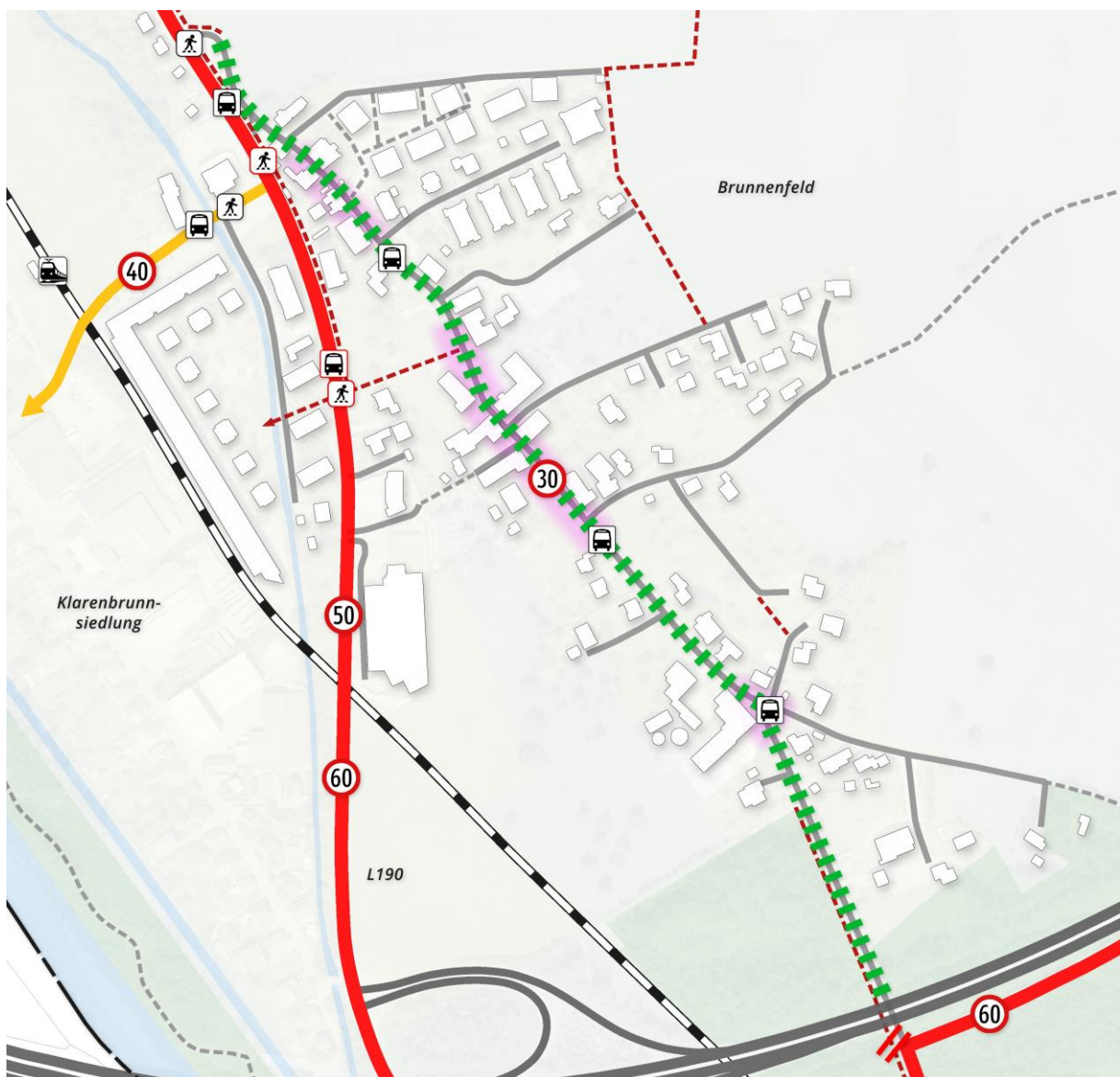


Abb. 5: Maßnahmen Brunnenfelder Straße

4.2.4 Verkehrskonzept L190 / Tränkeweg

Im Auftrag der Stadt Bludenz und des Landes Vorarlberg erstellte unser Büro eine Variantenstudie für die Gestaltung der L190 im Kontext der geplanten Ansiedlung eines Lebensmitteleinzelhandels an der L190 sowie der zukünftigen Entwicklung des Getzner-Areals im Tränkeweg.

