

VERKEHRSLÖSUNG ALBERSCHWENDE



Schlussbericht
23. Jänner 2017



Planungsgruppe

Jürgen Bereuter, Bürger
Jürgen Bereuter, Gemeindevorstand (bis 10/2016)
Pius Berlinger, Gemeindevertretung
Ingrid Delacher, Bürgerin
Monika De Sousa, Gemeindevorstand
Erich Eiler, Bürger
Korbinian Feil, Planoptimo
Ruth Feuerstein, Bürgerin
Patrik Johler, Bürger
Helmut Köll, Planoptimo
Markus Luger, Amt der Vorarlberger Landesregierung
Helmut Muxel, Gemeindevorstand
Wolfgang Pfefferkorn, Rosinak & Partner
Angelika Schwarzmann, Bürgermeisterin
Claire Simon, Prozessbeobachtung (bis 07/2016)
Diana Schrott, Bürgerin
Andrea Weninger, Rosinak & Partner
Christoph Winder, Gemeindevorstand
Jörg Zimmermann, Amt der Vorarlberger Landesregierung

Lenkungsausschuss

Karlheinz Rüdisser, Landesstatthalter Vorarlberg
Angelika Schwarzmann, Bürgermeisterin Alberschwende
Jörg Zimmermann, Amt der Vorarlberger Landesregierung

Wien / Reith bei Seefeld, 23. Jänner 2017

Auftraggeber

Gemeinde Alberschwende
Hof 3, 6861 Alberschwende

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (Vla)
Landhaus, 6901 Bregenz

Auftragnehmer-Team

Andrea Weninger, Wolfgang Pfefferkorn
Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11, 1050 Wien

Helmut Köll, Korbinian Feil, Martin Kapeller-Pavlu
Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH
Lus 88, 6103 Reith bei Seefeld

mit Unterstützung von
Ingo Hagspiel, Gemeinde Alberschwende
Jürgen Furchtlehner, Landschaftsarchitekt, BOKU Wien
Jürgen Bereuter, Müselbach, Filmproduktion
den SchülerInnen der Wirtschaftsschule in Bezau

*Der vorliegende Bericht wurde vom Auftragnehmer-Team
verfasst und in drei Diskussions- und Feedbackschleifen mit der
Planungsgruppe finalisiert.*

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	S. 3	Kreuzung Müselbach	S. 46
Planungsprozess	S. 4	Ausgangslage	
Zeitplan und Ablauf		Analysen	
Arbeitsstruktur		Empfehlung einer Sofortmaßnahme	
		Leistungsfähigkeiten	
		Umbau der Kreuzung	
Rückblick	S. 7	Ortskern	S. 61
Ausgangslage	S. 10	Analyse	
Die Gemeinde Alberschwende		Ideen und Vorschläge	
Mobilität und Verkehrsverhalten			
Verkehrszählungen		Weitere Maßnahmen	S. 86
Verkehrsprognose		Kreuzung L 200 / L 15	
		Verlegung der L 14 Bucher Straße	
Ziele	S. 28	Fußgängerverbindung Dreßlen – Näpfe	
		Querungshilfe Weitloch	
Umfahrung Alberschwende	S. 29	Geschwindigkeitsanpassungen	S. 90
Planerische Rahmenbedingungen		Handeln in Schritten	S. 91
Trassenvarianten und Korridore		Umgang mit den Wünschen aus der Bevölkerung	S. 93
Verkehrliche Wirkungen einer Umfahrung		Anhang	S. 99
Empfehlung von Korridoren		Varianten und Korridore als Plandarstellung	
Ausschluss von Varianten		Auswertungen und Protokoll der Bürgerversammlungen	
Anbindung an die „alte“ L 200			

Einleitung

Vor mehr als 20 Jahren gab es in Alberschwende einen Planungsprozess mit großer Bürgerbeteiligung zur Ortsentwicklung mit dem Schwerpunkt Verkehr. Der Prozess wurde ohne Einigung auf eine Umfahrung abgeschlossen, eine Entlastung vom Durchgangsverkehr wurde somit nicht erreicht. Zwischenzeitlich liegt aber ein Verkehrskonzept für den gesamten Bregenzerwald aus dem Jahr 2010 vor, welches auch Maßnahmen für die Gemeinde Alberschwende vorsieht.

Die Gemeinde hat im Jahr 2014 einen Ortsentwicklungsprozess gestartet und beabsichtigt, das Zentrum von Alberschwende zu stärken und weiterzuentwickeln. Damit sind auch Fragen des Verkehrs und der Mobilität stark in den Mittelpunkt der Überlegungen gerückt, denn der Achrintunnel und der Bevölkerungszuwachs im Bregenzerwald haben in den letzten Jahren noch mehr Verkehr auf die L 200 gebracht. Die bisherigen Überlegungen und Planungen zu einer Ortsumfahrung sind also aktueller denn je geworden.

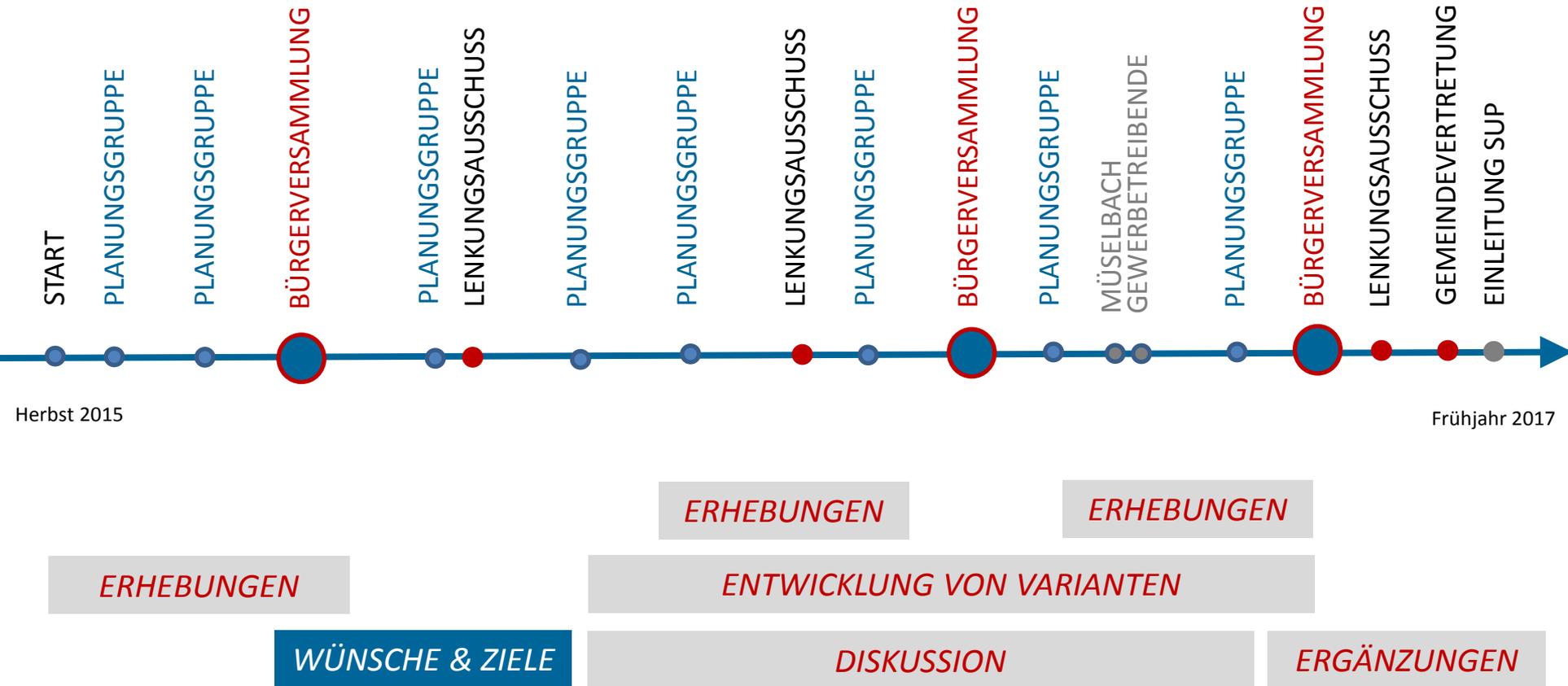
Im Sommer 2015 wurde das Planungsteam Rosinak & Partner ZT und Planoptimo Büro Dr. Köll ZT vom Land Vorarlberg und der Gemeinde Alberschwende beauftragt, an kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zum Verkehr und zur Mobilität in der Gemeinde Alberschwende zu arbeiten. Neue Umfahrungsvarianten einschließlich einer Analyse und Beurteilung der Wirkungen standen dabei im Zentrum der Arbeiten. Im Rahmen des Planungsprozesses sollte aber nicht nur die Straßeninfrastruktur berücksichtigt, sondern auch Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr, den öffentlichen Verkehr, den ruhenden Verkehr und die Verkehrssicherheit erarbeitet werden.

Die Arbeiten wurden von einem 19-köpfigen Planungsteam begleitet, in dem neben den Verkehrsexperten des Landes Vorarlberg und GemeindevertreterInnen auch sechs Bürgerinnen und Bürger aus den an der L 200 liegenden Ortsteilen vertreten waren. Nunmehr liegt ein konkretes Ergebnis vor, welches in einer Gemeindevertretungssitzung beschlossen werden soll.



Planungsprozess

Zeitplan und Ablauf



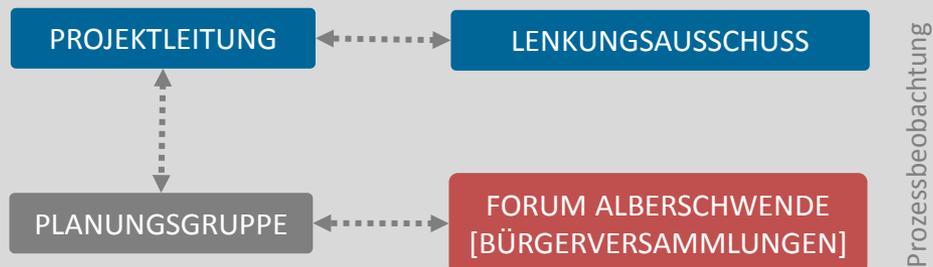
Planungsprozess

Arbeitsstruktur

Der Planungsprozess war von einer kooperativen Arbeitsweise und Struktur geprägt. Die Auftraggeber, die Gemeinde Alberschwende, vertreten durch Bürgermeisterin Angelika Schwarzmann, und das Land Vorarlberg, vertreten durch Jörg Zimmermann, nahmen die Rolle der **Projektleitung** wahr und wurden bei wichtigen, anstehenden Entscheidungen konsultiert.

Der **Lenkungsausschuss** bestand aus der Projektleitung und Karlheinz Rüdiger als politischem Vertreter des Landes Vorarlberg mit dem Zuständigkeitsbereich Verkehrspolitik, Verkehrsrecht, Raumplanung und Gemeindeentwicklung.

Die sechs BürgerInnen begleiteten den gesamten Planungsprozess, sie brachten aktiv Ideen ein und reflektierten die Entwürfe und Vorschläge der PlanerInnen. Während des Planungsprozesses wurde auf hohe Transparenz innerhalb der Planungsgruppe geachtet – gemeinsame Entscheidungen waren oberstes Prinzip. Außerdem wurde eine Prozessbeobachterin eingesetzt, um auf allfällige Schiefereien in der Kommunikation aufmerksam zu machen.



Die **Planungsgruppe** bestand aus der Projektleitung, Mitgliedern des Gemeindevorstands und der Gemeindevertretung, dem PlanerInnenteam sowie sechs BürgerInnen aus den an der L 200 liegenden Ortsteilen. Diese BürgerInnen haben sich beim ersten Forum Alberschwende im Februar 2016 für die Mitarbeit in der Planungsgruppe gemeldet und wurden nach folgenden Prinzipien ausgewählt: Alter (Schwerpunkt auf jüngeren Personen unter 45), Geschlecht (Ausgleich von Frauen und Männern) und Wohnort (Verteilung auf die Ortsteile an der L 200).



Planungsprozess

Arbeitsstruktur

Beim **Forum Alberschwende**, das im Februar und September 2016 sowie im Jänner 2017 stattfand, wurden die BürgerInnen vom Stand der Arbeiten in der Planungsgruppe informiert.

Im Februar waren die AlberschwenderInnen aufgefordert, ihre konkreten Wünsche und Ideen zu einer Umfahrung Alberschwende, zur Ortskerngestaltung und zu anderen verkehrlichen Aufgaben zu formulieren. An Arbeitstischen wurden diese Wünsche mit Hilfe der Placemat-Methode abgefragt und von den PlanerInnen nach der Bürgerversammlung systematisch aufbereitet. Bis Herbst 2016 entwickelten die PlanerInnen aufbauend auf diesen Ergebnissen Umfahrungsvarianten für Alberschwende, Maßnahmen für den Ortskern, Maßnahmen für die Kreuzung in Müselbach sowie weitere Ideen, die kurz- und mittelfristig umsetzbar sind.

Diese Maßnahmen wurden im September 2016 den BürgerInnen beim zweiten Forum Alberschwende präsentiert. Die AlberschwenderInnen nahmen während einer Planungsausstellung und an moderierten Arbeitstischen zu den einzelnen Vorschlägen Stellung, die in den folgenden Monaten ergänzt und überarbeitet wurden. Ende Jänner 2017 wird noch eine Bürgerinformation sowie ein Sprechtag im Rahmen des Planungsprozesses stattfinden.

Während des gesamten Planungsprozesses hat die Gemeinde Alberschwende über die Arbeiten der Planungsgruppe auf der Gemeinde-Homepage und auch in der **Gemeindezeitung s'Leandoblatt** berichtet. Die Auswertungen der Bürgerversammlungen sind ebenfalls auf der Homepage der Gemeinde Alberschwende dokumentiert.



Arbeitstisch bei der Bürgerversammlung
im Februar 2016

Rückblick

Was war bisher?

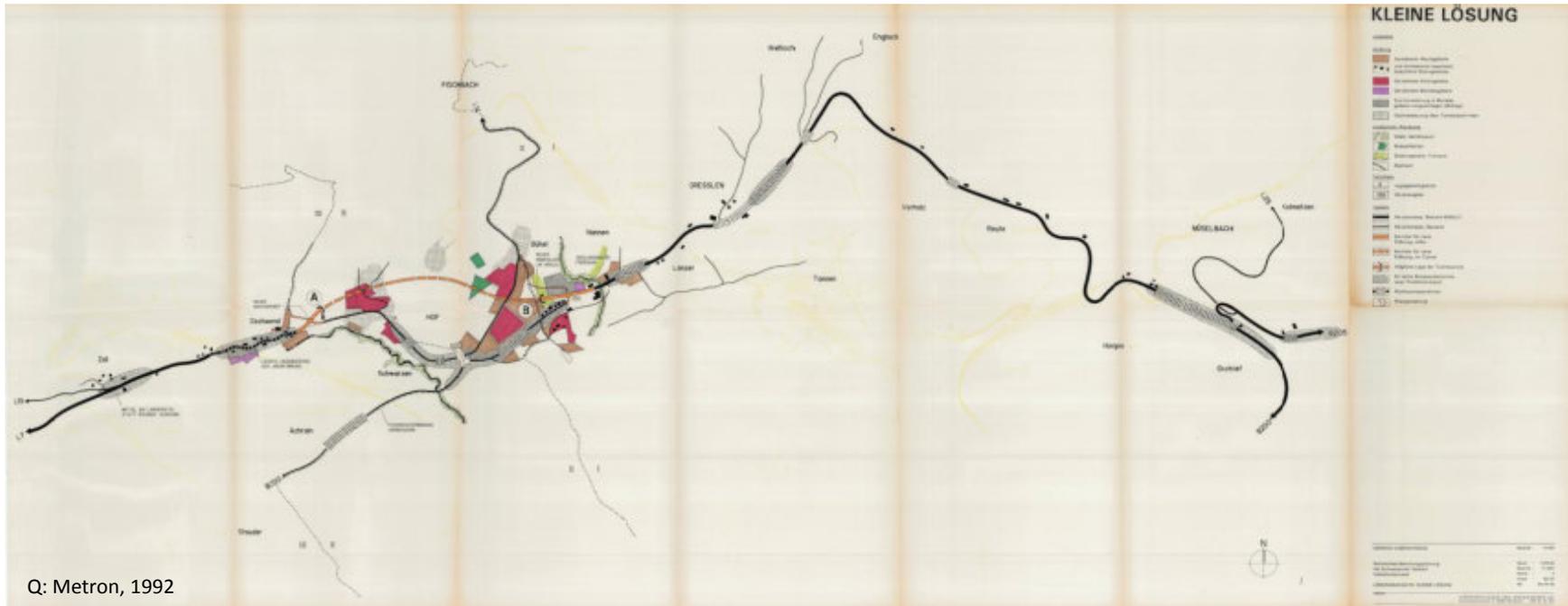
- 1970 ● Diskussion einer Ortsumfahrung Alberschwende seit den 1970er Jahren
- 1992 ● Metron Studie „Gemeindeentwicklung mit Schwerpunkt Verkehr“
Entwicklung von Umfahrungsvarianten, es konnte kein Konsens erzielt werden
- 2006 ● Bürgerversammlung „Alberschwende mobilisiert“
- 2009 ● Eröffnung des Achraintunnels, Verkehrszunahmen auf der L 200
- 2010 ● Verkehrskonzept Bregenzerwald
→ Empfehlung eines Planungs- und Beteiligungsprozesses in Alberschwende
- 2012 ● Bürgerversammlung Vorprojekt zum Planungsprozess
- 2014/
2015 ● Ortsentwicklungsprozess Alberschwende
„gemeinsam gut gehen“
- 2015 ● Start Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“
- 2017 ● Ende des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“
Empfehlungen für Trassenkorridore
Weiteres Vorgehen im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung



Rückblick

Was war bisher?

TRASSENVARIANTEN DER METRON STUDIE 1992



Q: Metron, 1992

Die sogenannte „Metron Studie“ aus dem Jahr 1992 hatte neben zahlreichen innerörtlichen Maßnahmen zwei Umfahrlösungen zum Ergebnis. Eine kleine Lösung, die den Ortskern im Norden umfährt und Anschlüsse an die alte L 200 im Bereich Gschwend und Nannen aufweist, und eine große Lösung mit unterschiedlich langen Trassenvarianten, die den Ortskern – je nach Variante – im Norden oder Süden umfährt und ihren Abzprung in Zoll bzw. in Gschwend hat. Die längste Variante mündete nach Müselbach in die alte L 200.

Eine Einigung auf eine Trassenvariante konnte in den 1990er Jahren nicht erzielt werden. Es gab naturgemäß Befürworter und Gegner einer Umfahrung – vor allem BewohnerInnen der Parzellen Gschwend und Nannen zählten zu den GegnerInnen, da sie sich Entlastungswirkungen erwartet hatten, die durch die empfohlene „kleine Lösung“ nicht eingetroffen wären. Die Beteiligten haben sich im Verfahren sukzessive einem Konfliktpunkt angenähert, der zum Ende des Prozesses nicht mehr aufgelöst werden konnte.

Rückblick

Was war bisher?

TRASSENVARIANTEN DER METRON STUDIE 1992: WAS HAT SICH SEITHER VERÄNDERT?



Q: Metron, 1992

Die Trassenplanungen wurden danach seitens der Straßenbauabteilung des Landes Vorarlberg unter Ausschluss der Öffentlichkeit, jedoch unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus dem gescheiterten Prozess, weiterentwickelt. Diese Planungen wurden allerdings dann gestoppt.

Seit damals haben sich die Rahmenbedingungen beim Neubau von Straßen stark geändert. Die Bundesstraßen wurden im Jahr 2002 verländert. Das bedeutet, dass die L 200 seither keine Bundesstraße, sondern eine Landesstraße ist. Die Bundesstraßenverwaltung hatte in den 1990er Jahren ganz klare Kriterien, bei welchen Kosten-Nutzen-Verhältnissen Tunnellösungen überhaupt möglich und finanziert werden

können. Die Umfahrungsvarianten in Alberschwende mit einer Untertunnelung im Bereich Gschwend hielten unter den damaligen Rahmenbedingungen einer Nutzen-Kosten-Entscheidung beim Bund nicht stand.

Nunmehr, mehr als zwei Jahrzehnte später, entscheidet das Land Vorarlberg mittels Kosten-Nutzen-Überlegungen über die Errichtung und die Finanzierung von Landesstraßen unter Berücksichtigung des heutigen und künftigen Verkehrsaufkommens. Für neue Landesstraßen muss jedenfalls das Landesstraßengesetz geändert werden. Dafür ist eine Strategische Umweltprüfung in weiterer Folge notwendig.

Ausgangslage

Die Gemeinde Alberschwende



Alberschwende ist eine der 24 Gemeinden des Bregenzerwaldes und liegt am westlichen Rand des mittleren Bregenzerwaldes auf einer Höhe von 721 m. Der Bregenzerwald grenzt im Westen an die Region Bodensee im Rheintal, im Norden an Bayern, im Nordosten an das Kleinwalsertal und im Osten an die Gebiete Tannberg und Arlberg und an das Große Walsertal im Süden. Die verkehrliche Anbindung an Alberschwende erfolgt über die Bregenzerwaldstraße L 200 an den Ballungsraum Rheintal sowie an das Bundesland Tirol.

Alberschwende war einst landwirtschaftlich geprägt. Heute sind nur mehr knapp 100 Landwirtschaftsbetriebe (Vieh- und Milchwirtschaft) gemeldet, ein Großteil davon als Nebenerwerbsbetriebe.

Von den 160 Gewerbemeldungen sind die Hälfte Kleinstgewerbe. Die größten Betriebe sind in den Sektoren Holzbautechnik, Elektrotechnik, Maschinen und Anlagenbau angesiedelt und beschäftigen je Betrieb 25-45 MitarbeiterInnen. In der Sachgütererzeugung sind die Handwerksbetriebe hauptsächlich in der Holz- Metall- und Steinverarbeitung tätig. Viele Betriebe wirken weit über das Gemeindegebiet hinaus und haben daher eine wichtige Bedeutung für die Gemeinde.

