



verkehrsingenieure

Gemeinde Koblach

Straßen- und Wegekonzept

Bericht



Feldkirch, 13. April 2021



Projekt

Straßen- und Wegekonzept
Bericht
Projekt-Nr.: 4149

Auftraggeber

Gemeinde Koblach

Auftragnehmer

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

Landesgericht Feldkirch // FN 155760i
UID ATU42139707

Bearbeitung

Dipl.-Ing. (HTL) Anton Gächter
Mag. Alexander Kuhn

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

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Dokumentation des Verfahrens	5
3.	Planungs- und Beteiligungsprozess	6
4.	Straßen- und Wegekonzept	8
4.1	Netzgliederung und Funktionen	8
4.1.1	Hauptverkehrsstraßen	8
4.1.2	Sammel- und Erschließungsstraßen	8
4.1.3	Straßenverbindung Dürne/Rheinmahd	9
4.1.4	Neue Gemeindestraßen	11
4.2	Maßnahmen	12
4.2.1	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime	12
4.2.2	Torsituationen und Querungen	16
4.2.3	Fuß- und Radverkehr	19
4.2.4	Gemeindestraßen mit schmalen Querschnitt	21
4.2.5	Ruhender Verkehr	21
	Abbildungsverzeichnis	22
	Beilagen	23

1. Einleitung

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

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

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

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

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

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

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

2. Dokumentation des Verfahrens

Das Verfahren zur Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes wurde federführend von der Gemeinde Koblach durchgeführt. Zur fachlichen Begleitung des Gesamtprozesses wurden das Büro verkehrsingenieure Besch und Partner aus Feldkirch hinzugezogen.

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

- Erhebung des bestehenden Straßennetzes und Funktionsgliederung
- Erhebung geplanter Straßen und Wege auf Grundlage vorhandener Konzepte, Planungen und Projekte
- Screening der geplanten Straßen gemäß SUP-Leitfaden des Landes Vorarlberg mit dem Ergebnis, dass die geplanten Gemeindestraßen von der SUP-Ausnahmereverordnung umfasst sind und somit keine SUP-Pflicht vorliegt, da es sich ausschließlich um Gemeindestraßen innerhalb des Siedlungsrandes ohne überörtlichen Verbindungscharakter handelt. Die geplanten Fuß- und Radwege liegen außerhalb der Landesgrünzone und/oder sind Ausbauten bzw. Verlängerungen von bestehenden Wegen.
- Entwurf eines Straßen- und Wegekonzeptes (Konzeptplan) und eines Erläuterungsberichtes zum Konzept
- Empfehlung des Umwelt- und Mobilitätsausschusses an die Gemeindevertretung in der Sitzung am 12.11.2020, die öffentliche Auflage des Straßen- und Wegekonzeptes zu beschließen
- Beschluss zum Start des öffentlichen Auflage- und Anhörungsverfahrens in der Sitzung der Gemeindevertretung am 14.12.2020
- Konsultation Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und Information der Nachbargemeinden am 17.12.2020
- Öffentliche Auflage vom 11.01. bis 12.02.2021 und deren Kundmachung sowie anschließende Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen
- Kenntnisnahme und Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen
- Empfehlung des Umwelt- und Mobilitätsausschusses an die Gemeindevertretung in der Sitzung am 11.03.2021, das Straßen- und Wegekonzeptes zu beschließen
- Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes durch die Gemeindevertretung in der Sitzung am 26.04.2021 mit anschließender Veröffentlichung

3. Planungs- und Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des Straßen- und Wegekonzeptes erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Koblach im Rahmen von vier Arbeitssitzungen sowie unter Beteiligung der Koblacher Bevölkerung.

Die Bevölkerung wurde im Zuge von zwei Veranstaltungen aktiv in Planungsprozess eingebunden. Zu Beginn des Prozesses fand am 21.11.2018 ein offener Bevölkerungsworkshop statt, wo sich alle interessierten Bürgerinnen und Bürger über den Planungsprozess informieren und ihre Anliegen, Probleme und Anregungen einbringen konnten.

Als zweite Veranstaltung wurde am 12.11.2019 ein Bevölkerungsworkshop durchgeführt, in welchem der ausgearbeitete Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes präsentiert und diskutiert wurde sowie Rückmeldungen seitens der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen wurden.

Beide Bevölkerungswshops wurden von Mathias Mathis / PH-7 moderiert. Die Ergebnisse sind den Beilagen 3 und 4 zusammengefasst und aufgelistet.

Im Zuge der öffentlichen Auflage führte die Gemeinde Koblach zusätzlich auf der Internet-Plattform Vorarlberg Mitdenken des Landes Vorarlberg eine Umfrage zum Straßen- und Wegekonzept durch. Die Ergebnisse sind unter folgendem Link abrufbar: <https://vorarlberg.mitdenken.online/koblach>.

Parallel führte die Partei G!LT ebenfalls eine eigene Umfrage zum Straßen- und Wegekonzept durch. Die Ergebnisse dieser Umfrage (Stimmungsbarometer) sind unter folgendem Link abrufbar: www.stimmungs-barometer.at.

Begleitend zu den Arbeiten wurden zu gemeindeübergreifenden Themen Informations- und Abstimmungsgespräche mit der Abt. VIIb – Straßenbau des Landes Vorarlberg sowie den Nachbargemeinden Rankweil und Meiningen geführt. Aufgrund der Stellungnahmen des Landes Vorarlberg und der Nachgemeinden der Region Vorderland fand ein weiteres Abstimmungsgespräch mit der Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und der Abt. VIIb – Straßenbau des Landes Vorarlberg statt, um die angedachten Maßnahmen auf den Landesstraßen in Koblach sowie das Thema einer überregionalen Straßenverbindung zu erörtern.

Datum	Sitzungen
24.04.2018	Startsitzung
21.11.2018	1. Bevölkerungsworkshop
21.02.2019	1. Arbeitssitzung
09.04.2019	2. Arbeitssitzung
16.07.2019	3. Arbeitssitzung
03.10.2019	Vorabstimmung mit Gemeinden Rankweil und Meiningen
21.10.2019	Vorabstimmung Land Vorarlberg Abt. VIIb
12.11.2019	2. Bevölkerungsworkshop
05.12.2019	4. Arbeitssitzung
12.11.2020	Umwelt- und Mobilitätsausschuss – Empfehlung zur öffentlichen Auflage
14.12.2020	Gemeindevertretung – Beschlussfassung öffentliche Auflage
17.12.2020	Konsultation Land und Information Nachbargemeinden
11.01. bis 12.02.2021	Öffentliche Auflage Straßen- und Wegekonzept
25.02.2021	Sichtung und Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen
01.03.2021	Abstimmung mit Land Vorarlberg Abt. VIa und VIIb
11.03.2021	Umwelt- und Mobilitätsausschuss – Empfehlung zur Beschlussfassung
26.04.2021	Gemeindevertretung – Beschlussfassung Straßen- und Wegekonzept

Abb. 1: Prozessablauf

4. Straßen- und Wegekonzept

4.1 Netzgliederung und Funktionen

Im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes verfolgt die Gemeinde Koblach die Umsetzung einer funktionalen Netzgliederung in Hauptverkehrs-, Sammel- und Erschließungsstraßen.

4.1.1 Hauptverkehrsstraßen

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

- L55 (Verbindung zwischen Mäder und Meiningen)
- L56 (Verbindung zwischen Altach und Koblach)
- L59 (Verbindung zwischen Götzis und Meiningen bzw. nach Montlingen/CH)
- L190 (Verbindung zwischen Hörbranz und Bludenz)

4.1.2 Sammel- und Erschließungsstraßen

Die Sammelstraßen (orange) haben primär die Funktion, die Verkehre aus den Quartieren zu sammeln und auf das Hauptstraßennetz abzuführen bzw. auch Ortsteile miteinander zu verbinden. Aus Sicht der Gemeinde können die Straßen Neuburg, Dorf/Kohlplatz und Dürne/Rheinmahd als Sammelstraßen kategorisiert werden.

Ebenso fällt die Landesstraße L62 (Dreiet/Ried) in die Kategorie der Sammelstraßen, weil diese lediglich eine gemeindeinterne Verbindung darstellt und keine regionale oder überregionale Verkehrsfunktion aufweist.

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

4.1.3 Straßenverbindung Dürne/Rheinmahd

Ein Problempunkt in der bestehenden Netzgliederung stellt die Straßenverbindung Dürne/Rheinmahd dar, da die Achse eine der wenigen durchgehenden Ost-West-Verbindungen in der Region sowie Verbindung zum Grenzübergang Meiningen bzw. in die Schweiz darstellt. Als Gemeindestraße weist die Achse mit rund 4.500 Kfz/Tag ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen wie die Landstraßen L55 (ca. 4.000 Kfz/Tag) und L59 (ca. 5.500 Kfz/Tag) auf, wodurch vermehrt Defizite in der Verkehrsabwicklung auftreten und das Wohngebiet mit regionalem und überregionalem Durchgangsverkehr belastet wird.

Die Gemeinde Koblach beabsichtigt daher im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes Maßnahmen zu setzen, um auf dieser Achse den Durchgangsverkehr sowie insgesamt die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, damit die Verkehre auf den Haupt- und Nebenstraßen siedlungsverträglicher abgewickelt und die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Wohngebieten gestärkt werden.

Im regionalen Kontext verfolgt die Gemeinde Koblach langfristig die Schaffung einer Südumfahrung als Alternative zur bestehenden Straßenverbindung Dürne/Rheinmahd. Im Straßen- und Wegekonzept ist die Umfahrung als Planungsvision abgebildet und nicht als Straßenkorridor fixiert, da die genaue Lage offen ist und für diese Straßenverbindung ein gemeinsamer und konsensorientierter Planungsprozess mit den Nachbargemeinden und dem Land Vorarlberg angestoßen werden soll.