Das Konzept sieht im Kern einen Mittelstreifen vor, der als Linksabbiegestreifen für den Fahrzeugverkehr und Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr fungiert. Teilbereiche des Mittelstreifens können zudem mit Bäumen und Grünflächen bepflanzt werden, um den Straßenraum ansprechender und siedlungsverträglicher zu gestalten.

Weiters wird angedacht, den Gehsteig auf der östlichen Straßenseite der L190 auszubauen und zu verbreitern sowie ab der Brunnenfelder Straße einen von der L190 abgetrennten Geh- und Radweg bis St. Peter anzulegen, um das Brunnenfeld besser an das bestehende Fuß- und Radwegenetz der Stadt anzubinden.

Auf Höhe der Querung im Bereich des geplanten Lebensmitteleinzelhandels besteht zudem die Möglichkeit, eine neue Bushaltestelle zu schaffen und eine Querverbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Brunnenfelder Straße und der Wohnsiedlung westlich der L190 herzustellen.

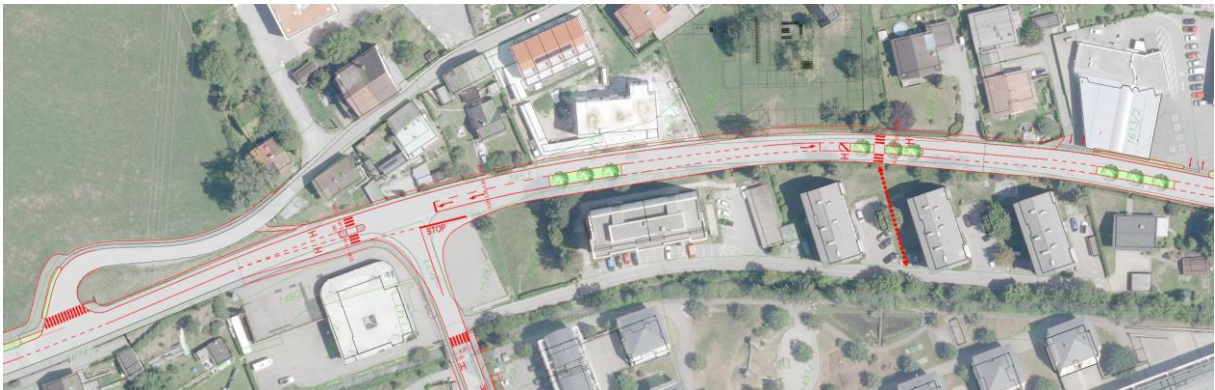


Abb. 6: Verkehrskonzept L190 / Tränkeweg (ENTWURF)

4.2.5 Fuß- und Radverkehr

Neben den oben erwähnten Maßnahmen sind zusätzlich nachfolgende Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr bzw. schwächere Verkehrsteilnehmer vorgesehen:

- Prüfung einer Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen L190 und L97 in Richtung Betriebsgebiet im Kontext der Gleisverlegung der ÖBB-Trasse (genaue Lage offen) mit optionaler Verlängerung in Richtung Bings in Abstimmung mit Landwirtschaft

Anmerkung: Bei der Planung der ÖBB-Trasse und Verlegung der L97 sollte darauf geachtet werden, dass eine maximale Flächeneinsparung mit geringem Grünlandverbrauch forciert wird und keine überdimensionierten Böschungen das Landschaftsbild beeinträchtigen. Die ÖBB-Trasse sollte möglichst lange unterflur geführt werden, was hinsichtlich der bestehenden Höhenlage der L97 realistisch scheint. Zudem sollte die L97 so nahe wie möglich an der ÖBB-Trasse geführt werden, um auch hier den Flächenverbrauch zu minimieren. Im offenen Bereich der ÖBB-Trasse wäre eine Troglage anzudenken, um vor allem auch lärmschutztechnisch eine gestalterisch akzeptable Lösung im Freilandbereich umzusetzen.