Alberschwende verfügt auch über ein überregionales Freizeit- und Sportangebot (Tennis, Fußball, Beachvolleyball und die Arena Alberschwende mit dem Skater-Funpark und dem Hockeyplatz). Alberschwende hat außerdem vier Schulsprengel: Hof, Dreßlen, Müselbach, Fischbach und eine Vorarlberger Mittelschule (VMS) im Ortszentrum mit etwa 140 SchülerInnen.

Das Beherbergungs- und Gaststättenwesen ist in den letzten Jahren rückläufig. Von ehemals 17 Gaststätten im Gemeindegebiet sind derzeit noch sieben in Betrieb.

Alberschwende erwartet mit der Umsetzung des neuen Liftprojektes Brüggelekopf eine Ankurbelung des Tourismus während der Winter- und Sommermonate. In der Wintersaison 2014 / 2015 verzeichnete Alberschwende insgesamt 7.200 Ankünfte (431.000 im gesamten Bregenzerwald) und 24.000 Nächtigungen (1,8 Mio. im gesamten Bregenzerwald). (Q: Vorarlberger Landesstatistik 2015).

Ausgangslage

Die Gemeinde Alberschwende

AM TOR ZUM BREGENZERWALD

Der Ort Alberschwende ist aufgrund seiner guten Erreichbarkeit ein beliebter Wohn- und Betriebsstandort. Durch die Nähe zum Rheintal ist er vor allem eine beliebte Wohngemeinde und die Errichtung von Wohngebäuden hat in den letzten Jahren stets zugenommen. Die Gemeinde ist zudem das **Tor zum Bregenzerwald** – der Ortskern und zahlreiche Siedlungsbereiche liegen direkt an der L 200. Alberschwende ist daher besonders dem motorisierten Individualverkehr und dem Schwerverkehr ausgesetzt.

Die Wirtschafts- und Tourismusentwicklung im Bregenzerwald bringt eine zunehmende Mobilität von Personen und Gütern mit sich. Der Bregenzerwald wurde als Region in den letzten Jahren zunehmend ein attraktiver Wohnstandort. Auch Ausbauvorhaben in den Skigebieten lassen insbesondere in jenen Gemeinden, die entlang der Verkehrsader L 200 ins Rheintal liegen, Verkehrszunahmen erwarten. Mit der Eröffnung des Achraintunnels im Jahr 2009 zwischen Schwarzach und Alberschwende hat die L 200 noch mehr an Bedeutung gewonnen; Fahrzeitverkürzungen zwischen dem Rheintal und dem Bregenzerwald führten zu einer **zusätzlichen Verkehrszunahme und Verkehrsverlagerung**, insbesondere während der Ski- und Ausflugsaison, aber auch im werktäglichen Verkehr.

Die Verkehrsbelastung der L 200 führt in Alberschwende zu einer **mangelnden Attraktivität der Ortsbereiche** entlang der Straße und erzeugt eine Trennwirkung im Ortskern sowie in den übrigen Ortsteilen an der Landesstraße. Fußgängerquerungen sind erschwert und die Aufenthaltsqualität leidet. Die Gemeinde Alberschwende sieht zudem die historische Bausubstanz gefährdet, da ein Siedlungsdruck für Wohnnutzungen in den weniger verkehrsbelasteten Gebieten in den Außenbereichen der Gemeinde besteht.



Straßenraum im Ortskern
von Alberschwende

Ausgangslage

Die Gemeinde Alberschwende

GEHEMMTE ORTSENTWICKLUNG

Der öffentliche Raum wird durch die monofunktionalen verkehrlichen Nutzungen kaum belebt. Die disperse Siedlungsentwicklung und die Ausdehnung der Gemeinde über mehrere Kilometer lässt vergleichsweise lange Wege in der Gemeinde entstehen, die u. a. aufgrund der Entfernung und der teilweise fehlenden Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr zum größten Teil mit dem Auto zurückgelegt werden.

Entlang der L 200, vor allem in den Ortsteilen Zoll, Gschwend und Dreßlen herrscht zudem aufgrund der guten Verkehrsanbindung und der Nähe zum Rheintal eine stetige Nachfrage für Betriebsansiedlungen.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen ist die weitere Ortskernentwicklung aus Sicht der Gemeinde, aber auch der Gewerbetreibenden und der Bevölkerung gehemmt. Der seit vielen Jahren im Flächenwidmungsplan als zukünftige Verkehrsfläche gewidmete Trassenkorridor Rohnen bis Nannen und die im räumlichen Entwicklungskonzept aufgrund der ungelösten Trassenfrage von baulichen Entwicklungen ausgenommenen Bereiche erschweren die vorausschauenden Flächenwidmungs- und Raumplanungsaktivitäten in der Gemeinde Alberschwende.



Betriebe Holzbau Sohm und Lenz Steinmetz an der L 200

Ausgangslage

Die Gemeinde Alberschwende

LIFTPROJEKT BRÜGGELEKOPF

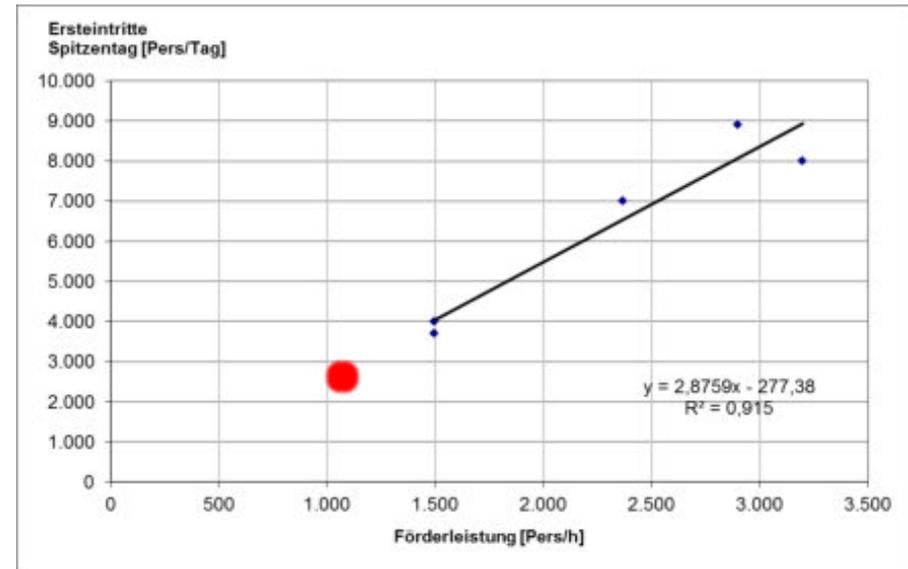
Der bestehende Einersessellift am Brüggelekopf wurde 1967 gebaut, ist mittlerweile in die Jahre gekommen und wirbt bereits mit seinem Nostalgiecharakter. In der Gemeinde ist seit einiger Zeit eine Erneuerung des Liftes im Gespräch.

Der Lift ist ganzjährig in Betrieb und befördert somit nicht nur Skifahrer, sondern auch Wanderer und Ausflügler. Die größte Auslastung dürfte aber zweifelsohne im Winter liegen.

Für den neuen Lift wird eine Erhöhung der jährlichen Ersteintritte von aktuell 60.000 auf 120.000 prognostiziert. Die Förderleistung soll von 360 Personen/h auf 1.100 Personen/h erhöht werden.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen wurden Analysen einer Studie zur Verkehrserschließung einer neuen Bahn in Tirol herangezogen. In dieser Studie wurde zudem eine Korrelationsanalyse bei weiteren Liften hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Ersteintritten am Spitzentag und der Förderleistung durchgeführt (siehe nebenstehendes Diagramm). Grundlage sind mittlere Schigebiete mit 6 bis 19 Liften.

Nach diesen Berechnungen liegt die Zahl der Ersteintritte am Spitzentag zwischen 2.500 und 3.000 Personen/Tag. Dies erscheint allerdings vor dem Hintergrund der Größe des Schigebietes in Alberschwende sehr hoch. Unter der Annahme von 2.000 Ersteintritten am Spitzentag und 80 % Anreise mit dem Pkw sowie einem durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrad von 3 Personen/Fahrzeug ergeben sich ca. 500 Hin- und Rückfahrten zum Lift. Hinsichtlich des erforderlichen Stellplatzbedarfs wird eine eigene Untersuchung empfohlen, vergleichbare kleine Schigebiete in Tirol verfügen über 300-500 Stellplätze.



Korrelationsanalyse Ersteintritte/Förderleistung bei ausgewählten Liften in Tirol, der rote Punkt markiert die sich aufgrund der Förderleistung ergebende Anzahl an Ersteintritten an einem Spitzentag
Q: PLANOPTIMO

Ausgangslage

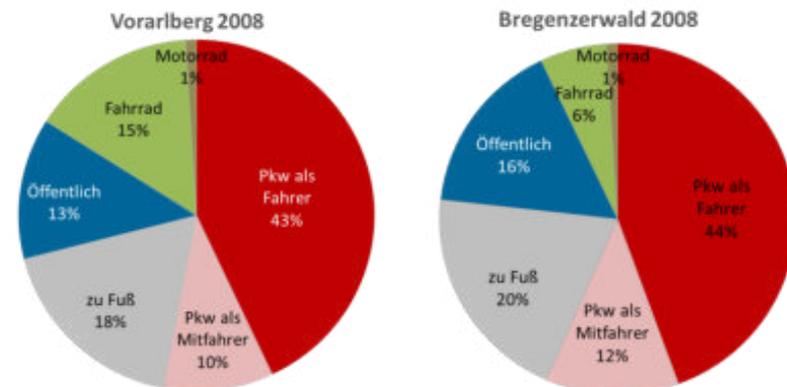
Mobilität und Verkehrsverhalten

DATEN AUS DEM BREGENZERWALD

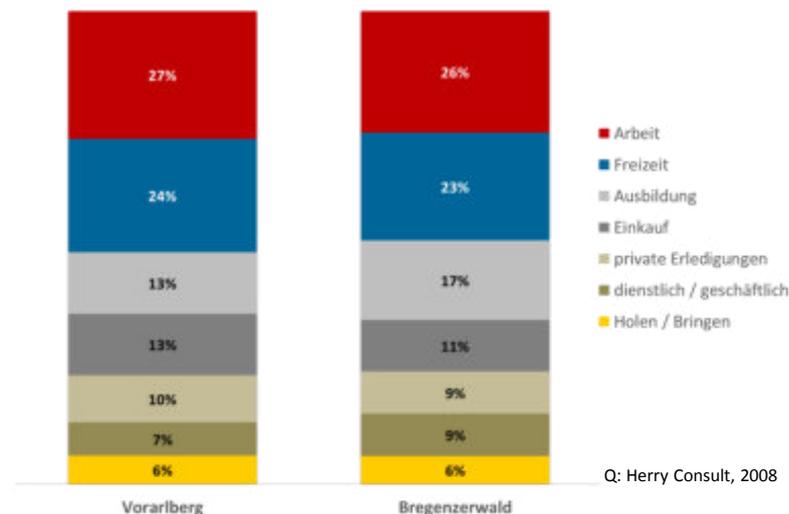
Durchschnittlich legt der/die Bregenzerwälder/in **3,4 Wege an einem Werktag** zurück. Im Vergleich zu den Werten von ganz Vorarlberg (3,6 Wege pro mobilem/r BewohnerIn pro Werktag) werden im Bregenzerwald etwas weniger Wege zurückgelegt. Die durchschnittliche **Weglänge** liegt, auf Basis der Weglänge-Schätzungen der Befragten, bei 12,7 km, wobei rund die Hälfte der Wege kürzer als 5 km ist. Die durchschnittliche Pkw-Weglänge beträgt 16 km, die Fußweglänge 1,4 km und die Fahrradweglänge 2,2 km. Die durchschnittliche **Wegedauer** liegt bei etwa 25 Minuten (Pkw-LenkerInnen: 23 Minuten, Bus: 35 Minuten).

Pro Haushalt stehen im Schnitt **1,34 Pkw zur Verfügung**. Dieser Wert liegt leicht über dem Vorarlberger Wert (1,25 Pkw pro Haushalt). 60 % der Haushalte im Bregenzerwald verfügen über einen Pkw, 28 % der Haushalte haben zwei Pkw und 6 % drei oder mehr Pkw. Nur 6 % der Haushalte haben keinen Pkw. Betrachtet man die Verfügbarkeit eines Pkw nach Geschlecht, so stehen 80 % der Männer mit Führerschein jederzeit und 16 % teilweise ein Pkw zur Verfügung, während es bei den Frauen mit Führerschein 61 % jederzeit und 32 % teilweise sind. 76 % der BewohnerInnen des Bregenzerwaldes besitzen ein Fahrrad (Vorarlberg: 82 %), 34 % eine ÖPNV-Zeitkarte (Vorarlberg: 29 %), wobei sich die Aussagen zu den Zeitkarten noch vor die Zeit des 365-Euro-Jahrestickets im Verkehrsverbund Vorarlberg bezieht.

Der **Modal Split (Verkehrsmittelwahl)** zeigt, dass mehr als die Hälfte der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden, 44 % als LenkerIn und 12 % als MitfahrerIn. Damit liegt der Bregenzerwald um 3 % über dem Vorarlberger Durchschnitt (43 % als LenkerIn und 10 % als MitfahrerIn). Der Zu-Fuß-Anteil mit 20 % und der ÖPNV-Anteil mit 16 % liegen beide etwas höher als in Vorarlberg. Deutlich geringer im Bregenzerwald, verglichen mit Vorarlberg, ist der Fahrradanteil (6 % zu 15 %).



Zu welchem Zweck werden die Wege in Vorarlberg / im Bregenzerwald zurück gelegt? (2008)



Q: Herry Consult, 2008

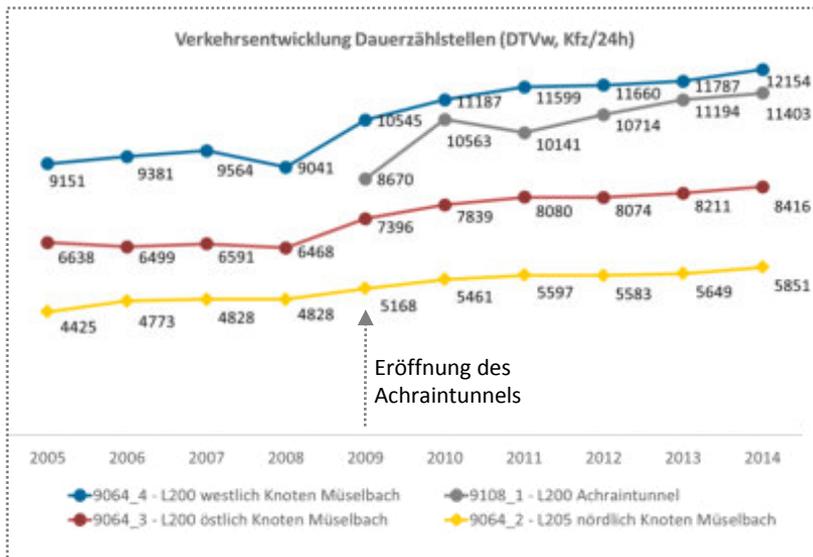
Ausgangslage

Verkehrszählungen

AUTOMATISCHE ZÄHLSTELLEN: L 200 BREGENZERWALDSTRASSE UND L 205 HITTISAUER STRASSE

Automatische Dauerzählstellen liefern ganzjährig an festgelegten Querschnitten die Verkehrsbelastung. Dadurch lassen sich wochentag- und jahreszeitabhängige Unterschiede und Entwicklungen über Jahre hinweg sehr gut erkennen und darstellen. In der Umgebung von Alberschwende befinden sich mehrere Dauerzählstellen, die vom Land Vorarlberg betrieben werden. Diese sind:

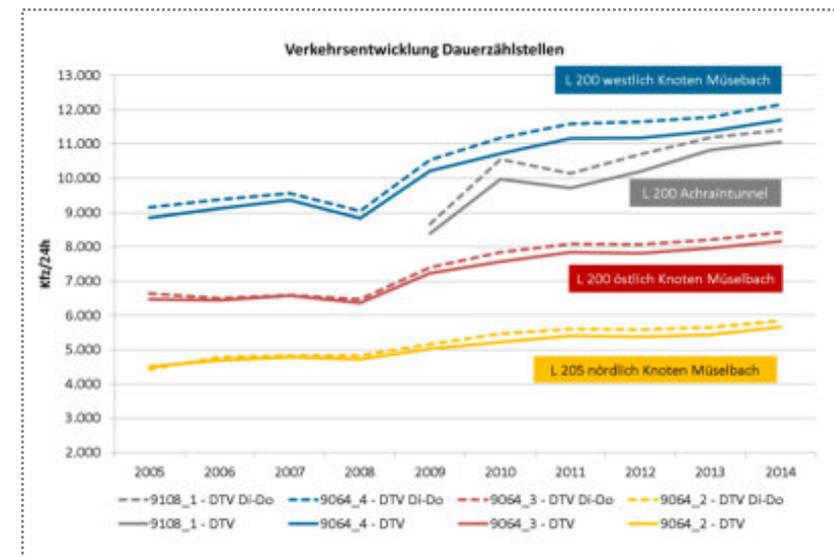
- 9108_1 Achraintunnel, L 200 bei km 3,5
- 9014_1 Dornbirn, L 49 bei km 6,99 (in Abbildung nicht enthalten)
- 9064_2 Alberschwende, L 205 bei km 0,1 (Abzweigung Müselbach)
- 9064_3 Alberschwende, L 200 bei km 14,3 (Abzweigung Müselbach)
- 9064_4 Alberschwende, L 200 bei km 14,1 (Abzweigung Müselbach)



DTVw ... Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (Kfz/24h)
 DTV_{Di-Do} ... Durchschn. täglicher Verkehr an Werktagen von Dienstag bis Donnerstag

Mit der Eröffnung des Achraintunnels wurde das Pendeln zwischen dem Rheintal und dem Bregenzerwald erleichtert, die Attraktivität des Bregenzerwaldes als Wohnort ist dadurch ebenso gestiegen. Auch ist anzunehmen, dass es zu Verlagerungen vom Bödele kam. Seit der Eröffnung hat die Verkehrsbelastung zwischen 2005 und 2014 sowohl im Jahresmittel wie auch im DTV_{Di-Do} um rund ein Drittel zugenommen.

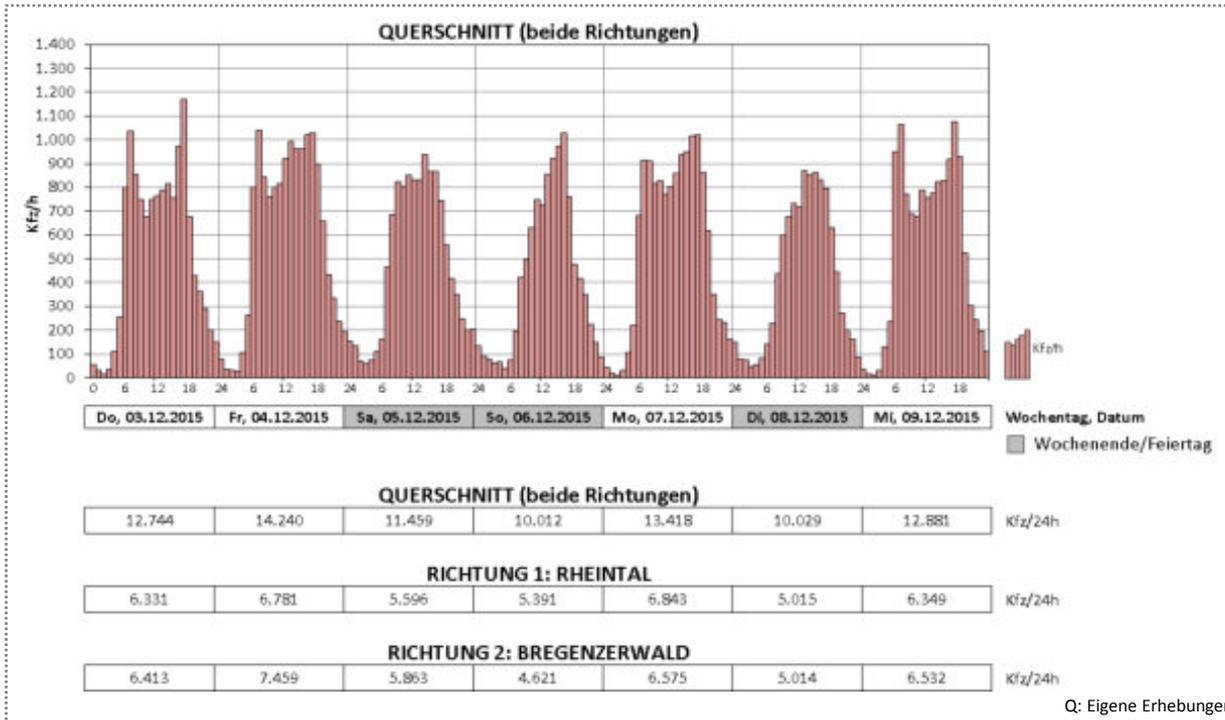
Das Kfz-Verkehrsaufkommen liegt an Werktagen generell leicht über dem Gesamtjahresschnitt. Aufgrund des Sonntagsfahrverbots für den Güterschwerverkehr, der den Schwerverkehr maßgeblich prägt, liegen erwartungsgemäß die Werte im DTV_{Di-Do} deutlich über dem Jahresdurchschnittsverkehr, bei welchem Sonntage mitgezählt werden.