Abb. 2: Straßennetz in der Region

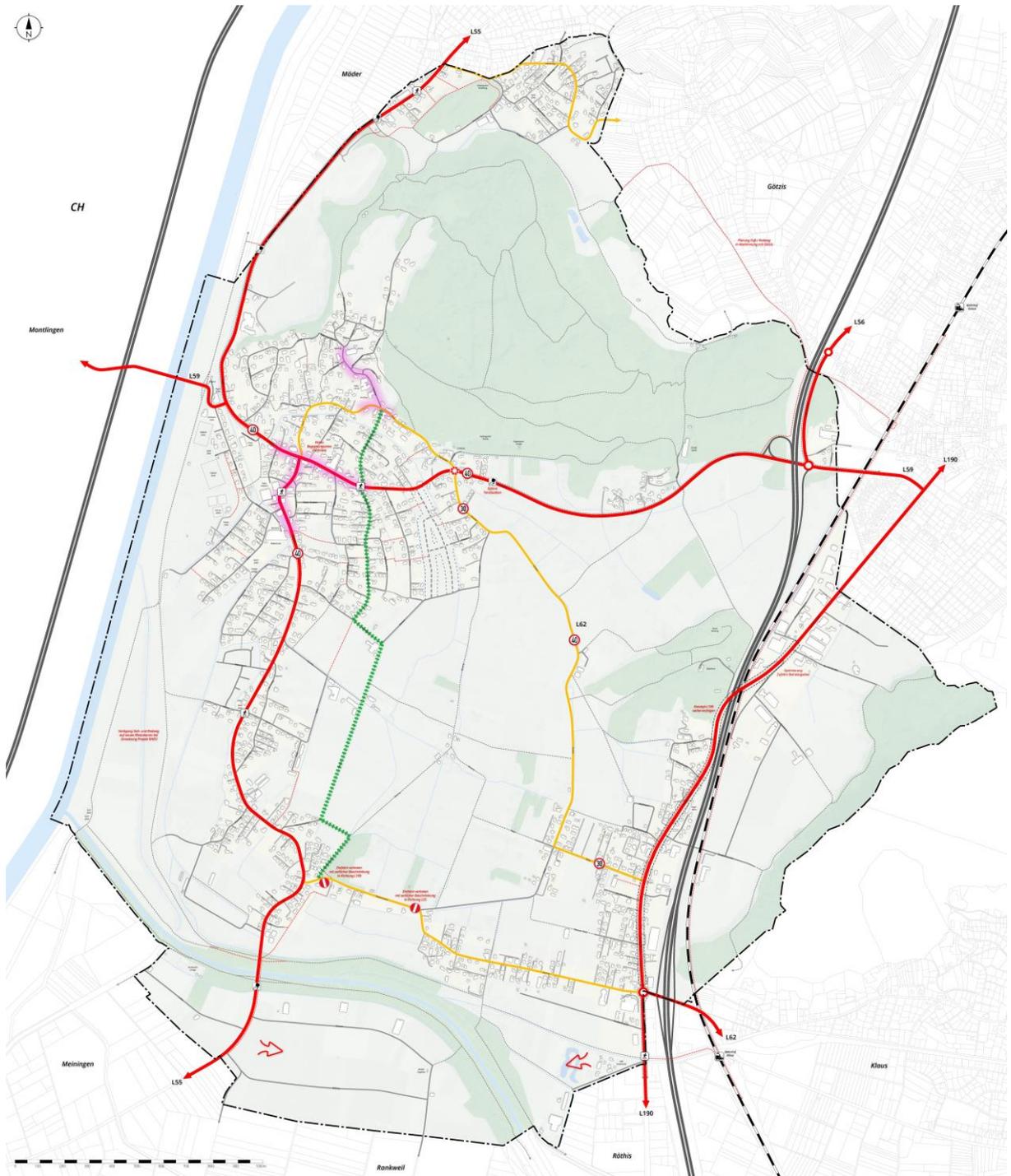


Abb. 3: Straßen- und Wegekonzept Koblach (Konzeptplan)

4.2 Maßnahmen

4.2.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime

Aktuell gilt in der Gemeinde Koblach eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgenommen Vorrangstraßen. Das bedeutet, dass im Ortsgebiet auf Landesstraßen Tempo 50 km/h und auf Gemeindestraßen Tempo 40 km/h gilt.

Ausnahmen sind die Landstraße L62 (Dreiet/Ried), auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gilt sowie kurze Abschnitte der Gemeindestraßen Kumma und Dorf im Bereich der Volksschule, auf denen Tempo 30 km/h verordnet ist.



Abb. 5: Bestand Tempo 30 km/h im Bereich der Volksschule

Da im Gemeindestraßennetz von Koblach teilweise überfahrbare Gehsteige bzw. auch gar keine Fuß- oder Radverkehrsanlagen vorhanden sind, bestehen verkehrssicherheitsrelevante Defizite für Fuß- und Radverkehr im Mischverkehr.

Weiters weisen bestehende Fuß- und Radverkehrsanlagen sowohl bei Gemeindestraßen als auch Landesstraßen oftmals nicht die empfohlenen Mindestbreiten gemäß den geltenden Richtlinien und Normen auf, wodurch eine eingeschränkte Attraktivität für Fuß- und Radverkehr gegeben ist.

Verschärft wird die Situation für alle Verkehrsteilnehmer durch die oftmals eingeschränkten Sichtweiten in Kreuzungs- und Zufahrtsbereichen (z.B. durch private Parkierung, Mauern und Hecken).

Die Gemeinde Koblach definiert sich primär als attraktive Wohngemeinde und forciert daher zukünftig eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Straßennetz sowie im Speziellen im Bereich des Dorfzentrums und im Schul- und Kindergartenumfelds.

Weil sich auf den Gemeindestraßen nicht nur der motorisierte Verkehr bewegt, sondern dort Kinder, ältere Menschen und Radfahrer unterwegs sind, soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im gesamten Gemeindestraßennetz die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden.

Auf den Landesstraßen im Dorfzentrum (Bereich zwischen Feuerwehr, Mittelschule und Kohlplatz) wird eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 40 km/h angestrebt und langfristig im Kontext der ortsräumlichen Entwicklung die Umsetzung einer Begegnungszone forciert.

Weiters soll zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und Attraktivierung des öffentlichen Raumes im Bereich Pfarrhof bis Schule (inkl. Kreuzungsbereich Dorf/Kumma) eine Begegnungszone umgesetzt sowie auf der Landesstraße L62 im bebauten Gebiet, insbesondere im Umfeld des neuen Kindergartens, eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h angestrebt werden. Im anbaufreien Abschnitt der L62 soll Tempo 40 km/h beibehalten werden.

Zur Schaffung einer neuen Radachse sollen die Gemeindestraßen Katharina-Hodler-Straße, Weglersfeld, Kesselgut, Grund und Herrenmahd als zusammenhängende Fahrradstraße verordnet werden, um das Radfahren im Mischverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten (neue Radachse als Alternative zur Landesstraße).

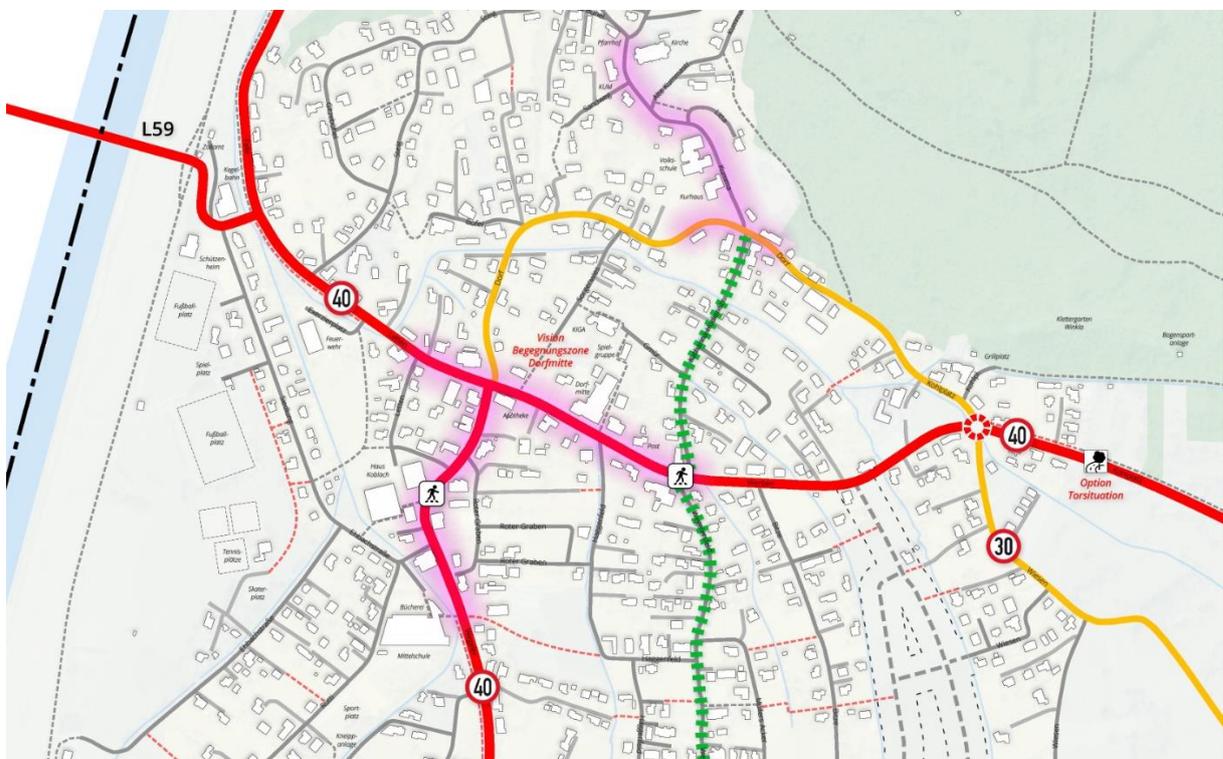


Abb. 6: Maßnahmen im zentralen Dorfbereich

Im Bereich Dürne/Rheinmahd besteht das Ziel, das Wohngebiet vom Durchgangsverkehr zu entlasten, damit eine verträgliche Verkehrsabwicklung entsprechend dem Ausbauquerschnitt der Straße hergestellt werden kann. Zudem sollen Einschränkungen sowohl für die direkt betroffenen Anrainer als auch für die Kobbacher Bevölkerung möglichst gering gehalten werden.