- Herstellung eines Gehsteiges im südlichen Abschnitt der Brunnenfelder Straße bis zur Unterführung und Weiterführung als straßenbegleitender Geh- und Radweg Richtung Bahnhofstestelle mit Anbindung an das bestehende Fuß- und Radwegenetz

Anmerkung: Bei einer Realisierung des Netzunterbruches für den MIV in der Brunnenfelder Straße ist aus verkehrsplanerischer Sicht kein Gehsteig im Bereich der Fahrradstraße notwendig

- Herstellung eines Gehsteiges an der L93 bis zur Bushaltestelle Betriebsgebiet Alfenz
- Langfristige Sicherung von Fußwegerechten zwischen Brunnenfelder Straße und L190 (z.B. Minigolfplatz, Riva)
- Ausbau- und Erweiterung des kleinteiligen Fuß- und Radwegenetzes im Brunnenfeld zur Schaffung kurzer und attraktiver Wege in Abhängigkeit der Grundverfügbarkeit und Siedlungsentwicklung (Durchwegungen als Vision)

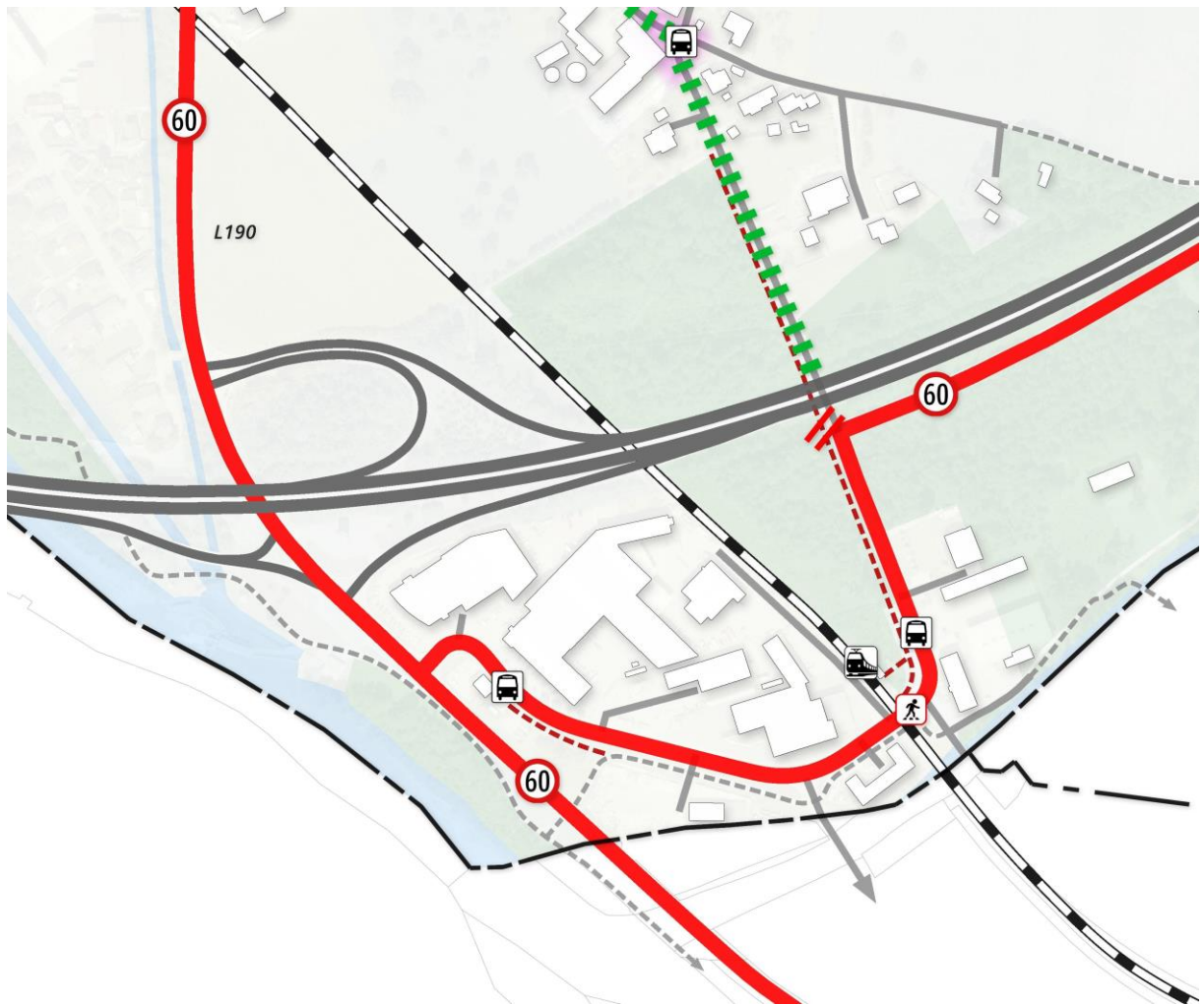


Abb. 7: Maßnahmen Brunnenfeld Süd

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Dämmschoppen Brunnenfeld	6
Abb. 2: Straßen- und Wegekonzept Brunnenfeld (AUFLAGEENTWURF).....	8
Abb. 3: Ortseinfahrt L190 im Bereich Brunnenfeld.....	9
Abb. 4: Fahrradstraße Brunnenfelder Straße	10
Abb. 5: Maßnahmen Brunnenfelder Straße	11
Abb. 6: Verkehrskonzept L190 / Tränkeweg (ENTWURF)	12
Abb. 7: Maßnahmen Brunnenfeld Süd	14

Beilagen

Beilage 1: Ergebnisse Dämmerschoppen Brunnenfeld am 31.05.2021 17

Beilage 1: Ergebnisse Dämmerschoppen Brunnenfeld am 31.05.2021

Ergebnisse Dämmerschoppen Brunnenfeld

- S16 Lärm → Lärmschutzwand bzw. Maßnahmen vorsehen
- Sperre / Netzunterbruch Brunnenfelder Straße ist gut, aber mit Schranke, Chip, etc. für Anrainer oder nur zeitliche Beschränkung
- Sperre / Netzunterbruch Brunnenfelder Straße ist kritisch wegen Schule, da mehr Verkehr