Ausgangslage

Verkehrszählungen

TEMPORÄRE ZÄHLSTELLE L 200 BREGENZERWALDSTRASSE



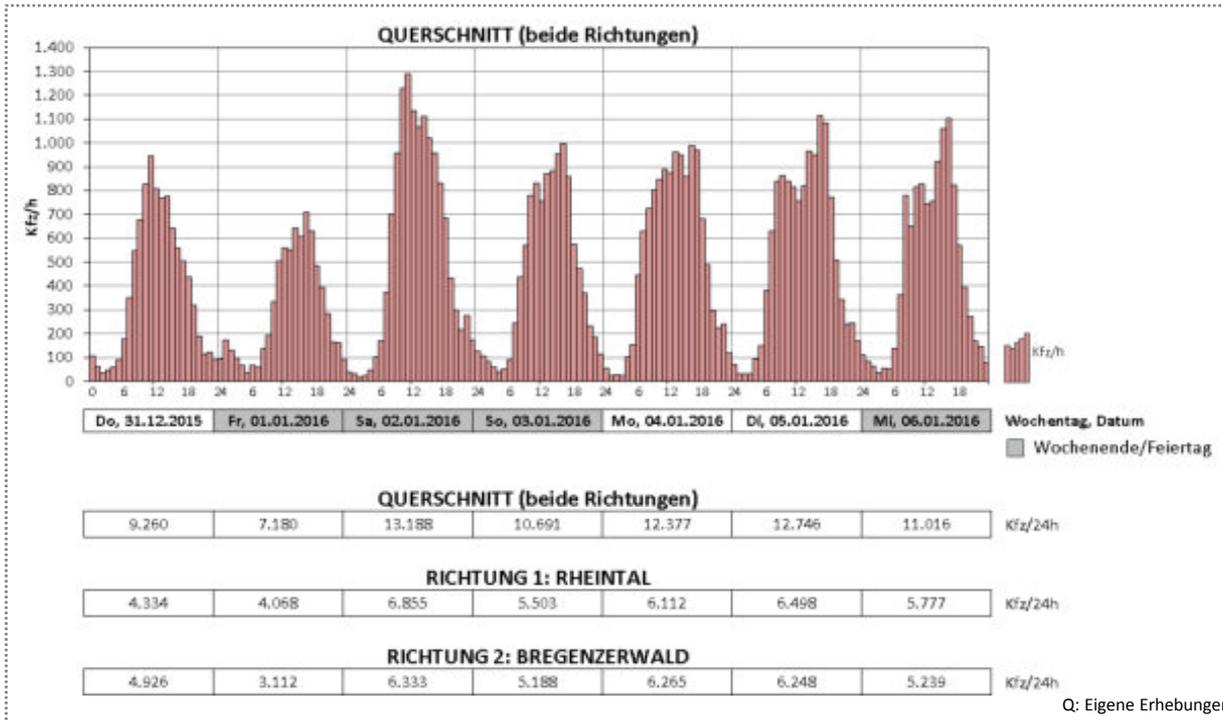
Neben den Dauerzählstellen gibt es auch noch Daten von temporären Verkehrszählgeräten. Die Gemeinde Alberschwende verfügt über ein derartiges Zählgerät und hat damit Zählungen auf der L 200 (Höhe Hofer) im Dezember 2015 veranlasst .

Im Hinblick auf die Verteilung des Verkehrs auf der L 200 ist in Fahrrichtung Rheintal an Werktagen eine deutliche Morgenspitze, in Fahrrichtung Bregenzwald eine ausgeprägte Abendspitze erkennbar. Die übrigen Tage stellen weitgehend Sondersituationen dar: So ist am Samstag, 05.12.2015 am Vormittag ein Überhang in Richtung Bregenzwald feststellbar, am Nachmittag eher in Richtung Rheintal. Am 02.01.2016 hingegen gibt es eine deutliche Spitze am Vormittag in Richtung Rheintal und am Nachmittag in Richtung Bregenzwald. Das entspricht eher den Durchschnittswerten am Achraintunnel. Eine große Auffälligkeit an den Feiertagen ist auf jeden Fall der 06.01.2016, der eine stärkere Morgenspitze in Richtung Bregenzwald und eine ebenso deutliche Abendspitze in Richtung Rheintal aufweist. In Anbetracht des Feiertages und der Fahrrichtungen könnte dies ein Indiz für den Schiverkehr sein.

Ausgangslage

Verkehrszählungen

TEMPORÄRE ZÄHLSTELLE L 200 BREGENZERWALDSTRASSE



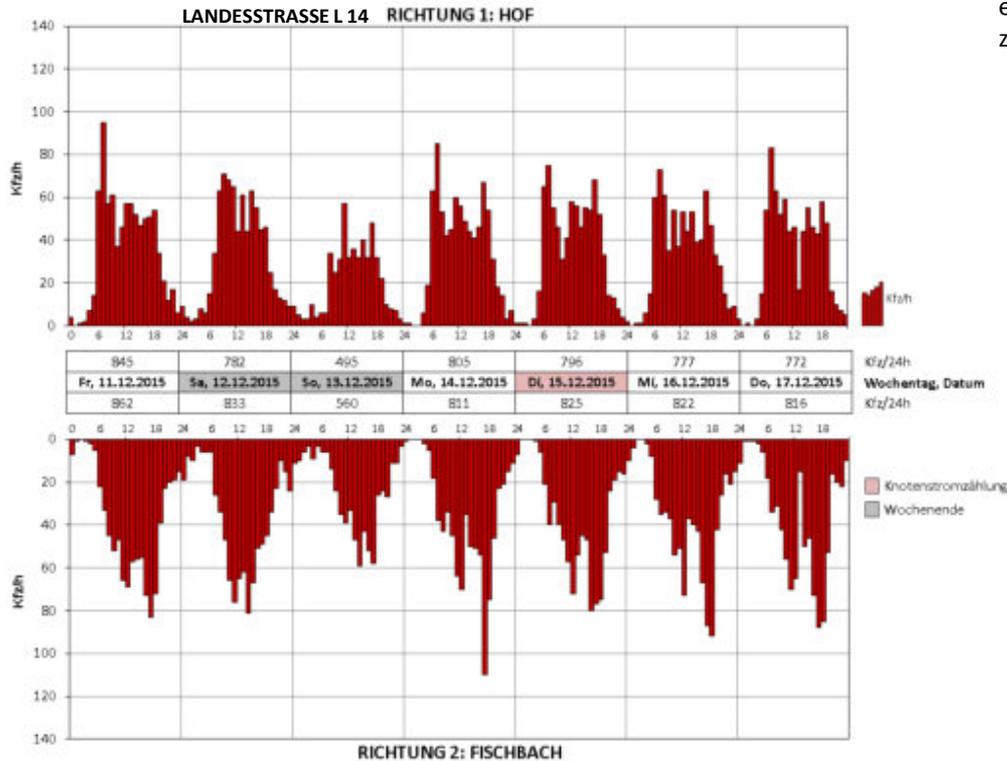
Auf der L 200 sind an normalen Werktagen (ohne Silvester 31.12.2015) zwischen 12.400 und 14.200 Kfz/24h unterwegs. Die Samstage, Sonn- und Feiertage sind in Anbetracht der Vorweihnachtszeit und des Jahreswechsels differenziert zu betrachten: So liegen Anfang Dezember an diesen Tagen die Querschnittsbelastungen bei 10.000 – 11.500 Kfz/24h, in den Weihnachtsferien verkehren am 01.01.2016 nur knapp 7.200 Kfz/24h, am Folgetag, einem Samstag, hingegen 13.200 Kfz/24h und damit mindestens genauso viel wie an einem Werktag.

Ausgangslage

Verkehrszählungen

TEMPORÄRE ZÄHLSTELLE L 14 BUCHER STRASSE

Weitere temporäre Zählgeräte wurden auf der L 14 Bucher Straße südlich der Abzweigung Buch Ende 2015 für zwei Wochen aufgestellt. Die Querschnittsbelastung auf der L 14 an Werktagen und am Samstag bei ungefähr 1.600 Kfz/24h, am Sonntag bei über 1.000 Kfz/24h.



Wochenganglinie L 14, km 11,5; Freitag, 11.12.2015 – Donnerstag, 17.12.2015
Q: Eigene Erhebungen

Für die Fahrtrichtung Fischbach ergeben sich leichte Überhänge. Die ist darauf zurückzuführen, dass vorzugsweise über Brugg auf die L 200 eingefahren wird. An den Werktagen ist in Richtung Hof eine deutliche Morgenspitze zu erkennen, in der Gegenrichtung kommt es abends zur Verkehrsspitze. Allerdings ist auch am Morgen eine kleine Spitze zu erkennen, die auf die Rückfahrten vom Schüler-Bring-Verkehr zurückgeführt werden kann.

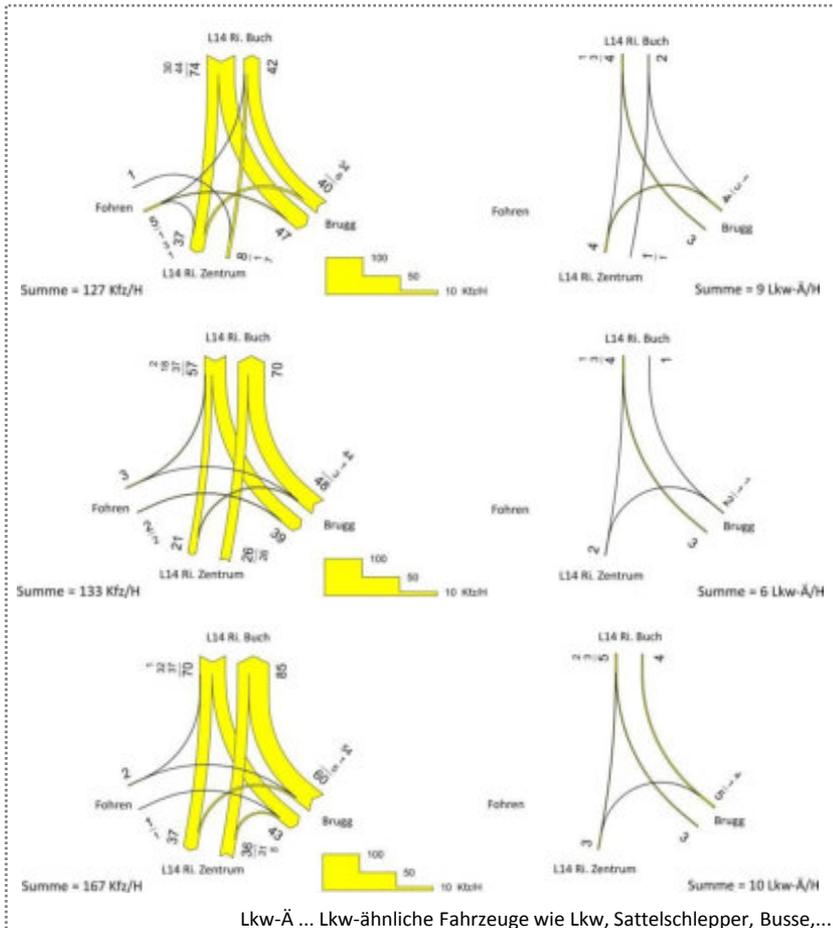


Aufstellorte der temporären Verkehrszählgeräte L 14 und L 200
Q: Vogis, eigene Bearbeitung

Ausgangslage

Verkehrszählungen

L 14 BUCHER STRASSE: KNOTEN FOHREN / BRUGG



Oben: Knotenströme der Morgenspitzenstunde, Dienstag, 15.12.2015, 07:00–08:00 Uhr

Mitte: Knotenströme der Mittagspitzenstunde, 12:00–13:00 Uhr

Unten: Knotenströme der Abendspitzenstunde, 16:30–17:30 Uhr

Q: eigene Erhebung



Lage des am 15.12.2015 gezählten Knotens mit Richtungsbezeichnungen

Q: vogis, eigene Bearbeitung

Ausgangslage

Verkehrszählungen

L 14 BUCHER STRASSE: KNOTEN FOHREN / BRUGG

Am Dienstag, 15.12.2015 erfolgte eine Knotenstromzählung bei der L 14-Abzweigung in Fohren/Brugg. Der Knoten ist vergleichsweise gering belastet, in der Abendspitzenstunde verkehren 167 Kfz, in der Mittagsspitze 133 und in der Früh 127 Kfz.

In der Morgenspitzenstunde verläuft die Hauptrelation zwischen der L 14 Richtung Buch und Brugg. Für den Weg von/zur L 200 wird die Route via Brugg in der Morgenspitzenstunde gegenüber der L 14 deutlich bevorzugt. Vor dem Hintergrund, dass es in Buch keine großen Betriebe gibt, erscheint die Zahl der dorthin fahrenden Fahrzeuge in der Morgenspitze auf den ersten Blick überraschend hoch. Grund dafür dürften allerdings die bereits genannten Rückfahrten der Bring-Wege der Eltern (Schulverkehr) sein. Die übrigen Relationen sind vernachlässigbar gering.

In der Mittagsspitze bestätigt sich der Eindruck der Morgenspitze, in der Abendspitzenstunde entspricht die Verkehrsbelastung entlang der L 14 etwa zwei Drittel der Belastung auf der Relation zwischen der L 14 Richtung Buch und Brugg (in beiden Fahrrichtungen) und ist damit verhältnismäßig etwas stärker als in der Mittagsspitze.



Landesstraße L 14



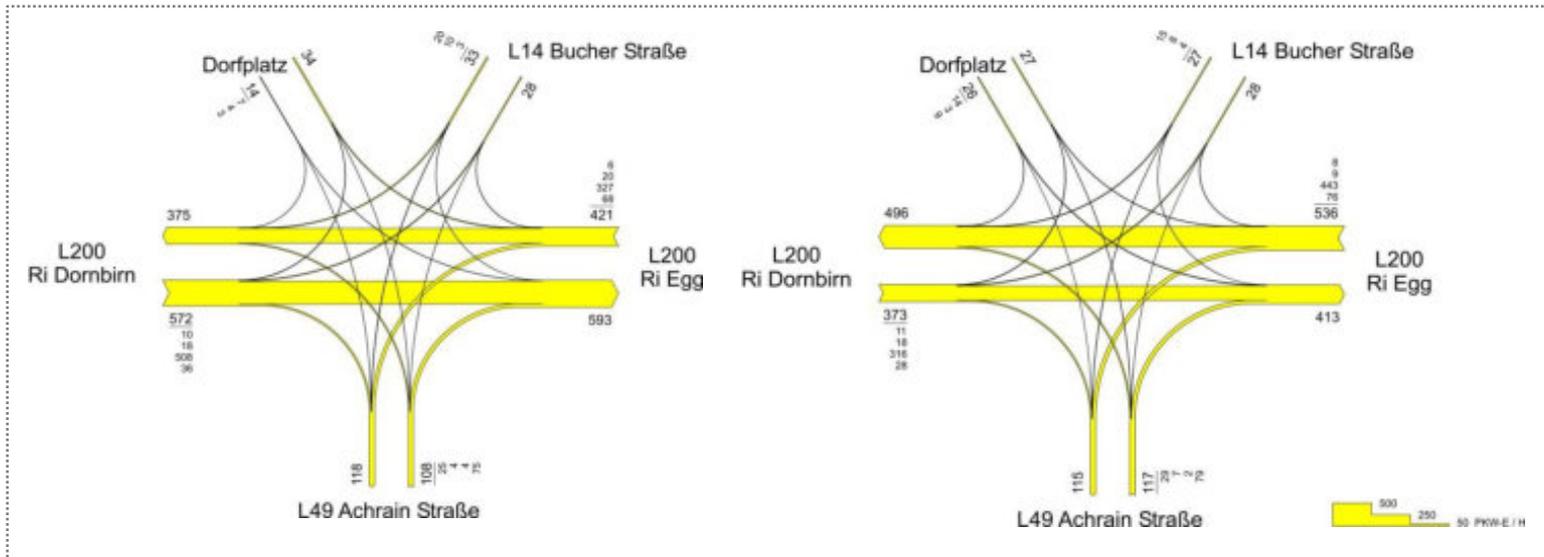
Brugg: Eiler Holztransporte, Betrieb beidseits der Gemeindestraße

Ausgangslage

Verkehrszählungen

KNOTEN L 200 / L 49 / L 14 IM ORTSZENTRUM VON ALBERSCHWENDE

Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung erfolgte am Knoten L 200 / L 49 / L 14 im Februar 2009 eine Knotenstromzählung. Die Zählung erfolgte vor dem Umbau der Kreuzung. Die stärkste Stunde war jene am Freitag, den 20.02.2009, bei der die Zufahrtsbelastung zwischen 16:30 und 17:30 Uhr bei 1.148 Pkw-E/h lag. Am Samstag, den 21.02.2009 zwischen 10:00 und 11:00 Uhr lag sie knapp darunter bei 1.079 Pkw-E/h. Während beider Stunden dominierten die Geradeausströme der L 200. Die stärksten Ein-/Abbiegerelationen waren die Süd-West-Relation von der L 49 in Richtung Egg und jene in die Gegenrichtung.



Knotenstrombelastungen

links: Freitag, 20.02.2009, 16:30–17:30 Uhr

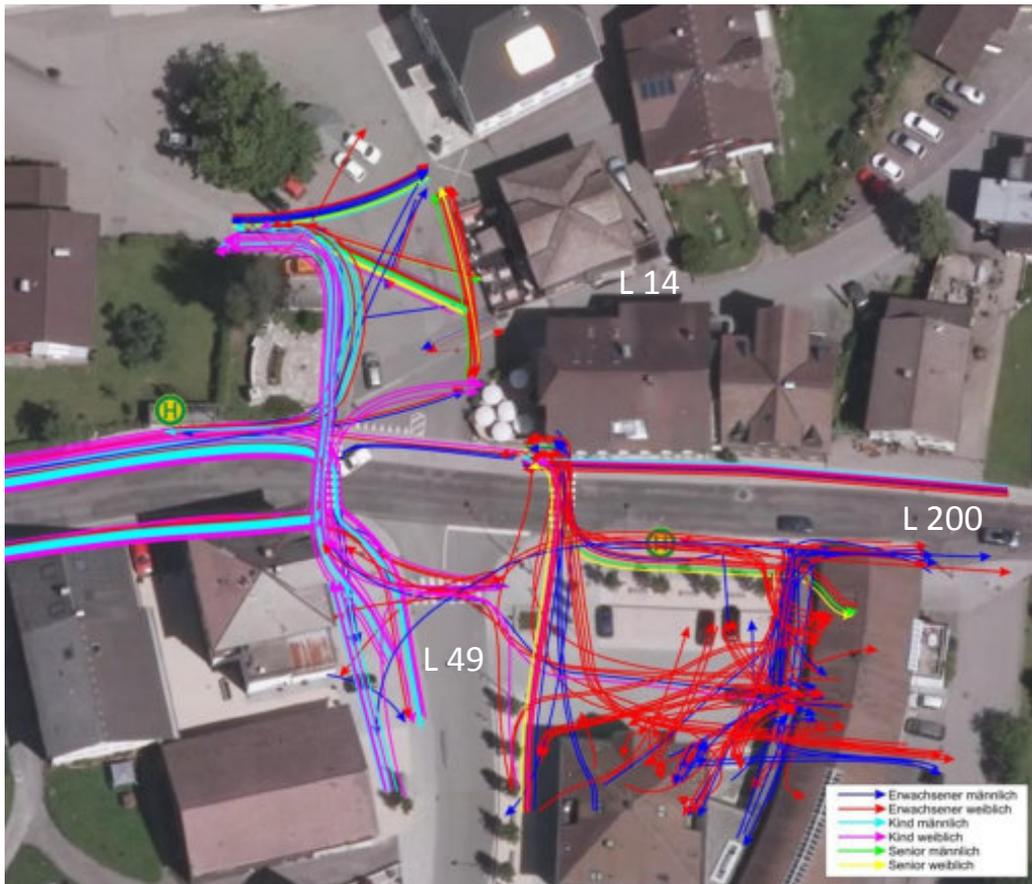
rechts: Samstag, 21.02.2009, 10:00–11:00 Uhr

Pkw-E ... Pkw-Einheiten (1 Lkw entspricht 1,5 Pkw-E, 1 Sattelschlepper entspricht 2 Pkw-E)

Ausgangslage

Verkehrszählungen

FUSSGÄNGERSTRÖME IM ORTSZENTRUM VON ALBERSCHWENDE



Gehlinien im Zentrum von Alberschwende. Erhebung am Dienstag, 10.11.2015, 14:00–15:00 Uhr

Q: Vogis, eigene Erhebung

Im Rahmen einer Verkehrszählung 2015 wurden für das vorliegende Projekt Fußgängererhebungen mittels Videoaufzeichnung gemacht. Zu diesem Zweck wurden am 10.11.2015 im Gemeindeamt und im Lässerhaus Videokameras aufgestellt und der zentrale Bereich Alberschwendes zur Erfassung der Fußgehnlinien gefilmt. Es erfolgte eine Zuordnung der Personen zu Geschlecht und Altersklasse (Kind / Erwachsener / Senior), auf weitere Besonderheiten (z.B. längerer Aufenthalt, Unterhaltungen zwischen FußgängerInnen) wurde geachtet.

Besonders auffällig ist, dass Querungen fast ausschließlich auf den Schutzwegen, insbesondere über die L 200, stattfinden. Querungen abseits der Schutzwege sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kaum möglich. Die Personen (vor allem Erwachsene) verweilen wenig, es gibt kaum Kommunikation.

Darüber hinaus fällt eine gewisse Trennung hinsichtlich der Altersstruktur auf: Beim westlichen Schutzweg wurden überwiegend Kinder erfasst, im östlichen Bereich vor allem Erwachsene. Dazu ist anzumerken, dass in der betreffenden Stunde entlang der L 200 drei Schülergruppen unterwegs waren und auf dem westlichen Schutzweg zu Schulzeiten auch Schülerlotsen stehen. Nichtsdestotrotz waren auch zwischen der L 49 und dem Dorfplatz zahlreiche Fußwege von Kindern festzustellen. Der Weg zur Bank bzw. zu den Geschäften und zum Parkplatz wird überwiegend von Erwachsenen genutzt.

Ausgangslage

Verkehrszählungen

FUSSGÄNGERSTRÖME IM ORTSZENTRUM VON ALBERSCHWENDE

Das Diagramm zeigt die Schutzwegquerungen an den drei Schutzwegen des Knotens. Die Querungen am Schutzweg Ost konnten aus technischen Gründen nur bis 15:00 Uhr erfasst werden. Aus diesem Diagramm ergeben sich einzelne Spitzen, vor allem für den südlichen und den westlichen Schutzweg. Der östliche Schutzweg wird relativ gleichmäßig belastet. Trotz der Spitzenbelastung durch die Verkehrserziehung, die zufällig am Erhebungstag stattfand, weist der westliche Schutzweg bis 15:00 Uhr insgesamt die höchsten Fußgängerfrequenzen auf, die Frequenz am südlichen und östlichen Schutzweg sind bis 15:00 Uhr ungefähr gleich.