Da ein dauerhaftes Fahrverbot oder eine Totalsperre (Netzunterbruch) der Straße zu massiven Einschränkungen für die gesamte Kobbacher Bevölkerung führen würde, soll mittels einer „unechten Einbahn“ mit zeitlicher Beschränkung jeweils die Verkehrsspitze am Morgen in Fahrtrichtung Meiningen/Schweiz und am Abend in Fahrtrichtung A14/Vorderland reduziert und der motorisierte Verkehr auf das dafür vorgesehene Hauptverkehrsstraßennetz (Landesstraßen und Autobahn) zurückverlagert werden.

Im konkreten Fall wird aus verkehrsplanerischer Sicht vorgeschlagen, dass morgens zwischen 6:00 und 8:00 Uhr auf Höhe Rheinmahd/Riedstraße die Einfahrt in westliche Richtung (L55/A13) und abends von 16:00 bis 18:00 Uhr auf Höhe Rheinmahd/Herrnmahd die Einfahrt in östliche Richtung (L190/A14) untersagt wird. Der öffentliche Busverkehr und Radverkehr sind ausgenommen. Anrainer, die innerhalb der „unechten Einbahn“ wohnen, dürfen auch während der zeitlichen Beschränkung in beide Richtungen wegfahren, aber nur von einer Seite zufahren.

Vor der Umsetzung der „unechten Einbahn“ sollen die definitiven Zeiträume und Standorte der Tafeln sowie allfällige Ausnahmen im Rahmen der Verordnung diskutiert und festgelegt werden, um die Rückmeldungen der Kobbacher Bevölkerung zu berücksichtigen.

In langfristiger Perspektive ist die bereits in Kapitel 4.1.3 angesprochene Südumfahrung angedacht, um eine regional abgestimmte Maßnahme zu setzen.

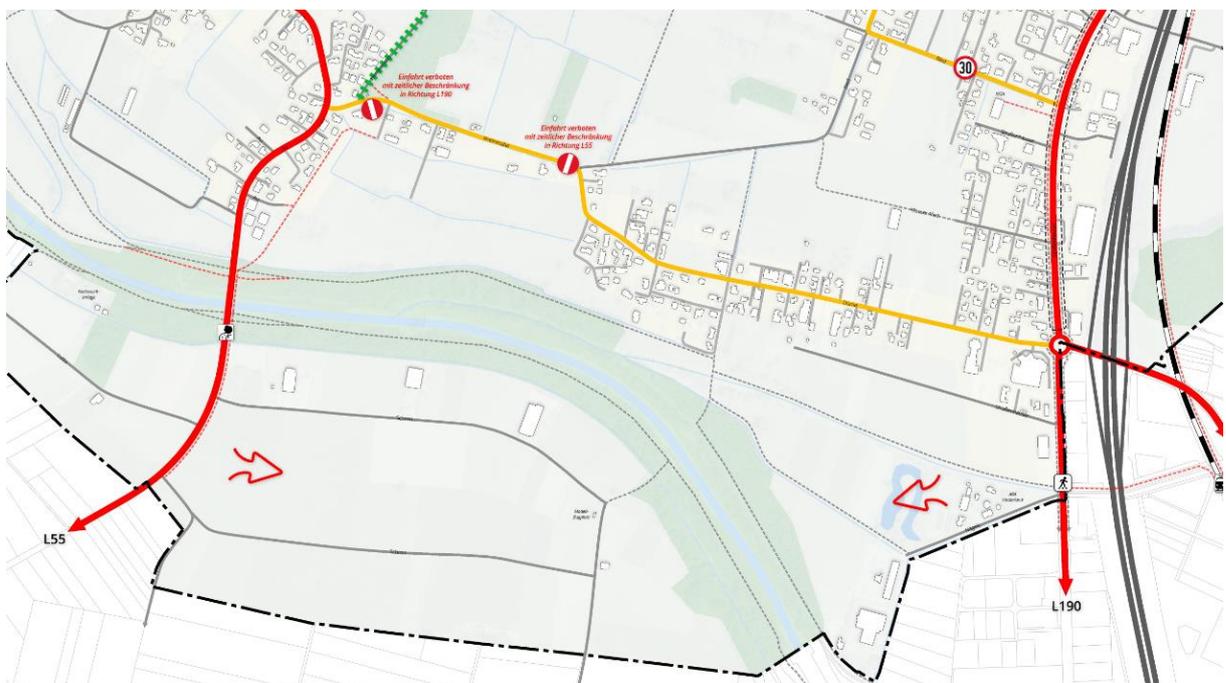


Abb. 7: Maßnahmen im Bereich Dürne/Rheinmahd

Das verordnete Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime ist eine grundlegende Maßnahme zur Verdeutlichung und Unterstützung der angestrebten Netzgliederung sowie zur siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung. Zudem stellt ein niedriges Geschwindigkeitsniveau im Straßenverkehr die Grundvoraussetzung für das gemeinsame Miteinander aller Verkehrsteilnehmer dar und trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs sowie Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität im Dorf bei.

Änderungen des Verkehrs- und Geschwindigkeitsregimes auf Landesstraßen bzw. Eingriffe im Bereich der Landesstraßen sind mit der Abt. VIIb – Straßenbau des Landes Vorarlberg sowie der Bezirkshauptmannschaft Feldkirch abzustimmen.

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

- Herabsetzung der generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h auf 30 km/h ausgenommen Vorrangstraßen (Tempo 30 km/h auf allen Sammel- und Erschließungsstraßen im Gemeindeeigentum)
- Prüfung der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf den Landesstraßen L55 und L59 im zentralen Dorfbereich als erster Schritt zur Verkehrsberuhigung:
 - L55 zwischen Mittelschule und Harmonie-Kreuzung
 - L59 zwischen Feuerwehrhaus und Kohlplatz
- Verfolgung der langfristigen Vision zur Umsetzung einer Begegnungszone im zentralen Dorfbereich (L55 Dorfmitte / L59 Haus Koblach) im Kontext der ortsräumlichen Entwicklung
- Umsetzung einer Begegnungszone im Bereich der Straßen Dorf und Kumma (Bereich Volksschule bis Pfarrhof) zur Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes und Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Prüfung der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Landesstraße L62 im Siedlungsbereich Wiesen und Ried (bebautes Gebiet)
- Umsetzung von Fahrradstraßen zur Aufwertung von Radachsen bzw. Schaffung von neuen Radsachsen im Gemeindegebiet:
 - Katharina-Hodler-Straße
 - Wegelersfeld
 - Kesselgut
 - Grund
 - Herrenmahd
- Umsetzung einer „unechten Einbahn“ im Bereich Dürne/Rheinmahd zur Reduktion des Durchgangsverkehrs

4.2.2 Torsituationen und Querungen

Im Bereich der Landesstraßen sind bei den Ortseingängen bzw. bei wichtigen Querungen bauliche Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit in Form von Torsituationen (z.B. Mittelinseln, Verschwenkungen, Einengungen) bzw. bei der Kreuzung L59/L62 ein Kreisverkehr vorgesehen, um den motorisierten Verkehr im Siedlungsgebiet zu entschleunigen. Falls der Kreisverkehr nicht realisierbar ist, besteht die Option, eine Torsituation mit Querung im Bereich der L59 zu errichten. Weiters sind im Straßen- und Wegekonzept wichtige Stellen ausgewiesen, an denen Querungen für Fuß- und Radverkehr hergestellt bzw. das Querens optimiert werden soll.

Teilweise bestehen schon konkrete Planungen zu einzelnen Torsituationen und Querungen. Zusammenfassend sind nachfolgende Torsituation und Querungsstellen vorgesehen bzw. wird deren Umsetzung angestrebt:

- Kreisverkehr L59/L62 bzw. Option Torsituation/Querung L59



Abb. 8: Planausschnitt optionale Torsituation/Querung L59

- Torsituation und Querung L55 – Frutzbrücke

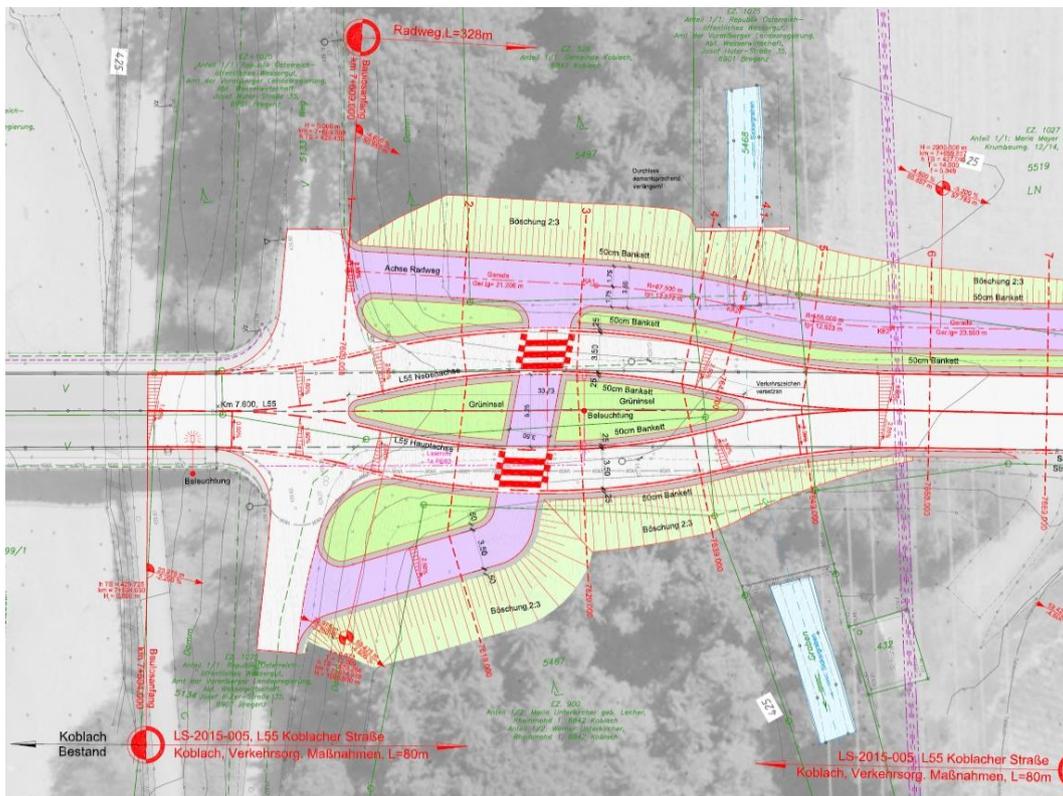


Abb. 9: Planausschnitt Torsituation/Querung L55 – Frutzbrücke (Dr. Brugger + Partner)