- Gehsteig / Geh- und Radweg Brunnenfelder Straße Richtung ASZ herstellen
- Geh- und Radweg St. Peter wichtig
- Fußläufige Erreichbarkeit der beiden Bahnhaltstellen verbessern
- Private Wege (Minigolf/Krone und Riva) öffentlich machen
- Durchwegungen sind wichtig und gut
- Schulwegsicherheit → Querung L190 verbessern
- Schulwegsicherheit → Übergangslösung mit Shuttlebus, bis Wege etc. hergestellt sind
- Stärkere Kommunikation und Information, dass bei Fahrradstraße keine Durchfahrt möglich ist
- Mehr Kontrollen der Geschwindigkeit bei Brunnenfelder Straße auf Höhe Brücke / Bauhof
- Keine Wege durch landwirtschaftliche Flächen



Legende

Straßenkategorisierung

- | | | |
|---------|-----|-------------------------|
| Bestand | Neu | |
| | | Hochleistungsstraße |
| | | Hauptverkehrsstraße |
| | | Sammelstraße |
| | | Erschließungsstraße |
| | | Fußweg bzw. Geh-/Radweg |
-
- Gemeindegrenze
 - Grundgrenze
 - Gebäude
 - Siedlung
 - Wald
 - Wiese / Feld
 - Gewässer
 - Eisenbahn
 - Bahnhofstelle
 - Bushaltestelle Bestand
 - Bushaltestelle Neu
 - Querung Fuß-/Radverkehr Bestand
 - Querung Fuß-/Radverkehr Neu
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - Fahrradstraße
 - Straßenraumgestaltung / Verkehrsberuhigung
 - Netzunterbruch motorisierter Individualverkehr (OPTION)



gemeinsam Lebensraum planen
Stallehr Bings Brunnenfeld Radin

Brunnenfeld

Straßen- und Wegekonzept

AUFLAGEENTWURF

Maßstab 1:2500
Plangröße 0,60 m²
Datum 01.12.2022
Planinhalt SWK
gezeichnet Alexander Kuhn

Auftraggeber Stadt Bludenz und Gemeinde Stallehr	Planungsteam FRAU STURN Ernst Rainer Besch und Partner	Planverfasser Besch und Partner KG Waldfriedgasse 6 A-6800 Feldkirch +43 5522 76785 besch.partner@verkehrsingenieure.com
gefördert vom Land Vorarlberg	Johannes Herburger Marianne Schrötter-Raid Verein Dorfleben	