Schutzwegquerungen im Zentrum von Alberschwende (Knoten L 200 / L 49 / L 14)

Ausgangslage

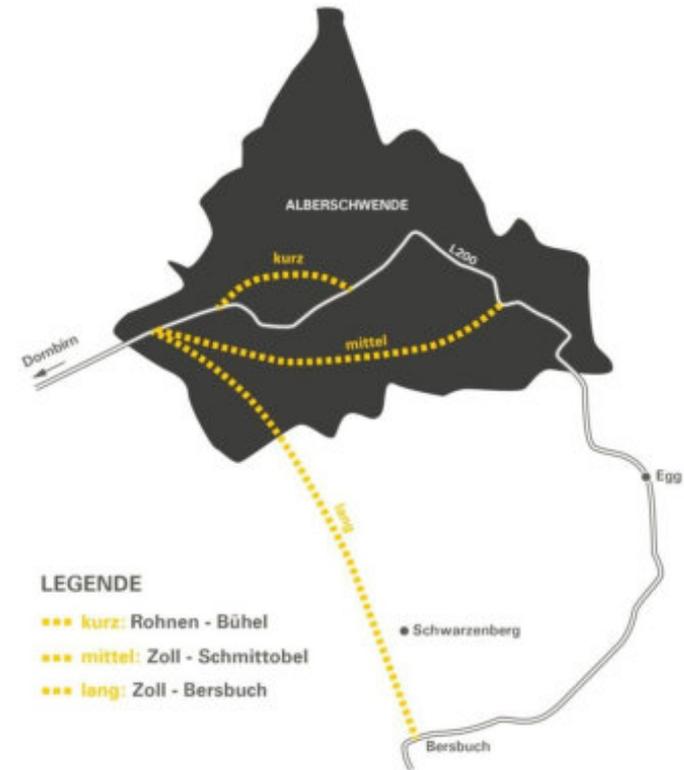
Verkehrszählungen

WIE VIEL VERKEHR KÖNNTE AUF EINE UMFABRUNG VERLAGERT WERDEN?

Im Zuge des Verkehrskonzeptes Bregenzerwald 2010 wurde am 8. April 2010 eine Fahrzeuglenkerbefragung durchgeführt, die aufzeigen sollte, welche Verkehrsentslastungen eine Umfahrung Alberschwende im allgemeinen ermöglichen könnte und wie hoch der Durchgangsverkehr bezogen auf Alberschwende ist. Dazu wurden drei Grobvarianten betrachtet – eine kurze Umfahrung im Abschnitt Rohnen – Bühel, eine mittlere Umfahrung im Bereich Zoll – Schmittobel, und eine lange Umfahrung bis Bersbuch. Hierfür wurden am Erhebungstag von 07:00 Uhr bis 10:00 Uhr, von 11:00 Uhr bis 14:00 Uhr und von 15:00 bis 18:00 Uhr in beiden Fahrtrichtungen Pkw und Lkw durch die Polizei ausgeleitet. Die LenkerInnen wurden von vier Personen befragt, es konnten insgesamt LenkerInnen von 91 Lkw und von 1.156 Pkw interviewt werden.

Rund 70 % der befragten Pkw-LenkerInnen durchquerten Alberschwende, bei den Lkw-FahrerInnen waren es sogar 88 %. Die stärksten Relationen bestehen zwischen dem unteren Rheintal und dem mittleren Bregenzerwald, dem unteren Rheintal und dem hinteren Bregenzerwald sowie zwischen dem mittleren Rheintal und Alberschwende.

Das Ergebnis wurde bereits 2010 im Verkehrskonzept Bregenzerwald veröffentlicht. Mit einer kurzen Umfahrung könnten im Werktagsverkehr Verlagerungen bis knapp 80 % bei den Pkw und bis über 90 % bei den Lkw erzielt werden. Geringfügig weniger Verkehr wird mit der mittleren Umfahrungsvariante verlagert: hier wären rund 75 % des Pkw-Verkehrs und knapp 90 % des Lkw-Verkehrs verlagerbar. Eine lange Umfahrung könnte Alberschwende noch um etwas mehr als 25 % im Pkw-Verkehr und etwas weniger als 50 % im Lkw-Verkehr entlasten.



Ausgangslage

Verkehrszählungen

WIE VIEL VERKEHR KÖNNTE AUF EINE UMFABRUNG VERLAGERT WERDEN?

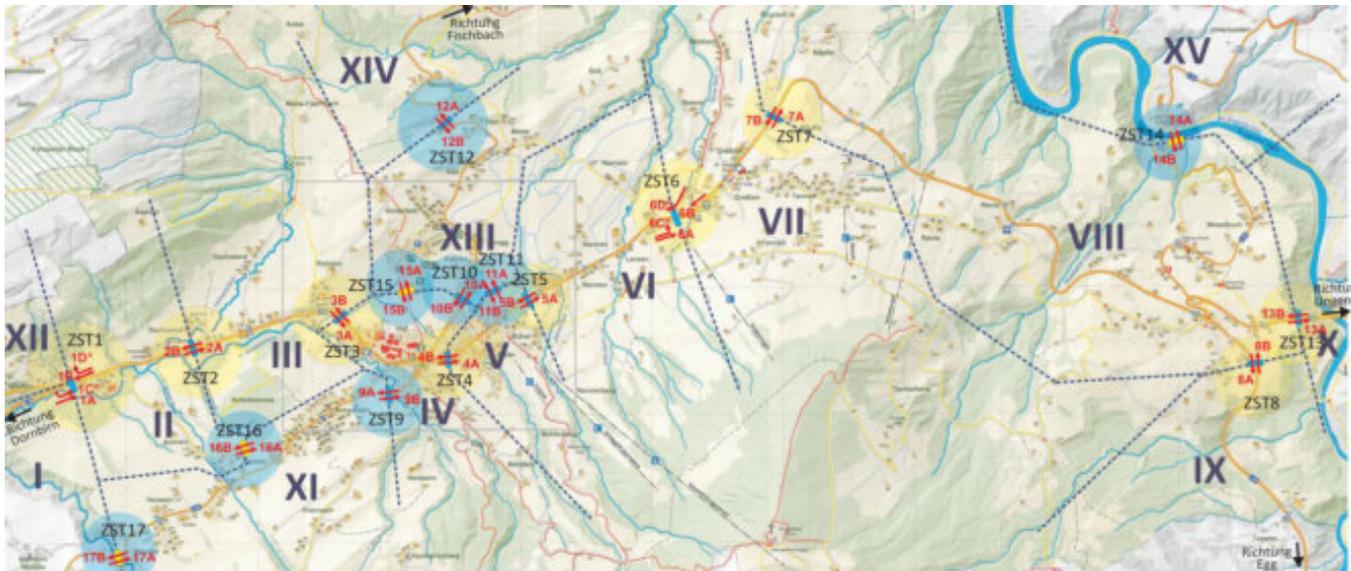
Im Zuge des Planungsprozesses Verkehrslösung Alberschwende wurden die Verkehrszählungen konkretisiert und aktualisiert, um

- einerseits die verkehrlichen Wirkungen von zu untersuchenden Trassenvarianten bzw. Korridore zu ermitteln und
- andererseits Wirkungen von Anschlüssen an die bestehende L 200 zu konkretisieren.

Daher wurde am Dienstag, 28. Juni 2016 von 15:30 bis 18:30 Uhr und am Mittwoch, 29. Juni, von 06:45 bis 09:45 Uhr eine Fahrzeugverfolgezählung durchgeführt. Dabei werden an verschiedenen Straßenquerschnitten die Kennzeichen der in diesem Zeitraum verkehrenden Kraftfahrzeuge zunächst händisch erfasst und anschließend in eine Datenbank eingetragen.

Die PlanerInnen erhielten bei der Kennzeichenerfassung Unterstützung von SchülerInnen der Bezauer Wirtschaftsschule.

Die Ergebnisse der Fahrzeugverfolgezählung spiegeln die Ergebnisse aus der LenkerInnenbefragung aus dem Jahr 2010 wieder. Die Größenordnung der auf eine Umfahrung verlagerbaren Kfz ist ähnlich hoch und liegt bei etwa 70 % bis 80 %.



Zählstellen der Fahrzeugverfolgezählung, Q: Eigene Darstellung, Kartenbasis: Ortsplan Alberschwende



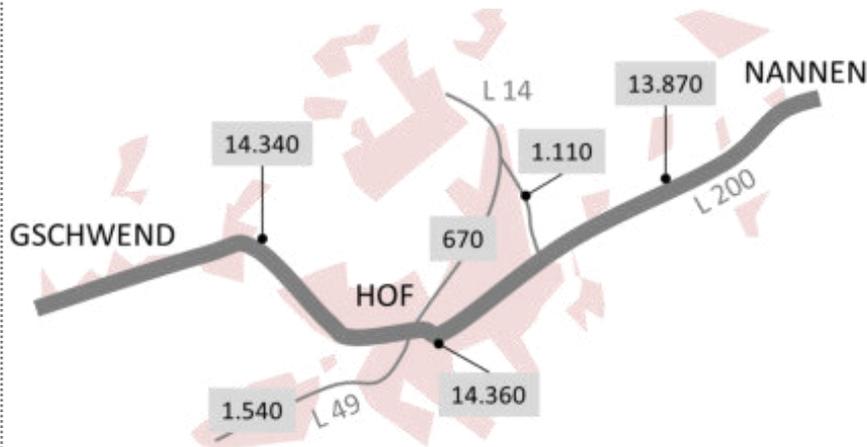
Kennzeichenerfassung an der L 200

Ausgangslage

Verkehrsprognose

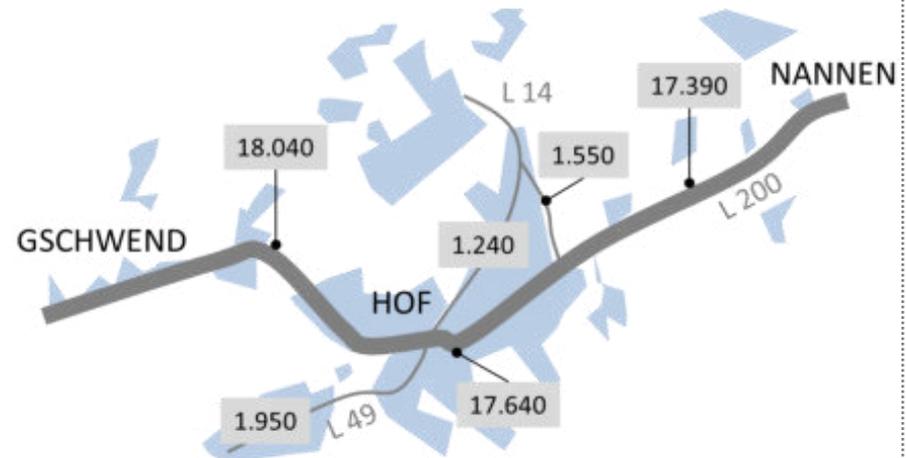
ALBERSCHWENDE HEUTE UND IM JAHR 2030

2015



2015 WERKTAG (JDTVw) KFZ/24h
LKW-ANTEIL: 7 %

2030



2030 WERKTAG (JDTVw) KFZ/24h
LKW-ANTEIL: 6 %

In der Verkehrsprognose 2030 wurde die allgemeine Verkehrszunahme berücksichtigt, die aufgrund eines höheren Motorisierungsgrades und damit verbunden eines höheren individuellen Aktionsradius zustande kommt. Darüber hinaus gingen Entwicklungspotentiale in der Gemeinde Alberschwende, das Maßnahmenpaket „mobil im Rheintal“** mit einer Verbindungsstraße zwischen der Schweizer und der Vorarlberger Rheintalautobahn sowie der induzierte Neuverkehr* in die Erstellung der Prognose ein.

* Induzierter Neuverkehr – Beispiel: ArbeitnehmerInnen machen aufgrund kürzerer Reisezeiten, die durch eine neue Infrastruktur möglich sind, eine Mittagspause zu Hause. Es entsteht Verkehr, den es vor Errichtung der Infrastruktur nicht gab. Dieser Verkehr wäre also ohne z.B. die verbesserte Infrastruktur gar nicht erst entstanden.

** http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/_mobilimrheintal-amrichti/_mobilimrheintal-amrichti.htm

Ziele

Was soll erreicht werden?

Ausgehend von den Wünschen der 1. Bürgerversammlung im Februar 2016 wurden in der Planungsgruppe gemeinsam Ziele für die Verkehrslösung Alberschwende erarbeitet, die am 25. April 2016 in der Gemeindevertretungssitzung einstimmig beschlossen wurden. Die Ziele lauten:



- Möglichst viele Alberschwenderinnen und Alberschwender werden dauerhaft vom Kfz-Durchzugsverkehr entlastet.
- Im Ortskern von Alberschwende werden Aufenthaltsqualitäten geschaffen, um vielseitige Nutzungen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen und der weiteren Ortskernentwicklung von Alberschwende eine Perspektive zu geben.
- Binnenverkehrs-Wege in Alberschwende wird in Zukunft vermehrt zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Die Bewohnerinnen und Bewohner orientieren sich am Ortskern von Alberschwende (einkaufen, aufhalten, konsumieren und kommunizieren).
- Die Erreichbarkeit des Ortskerns für die Alberschwenderinnen und Alberschwender ist sichergestellt, und zwar mit allen Verkehrsmitteln. Die hohen Qualitäten im öffentlichen Verkehr werden erhalten bzw. verbessert, um einen zusätzlichen Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr zu erzielen.
- Die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen in Alberschwende bleibt erhalten – mit allen Verkehrsmitteln.
- Die Radverkehrsinfrastruktur in Alberschwende wird verbessert.

- Die verkehrsbedingten Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe werden reduziert.
- Die Verkehrssicherheit in Alberschwende wird erhöht, insbesondere im Hinblick auf die Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen entlang der bestehenden L 200.
- Aktuelle Verkehrs- und Ortsentwicklungsprojekte in der Gemeinde Alberschwende, insbesondere die Entwicklung von Maßnahmen für die Kreuzung Müselbach fließen in den Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ ein und werden entsprechend berücksichtigt.
- Für die verkehrliche Erschließung des Bregenzerwaldes wird das Nadelöhr Alberschwende entschärft und die weitere gedeihliche Entwicklung der gesamten Region (Wirtschaft, Bevölkerung, Tourismus) gefördert.

Unter Berücksichtigung der Ausgangslage und der weiteren Entwicklungstrends in der Gemeinde und im Bregenzerwald können die festgelegten Ziele mit Maßnahmen wie beispielsweise der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtungen, Gemeindebusse, Mikro-ÖV, ...) oder der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Fahrverboten, Verkehrsberuhigung udgl. nicht erreicht werden, zumal ein hoher Anteil des Kfz-Verkehrs an der L 200 in Alberschwende Durchgangsverkehr ist. Zur Erreichung der genannten Ziele erscheint daher eine Umfahrung für die Gemeinde Alberschwende sinnvoll und alternativlos.

Umfahrung Alberschwende

Planerische Rahmenbedingungen

WAS IST BEI DER ENTWICKLUNG VON UMFÄHRUNGSVARIANTEN WESENTLICH?

Topografieabhängige Zwangspunkte sind zu berücksichtigen. Das sind Bäche, Erhebungen und Senken. In dieser Planungsstufe bleibt vorerst der geologische Aufbau des Untergrundes unberücksichtigt. Dafür sind Ergebnisse von Bohrungen notwendig, die aber aufgrund des Aufwands erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich sind.

Die **Errichtung einer Umfahrung in Etappen** vereinfacht die Finanzierung der Umfahrung als neue Landesstraße und ermöglicht daher eine frühzeitigere und insgesamt raschere Umsetzung. Wichtig ist: Die Umfahrung Alberschwende wird als Gesamtprojekt genehmigt, **eine Genehmigung von Teilabschnitten oder eine nachträgliche Kürzung ist ausgeschlossen**.

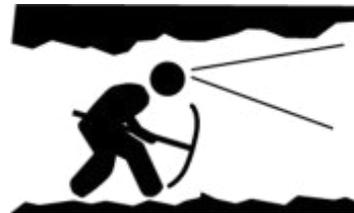
Grundsätzlich gibt es drei **unterschiedliche Bauweisen** von Tunnels bzw. Unterflurtrassen, die von der Topografie abhängig sind und sich vor allem in den Kosten unterscheiden. Bei der **offenen Bauweise** wird der Tunnel von der Oberfläche aus in einer offenen Baugrube errichtet, was allerdings nur bei einer geringen Überdeckung bis zu 6 m möglich ist. Bei der **Deckelbauweise** wird meist eine Schlitzwand von oben hergestellt, auf den Wänden wird ein Deckel aufgesetzt. Der Aushub erfolgt unter dem Deckel. Die **bergmännische Tunnelbauweise** geschieht meist durch Sprengungen, das herausgesprengte Material wird mit Maschinen aus dem Tunnel transportiert. Die offene Bauweise kostet grob geschätzt 15.000–20.000 Euro je Laufmeter, bei der bergmännischen Tunnelbauweise kostet der Laufmeter grob 25.000 Euro und mehr, die Kosten der Deckelbauweise liegen dazwischen. Die Kosten können sich durch derzeit noch nicht kalkulierbare Einflüsse, wie zum Beispiel die geologischen Verhältnisse, deutlich erhöhen.

Idealerweise überschreiten die **Längen der Tunnel** 500 m bzw. 1.000 m nicht, da ab diesen Tunnellängen die Aufwendungen für Sicherheits- und Belüftungseinrichtungen deutlich zunehmen.

Die **Längsneigung** der Umfahrung darf maximal 6 % betragen.

Anbindungen für Bevölkerung, Wirtschaft und Tourismus: Die Anschlüsse an das bestehende und zukünftige Landesstraßennetz (verbleibende L 200alt, L 14 Bucherstraße) sind wesentlich. Schließlich müssen die neue Landesstraße L 200 und die alten Straßen wieder miteinander verbunden werden.

Zukünftige Siedlungsentwicklung: Berücksichtigt wird, wie sich die Gemeinde mit einer Umfahrung entwickeln wird, welche Varianten welche Entwicklungspotenziale oder Hemmnisse bringen.



Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

LIEGT EINE UMFABHRUNG OBER- ODER UNTERIRDISCH?

Umfahrungsstraßen können entweder an der Oberfläche oder unterirdisch geführt werden. Häufig werden beide Arten miteinander kombiniert, da sie unterschiedliche Vor- und Nachteile aufweisen.

Eine **Umfahrungsstraße an der Oberfläche** ist üblicherweise die günstigste und schnellste Art des Straßenbaus. Sie kostet nur rund ein Zehntel von unterirdischen Straßen und ist in weiterer Folge auch im Unterhalt deutlich günstiger. Allerdings führt eine oberirdische Straße unweigerlich zu negativen Auswirkungen auf die angrenzenden Bereiche, der Bau in Siedlungsnähe ist somit problematisch. Gegenüber Ortsdurchfahrten sind allenfalls weitere Lärmschutzmaßnahmen möglich. Neben dem Flächenverbrauch gibt es weitere negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild, je nach Topographie sind für eine oberirdische Straße auch mehr oder weniger massive Eingriffe in die Landschaft notwendig, um gesetzliche Rahmenbedingungen hinsichtlich der Längsneigung einzuhalten. Schließlich wecken oberirdische Umfahrungsstraßen aufgrund der guten Erreichbarkeit Begehrlichkeiten hinsichtlich der angrenzenden Flächen bei Gewerbebetrieben. Dies wirkt sich kapazitätsreduzierend aus, weshalb mancherorts inzwischen Umfahrungen für Umfahrungen gefordert werden.

Unterirdische Straßen sind im Bau und Unterhalt zeit- und kostenaufwändiger. Während bergmännische Tunnel im Normalfall überbaut werden dürfen, ist bei Tunneln in offener bzw. Deckelbauweise eine Überbauung nur sehr eingeschränkt möglich, da hier ein grundsätzlicher Zugang von der Oberfläche her möglich sein muss. Allerdings gibt es viele sinnvolle Möglichkeiten der Flächennutzung, so dass es nicht zu einer Zerschneidung des Siedlungsgebietes kommt. Wesentliche Vorteile von unterirdischen Straßen sind der Schutz angrenzender Siedlungsgebiete vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs und die Bewahrung des Landschaftsbildes



Beispiele einer „unsichtbaren“ Unterflurtrasse / Tunnel in Telfs / Tirol und in der Steiermark (Autobahn A 9)

Q: google maps

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

ABGRENZUNG DES PLANUNGSGEBIETES

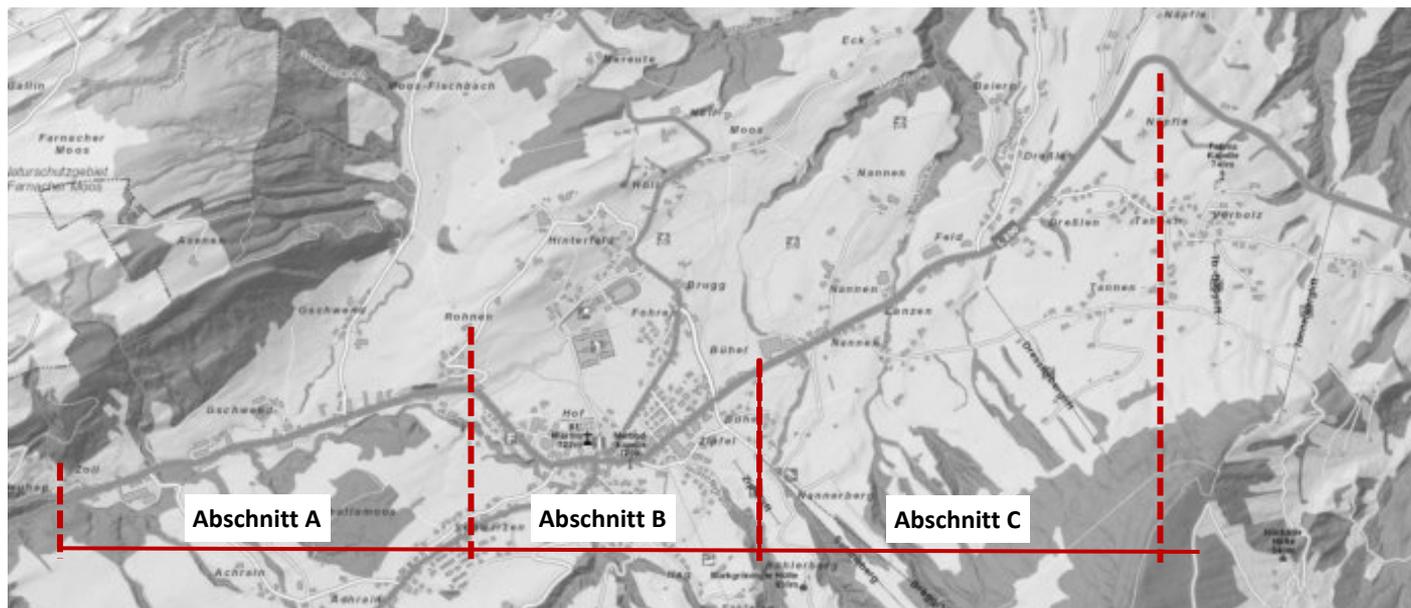
Aufgrund der Untersuchungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes Bregenzerwald 2010 (Lenkerbefragungen, siehe Seite 25) wurde das Planungsgebiet für die Umfahrung Alberschwende auf die Gemeinde Alberschwende begrenzt. Die Lenkerbefragung 2010 zeigte, je länger die Umfahrung, desto geringer sind die Entlastungswirkungen für die Alberschwender Bevölkerung.