- Torsituation L55 – Hinterfeld

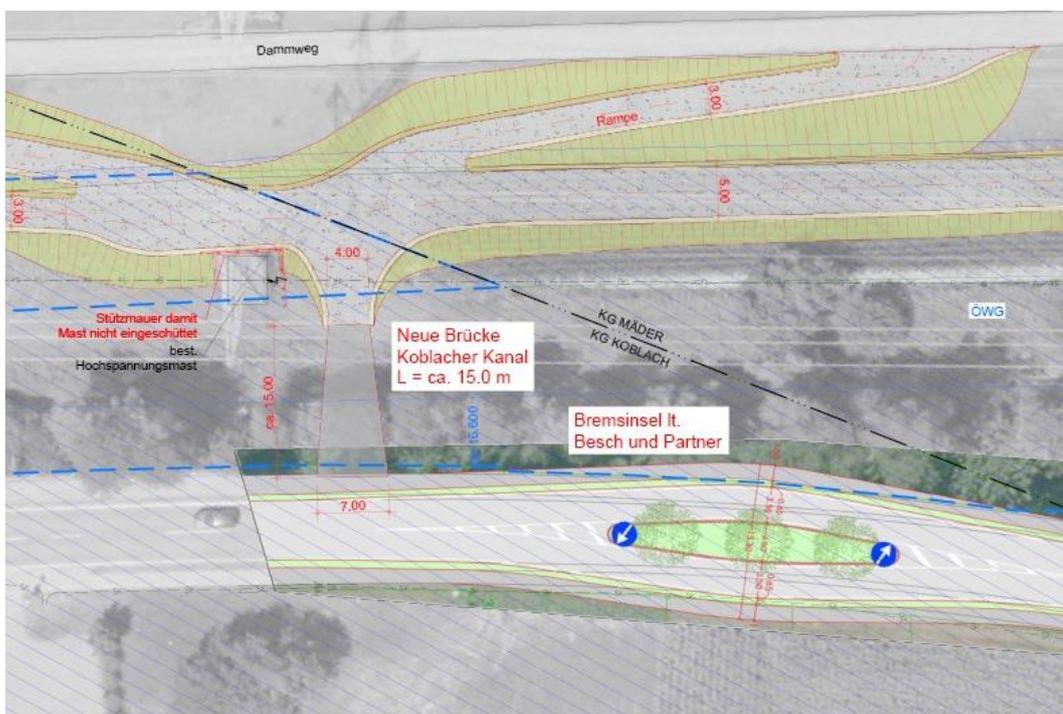


Abb. 10: Planausschnitt Torsituation L55 – Hinterfeld (M+G Ingenieure)

- Torsituation und Querung L55 – Kutzen

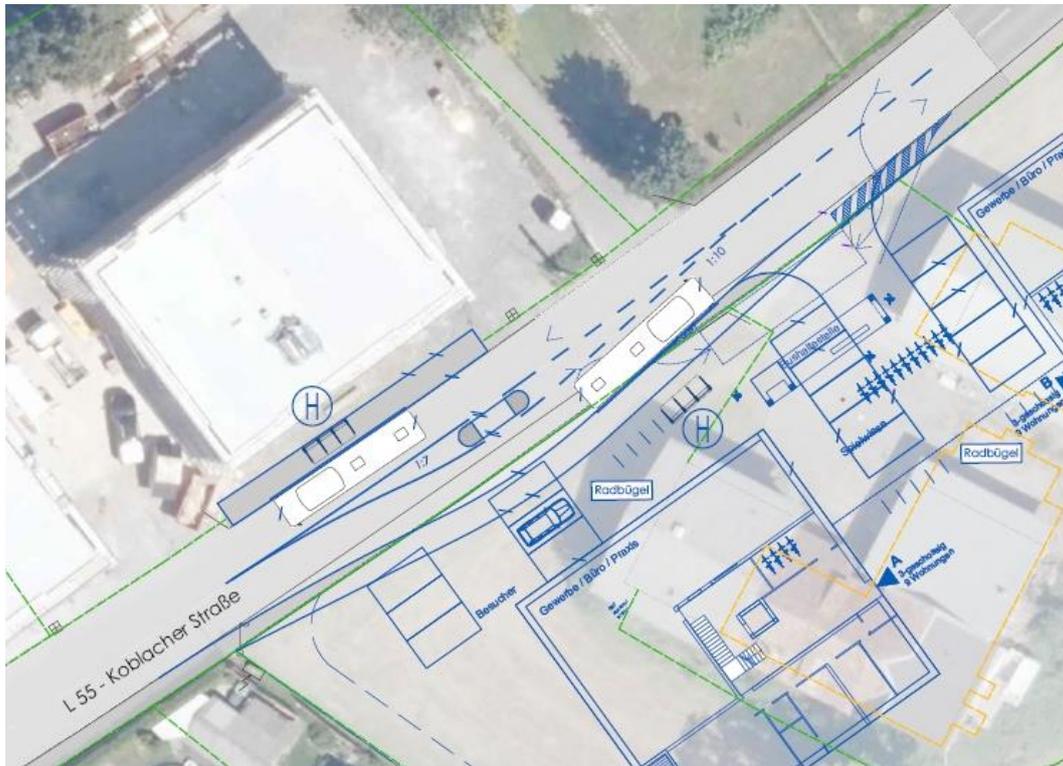


Abb. 11: Planausschnitt Bushaltestelle und Querung L55 – Kutzen

Weitere Querungen, die hergestellt bzw. optimiert werden sollen:

- Querung L55 – Wegeler (Haus Koblach)
- Querung L55 – Egatha (Nollen/Kindergarten/Verlegung Bushaltestelle)
- Querung L59 – Werben (Fahrradstraße)
- Querung L190 – Straßenhäuser (Klausbach)

4.2.3 Fuß- und Radverkehr

Aktuell läuft die Überarbeitung des Radroutenkonzeptes der Region amKumma. Mit dem Radroutenkonzept sowie dem Straßen- und Wegekonzert forciert die Gemeinde Koblach den Ausbau bestehender Radwege und Radrouten sowie die Schaffung neuer Radrouten, da das Gemeindegebiet aufgrund seiner Topographie und Nähe zu den Nachbargemeinden prädestiniert ist für das Radfahren.