Für die Planung der Trassenvarianten waren mehrerer Begehungen des Planungsteams und Lokalausweise durch die Planungsgruppe erforderlich.

Anzumerken ist dabei, dass die Varianten in einem ersten Schritt ohne Kenntnis der „alten Metron-Varianten“ aus dem Planungsprozess 1992 (siehe Seite 8 und 9) entworfen wurden. Die Varianten wurden gemeinsam in der Planungsgruppe diskutiert und laufend adaptiert.

Das Planungsgebiet lässt sich in drei Abschnitte einteilen:

- Abschnitt A (Zoll – Rohnen)
- Abschnitt B (Rohnen – Nannan)
- Abschnitt C (Nannan – Dreßlen)



Planungsgebiet und Abschnitte

Q: gis.vorarlbergnetz.at

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

VARIANTEN

Variante 1 (rot)

Die Variante 1 verläuft im Abschnitt A bei Zoll zunächst auf der alten L 200, schwenkt nach dem Albersbach nach Norden in den Hang und verläuft ab dort hinter dem Steinmetzbetrieb und der Gärnterei im Tunnel, unterquert im Bereich Rohnen die alte L 200, verläuft weiter nördlich von Hof (Abschnitt B) und dann als Unterflurtrasse bzw. Tunnel bis in den Bereich Nannen (Abschnitt C). In Nannen gibt es mehrere Möglichkeiten einer Trassenweiterführung: Die Variante 1A quert westlich des Lanzenbachs die alte L 200 und führt auf der Südseite der alten L 200 weiter als Unterflurtrasse bis Dreßlen, die Variante 1B würde beim Lanzenbach in die bestehende L 200 einmünden. Dafür müsste in diesem Bereich ein Wohngebäude abgelöst werden. Die Variante 1C quert östlich des Lanzenbachs die alte L 200 und würde als Unterflurtrasse südlich der alten L 200 weitergeführt werden und vor Dreßlen in die bestehende L 200 münden.

Variante 2 (grün)

Die Variante 2 schwenkt beim Gschwendbach nach Süden in einen Tunnel ab (Abschnitt A), unterquert die alte L 200 nach Norden und umfährt als Tunnel Gschwend, Rohnen und Hof (Abschnitt B). Westlich des Holzbau Sohm unterquert die Umfahrung erneut die alte L 200 und verläuft nun südseitig bis Dreßlen als Unterflurtrasse (Abschnitt C). Variante 2A hat im Westen den gleichen Ausgangspunkt, schwenkt aber gleich nach Gschwend im Bereich von Rohnen nach Süden auf die Trasse der Variante 1 ein (Abschnitt A). Variante 2B kreuzt nicht wie Variante 2 im Abschnitt C die bestehende L 200, sondern schwenkt dort als Unterflurtrasse auf den Bestand ein und wird bis Dreßlen unter der bestehenden Fahrbahn geführt.

Variante 3 (blau)

Die Variante 3 zweigt gleich wie Variante 2 unmittelbar nach dem Albersbach nach Süden ab, verläuft südlich der alten L 200 als Tunnel und verzweigt sich nördlich des Schollenmooses in die Varianten 3 und 3A (Abschnitt A). Während sich Variante 3A zwischen Gschwend und Rohnen

wieder der alten L 200 nähert, um entweder auf dem Bestand oder als Unterflurtrasse unter dem Bestand weiterzuverlaufen und zwischen Rohnen und Hof auf Variante 1 einzuschwenken, führt die Variante 3 im Bereich des Hoferbaches wieder an die Oberfläche und geht dann in die Variante 1 über (Abschnitt B).

Variante 4 (ocker)

Die Variante 4 verläuft als Unterflurtrasse unter der bestehenden L 200 im Abschnitt A ab dem Steinmetzbetrieb bis in den Bereich des Hoferbaches in Rohnen, taucht dort auf (Abschnitt A) und mündet in die Variante 1 (Abschnitt B).

Variante 5 (violett)

Die Variante 5 beginnt erst im Abschnitt B und verläuft etwas ortsferner, sie zweigt östlich von Rohnen von Variante 2 als Unterflurtrasse ab, führt nördlich von Hof und weiter zwischen Brugg und Hinterfeld in Richtung Nannen. Zwischen Eggermoos und Nannermoos verläuft die Variante oberirdisch, taucht anschließend erneut für einen kurzen Tunnel ab und mündet dann als Variante 5 in Dreßlen bzw. als Variante 5A in die Variante 6 (Abschnitt C). Grundsätzlich wäre zur Wahrung des Landschaftsbildes beim Eggermoos/Nannermoos auch eine unterirdische Führung denkbar, aufgrund des Nannerbachs müsste die Umfahrung aber in Tiefen von rund 30 m verlegt werden. Eine offene oder Deckelbauweise ist dann kaum noch möglich. Ein bergmännischer Vortrieb dürfte nach derzeitigem Wissensstand bezüglich der geologischen Verhältnisse sehr schwierig sein und es wäre mit hohen Kosten zu rechnen. Ein Mittelanschluss an die L 14 wäre nicht möglich.

Variante 6 (orange)

Die Variante 6 ist die nördlichste Trassenvariante und verläuft im Abschnitt B nördlich von Gschwend als Verlängerung der Variante 2 teilweise als Unterflurtrasse bzw. Tunnel übers Hinterfeld, Griezen und Höll als Variante 6 bzw. 6A und mündet im Abschnitt C nördlich des Oberen Näpfles in die bestehende L 200 (Abschnitt C).

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

VARIANTEN



Q: vogis, eigene Darstellung

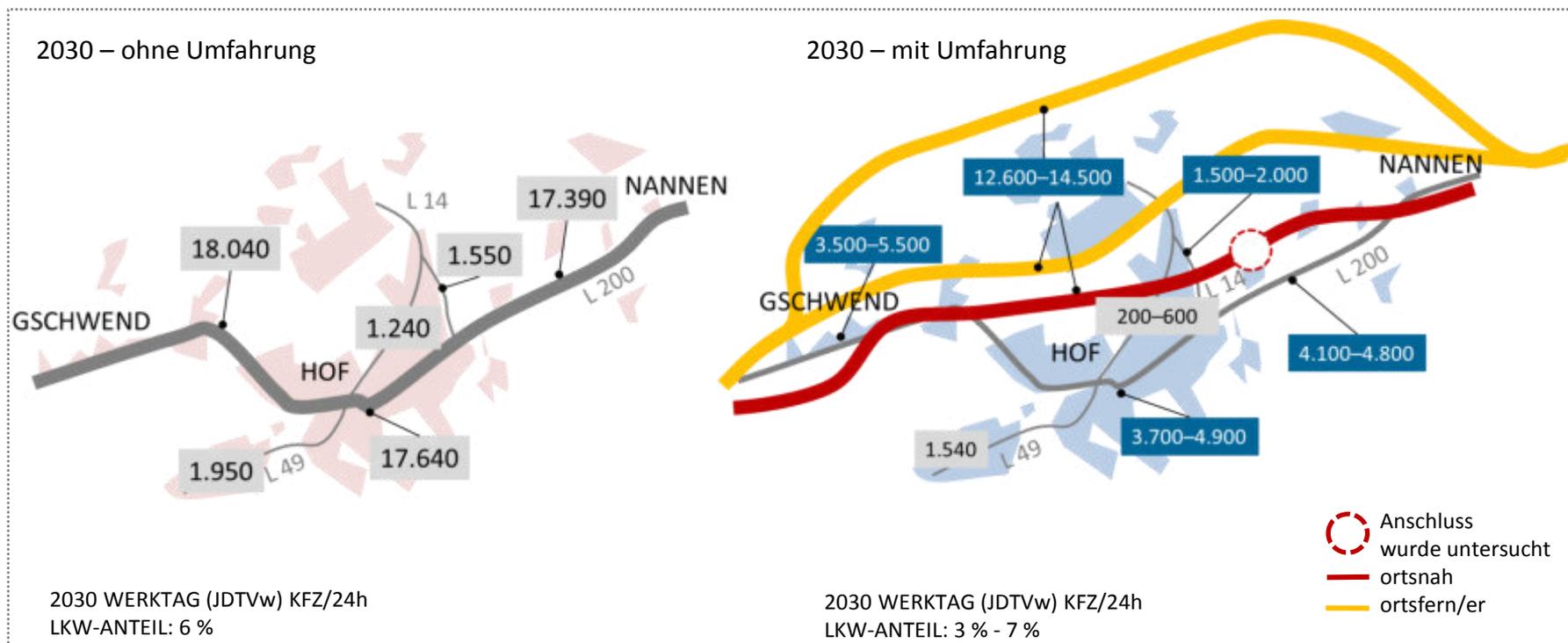
Der Plan befindet sich in größerem Format im Anhang.

PLANUNG		Die Varianten sind teilweise miteinander kombinierbar
oberirdisch	unterirdisch (Tunnel oder Unterflurtrasse)	
		VARIANTEN 1, 1A, 1B, 1C
		VARIANTEN 2, 2A, 2B
		VARIANTEN 3, 3A
		VARIANTEN 4
		VARIANTEN 5, 5A
		VARIANTEN 6, 6A

Umfahrung Alberschwende

Verkehrliche Wirkungen einer Umfahrung

VERKEHRSPROGNOSE MIT UND OHNE UMFAHRUNG



Untersuchungen mittels Verkehrsmodell haben gezeigt, dass alle untersuchten Varianten (also ortsnähere und ortsfornere) sehr ähnliche verkehrliche Entlastungswirkungen haben. Demnach könnten 70 % – 80 % der Fahrzeuge auf eine Umfahrung verlagert werden. Auf der neuen L 200 wären dann in Zukunft etwa 12.000 bis 15.000 Kfz/24h unterwegs, auf der alten L 200 verblieben dann 3.000 bis 5.000 Kfz/24h. Die Entlastungswirkung ist – im Vergleich zu anderen Umfahrungsprojekten in Österreich – aufgrund des hohen Durchgangsverkehrsanteiles beträchtlich.

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

BEURTEILUNG DER VARIANTEN

Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden die Varianten bezüglich ihrer verkehrlichen, räumlichen und umweltrelevanten Aspekte, ihren Kosten und der Etappiermöglichkeiten voruntersucht. Folgende Beurteilungsaspekte, Kriterien und Indikatoren lagen der Beurteilung zu Grunde:

Verkehr

- Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr in den Ortsteilen (Entlastungen/Mehrbelastungen in Kfz/24h)
- Anzahl der entlasteten/mehrbelasteten BewohnerInnen im Einzugsbereich von 100 m beiderseits der L 200/Umfahrung
- Fahrleistungen (Kfz-km/24h)
- Verbleibende Kfz-Verkehrsstärken auf der alten L 200
- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Unfälle mit Personenschaden/Jahr)
- Auswirkungen auf den Fußverkehr
- Auswirkungen auf den Radverkehr
- Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr
- Lokale Verkehrserschließung
- Regionale Verkehrserschließung

Raum, Mensch, Umwelt

- Immissionen (Luftschadstoffbelastung, Lärmbelastung)
- Siedlungs- und Wirtschaftsraum (überörtliche Entwicklungsziele, örtliche Entwicklungsziele, Flächenwidmung, Sach- und Kulturgüter, Orts- und Landschaftsbild inkl. Zerschneidung, Freizeit und Erholung, Tourismus (Nächtigungen und Tagesausflüge), Anbindung lokaler Wirtschaftsbetriebe, Flächen- und Bodenverbrauch)

- Naturraum und Ökologie (Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd, Wasser und Untergrund)

Kosten und Realisierung

- Etappierung
- Kosten (Baukosten, Unterhaltskosten L 200 neu und L 200 alt)
- Bauzeit

Die gewählte Beurteilungssystematik entspricht weitgehend jenen Kriterien, die auch im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung für eine Ortsumfahrung geprüft und für eine Empfehlung eines Trassenkorridors herangezogen werden müssen.



Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

BEURTEILUNG DER VARIANTEN

		ortsnahe										ortsferner			
	Beurteilungskriterien	1 rot	1A rot	1B rot	1C rot	2 grün	2A grün	2B grün	3 blau	3A blau	4 ocker	5 violett	5A violett	6 orange	6A orange
Verkehr Raum Umwelt	Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr														
	Siedlungs- und Wirtschaftsraum														
	Naturraum und Ökologie								Biotop			(gelbrot) abhängig von Geologie		Biotop	
Kosten und Realisierung	Etappierung														
	Bauzeit														
	Länge in km	2,5	3,5	2,7	3,5	3,4	2,4	3,4	3,4	2,3	2,4	3	3,4	3,5	3,4
	Baukosten* in Mio. €	39	56	41	56	58	34	58	56	28	37	41	51	57	46
	Kombiniert mit**	---	1	1	1	---	1	2	2	1	1	2	2/5/6	2	2

* Die Baukosten sind Grobkostenschätzungen und Nettopreise mit Stand 2016 ohne Grundablösen. Ein Risikozuschlag von derzeit 20 % ist unberücksichtigt.

** Zum besseren Vergleich hinsichtlich der Kriterien wurden Untervarianten in Kombination mit einer Hauptvariante betrachtet. Die herangezogene Hauptvariante ist hier angegeben, fallweise wären auch andere Kombinationen möglich. Bei den Varianten 1A, 1C, 2, 2B und 3 ist eine Unterflurtrasse bei Dreßlen eingeschlossen.

positive Wirkung
 neutral
 negative Wirkung

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

BEURTEILUNG DER VARIANTEN

Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

Die Verkehrserhebung und die anschließenden Modellrechnungen haben gezeigt, dass alle vorgeschlagenen Varianten eine ähnliche Wirkung für den Kfz-Verkehr aufweisen, vor allem was die verkehrlichen Entlastungen betrifft. Selbstverständlich gibt es zwischen den Varianten Unterschiede, auch würden Anschlüsse im Bereich von Rohnen und Sohm für zusätzliche Verlagerungen sorgen. Diese sind jedoch in Anbetracht der massiven Entlastung vom Durchgangsverkehr, die alle Umfahrungen fast gleichwertig aufweisen, gering.

Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Die Varianten 1-4 orientieren sich nah am Ortszentrum, durch die Möglichkeit eines zentrumsnahen Mittelanschlusses bieten sie die Möglichkeit einer weiteren Siedlungsentwicklung Alberschwendes ohne zusätzliche Belastungen in den umfahrenen Bereichen. Ein weiterer Aspekt ist die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten: Durch die Umfahrung könnten die Nahversorger Spar und Hofer (derzeit ist Alberschwende der einzige Hofer-Filialstandort im Bregenzerwald) „Laufkundschaft“ aus anderen Gemeinden verlieren. Ein Mittelanschluss würde diesem Effekt begegnen und könnte dazu beitragen, diesen Standort zu sichern und die Versorgungsqualität beizubehalten. Zusätzlich kann der Lift am Brüggelekopf über einen Mittelanschluss gut erreicht werden. Die Varianten 5 und 6 mit Untervarianten verlaufen ortsferner. Falls bei diesen Varianten ein Mittelanschluss an der L 14 realisierbar ist, so ist doch fraglich, ob der Standort noch eine ausreichende Attraktivität aufweist. Die Abwanderung des Nahversorgers Hofer ist bei diesen beiden Varianten wahrscheinlicher. Grundsätzlich ist ohne Mittelanschluss mit einem erhöhten Widmungsdruck an den Anschlussstellen an beiden Umfahrungen zu rechnen. Dies ist wegen der Lage fernab vom Ortszentrum nicht wünschenswert.

Naturraum und Ökologie

Durch den Bau einer Umfahrung kommt es grundsätzlich bei allen Varianten zu Eingriffen in den Naturraum. Andererseits weisen alle Varianten Tunnelstrecken auf, die eine Lärmreduktion ermöglichen. Negativ zu beurteilen ist es allerdings, wenn durch die Umfahrungsvariante Biotop berührt oder gar durchschnitten werden. Dies ist in Variante 3 (Schollenmoos) und bei den Varianten 6 und 6A (Biotop Im Mösle) der Fall. Die Variante 5 bzw. 5A berührt das Moor Eggermoos/Nannermoos.

Etap pierung

Die Etappierbarkeit ist für die rasche Umsetzung einer Umfahrung entscheidend. Durch die Nähe zur bestehenden L 200 weisen die Varianten 1 und 3 mit Untervarianten die besten Möglichkeiten eines etappenweisen Baus auf. Die Variante 2 weist bereits weniger Möglichkeiten der Etappierbarkeit auf, die ortsferneren Varianten 5 und 6 (mit Untervarianten) müssten wohl in einem Stück gebaut werden.

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

BEURTEILUNG DER VARIANTEN

Bauzeit

Bei den längsten und aufwändigsten Umfahrungsvarianten 5A und 6 ist auch mit der längsten Bauzeit zu rechnen. Variante 6A ist zwar ebenfalls sehr lang, weist aber einige Abschnitte mit oberirdischer Trassenführung auf, die wiederum schneller und leichter zu bauen sind als Tunnelabschnitte.

Kosten

Die kostengünstigsten Varianten sind die Varianten 1, 1B, 2A, 3A, 4 und 5. Dabei wurden die „kurzen“ Varianten 3A und 4 jeweils in Kombination mit Variante 1 betrachtet. Sie werden in einer ersten groben Kostenschätzung auf weniger als 45 Millionen Euro geschätzt. Die Variante 6A ist länger und damit auch teurer. Die grob geschätzten Kosten liegen im Bereich von 45-50 Millionen Euro. Die teuersten Varianten sind die Varianten 1A, 1C, 2, 3, 5A und 6 mit Kosten von bis zu 60 Millionen Euro.



Die Planungsgruppe bei einer Ortsbegehung

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

EMPFEHLUNG DER UNTERSUCHUNG VON KORRIDOREN IN EINER SUP

Die Beurteilung der Trassenvarianten zeigt, dass das Kriterium „Verkehr“ bei der Beurteilung der Wirkungen aufgrund der ähnlich hohen Entlastungswirkungen der unterschiedlichen Varianten nicht so sehr entscheidend wie andere Kriterien ist. Bei der Beurteilung spielen also naturräumliche Wirkungen (z.B. Einfluss auf Biotope,...), Wirkungen auf die Siedlungsentwicklung, die geologischen Verhältnisse des Untergrundes, die Möglichkeit, in Etappen zu bauen (und damit einen möglichst raschen Baubeginn zu erreichen) sowie die Kosten für Bau und Betrieb eine größere Rolle.

Aus diesem Grund empfiehlt die Planungsgruppe nun für die nächsten Schritte vertiefte Untersuchungen in drei Korridoren I, II und III mit Teilkorridor I-X/II-X im Abschnitt C im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung. Innerhalb dieser Korridore sind die Trassenvarianten 1, 2, 3 und 5 möglich. Die Trassenvarianten 6, 6A und 5A sollen nicht weiterverfolgt werden. Gegenüber anderen Varianten entfalten sie deutlich weniger positive Wirkungen, sind naturräumlich kritisch und teurer. Dazu kommt, dass eine Etappierung der Varianten 5A, 6 bzw. 6A nicht möglich ist.

Die **erforderliche Strategische Umweltprüfung** für die Verkehrslösung Alberschwende dient im folgenden der Entscheidungsfindung und gibt sowohl der Gemeinde als auch dem Errichter und Erhalter der Umfahrung L200neu Planungssicherheit – schließlich muss eine Umfahrung Alberschwende als neuer Landesstraßen-Abschnitt ins Vorarlberger Landesstraßengesetz aufgenommen werden und den Planungszielen entsprechen. Dafür ist **eine Strategische Umweltprüfung gesetzlich vorgeschrieben**.

Bei der Strategischen Umweltprüfung werden **erhebliche Auswirkungen** einer neuen Landesstraße (L 200neu) und Auswirkungen der Streichung von Abschnitten der L 200alt aus dem Landesstraßengesetz auf die Schutzgüter wie Mensch, Wasser, Boden, Luft, Tiere und Pflanzen geprüft. Die Prüfkriterien sind jenen in dieser Studie angewendeten Kriterien ähnlich, aber genauer. Die methodische Vorgangsweise und die Prüftiefe sind im Leitfaden zu einer Strategischen Umweltprüfung des Landes Vorarlberg festgeschrieben.

Diese Strategische Umweltprüfung folgt auf das Ende des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ 2017, erst danach können die Planungen zur Ausarbeitung eines Straßendetailprojektes begonnen werden.

Warum Korridore und keine konkrete Trasse?

Mit der Novellierung des Vorarlberger Straßengesetzes im Jahr 2012 wurde die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, kurz SUP-Richtlinie, für Landesstraßen in Landesrecht umgesetzt. Das bedeutet, dass das Land nur mehr jene Straßen zu einer Landesstraße erklären darf, deren **ungefährer Verlauf** durch einen Straßenkorridor festgelegt wurde. Die Planungsarbeiten im Zuge der Verkehrslösung Alberschwende erfolgte auf Basis von Trassenplanungen im Maßstab 1:5.000, nunmehr werden diese Trassenvarianten wieder zur Korridoren zusammengefasst, in welchen sichergestellt ist, dass eine Umfahrung möglich ist. Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung wird dann jener Korridor empfohlen, der die angestrebten Ziele mit den bestmöglichen Mitteln und den möglichst geringsten Auswirkungen auf Raum, Umwelt und Verkehr ermöglicht.

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

EMPFEHLUNG: DREI KORRIDORE UND EINE STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG



Q: vogis, eigene Darstellung

PLANUNG	SUP-KORRIDORE
	Varianten - Kombi
Korridor I	3/1, 3/2
Korridor II	2/1, 2/2
Korridor III	2/5
Teilkorridor I-X/II-X	Teilkorridor I-X/II-X

Anmerkung zum Teilkorridor I-X/II-X (blau schraffiert im Abschnitt C):
Dieser alternative Korridor im Abschnitt C wurde in der Endphase des Planungsprozesses – noch ohne zugrunde liegende detaillierte Trassenplanungen – aufgenommen und bietet für die Korridore I und II eine nördliche, zweite Alternative zur Umfahrung von Dreßlen.

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

WELCHE VARIANTEN UND VARIANTENELEMENTE WERDEN BEGRÜNDET AUSGESCHLOSSEN?

Ausschluss Variante 1 und 1 A (rot)

Die Variante 1A wurde bereits frühzeitig aufgrund eines Bauvorhabens in Vorbereitung auf dem Grundstück südlich der L 200 ausgeschlossen. Die Variante 1 im Abschnitt A wurde ausgeschlossen – sie würde vor allem Betriebsgebäude umfahren.

Ausschluss Variante 4 (ocker)

Die Variante 4 soll nicht weiterverfolgt werden. Die Breite des Straßenraums ist zu gering, um die erforderlichen Bauwerke für eine Unterflurtrasse in diesem Bereich unterzubringen. Darüber hinaus ist es wegen des Geländes praktisch nicht möglich, während der Bauphase eine Baustraße als Alternative bereitzustellen. Die Auswirkungen auf den Alltagsverkehr wären zu massiv.

Ausschluss Variante 5A, 6 und 6A (violett, orange)

Die Varianten 5A, 6 und 6A sollen nicht weiterverfolgt werden. Die ursprüngliche Intention der Varianten 6 und 6A war es, eine kostengünstige Umfahrungsvariante durch einen möglichst hohen Straßenanteil an der Oberfläche zu entwickeln. Gleichzeitig sollten keine Siedlungsgebiete durch die Umfahrung belastet werden. Dies führte zu langen Trassen nördlich der L 200. Aufgrund der Topografie und der Rahmenbedingungen hinsichtlich der maximal zulässigen Längsneigung für Landesstraßen müssten bei diesen Varianten allerdings doch längere Abschnitte unterirdisch geführt werden, so dass sich die erhofften Kostenvorteile nur bedingt einstellen. Die Variante 6A verläuft zudem durch das Biotop „Im Mösle“ und weist aufgrund der forcierten oberirdischen Streckenführung den größten Flächenverbrauch auf. Die Variante 5a weist aufgrund der Topografie hohe Tunnellängen auf, im Bereich des Lanzenbachs ist zudem eine Brücke erforderlich. Dazu kommt, dass all diese Varianten nicht in Etappen errichtet werden können. Damit verschiebt sich der Realisierungszeitpunkt zeitlich um viele Jahre nach hinten.

Anschluss Rohnen

Ein Anschluss in Rohnen soll nicht weiterverfolgt werden. Während des Planungsprozesses wurde ein Halbanschluss in Rohnen überlegt. Dieser Halbanschluss würde den Bereich Gschwend um rund 2.000 Kfz/24h an Werktagen entlasten. Der finanzielle Aufwand für die zusätzliche Entlastung eines einzelnen Ortsteiles erscheint nicht vertretbar.

Umfahrung bis Müselbach

- Eine Umfahrung Alberschwende, die auch Müselbach miteinschließt, wird nicht empfohlen.
- Die Länge des Tunnels würde ca. 5,7 km betragen, eine 2. Tunnelröhre gleicher Länge bzw. zahlreiche und aufwändige Flucht- und Rettungsstollen wären zusätzlich erforderlich.
- Für Tunnel dieser Länge sind enorme Lüftungsbauwerke erforderlich.
- Die Kosten wären sehr hoch, ein Bau in Etappen ist nicht möglich. Der Baubeginn würde damit weit in der Zukunft liegen.
- Müselbach wäre wegen Fahrten von/nach Lingenau nur teilweise entlastet.
- Durch den Bau wären auch Biotope betroffen.
- Eine Umfahrung bis Müselbach würde vor allem den Standort Egg attraktivieren, der verursachte Entwicklungsschub im Bregenzerwald würde an Alberschwende vorbeigehen.
- Der Quell- und Zielverkehr in Alberschwende kann diese Umfahrung nicht nutzen.
- Die Gemeinde müsste zusätzlich rund 5 km Gemeindestraße (zwischen Hof und Müselbach) unterhalten (Sanierungen, Reinigungen, Winterdienst).
- Es ist grob geschätzt mit rund 4,5fachen Baukosten (mind. 230 Mio. €) im Vergleich zu den übrigen Umfahrungsvarianten zu rechnen.
- Eine Umfahrung bis Müselbach steht im Widerspruch zu den Planungszielen (siehe Seite 28).

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

WELCHE VARIANTEN UND VARIANTENELEMENTE WERDEN BEGRÜNDET AUSGESCHLOSSEN?

Eigene Umfahrung Müselbach

- Für eine Umfahrung des Ortsteiles Müselbach ist ein zusätzlicher etwa 1.000 m langer Tunnel notwendig, dessen Kosten sich auf etwa 27 Mio. Euro belaufen. Dazu ist ein etwa 250 m befahrbarer Rettungsstollen zu errichten, der zum Knoten Müselbach führt, der die Baukosten auf fast 34 Mio. Euro erhöht. Das entspricht – je nach Variante – einer Verdoppelung der Baukosten (in Relation zu den Kosten der Varianten 1 bis 6) und ist wirtschaftlich nicht darstellbar.

Umfahrung Zoll

- Eine Umfahrung des Ortsteiles Zoll wird nicht empfohlen.
- Aufgrund der Topografie sind in diesem Abschnitt ein ca. 900 m langer Tunnel ungefähr von km 0,15 bis km 1,10 (380 m bergmännische und 580 m offene Tunnelbauweise) sowie die Errichtung von zwei Brücken erforderlich.
- Die Anbindung der Umfahrung an die alte L 200 erweist sich aufgrund der engen Platzverhältnisse in Zoll als besonders schwierig.
- Ein weiterer Aspekt ist die Lage des Hochmoores Studermoos, welches im direkten Trassenverlauf liegt.
- Aufgrund der baulichen Restriktionen belaufen sich die Kosten einer Umfahrung Zoll auf 18 Mio. Euro, das entspricht etwa einem Drittel der Gesamtkosten einer Umfahrung Alberschwende ohne Zoll. Die Kostenreduktion um 3 Mio. Euro ist durch den Wegfall des Anschlusses in Gschwend dabei bereits berücksichtigt.
- Dazu kommt, dass im Umfahrungsabschnitt Zoll in einem 250 m Einzugsbereich der L 200 62 EinwohnerInnen leben, davon ist cirka die Hälfte der BewohnerInnen bereits dem Ortsteil Bereute zuzuordnen, die von der L 200 derzeit nur geringfügig bis gar nicht belastet sind. Im

Vergleich zu den Ortsteilen Dreßlen, wo 153 EinwohnerInnen und in Gschwend 121 EinwohnerInnen im direkten Einzugsbereich von 250 m leben, kann eine Umfahrung des Ortsteiles Zoll wirtschaftlich nicht dargestellt werden.

- Jedenfalls sollte aber der Knoten L 200 / L 15 hinsichtlich der Einbiegesituation vom Ortsteil Bildstein kommend verbessert werden .

Vollanschluss L 200 Mitte (Vollanschluss beim Betriebsgebiet Sohm)

- Die Rampen aus/in Richtung Bregenzerwald sind nur für Fahrzeuge auf der Relation zwischen der L 14 Richtung Buch und der L 200 Richtung Bregenzerwald von Vorteil.
- Die Rampen aus/in Richtung Bregenzerwald würden bei einem Vollanschluss von jeweils weniger als 500 Kfz an einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2030 genutzt werden.
- Es ist kaum anzunehmen, dass sich die Bedeutung der Rampen aus/in Richtung Bregenzerwald in Zukunft gravierend ändern wird.
- Vor dem Hintergrund der geringen Verkehrsbedeutung und mangels Aussichten auf wesentliche Veränderung erscheint der Bau einer Vollanschlussstelle wirtschaftlich nicht vertretbar.

Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

WELCHE ANBINDUNGEN DER UMFABRUNG AN DIE ALTE L 200 SIND NOTWENDIG? IST EIN MITTELANSCHLUSS NOTWENDIG?

Die Umfahrung Alberschwende muss zumindest an zwei Stellen, am Beginn und am Ende, an die alte L 200 angebunden werden. Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden daher mehrere Anschlüsse als Voll- oder Halbanzuschlüsse in der Planungsgruppe und mit den Wirtschaftstreibenden diskutiert, darunter im Westen der Anschluss in Gschwend, im Osten ein Anschluss im Bereich Nannen oder Dreßlen (je nach Variante) und in der Mitte in Rohnen und im Bereich des Betriebsgebietes Sohm.

Während ein Anschluss in Rohnen nicht empfohlen (siehe Seite 41) wird, wurde ein **Mittelanschluss beim Betriebsgebiet Sohm** genauer untersucht. Dieser hätte als Halbanschluss folgende **Vorteile**:

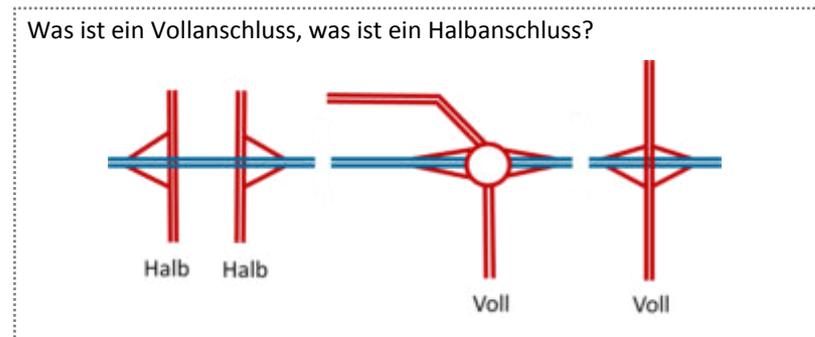
- Der Ortsteil Hof wäre zusätzlich geringfügig mehr vom Kfz-Verkehr entlastet, vor allem durch die Verlagerung von Lkw-Verkehr der östlich von Hof angesiedelten Betriebe auf die Umfahrung. Damit könnte die Ortskerngestaltung unterstützt werden.
- Die Ortsteile Nannen und Dreßlen wären vom Rheintal aus ohne ein Durchqueren des Ortskernes erreichbar.
- Die Erreichbarkeit für Betriebe könnte insbesondere für den Schwerverkehr verbessert werden.
- Beim Betriebsgebiet Sohm wäre für die Umfahrung jedenfalls ein befahrbarer Rettungsweg zur Unterflurtrasse erforderlich. Das bedeutet, dass in diesem Bereich eine Straße errichtet werden müsste. Diese wird allerdings ausschließlich von Einsatzfahrzeugen während eines Rettungseinsatzes befahren.
- Die Rampen eines Mittelanschlusses bzw. die Anbindung der L 14 an diesen Anschluss ermöglichen eine künftige Baulanderschließung in diesem Bereich, wie sie im örtlichen Entwicklungskonzept vorgesehen ist. Die Nähe zum Ortskern, zu den Einzelhandelseinrichtungen und zum Lift Brüggelekopf (grob geschätztes Verkehrsaufkommen an Spitzentagen: ca. 500 Hinfahrten + ca. 500 Rückfahrten) sprechen aus wirtschaftlichen Gründen für einen Mittelanschluss.

Die **Nachteile** eines Mittelanschlusses sind

- die erhöhten Baukosten von etwa 6 Mio. Euro bei geringer Verkehrsbelastung und
- der Flächenverbrauch durch die Rampen, insbesondere landwirtschaftliche Flächen.

Die **Verkehrsmengen** auf einem Mittelanschluss sind gering. Auf den Rampen eines Mittelanschlusses sind etwa 1.000 Kfz/24h je Fahrtrichtung für das Jahr 2030 prognostiziert, das sind nur geringfügig mehr Fahrzeuge als auf der L 14 heute. Die Verkehrsmengen entsprächen mengenmäßig einer Anliegerstraße (das ist eine Straße, die hauptsächlich der Erschließung der an ihr gelegenen Grundstücke dient). Die Rampen würden sich in der Senke westlich vom Betriebsgebiet Sohm befinden und sind von den Wohngebieten in Fohren und Brugg nicht direkt einsehbar. Sie wären jedenfalls flächensparend anzulegen, 50% der Rampen wären als Unterflurtrasse ausgeführt.

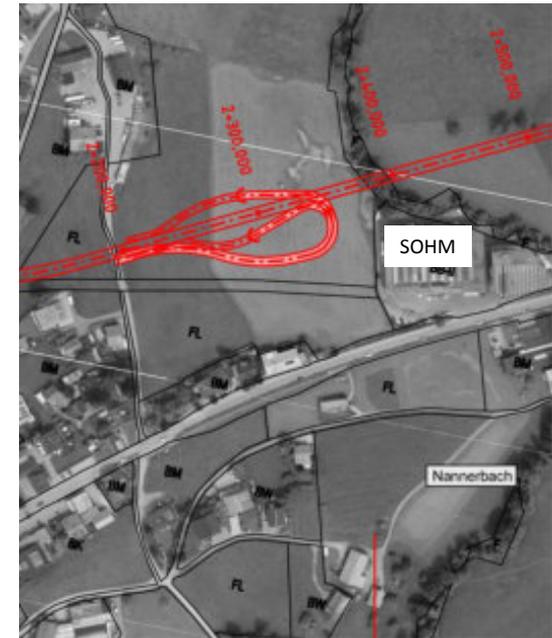
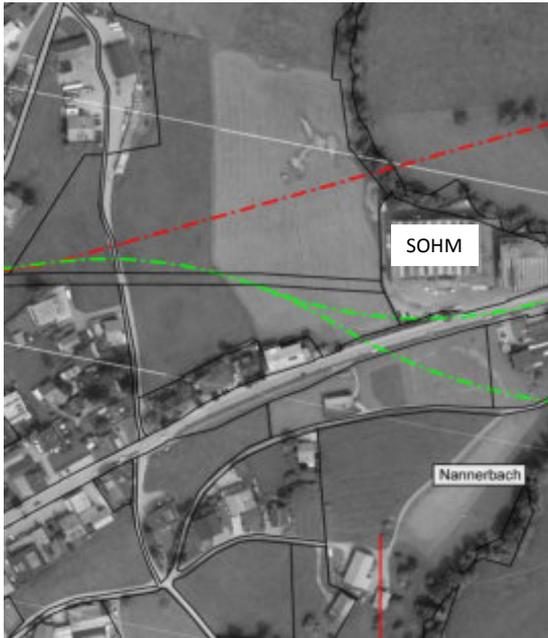
Die Meinung zu einem Mittelanschluss in der Gemeinde ist unterschiedlich. Einerseits sagen Gewerbetreibende, ein Mittelanschluss wäre nicht notwendig, andere Gewerbetreibende befürchten allerdings eine schlechtere Erreichbarkeit und damit den Verlust von KundInnen.



Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

IST EIN MITTELANSCHLUSS AN DIE ALTE L 200 NOTWENDIG?



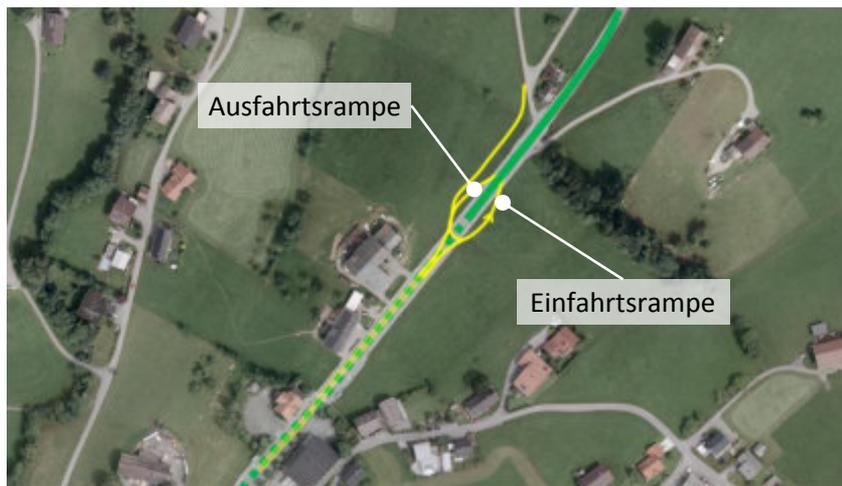
Hier sind drei unterschiedliche, mögliche Varianten eines bzw. keines Mittelanschlusses im Bereich des Betriebsgebietes Sohm skizziert. Die gefüllten grünen bzw. roten Linien befinden sich an der Oberfläche, die dünn strichlierten grünen bzw. roten Linien befinden sich unterhalb der Oberfläche. Diese Varianten verstehen sich als beispielhafte Darstellungen.

Die grüne Variante bezieht sich auf die Trassenvariante 2, die rote Variante auf die Trassenvariante 1. **Neben diesen Skizzen wären – sollte ein Mittelanschluss überhaupt erforderlich sein – auch andere Formen einer Halbanschlussstelle möglich.** Bei beiden Skizzen wäre eine Baulanderschließung möglich, im Idealfall könnte Betriebsgebiet gewidmet und auch erweitert werden, welches sich auch als Abschirmung zur Trasse eignen würde. Zur Notwendigkeit eines **Mittelanschlusses** im Bereich des Betriebsgebietes Sohm gibt es innerhalb der Planungsgruppe und auch in der Bevölkerung keine einhellige Meinung. Die Vor- und Nachteile aus fachlicher Sicht werden auf Seite 43 beschrieben.

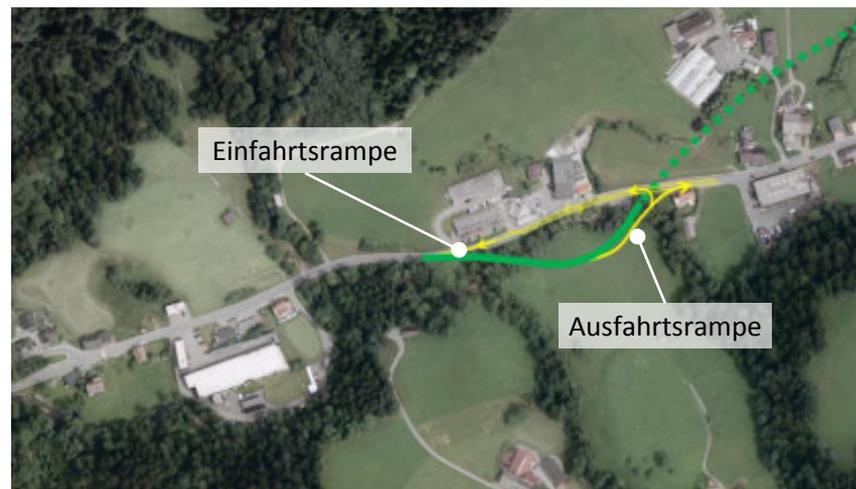
Umfahrung Alberschwende

Trassenvarianten und Korridore

ANSCHLÜSSE DER UMFABRUNG AN DIE BESTEHENDE L 200 – SCHEMATISCHE BEISPIELE ANHAND EINER TRASSENVARIANTE



Schematisches Beispiel für einen Halbanschluss in Dreßlen / Näßle



Schematisches Beispiel für einen Halbanschluss in Geschwend

Auf Basis von Variante 2 wurden **beispielhaft*** schematische Skizzen für die Anschlüsse an den Enden der Umfahrung angefertigt. Anhand dieser Skizzen sollen die möglichen Fahrrelationen veranschaulicht werden. Diese Anschlüsse sind vom Prinzip her auf die übrigen Varianten übertragbar.

Im Bereich Dreßlen taucht die L 200 in Richtung Hof unter die aktuelle Fahrbahn ab, nach rechts geht die Ausfahrtsrampe weg und führt in einem leichten Bogen am Portal vorbei zur bestehenden L 200. Parallel dazu kann mit einer Erschließungsstraße (in beiden Fahrrichtungen befahrbar) der Ortsteil Näßle an die bestehende L 200 angebunden werden. Auf diese Weise gelangen die Anwohner dort ins Ortszentrum, ohne auf die stark belastete L 200 ein- und im Anschluss gleich wieder ausfahren zu müssen. Außerdem haben sie über ein kurzes Verbindungsstück auf dem Portal die Möglichkeit, auf die Einfahrtsrampe

in Richtung Bregenzerwald zu gelangen und einzufädeln. Eine ähnliche Parallelfahrbahn wäre auch für die Anwohner östlich der L 200 denkbar.