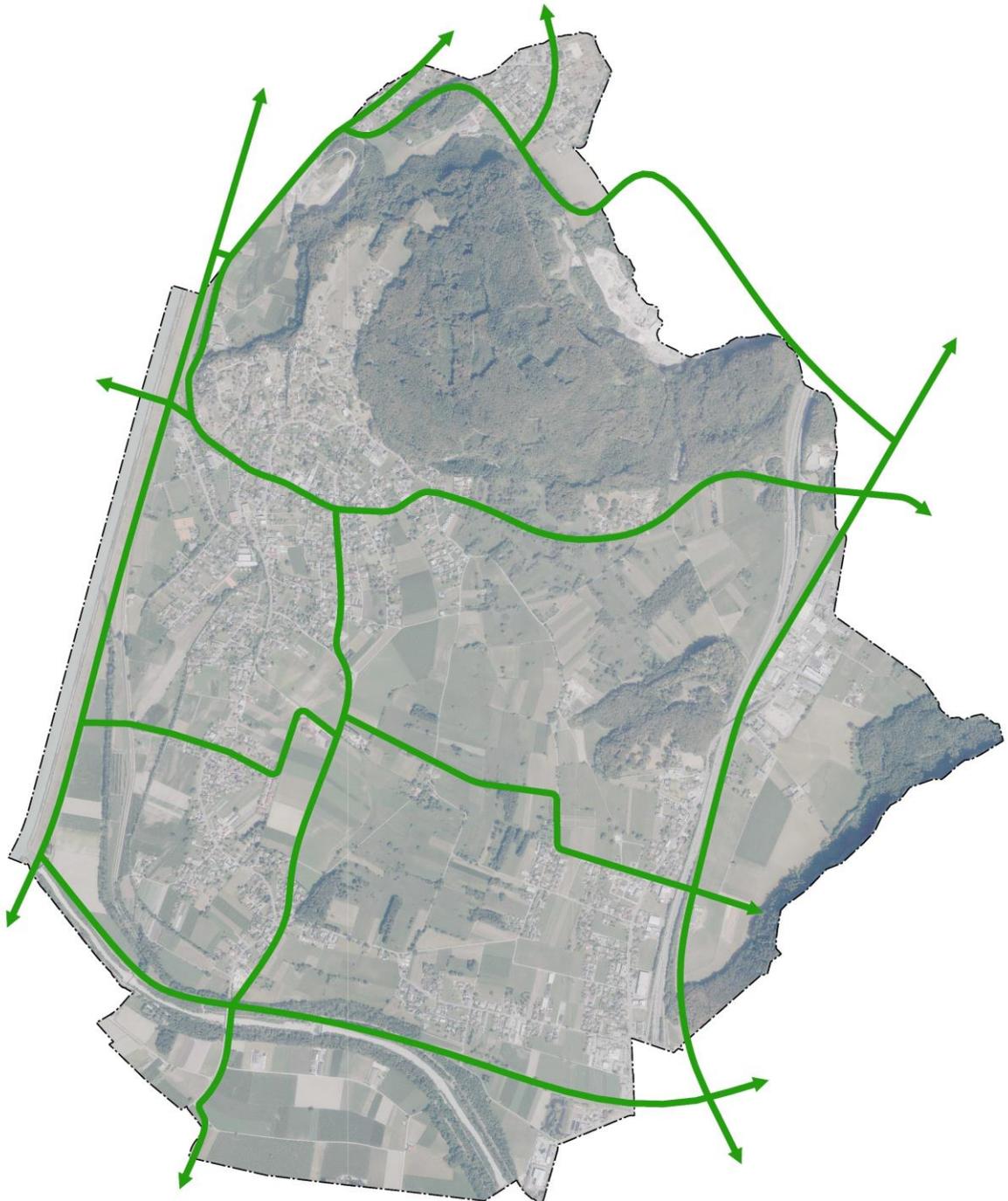


Abb. 12: Geplantes Radroutennetz Koblach

Neben den beiden Nord-Süd-Routen auf dem Rheindamm und entlang der Bahn plant die Gemeinde Koblach eine weitere zentrale Nord-Süd-Route vom Dorfzentrum aus parallel zur L55 über das Gemeindestraßennetz (Fahrradstraße) mit Anschluss an die Radroute in Richtung Rankweil-Brederis als Ersatz für die unattraktive Radroute, die im Mischverkehr auf der L55 verläuft.

In Ost-West-Richtung sind insgesamt vier Radrouten bzw. Radachsen vorgesehen. Davon sind zwei neue Radrouten als Verbindung zwischen der Radroute auf dem Rheindamm und der Radroute entlang der Bahn geplant. Die nördliche Verbindung verläuft von der L55 – Kutzen über den Ortsteil Neuburg und die Gemeinde Götzis bis zur Bahn und von dort weiter zum Bahnhof Götzis. Die südliche Verbindung verläuft nördlich der Frutz und verbindet ebenfalls die beiden Radrouten auf dem Rheindamm und entlang der Bahn und bindet an den Bahnhof Klaus an.

Die dritte Ost-West-Radroute, die entlang der L59 verläuft, soll durch die Verlängerung der bestehenden Geh- und Radwege bzw. durch deren Ausbau und die Entschleunigung der Landesstraße im Dorfzentrum attraktiver und sicherer gestaltet werden.

Die vierte Ost-West-Radroute verläuft von der Radroute auf dem Rheindamm über Nollen, Stab und Broma bis zur L190 – Straßenhäuser und von dort weiter bis zur Radroute entlang der Bahn.

Entlang der L190 – Straßenhäuser wird langfristig die Schaffung eines attraktiven und breiten Geh- und Radweges auf der östlichen Straßenseite zwischen Kreisverkehr und Schloßwald verfolgt. Im Kontext des Neubaus des Kindergartens soll in einer ersten Stufe ein Geh- und Radweg mit einfachen gestalterischen Mitteln vom Kreisverkehr bis zur Kreuzung L190/Ried umgesetzt werden, um hier eine sichere Schulwegverbindung zu gewährleisten.

Diese Überlegungen können mit der Weiterverfolgung des Konzeptes „Leben an der L190“ verknüpft werden und gemeinsam mit dem Land umgesetzt werden. Teile dieses Konzeptes wurden bereits in den vergangenen Jahren umgesetzt, dennoch sind einige Punkte aus Sicht der Bevölkerung unzureichend gelöst. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung und Herstellung von Fuß- und Radverkehrsquerungen sowie die Gestaltung der Bushaltestellen entlang der L190.

Weiters ist vorgesehen, dass parallel zur Autobahn A14 eine Radwegverbindung zwischen der neuen Radroute im Norden (Verbindung L55 – Kutzen bis Bahn) und der bestehenden Radroute entlang L59 auf Höhe des Autobahnanschlusses erfolgt.

Neben dem Ausbau und der Attraktivierung des Radroutennetzes sind im Siedlungsgebiet von Koblach diverse, kleinteilige Fuß- und Radwegverbindungen für die Bereitstellung kurzer und direkter Wege angedacht. Diese Wege dienen als Leitfaden bzw. Vision für die zukünftige Durchwegung und sollen sukzessive im Rahmen der Siedlungsentwicklung sowie in Abhängigkeit der Grundverfügbarkeit bzw. nur mit Zustimmung der Eigentümer umgesetzt werden.

4.2.4 Gemeindestraßen mit schmalem Querschnitt

Im Rahmen der Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes wurden Einbahnlösungen bei Gemeindestraßen mit schmalem Querschnitt diskutiert. Die Umsetzung von Einbahnlösungen oder auch alternativen Maßnahmen, wie beispielsweise die Herstellung von Ausweichmöglichkeiten, soll nach Erfordernis bzw. tatsächlichem Bedarf behandelt und mit den Anrainern abgestimmt werden.

4.2.5 Ruhender Verkehr

Das Parken auf öffentlichen Straßen ist, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder Verkehrszeichen nichts anderes ergibt, nur dann gestattet, wenn mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben. Das Parken auf Gehsteigen ist grundsätzlich verboten, außer es ist aufgrund von Bodenmarkierungen angezeigt.

Das Abstellen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum führt immer öfter zu Konflikten in der Gemeinde Koblach. Daher beabsichtigt die Gemeinde zukünftig das Parken stärker zu regulieren und nachfolgende kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zu ergreifen:

- Neuorganisation der Parkierung im Bereich der Frutz in Abstimmung mit Frutzkonkurrenz
- Neuorganisation der Parkierung im Bereich Kalkofen (Klettersteig)
- Errichtung Parkplatz Pocksberg (Klettergarten)
- Gemeindestraße Siedlung: Bereitstellung von temporären Parkplätzen auf der Fahrbahn mit Einbahnregelung bei Veranstaltungen (nach Bedarf)
- Ausarbeitung eines gesamthaften Parkraumkonzeptes für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze inkl. Parkleitsystem

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Prozessablauf	7
Abb. 2: Straßennetz in der Region	9
Abb. 3: Straßen- und Wegekonzept Koblach (Konzeptplan)	10
Abb. 4: Erschließung Unterer Grund (Umlegungskonzept).....	11
Abb. 5: Bestand Tempo 30 km/h im Bereich der Volksschule	12
Abb. 6: Maßnahmen im zentralen Dorfbereich	13
Abb. 7: Maßnahmen im Bereich Dürne/Rheinmahd	14
Abb. 8: Planausschnitt optionale Torsituation/Querung L59.....	16
Abb. 9: Planausschnitt Torsituation/Querung L55 – Frutzbrücke (Dr. Brugger + Partner).....	17
Abb. 10: Planausschnitt Torsituation L55 – Hinterfeld (M+G Ingenieure).....	17
Abb. 11: Planausschnitt Bushaltestelle und Querung L55 – Kutzen.....	18
Abb. 12: Geplantes Radroutennetz Koblach	19
Abb. 13: Verkehrszeichen Begegnungszone (Anfang/Ende).....	28
Abb. 14: Beispiel Begegnungszone Zentrum Lustenau / Kaiser-Franz-Josef-Straße	29
Abb. 15: Beispiel Begegnungszone Cubus Wolfurt / L3 Schulstraße	29
Abb. 16: Verkehrszeichen Fahrradstraße (Anfang/Ende).....	30
Abb. 17: Beispiel Fahrradstraße Wolfurt / Schmerzenbildstraße	31

Beilagen

Beilage 1: Maßnahmen- und Prioritätenliste	24
Beilage 2: Was gilt in Begegnungszonen und Fahrradstraßen?	27
Beilage 3: Ergebnisse 1. Bevölkerungsworkshop am 21.11.2018.....	32
Beilage 4: Ergebnisse 2. Bevölkerungsworkshop am 12.11.2019.....	41

Beilage 1: Maßnahmen- und Prioritätenliste

Maßnahmen	Priorität
Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime	
Verordnung und Umsetzung Tempo 30 km/h im Gemeindestraßennetz	1
Verordnung und Umsetzung Begegnungszone im Bereich Kumma/Dorf	1
Verordnung und Umsetzung Fahrradstraßen Katharina-Hodler-Straße, Wegelersfeld, Kesselgut, Grund und Herrenmahd	1
Abstimmung Tempo 30 km/h im Bereich L62 (Wiesen und Ried) mit Land Vorarlberg und BH Feldkirch (Erstellung Verkehrsgutachten)	1
Abstimmung Tempo 40 km/h im Dorfzentrum (L55/L59) mit Land Vorarlberg und BH Feldkirch (Erstellung Verkehrsgutachten)	1
Weiterverfolgung Zentrumsentwicklung und Vision Begegnungszone Dorfzentrum in Abstimmung mit Land Vorarlberg	3
Verordnung und Umsetzung „unechte Einbahn“ Dürne/Rheinmahd mit Festlegung der Zeiträume und Standorte	1
Südfahrt: Abstimmung gemeinsames Vorgehen mit Nachbargemeinden und Land Vorarlberg (Initiierung konsensorientierter Planungsprozess)	2
Torsituationen und Querungen	
Umsetzung Torsituation/Querung L55 – Frutzbrücke mit Land Vorarlberg	1
Abstimmung und Planung Kreisverkehr L59/L62 bzw. Option Torsituation/Querung L59 mit Land Vorarlberg	2
Abstimmung und Planung Torsituation L55 – Hinterfeld mit Land Vorarlberg	1
Abstimmung und Planung Torsituation/Querung L55 – Kutzen mit Land Vorarlberg	2
Abstimmung und Planung Querung L55 – Wegeler mit Land Vorarlberg	2
Abstimmung und Planung Querung L55 – Egatha mit Land Vorarlberg	1
Abstimmung und Planung Querung L59 – Werben mit Land Vorarlberg	1
Abstimmung und Planung Querung L190 – Straßenhäuser mit Land Vorarlberg	2