In Zoll muss die Trasse der neuen L 200 nach Süden verschwenkt werden, um in den Tunnel zu gelangen. Von dieser neuen Trasse aus zweigt die Ausfahrtsrampe ab, über die sowohl das Zentrum von Alberschwende auf der bestehenden L 200 erreicht werden kann (Rechtsabbiegen), als auch die Betriebe nördlich der bestehenden L 200 (Linksabbiegen). Von der Linksabbiegemöglichkeit profitieren auch Anlieger der L 200 weiter westlich, da sie nicht mehr direkt nach links über die stark befahrene L 200 einbiegen müssen, um ins Rheintal zu gelangen. Sie biegen nach rechts in Richtung Bregenzerwald auf die L 200 ein, wenden über dem Portal und erreichen über die folgende Einfahrtsrampe wieder als Rechtseinbieger die L 200.

* Auch mit anderen Trassenvarianten (5) wären diese beispielhaften Darstellungen möglich.

Kreuzung Müselbach

Ausgangslage

BESTAND

In Müselbach kreuzen die L 200 Bregenzerwaldstraße, die L 205 Hittisauer Straße und ca. 15 m versetzt eine Genossenschaftsstraße. Die L 200 hat zwei Fahrspuren und einen 70 m langen Linksabbiegestreifen in Richtung L 205, wo sich die Fahrbahn - aus Richtung Alberschwende kommend - 140 m vor dem Knoten aufweitet. Am Knoten ist unmittelbar ein Schutzweg mit Mittelinsel vorhanden, weiter westlich in Richtung Alberschwende gibt es einen zweiten Schutzweg, der zum Queren zwischen den Bushaltestellen dient.

Die Hittisauer Straße mündet in die Kreuzung in Form einer gewundenen 90-Grad-Kurve mit einer Längsneigung von 4,5 %. Die Böschung ist etwa 7 m hoch. Am Knoten weitet sich die L 205 auf – ein Schutzweg ist nicht vorhanden.

Es gibt am Knoten zwei Bushaltestellen, die von den Linien 35, 37, 40 und 41 bedient werden. Fallweise kommt es dazu, dass bis zu drei Busse in den Busbuchten halten.

Gehsteige sind beim Gasthaus Krönele, bei den Bushaltestellen und bei der Bäckerei Huber vorhanden. Von Obermüselbach führt eine Treppe hinunter zum Schutzweg über die L 200.

Die Kunden der Bäckerei parken beiderseits der L 200 auf eigenen Parkplätzen der Bäckerei Huber.

Es ist möglich, in alle Richtungen einzufahren bzw. abzubiegen. Durch die nicht optimale Einsehbarkeit der Kreuzung und den Versatz der Genossenschaftsstraße und der L 205 kommt es zu unübersichtlichen Situationen und zu Unfällen.

Der Knoten ist Teil eines Schul- und Kindergartenweges zwischen Ober- und Untermüselbach.



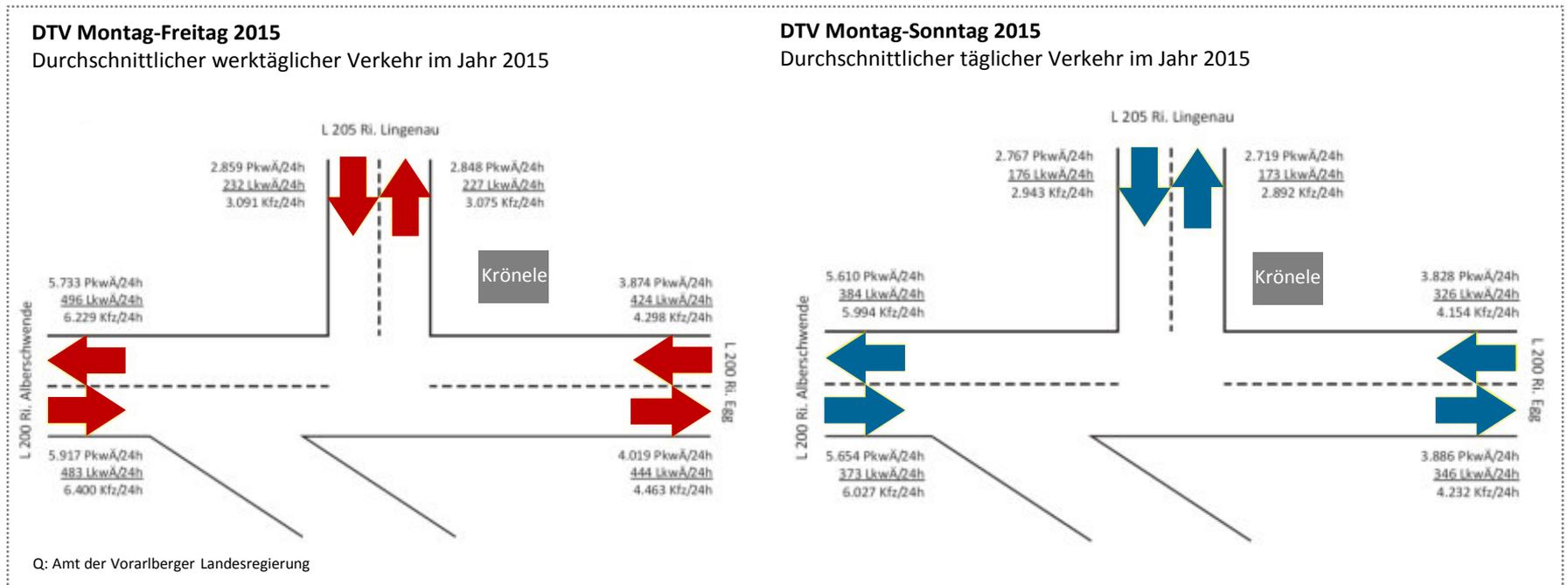
Kreuzung Müselbach in Richtung Egg

Kreuzung Müselbach

Ausgangslage

VERKEHRSAUFKOMMEN

Im Jahr 2015 verkehrten am Querschnitt Müselbach West (Zählstelle 9064_4) durchschnittlich täglich etwa 12.000 Kfz/24h, am Querschnitt Müselbach Ost (Zählstelle 9064_3) sind es 8.400 Kfz/24h und auf der L 205 (Zählstelle 9064_2) rund 5.850 Kfz/24h.



Kreuzung Müselbach

Analysen

VERKEHRSSICHERHEIT

Die Kreuzung Müselbach (L 200/L 205/Genossenschaftsstraße Müselbach) in Alberschwende ist eine Unfallhäufungsstelle nach RVS*. Von 2010 bis 2013 ereigneten sich an der Kreuzung Müselbach drei Unfälle mit Personenschaden beim Linksabbiegen, zwei Unfälle im Richtungsverkehr, ein Unfall mit nur einem Beteiligten und ein Fußgängerunfall.

Auf der L 200 ist in diesem Abschnitt eine höchst zulässige Geschwindigkeit von 60 km/h verordnet, und zwar im Abschnitt zwischen Schmittentobel und Gschlif.

Beobachtungen und Berichten der Gemeinde und Müselbacher BewohnerInnen zufolge ist die Kreuzung auch subjektiv unsicher. Bereits öfters wurden Verkehrsschilder auf der Verkehrsinsel, die dem Schutz der FußgängerInnen dienen soll, von Kraftfahrzeugen angefahren.

Von Seiten der Gemeinde Alberschwende und der BürgerInnen in Müselbach wird seit vielen Jahren eine Verbesserung der Situation für FußgängerInnen, insbesondere für Kinder und Jugendliche, gefordert. Konkret wurde der Wunsch nach einer Reduktion des Tempolimits geäußert. Die Gemeinde Alberschwende und die OrtsvertreterInnen aus Müselbach traten wiederkehrend für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Es gab unter anderem bereits Gespräche mit Landesstatthalter Karlheinz Rüdiger, mit dem Büro für Zukunftsfragen des Amtes der Voralberger Landesregierung und mehrere Bürgerversammlungen mit reger Beteiligung. Die Bezirksbehörde hat Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit in diesem Bereich bisher nicht positiv beurteilt.

Wie wird eine Unfallhäufungsstelle in der RVS* 02.02.21 definiert?

Ein Knoten oder eine Strecke bis zu einer Länge von 250 Meter ist eine Unfallhäufungsstelle, wenn mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren passiert sind und der Relativkoeffizient bei 0,8 oder darüber liegt oder wenn sich mindestens fünf gleichartige Unfälle (einschließlich Unfälle mit Sachschaden) in einem Jahr ereignet haben. Der Relativkoeffizient berücksichtigt – einfach gesagt – auch die Verkehrsstärke auf dem Straßenabschnitt. Zu den Unfallarten (relevant für das Kriterium „Gleichartige Unfälle“) gehören zum Beispiel Fußgängerunfälle, Frontalkollisionen oder rechtwinkelige Kollisionen etc..

* RVS Richtlinien für Straßen und Verkehr



Verkehrsinsel Kreuzung Müselbach
Foto: Jürgen Bereuter/Müselbach

Kreuzung Müselbach

Analysen

GESCHWINDIGKEITEN

Um die Verkehrssituation an der Kreuzung Müselbach beurteilen zu können, wurden Geschwindigkeitsmessungen und Videoaufzeichnungen gemacht.

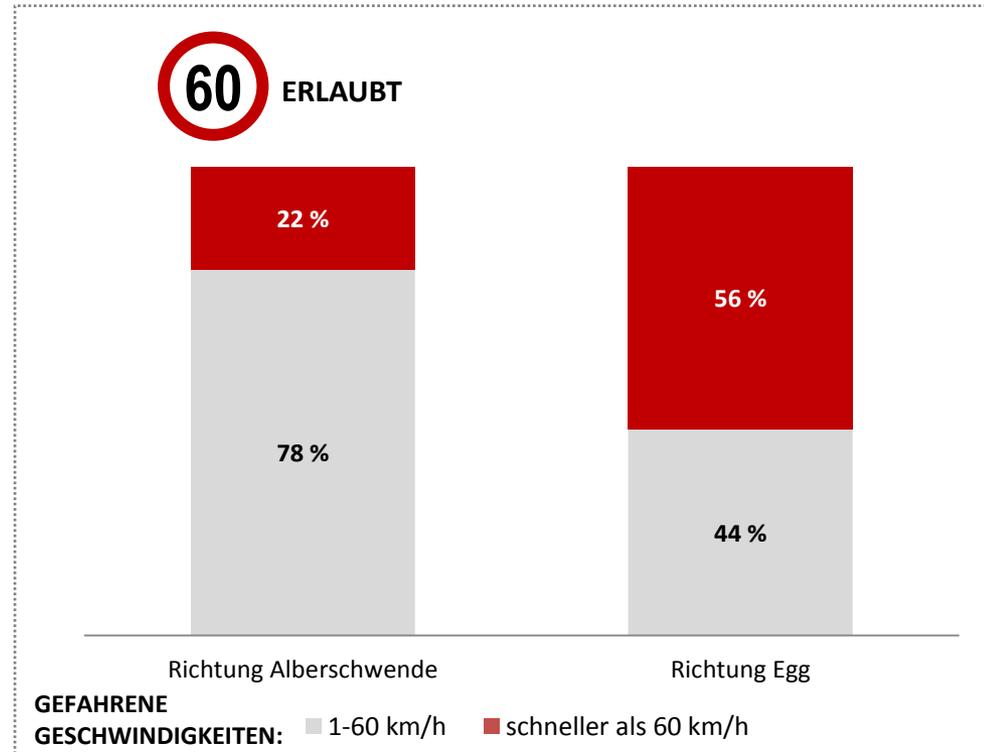
- Geschwindigkeitsmessungen auf der L 200 durch das Land Vorarlberg im Zeitraum von 9. Mai bis 17. Mai 2016, durchgehend 24 Stunden (Lage der Messstelle: L 200, wenige Meter östlich vom Gasthaus Krönele)
- Videoaufzeichnungen im Zeitraum von 9. bis 13. Mai, am 18. und 19. Mai 2016, von 28. bis 30. Juni sowie am 1. Juli 2016 zu folgenden schulrelevanten Uhrzeiten:
in der Früh 07:15 Uhr - 08:15 Uhr und zu Mittag 11:35 Uhr - 12:35 Uhr

Etwa 78 % der Pkw-LenkerInnen in Fahrtrichtung Alberschwende fahren maximal 60 km/h, die übrigen 22 % fahren schneller als 60 km/h. In Richtung Egg wird schneller gefahren: Rund 56 % der Pkw-LenkerInnen fahren über 60 km/h.

Die V_{85} -Geschwindigkeit, das ist jene Kfz-Geschwindigkeit, die von 85 % der Kraftfahrzeuge nicht überschritten wird, beträgt im Untersuchungszeitraum in Richtung Alberschwende etwa 62 km/h, in Richtung Egg sind es allerdings 68 km/h (Pkw: 63 km/h in Richtung Alberschwende und 70 km/h in Richtung Egg).

Der Richtwert der V_{85} laut Fußgänger-Richtlinie (RVS* 03.02.12) für die Anlage von Schutzwegen bei nicht-signalgeregelten Kreuzungen (also Kreuzungen ohne Ampel) beträgt 55 km/h. Das bedeutet, dass in Müselbach die Anlage eines Schutzweges ohne Signalregelung über die L 200 gemäß den Richtlinien nicht empfohlen wird.

* RVS ... Richtlinien für Straßen und Verkehr



Q: eigene Bearbeitung auf Basis der Messdaten des Amtes der Vorarlberger Landesregierung 2016.
Erhebungszeit: Montag, 09.05.2016, 12:30 Uhr bis Dienstag, 17.05.2016, 10:00 Uhr

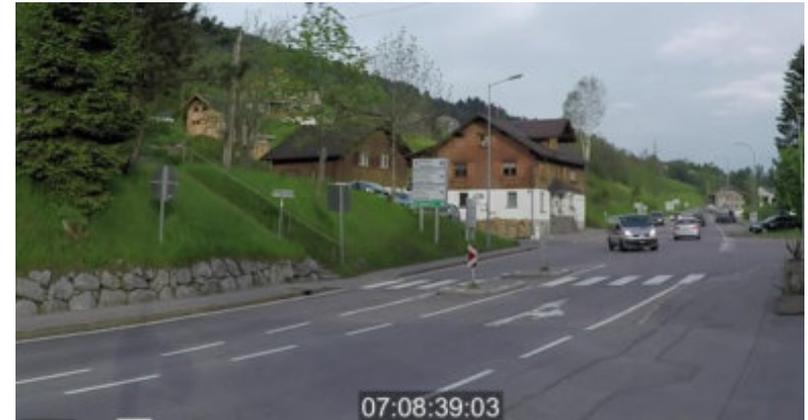
Kreuzung Müselbach

Analysen

VERHALTENSBEOBACHTUNGEN

Im Zeitraum 9.-13. Mai, am 18. und 19. Mai 2016 sowie von 28. bis 30. Juni und am 1. Juli 2016 wurden in der Fußgänger-Morgenspitze (Schulbeginnzeit) von 7:15 bis 8:15 Uhr sowie in der Mittagszeit (Schulschluss 11:35 Uhr bis 12:35 Uhr) Videoaufzeichnungen an den beiden Schutzwegen sowie an der Querung der L 205 am Knoten Müselbach gemacht.

- Die Analysen zeigen in diesen Zeiträumen eine vergleichsweise geringe Anhaltebereitschaft der Kfz für jene FußgängerInnen, die beabsichtigen, den östlichen Schutzweg zu queren. Die Anhaltebereitschaft liegt in den beobachteten Zeiträumen bei nur etwa 50 %. Eine vergleichende Videoanalyse vom Alberschwender Ortszentrum in der Morgenspitze des 10. November 2015 zeigt, dass im Ortszentrum die Anhaltebereitschaft der Kfz deutlich höher ist. Im Ortszentrum gilt ein Geschwindigkeitslimit von 40 km/h.
- Die Videoanalysen am Knoten Müselbach zeigen zudem, dass mehr als je ein Viertel der Jugendlichen und der Erwachsenen über die beiden Landesstraßen (L 200 und L 205) rennen, sowohl über die Schutzwege als auch in Bereichen ohne Schutzweg. Die FußgängerInnen beginnen auch dann zu rennen, wenn ein Schülerlotse zugegen ist.
- Beim östlichen Schutzweg und auch bei der Querung L 205 rennen am Morgen etwa 20 % aller FußgängerInnen (Erwachsene, Jugendliche und Kinder, also alle Altersgruppen) über die Straße. Beim Schutzweg West sind es 12 %. Zu Mittag erhöht sich der Wert der rennenden Fußgänger auf 25 % auf den Schutzwegen West und Ost.



Zwei Kamerastandorte
Foto: Jürgen Bereuter/Müselbach

Kreuzung Müselbach

Analysen

VERHALTENSBEOBSACHTUNGEN

- Vor allem in der Früh gibt es Querungen abseits der Schutzwege zwischen der Bushaltestelle und der Bäckerei. Bei diesen Querungen rennen etwa 75 % aller FußgängerInnen über die L 200 (Erwachsene, Jugendliche und auch Kinder, v.a. in der Altersgruppe 11-14).



Foto: Jürgen Bereuter/Müselbach

- Kindern ist eine eigenständige Mobilität kaum möglich. Am Morgen queren die Kinder die L 200 niemals alleine, sondern in einer Gruppe in Begleitung von zumindest einer erwachsenen Begleitperson, fast alle nehmen zusätzlich den Schutz des Schülerlotsens in Anspruch. Alle Kinder müssen gelbe Warnwesten tragen. Zu Mittag, wenn es keinen Schülerlotsen mehr gibt, queren die Kinder meist zu zweit den Schutzweg, sehr selten alleine.
- Im Winter sind die Gehsteige oft mit Schnee bedeckt, dazu kommt die Finsternis in der Früh. Südlich der L 200 gibt es zudem durch die Hanglage keine deutlichen Aufstellflächen für die FußgängerInnen. Dadurch sind sie für herannahende Kfz schwerer zu erkennen. Dies verschärft die Situation zusätzlich.
- Der „Vorplatz“ der Bäckerei wird von Kfz-LenkerInnen als Kurzparkplatz für Einkäufe in der Bäckerei genutzt, allerdings wird auch die Bushaltestelle Richtung Rheintal als Pkw-Halteplatz zum selben Zweck oder zum Umsteigen in den öffentlichen Bus genutzt (Kiss&Ride). Durch das Queren der FußgängerInnen im Bereich zwischen Bus und Bäckerei, aber auch durch das Herausfahren der Pkw aus der Bushaltestelle kommt es gelegentlich zu Konflikten.
- Die Analysen zeigen bei den querenden FußgängerInnen oftmaliges Zögern, unsicheres Verhalten wie Zurücktreten von der Fahrbahn, Rennen über die Straße oder den Schutzweg, mehrfach wiederholtes Links-Rechts-Schauen und teilweise langes Warten. Diese Phänomene treten nicht nur bei Kindern und Jugendlichen auf, sondern auch bei Erwachsenen. Die subjektive Unsicherheit ist – neben der objektiven Unfallstatistik – für alle Altersgruppen gegeben.

Kreuzung Müselbach

Empfehlung einer Sofortmaßnahme

REDUKTION DES GESCHWINDIGKEITSLIMITS AUF TEMPO 50

Aufgrund der Analysen und Ergebnisse wurde daher empfohlen, innerhalb des Ortsgebietes in einem von der Bezirkshauptmannschaft festzulegenden Abschnitt eine höchst zulässige Geschwindigkeit von **50 km/h als Sofortmaßnahme** zu verordnen, mit dem Ziel, die V_{85} -Geschwindigkeit zu senken und die Anhaltebereitschaft der Kfz-LenkerInnen zu erhöhen. Die Maßnahmen optische Einengung der Fahrbahn durch markierte Seitenstreifen, wie dies bereits im Ortskern von Alberschwende der Fall ist, und eine markierte Tempobremse, wurden im Dezember 2016 im Zuge des Planungsverfahrens begonnen und bei trockener Witterung rasch fertiggestellt. Weiters kann die Gemeinde Alberschwende zusätzlich eine dynamische Geschwindigkeitsanzeige am Lichtmast befestigen.

In einer zweiten Stufe muss der Umbau der Kreuzung und die **Sanierung der Unfallhäufungsstelle** bzw. der Gefahrenstelle rasch in Angriff genommen werden.



Foto: Jürgen Bereuter/Müselbach

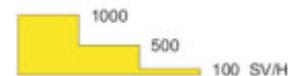
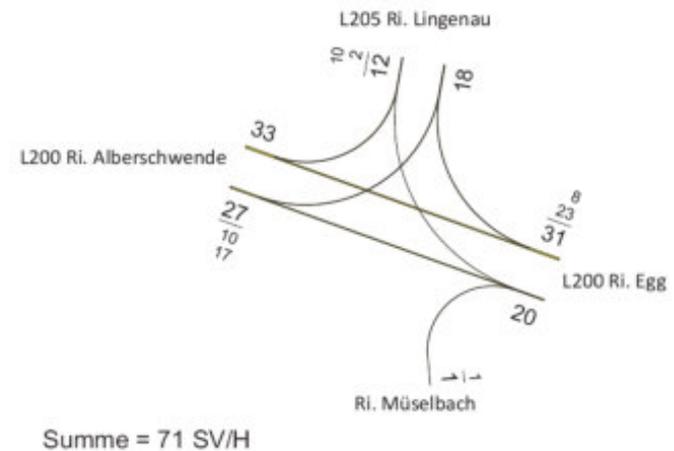
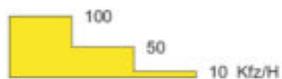
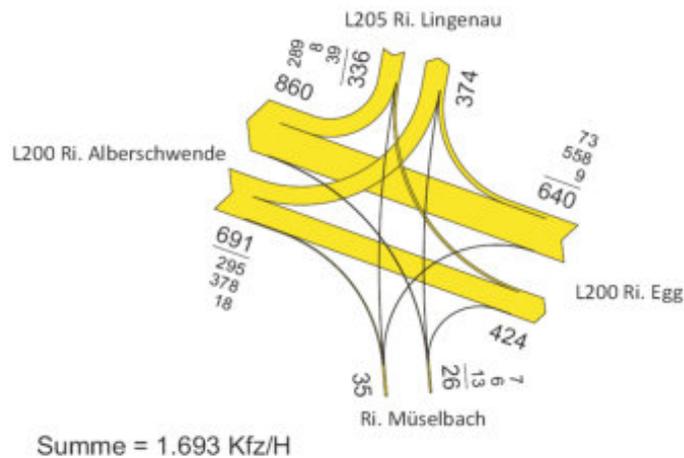
Kreuzung Müselbach

Leistungsfähigkeit

VERKEHRSAUFKOMMEN ABENDSPITZE WERKTAG

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung mit dem für das Jahr 2030 prognostizierten Bemessungsverkehr (Prognosegrundlagen wie im Verkehrsmodell, S. 26) ergibt in der Werktag-Abendspitzenstunde Belastungen von etwa 1.700 Kraftfahrzeugen (Kfz). Die prognostizierte Zahl der Schwerverkehrsfahrzeuge (SV) beträgt etwa 70.