Fuß- und Radverkehr	
Weiterverfolgung und Unterstützung der Radroute entlang der Bahn	2
Umsetzung der neuen Nord-Süd-Radroute parallel zur L55	2
Umsetzung der neuen Ost-West-Radroute nördlich der Frutz	2
Ausbau und Verlängerung der Geh- und Radwege im Bereich der L59 bis zum Zentrumsbereich	1
Planung und Umsetzung Geh- und Radwegverbindung Kutzen (Pocksberg)	1
Abstimmung und Planung Radwegverbindung nach Götzis in Abstimmung mit Region amKumma und Marktgemeinde Götzis	2
Abstimmung und Planung Radwegverbindung parallel zur A14 in Abstimmung mit Region amKumma und Marktgemeinde Götzis	2
Abstimmung und Planung Geh- und Radweg L190 – Straßenhäuser in Abstimmung mit Land Vorarlberg im Kontext der Weiterverfolgung des Konzeptes „Leben an der L190“	2
Umsetzung der kleinteiligen Fuß- und Radwegverbindungen im Siedlungsgebiet nach Bedarf bzw. Grundverfügbarkeit in Abstimmung mit Eigentümern	2
Ruhender Verkehr	
Neuorganisation der Parkierung im Bereich Frutz in Abstimmung mit Frutzkonkurrenz	2
Neuorganisation der Parkierung im Bereich Kalkofen (Klettersteig)	2
Errichtung Parkplatz Pocksberg (Klettergarten)	2
Gemeindestraße Siedlung: Bereitstellung von temporären Parkplätzen auf der Fahrbahn mit Einbahnregelung bei Veranstaltungen (nach Bedarf)	2
Ausarbeitung eines gesamthaften Parkraumkonzeptes für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze inkl. Parkleitsystem	2

Priorität 1 = hoch 2 = mittel 3 = gering

Beilage 2: Was gilt in Begegnungszonen und Fahrradstraßen?

Begegnungszone (gem. StVO)

Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.

In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.

In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.

Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f) anzubringen sind.

Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.

In Begegnungszonen ist das Parken von Kraftfahrzeugen nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt.



Abb. 13: Verkehrszeichen Begegnungszone (Anfang/Ende)



Abb. 14: Beispiel Begegnungszone Zentrum Lustenau / Kaiser-Franz-Josef-Straße



Abb. 15: Beispiel Begegnungszone Cubus Wolfurt / L3 Schulstraße

Fahrradstraße (gem. StVO)

Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, oder der Entflechtung des Verkehrs dient oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes im öffentlichen Interesse gelegen ist, durch Verordnung Straßen oder Straßenabschnitte dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens.

Die Behörde kann in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen als den in Abs. 1 genannten Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf; das Queren von Fahrradstraßen ist jedenfalls erlaubt.

Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in Fahrradstraßen nicht schneller als 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Fahrradstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 26 und 29) anzubringen sind.

Das Durchfahren kann mit einer Zusatztafel „Durchfahrt gestattet“ werden.



Abb. 16: Verkehrszeichen Fahrradstraße (Anfang/Ende)



Abb. 17: Beispiel Fahrradstraße Wolfurt / Schmerzenbildstraße

Beilage 3: Ergebnisse 1. Bevölkerungsworkshop am 21.11.2018

TISCH 1

Was ist heute gut?

- 1 Radverbindung
- 2 sehr fahrradfreundlich

Was ist heute schlecht?

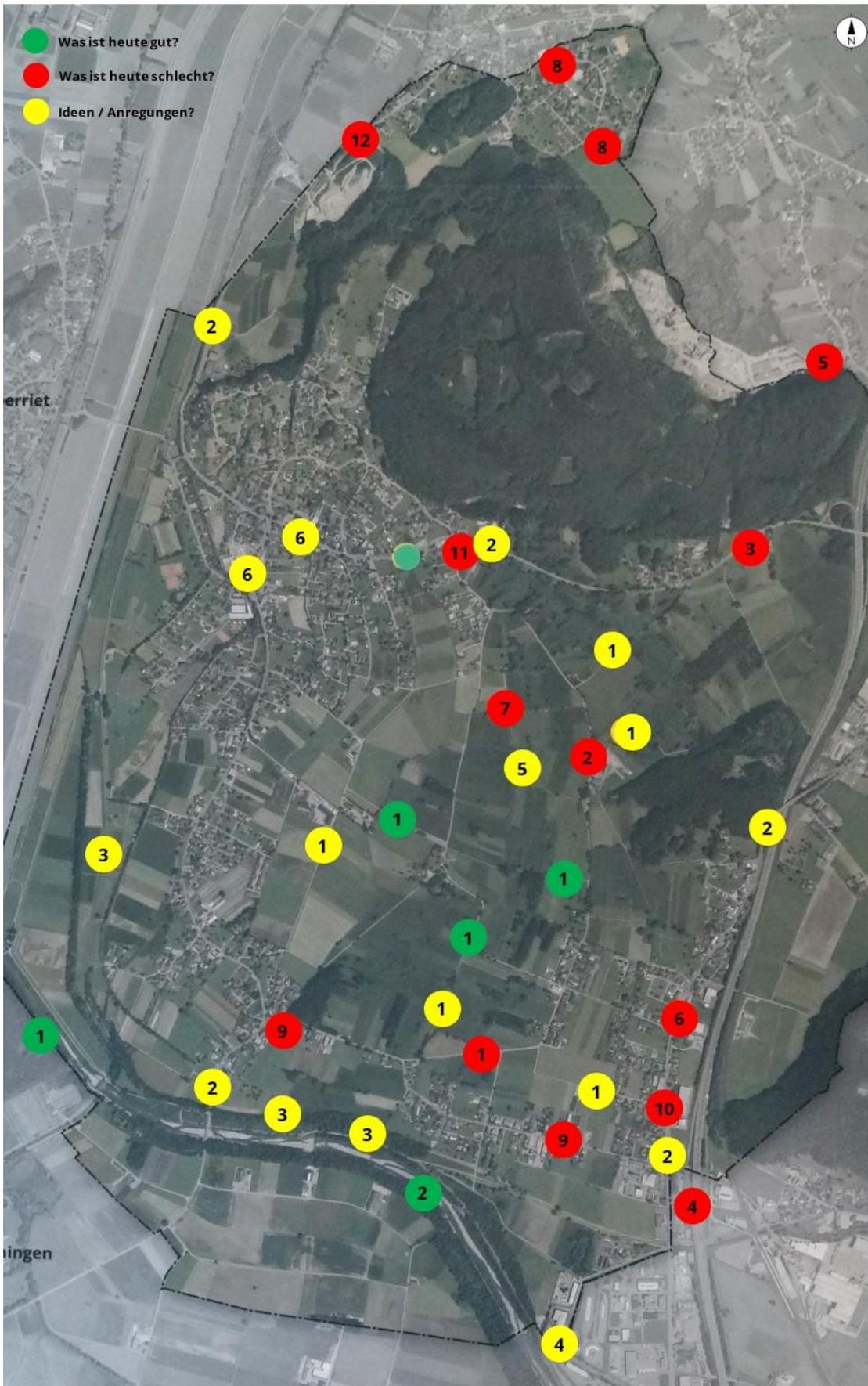
- 1 Durchzugsverkehr Gefährdung
- 2 mehr Schutz für FG / RF
- 3 Durchzugsverkehr, Mautflüchtlinge
- 4 Schallschutz verlängern
- 5 Fahrradweg / Fußweg durch Betriebsgebiet
- 6 Fahrradweg verlängern
- 7 Fußweg Dreiet - Broma
- 8 Neuburg - Kirla Gehsteig fehlt
- 9 Fußgänger und Radweg Beschilderung falsch
- 10 Einfahrt Klauser Ried / L190 Fahrradstraße verlängern
- 11 gefährliche Kreuzung Kohlplatz - Kreisverkehr?
- 12 Fahrradweg Kutzen - Einfahrt Neuburg verlängern

Anregungen / Ideen?

- 1 Allgemeines Fahrverbot - ausgenommen Fahrrad
- 2 Ortseinfahrt deutlicher kennzeichnen - Torwirkung
- 3 Interventionspiste fußgängerfreundlich - Wege verbessern Instandhaltung
- 4 Wanderweg Verbindung auf Ratzdamm von TKV
- 5 Fußweg Verbindung Dreiet - Broma
- 6 Begegnungszone Zentrum Dorfmitte bis Haus Koblach

Sonstiges

- 1 L59 Birken Amphibienschutz
- 2 Geschwindigkeitskontrollen
- 3 Bushaltestellen mehr pflegen
- 4 Schneeräumung L190 Radweg
- 5 Bezeichnung "Anrainer" irreführend



TISCH 2

Was ist heute gut?

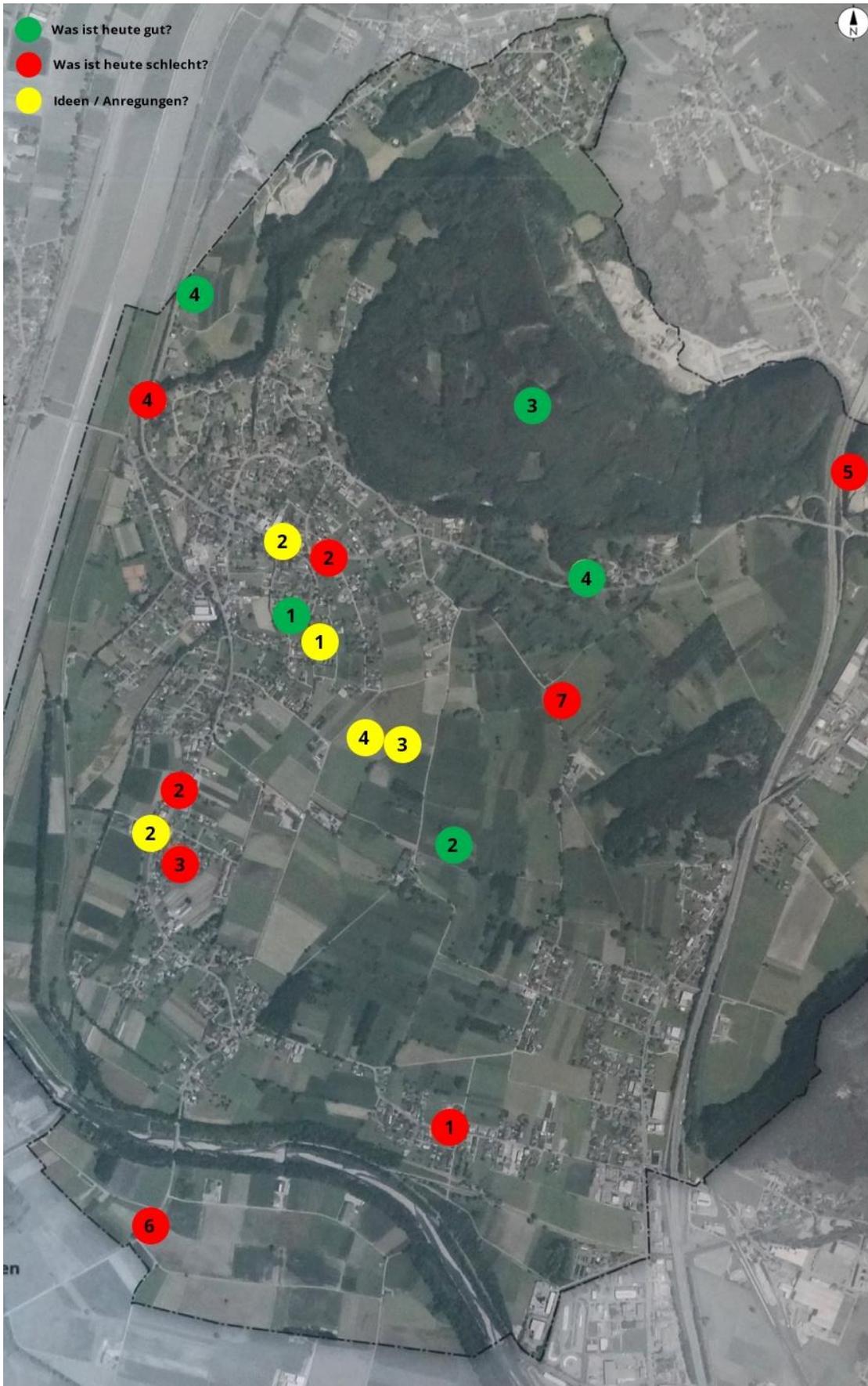
- 1 Straßenbreite Haggenfeld (vermindert Geschwindigkeit)
- 2 Erhaltung / Ausbau autofreier Wege (z.B. Wachtelkönigweg)
- 3 Kuppenberg autofrei halten
- 4 Rad / Fußweg vorbildlich

Was ist heute schlecht?

- 1 Dürne - Durchfluss ist nicht gegeben
- 2 Gehsteigkante zu hoch - Gefahr für Radfahrer
- 3 Kirchweg - 40 km/h zu schnell
- 4 Randzeiten Öffis vor 6:00 Uhr und nach 20:00 Uhr - Intervalle
- 5 Radweg Anbindung Lastenstraße nach Norden
- 6 Radweg Richtung Meiningen
- 7 Dreiet für Auto / Rad / Fußgänger gefährlich

Anregungen / Ideen?

- 1 Einbahnregelungen (z.B. Wegelersfeld)
- 2 Geschwindigkeitsbegrenzungen (Nebenstraße, Sammel-, Verbindungsstraßen)
- 3 Anreize für Alternativen zum Auto schaffen
- 4 Ortsbus "am Kumma"



TISCH 3

Was ist heute gut?

- 1 Dorfstraße (Volksschule)
- 2 Verkehrsberuhigte Straßen (Bitze, Wegelersfeld, Haggenfeld)
- 3 Siedlung Top

Was ist heute schlecht?

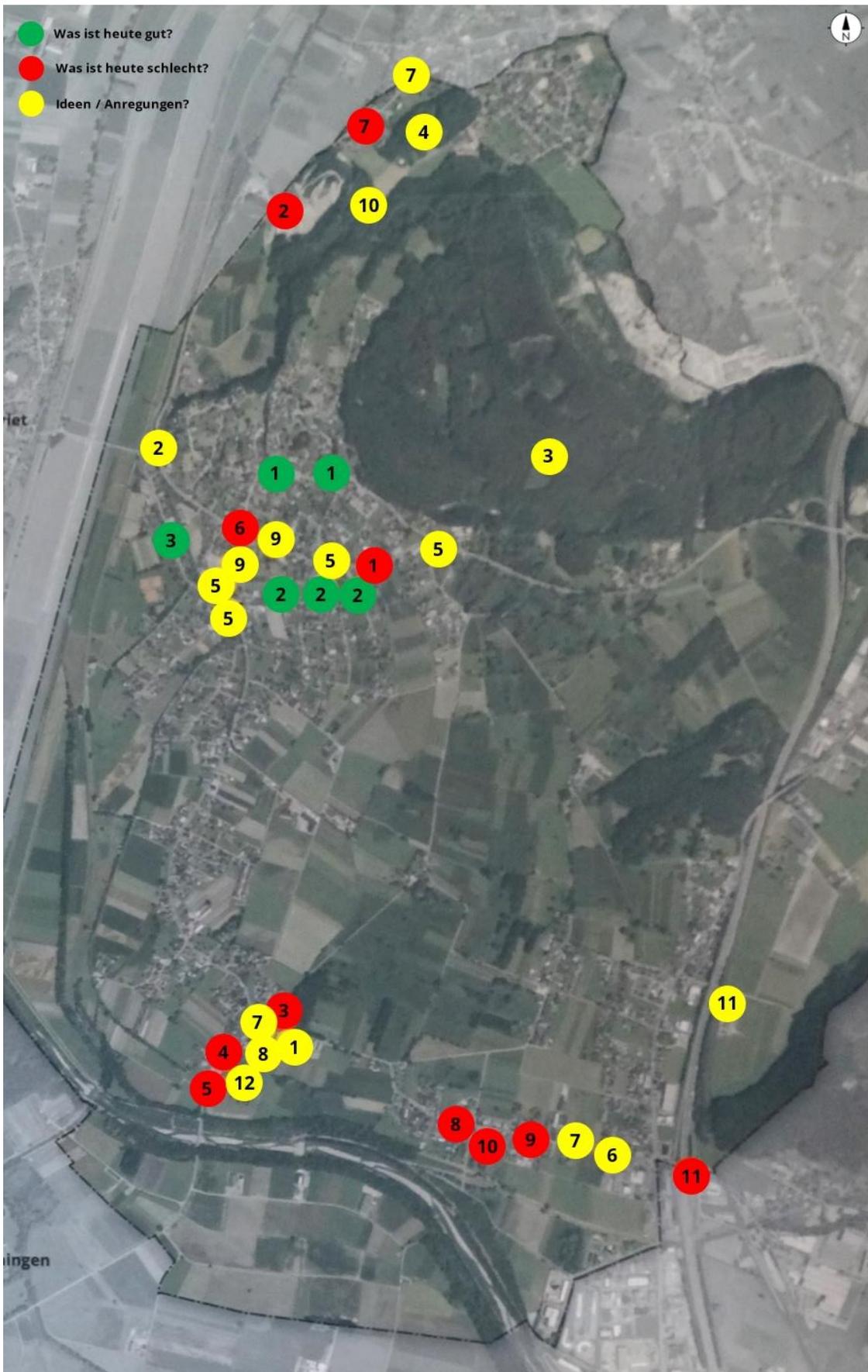
- 1 Schwerverkehr durch z.B. BHT Meiningen Zollamt Meiningen
- 2 Großdeponie Kutzen (durchschnittlich 30 LKW / Tag)
- 3 Einfahrt Herrenmahd ins Rheinmahd
- 4 Schwerverkehr von Meiningen
- 5 Grenzgänger bis 60 km/h - Geschwindigkeit zu hoch
- 6 Harmonie - gefährliche Kreuzung
- 7 Kirllastraße Radweg endet plötzlich bei Kathan
- 8 Schwerverkehr fährt durch die Dürnestraße über 7t - Grenzverkehr
- 9 Verkehrsinseln sind schlecht
- 10 Bäume sind schlecht - zu große Umweltbelastung für Bäume
- 11 Neue Autobahnauffahrt und - abfahrt wirkt sich schlecht auf den Verkehr aus

Anregungen / Ideen?

- 1 Rheinmahd / Herrenmahd Verkehrsspiegel - Hecken schneiden
- 2 Radweg bis Harmoniekreuzung
- 3 Tunnel durch den Kuma für den Hauptverkehr
- 4 Fußweg um den Pocksberg
- 5 40 km/h Beschränkung
- 6 LKW-Kontrollen zur Beschränkung
- 7 Radar
- 8 Gehsteig und Zebrastreifen sicherer machen
- 9 Begegnungszone zwischen Gemeindeamt und Haus Koblach
- 10 Wanderwege verbessern z.B. Nellen-Bürgle Serpentinaen breiter machen ohne Asphalt
- 11 Fahrradweg
- 12 Bushaltestelle

Sonstiges

- 1 Stop-Tafel L55/Rheinmahd abmontieren



TISCH 4

Was ist heute gut?

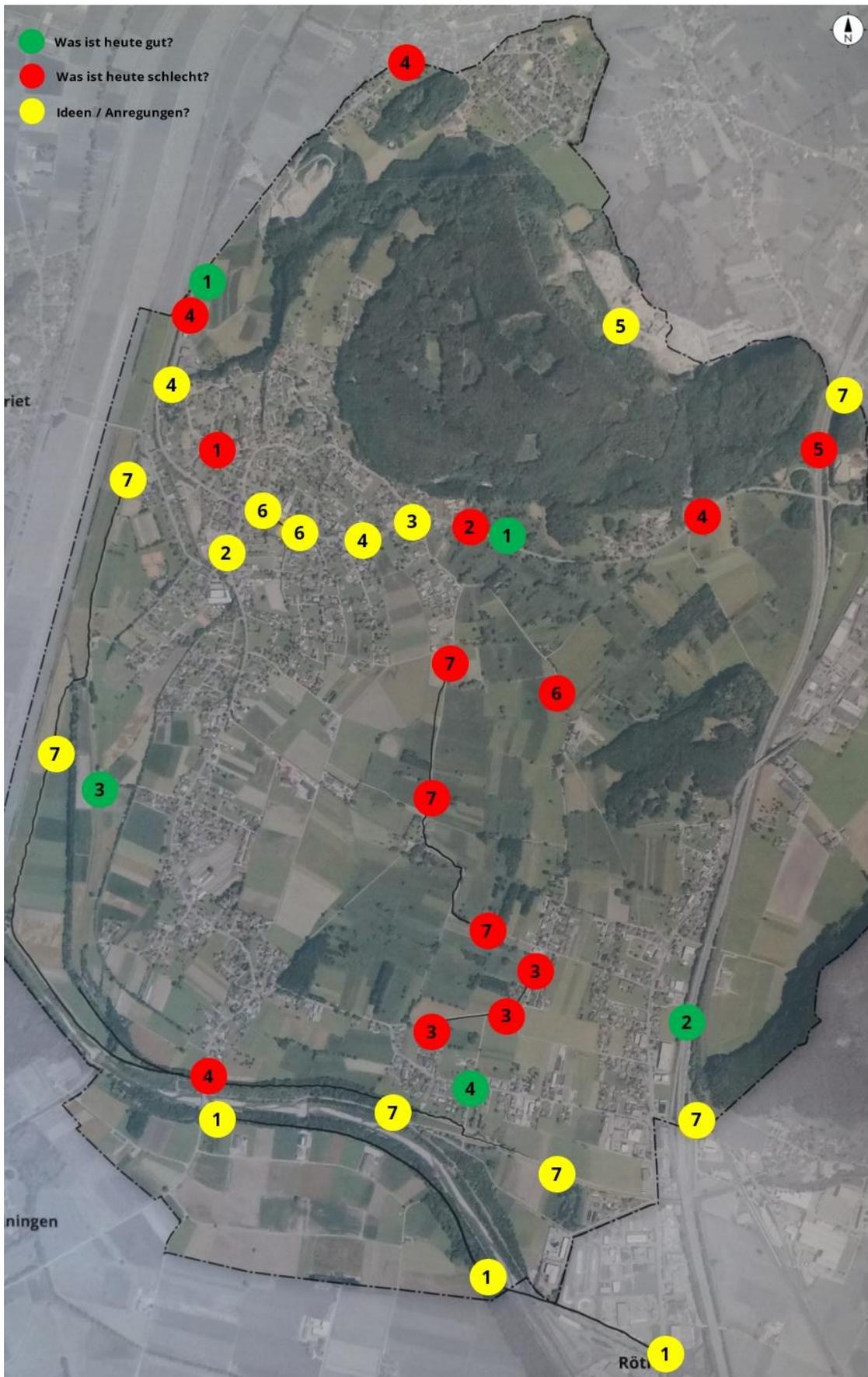
- 1 Radweg Götzis und Mäder „hin- und retour“
- 2 Autobahnanschluss Klaus - Koblach
- 3 Wanderweg Ehbachdamm
- 4 40 km/h Beschränkung

Was ist heute schlecht?

- 1 Verbindung Steig - Bofel (Fußweg)
- 2 Radweg Birken - Kohlplatz
- 3 Verb. Rheindamm Dürne - Ried Ausweichen für Fuß- und Radwege fehlen (fixe)
- 4 Beruhigungszonen bei Dorfeinfahrten
- 5 Radweg Kreisverkehr Autobahn zum Kreisel Kirla
- 6 fehlender Rad- und Gehweg entlang der L62
- 7 Bromastraße Fuß- und Radweg mit Anrainerverkehr + Nutzungsberechtigung

Anregungen / Ideen?

- 1 Entlastungsstraße südl. vom Kumma
- 2 Geschwindigkeitsbeschränkung v. Harmonie bis NMS (Zebrastreifen)
- 3 30kmh Beschränkung von Kohlplatz zum Spar
- 4 Kombination Geh- und Radweg (Werben-Falle-Hinterfeld)
- 5 Geh- und Radweg Krinna
- 6 Verkehrsberuhigung von Raiba bis Harmonie
- 7 Radweg Bhf.-Klaus - Götzis-Kirla sowie Ratz entlang bis Sportanlage





Beilage 4: Ergebnisse 2. Bevölkerungsworkshop am 12.11.2019

Welche Punkte des Konzeptentwurfs finde ich gut?

- 1 4x Südumfahrung
- 2 2x Lösung Dürne / Rheinmahl mit Einfahrtsverbot
- 3 2x Dorfkern Tempo 40
- 4 2x Begegnungszone Zentrum
- 5 3x Einfahrtstore (Kohlplatz, Harmonie, Meiningen/Frutz)
- 6 Kreisverkehr Kohlplatz
- 7 3x L62 Fahrradstraße
- 8 Tausch L62 mit Südvariante
- 9 3x Ausbau Radwege / Radwegekonzept
- 10 3x Tempo 30
- 11 Koblach alle Straßen generell Tempo 40 (Vorschlag)
- 12 Prozess ist transparent / super

Gibt es Punkte, die zu wenig berücksichtigt wurden?

- 1 Vollanschluss Udelberg anstatt Südspange
- 2 Kumentunnel AT/CH
- 3 Südumfahrung Entlastung Meiningen, am Rheindamm (Autobahn)
- 4 L 62 als Einbahn (Ricardo ab 17 Uhr)
- 5 Dürne Verbot Lkw-Durchfahrt (Ausnahme: Ziel und Quelle)
- 6 Dürne Fuß-/Radverkehr zu wenig berücksichtigt:
welche Seite richtig / Fink Ri. Koblach rechts, kurz darauf nicht mehr vorhanden
- 7 Dürne Sicherheit Gehweg / Sicherheit Fahrrad / Heckenhöhe begrenzen
- 8 Dürne Fußgänger gegenüber PlayArt Richtung Kreisverkehr (Bus)
- 9 Dürne Verkehr flüssig halten aber Tempo und Verkehr reduzieren
- 10 Dürne Hindernisse beseitigen, Lärmreduktion durch Beseitigung Pflastersteine
- 11 Dürne nicht Einbahn, sondern Fahrverbot
- 12 Dürne generelles Fahrverbot nicht gut
- 13 Dürne Einbahn für Anrainer elektronische Lösung
- 14 Dürne, wenn Einbahn-Regelung, dann Navi-Lenkung
- 15 Dürne Anrainerlösung
- 16 Dürne komplett neu durchdenken, umbauen, eigenes Konzept
- 17 Ried Gehweg warum?
- 18 Ried Beleuchtung + Fahrradstreifen
- 19 Geschwindigkeitsreduktion gleich umsetzen
- 20 Geschwindigkeit überwachen / exekutieren

- 21 Bodenschwellen / Rampen
- 22 Fußweg zum Bahnhof Klaus Katastrophe
- 23 Radweg vom Kohlplatz zum Skinfit verbinden
- 24 Radweg für den Bereich Kutzen Richtung Mäder
- 25 Gehsteig Kutzen auch für Radfahrer
- 26 Zebrastreifen Mäder/Kutzen als Verbindung Gehsteige
- 27 Geh- und Radweg nördlich Kumma umsetzen
- 28 Mountainbike am Kumma und Ried kanalisieren
- 29 Radweg Pocksberg / Kadel
- 30 Gesetzgeber sollte Regelung bezgl. Radweg für E-Bikes finden

Wie schaut es vor "meiner Haustür aus? (Durchwegung)

- 1 Tunnel Kummenberg
- 2 Autobahnabfahrt Koblach
- 3 Kreisverkehr Mittelschule nach Süden verlegen
- 4 Fahrradstraße Ried-Dreiet nein, besser über Broma
- 5 Autos die theoretische Vorfahrt nehmen
- 6 Verbindung Steig-Bofel Gemeindestraße
- 7 Parkverbot Dorfstraße
- 8 "Kreisverkehr" Dorfbrunnen am Dorfplatz (Auflockerung, Verlangsamung)
- 9 Rundwanderweg erhalten (Rhein, Frutz, Ehbach)
- 10 Warum Lkw Transit zur Deponie Kutzen
- 11 Straßenverkehr in der Egatha interessiert nicht
- 12 L190 Beleuchtung von Kreisverkehr / Querung bis Klauser Ried
- 13 Dürne Tonnenbeschränkung Lkw Schild zu klein, zu spät sichtbar
- 14 Dürne Fahrverbot Regelung für Anwohner (Vignette)
- 15 Dürne Spiegel bei Ausfahrten
- 16 Dürne Position Poller zwischen Zebrastreifen bis Bauernhof
- 17 Dürne Gehsteig gefährlich, weil befahrbar
- 18 Dürne Doppelgehsteig nicht sinnvoll / Querung vorhanden
- 19 Dürne Bäume entfernen
- 20 Dürne hat zu breite Rinnen
- 21 Dürne Fahrverbot Mo bis Fr (morgens und abends)
- 22 Dürne mehr Kontrolle Lkw Fahrverbot
- 23 Dürne klare Regelung auf welcher Seite mit dem Rad gefahren werden soll
- 24 Dürne befahrbarer Gehweg gefährlich