Abendspitzenstunde
Werktag 2030



SV ... Schwerverkehrsfahrzeuge (Lkw, Sattelschlepper, Busse)
H ... Stunde

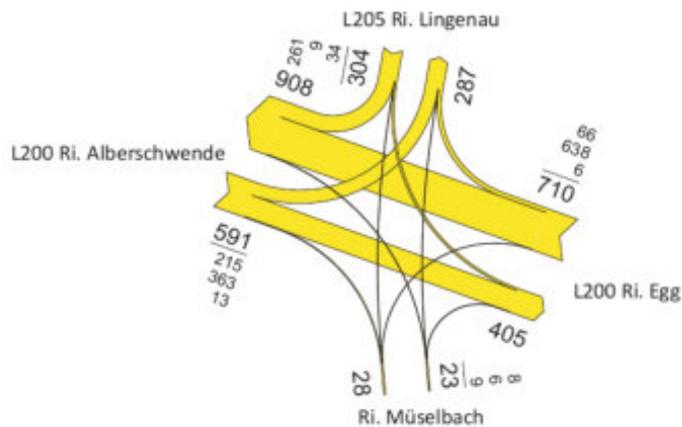
Kreuzung Müselbach

Leistungsfähigkeit

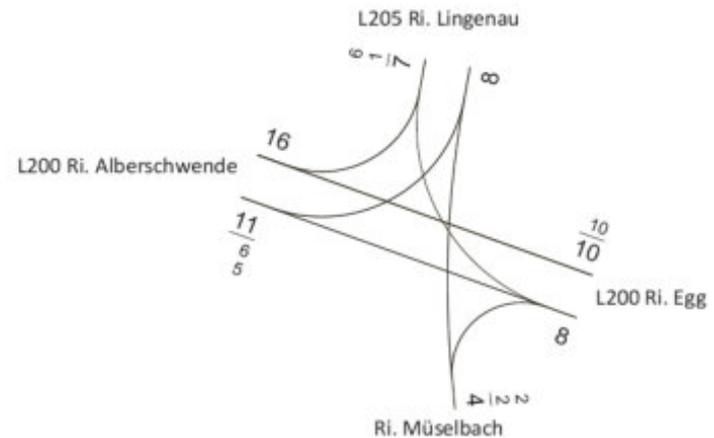
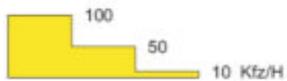
VERKEHRSAUFKOMMEN ABENDSPITZE SAMSTAG

In der prognostizierten Samstagabendspitzenstunde 2030 verkehren ca. 1.630 Kraftfahrzeuge, davon 32 Schwerverkehrsfahrzeuge.

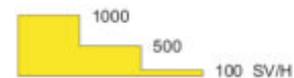
Abendspitzenstunde
Samstag 2030



Summe = 1.628 Kfz/H



Summe = 32 SV/H



SV ... Schwerverkehrsfahrzeuge (Lkw, Sattelschlepper, Busse)
H ... Stunde

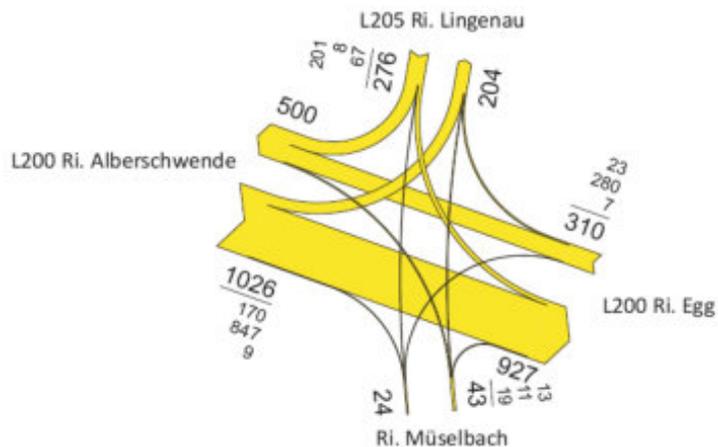
Kreuzung Müselbach

Leistungsfähigkeit

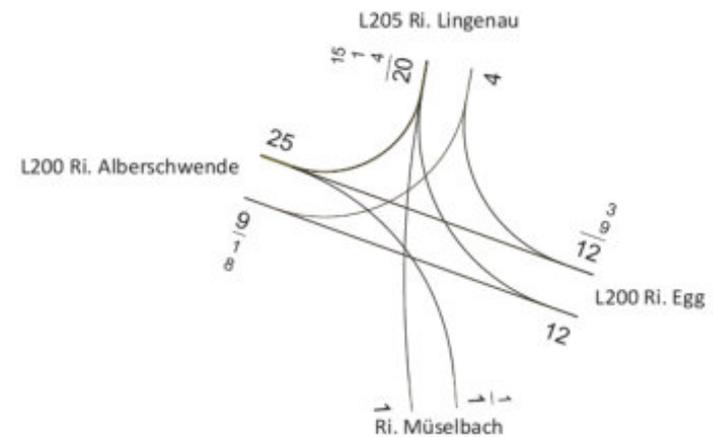
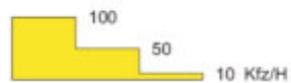
VERKEHRSAUFKOMMEN MORGENSPITZE SAMSTAG

In der prognostizierten Samstagmorgenspitzenstunde 2030 verkehren rund 1.660 Kraftfahrzeuge, davon ca. 40 Schwerverkehrsfahrzeuge.

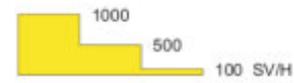
Morgenspitzenstunde
Samstag 2030



Summe = 1.655 Kfz/H



Summe = 42 SV/H

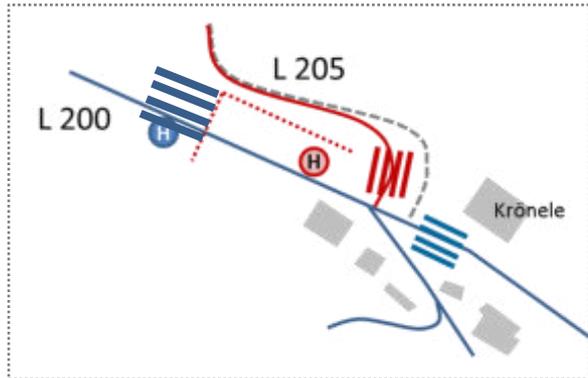


SV ... Schwerverkehrsfahrzeuge (Lkw, Sattelschlepper, Busse)
H ... Stunde

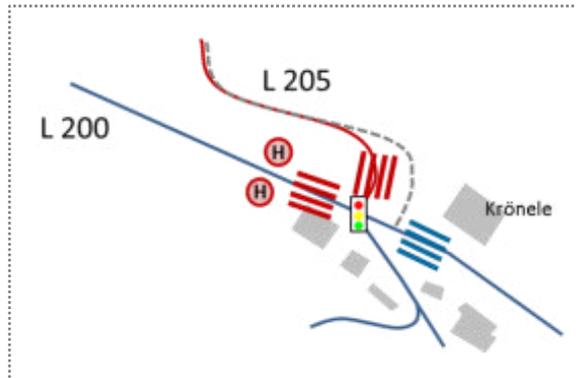
Kreuzung Müselbach

Umbau der Kreuzung

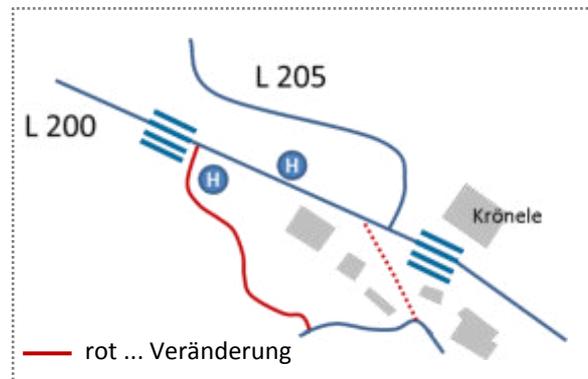
VARIANTEN



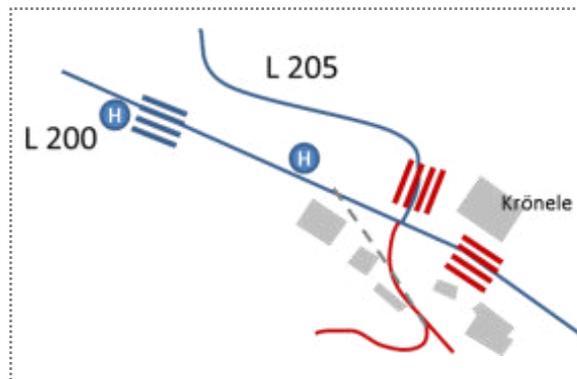
Variante 3: Verschiebung der Kreuzung
mit Fußgängerunterführung Verschiebung der
Busbucht, Gehsteigverbreiterungen, Mittelinsel



Variante 4: Ampel und Verschiebung der Kreuzung
Verkehrslichtsignalanlage, Verschiebung des
Schutzweges und der Busbucht,
Gehsteigverbreiterungen, Mittelinsel



Variante 5: Neue Genossenschaftsstraße
Errichtung einer neuen Genossenschaftsstraße,
Doppel-T-Knoten, neuer Fußweg



Variante 6: Verschiebung Genossenschaftsstraße
Verschiebung der Genossenschaftsstraße,
Mittelinsel

Kreuzung Müselbach

Umbau der Kreuzung

EMPFEHLUNG

Von der Planungsgruppe wird – basierend auf den Ergebnissen der Wirkungsanalysen von M+G Ingenieure und eines Gesprächstermins in Müselbach am 12. Oktober 2016* – die **Variante 4** empfohlen. Bei der Betrachtung aller Varianten lassen sich insbesondere die Defizite für die FußgängerInnen mit der Variante 4 am besten beheben – bei gleichzeitig besten Ergebnissen für die Leistungsfähigkeit bezüglich der Kfz. In der folgenden Tabelle sind die Vor- und Nachteile der Variante 1 und der Variante 4 systematisch dargestellt.

Bewertungskriterium	Variante 1: Kreisverkehr	Variante 4: Verkehrslichtsignalanlage (Ampel)
Leistungsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none">▪ Leistungsfähigkeit im Jahr 2030 gegeben, schlechtesten Fall: Morgenspitze Samstag (5 % Leistungsfähigkeitsreserve)▪ Steuerung der Verkehrsströme nicht möglich, Erhöhung der Leistungsfähigkeit daher nicht möglich	<ul style="list-style-type: none">▪ Leistungsfähigkeit im Jahr 2030 gegeben, schlechtesten Fall: Abendspitzen Samstag und Werktag (jeweils 20 % Leistungsfähigkeitsreserve)▪ gezielte Steuerung der Verkehrsströme▪ Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Verlängerung der Umlaufzeit und zusätzlichen Rechtsabbieger Egg Richtung Müselbach mit Anpassung der Ampel-Phasen möglich
Verkehrsfluss	Brems- und Beschleunigungsvorgang für jedes Fahrzeug zu jeder Tageszeit	Halte erforderlich, aber Optimierung (=Reduktion der Halte) durch verkehrsabhängige Steuerung der Ampel
Busverkehr	Bus ist mit motorisiertem Individualverkehr gleichgestellt	Bus-Beschleunigung ist möglich
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none">▪ Geringe Unfallschwere bei Kfz-Unfällen▪ FußgängerInnen sind beim Queren wie derzeit auf die Anhaltebereitschaft durch Kfz-LenkerInnen angewiesen▪ Hohes Unfallrisiko für RadfahrerInnen	<ul style="list-style-type: none">▪ Absicherung der Fußgänger-Querungen durch Lichtzeichen▪ erhöhtes subjektives Sicherheitsgefühl für FußgängerInnen

Fortsetzung auf nächster Seite

*Termin in der Volksschule Müselbach am 12.10.2016, eingeladen waren alle MüselbacherInnen. Von den PlanerInnen wurden Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten präsentiert und gemeinsam diskutiert, insbesondere die Vor- und Nachteile einer Lichtsignalanlage und eines Kreisverkehrs. Ausgeschlossen werden konnte die Variante 6 (die Verlegung der Genossenschaftsstraße) aufgrund der starken Längsneigung der Straße.

Kreuzung Müselbach

Umbau der Kreuzung

EMPFEHLUNG

Es ist absehbar, dass der Umbau der Kreuzung Müselbach, Variante 4, ins Straßenbauprogramm rasch aufgenommen wird. Der Umbau der Kreuzung wird einige Monate in Anspruch nehmen.

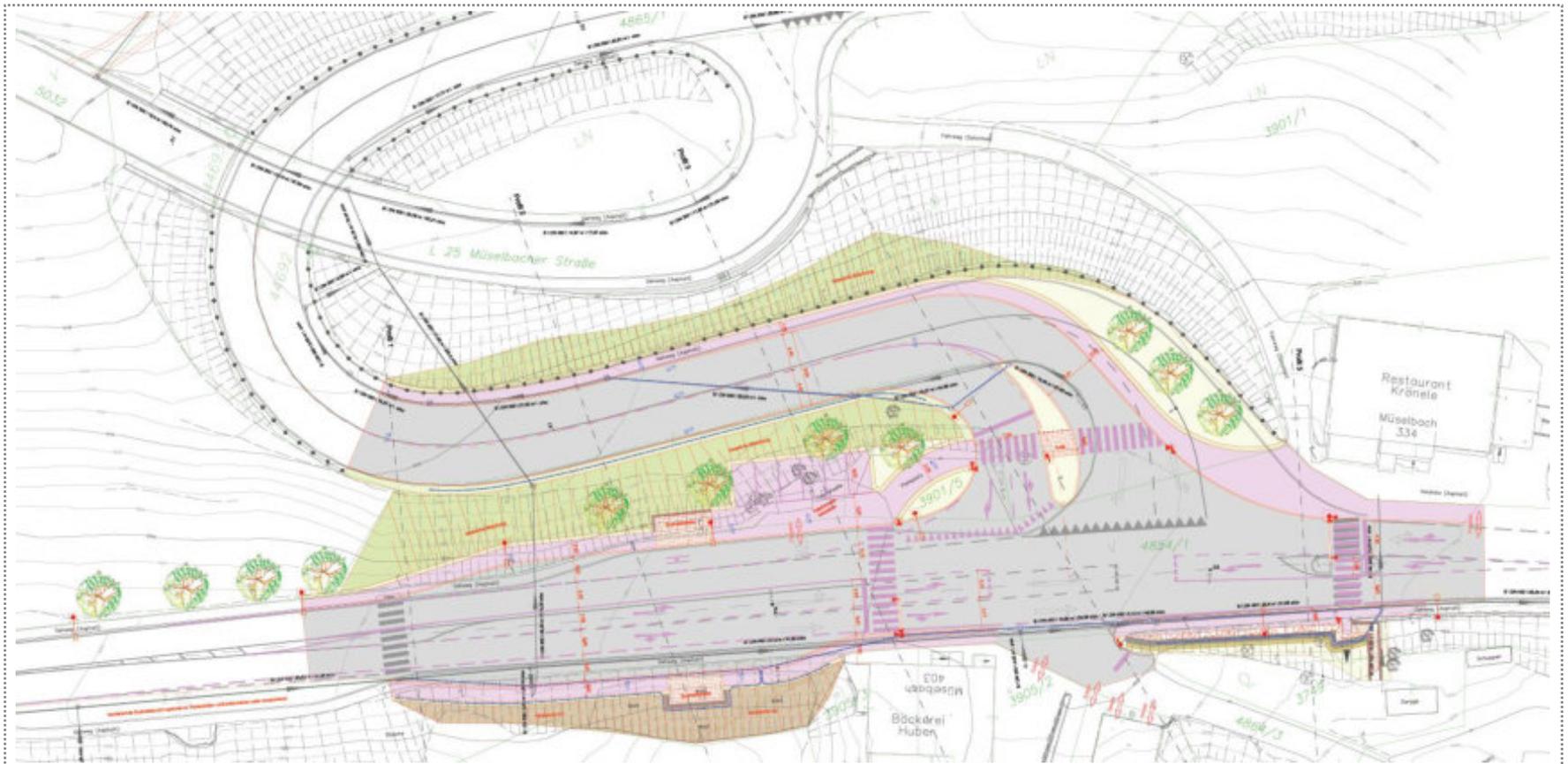
Bewertungskriterium	Kreisverkehr	Verkehrslichtsignalanlage (Ampel)
Flächenbedarf	<ul style="list-style-type: none">hoher FlächenverbrauchProblem: Stellplätze Bäckerei fallen weg	niedriger Flächenverbrauch
Landschaftsbild	starker Eingriff (hohe Stützmauern erforderlich)	unverändert
Kosten für den Bau	hoch ca. 2,5 Mio. Euro	mittel (wegen Knotenumbau) ca. 1,5 Mio. Euro
Kosten für den Betrieb	niedrig	mittel

Kreuzung Müselbach

Umbau der Kreuzung

EMPFEHLUNG

Empfehlung Variante 4: Verschiebung der Kreuzung und Busbucht, Verkehrslichtsignalanlage – Vorprojekt



Q: M+G Ingenieure: Alberschwende – Müselbach, Kreuzung L 200 / L 205, Vorprojekt 2016, Technischer Bericht mit Wirkungsanalyse. Feldkirch, Juli 2016

Ortskern Analyse

BAUWERKE, NUTZUNGEN UND GESTALTUNG

Der Dorfplatz von Alberschwende hat trotz Nähe zur stark befahrenen L 200 eine vergleichsweise hohe Aufenthaltsqualität. Um den Dorfplatz säumen sich die Kirche, das Gemeindeamt, zwei Gasthäuser und das Naturdenkmal „Dorflinde“. Westlich befinden sich der Pfarrhof, die Volksschule, die Mittelschule, das Sozialzentrum, der Kindergarten und die Bücherei. Die Straße dazwischen ist verkehrsberuhigt.

Die Linde ist ein wichtiges gestalterisches Merkmal des Dorfplatzes. Vor allem Kinder und Jugendliche halten sich am Dorfplatz auf, schließlich liegt der Platz direkt am Weg zur Schule. Der Platz wird auch für Veranstaltungen genutzt, wie zum Beispiel der Kultur-Käse-Klatsch oder Märkte, allerdings wird er zu einem großen Teil als Pkw-Parkplatz verwendet.

Die Gemeinde Alberschwende verfügt über einige erhaltenswerte und identitätsstiftende Bauten im Ortskern – teilweise unmittelbar an der L 200. Im östlichen Teil des inneren Ortszentrums bildet eine historische Häuserreihe mit der Merbotkapelle, dem ungenutzten Gasthaus zur Brauerei und dem Gasthaus Löwen eine schöne Ensemblewirkung und eine repräsentative Straßenfront. Der Straßenraum findet seinen Abschluss als dreieckiger Platz vor dem Gasthaus zur Brauerei. Eine Baulücke vis à vis der alten Brauerei beeinträchtigt die Raumwirkung des Ensembles (siehe Walter Felder 2015).

Mitte der 1950er-Jahre begann in der Gemeinde Alberschwende eine rege Bautätigkeit. Das Verkehrsaufkommen stieg, die L 200 wurde zu einer Barriere für den Fuß- und Radverkehr, sie teilt die Gemeinde in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Diese Barriere ist vor allem im Ortszentrum, in Hof, zu spüren: FußgängerInnen werden an den Rand gedrängt – die Gehsteige sind schmal, die Straße lässt sich nur mühsam queren und attraktive Möglichkeiten der Begegnung fehlen.



Q: eigene Darstellung, auf Grundlage von Walter Felder, 2015

Ortskern

Analyse

EIN BLICK ZURÜCK



Fotos: <http://www.vol.at/alte-fotos-aus-alberschwende/3653899>, Peter Hermes, Annette Jäger

Ortskern

Analyse

EIN BLICK ZURÜCK



Q: Amt der Vorarlberger Landesregierung, vogis, Urmappe 1857



Fotos: <http://www.vol.at/alte-fotos-aus-alberschwende/3653899>, Peter Hermes, Annette Jäger / rechts: Jürgen Furchtlehner

Ortskern Analyse

70 PROZENT DER FLÄCHE GEHÖREN DEM KFZ-VERKEHR

Der Dorfplatz von Alberschwende ist einer der Lieblingsplätze der BewohnerInnen. Gemeinsam mit den Flächen vor der Raiffeisenbank ist der Dorfplatz etwa 4.400 m² groß. Das ist anderthalb Mal so groß wie der Marktplatz in Dornbirn oder $\frac{1}{4}$ vom Kornmarkt in Bregenz.

Fast 70 % der Flächen werden vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr genutzt. Für FußgängerInnen verbleiben 23 % der Fläche, für Grünflächen 7 % und für Gastgärten 2 %. Die Landesstraße L 14 mündet direkt zwischen dem Gasthaus Taube und dem Cesars in den Dorfplatz.

Im Ortskern gibt es etwa 364 Stellplätze, allerdings ist davon ein Großteil auf nicht öffentlichen Flächen. Zu den Stellplätzen werden auch die Stellplätze der Supermärkte Hofer und Spar dazugezählt. Eine private Nutzung außerhalb der Geschäftszeiten ist nicht erlaubt, wenngleich sie geduldet wird.

Neben den Pkw-Stellplätzen wurden im Ortskern 63 Fahrradstellplätze gezählt.

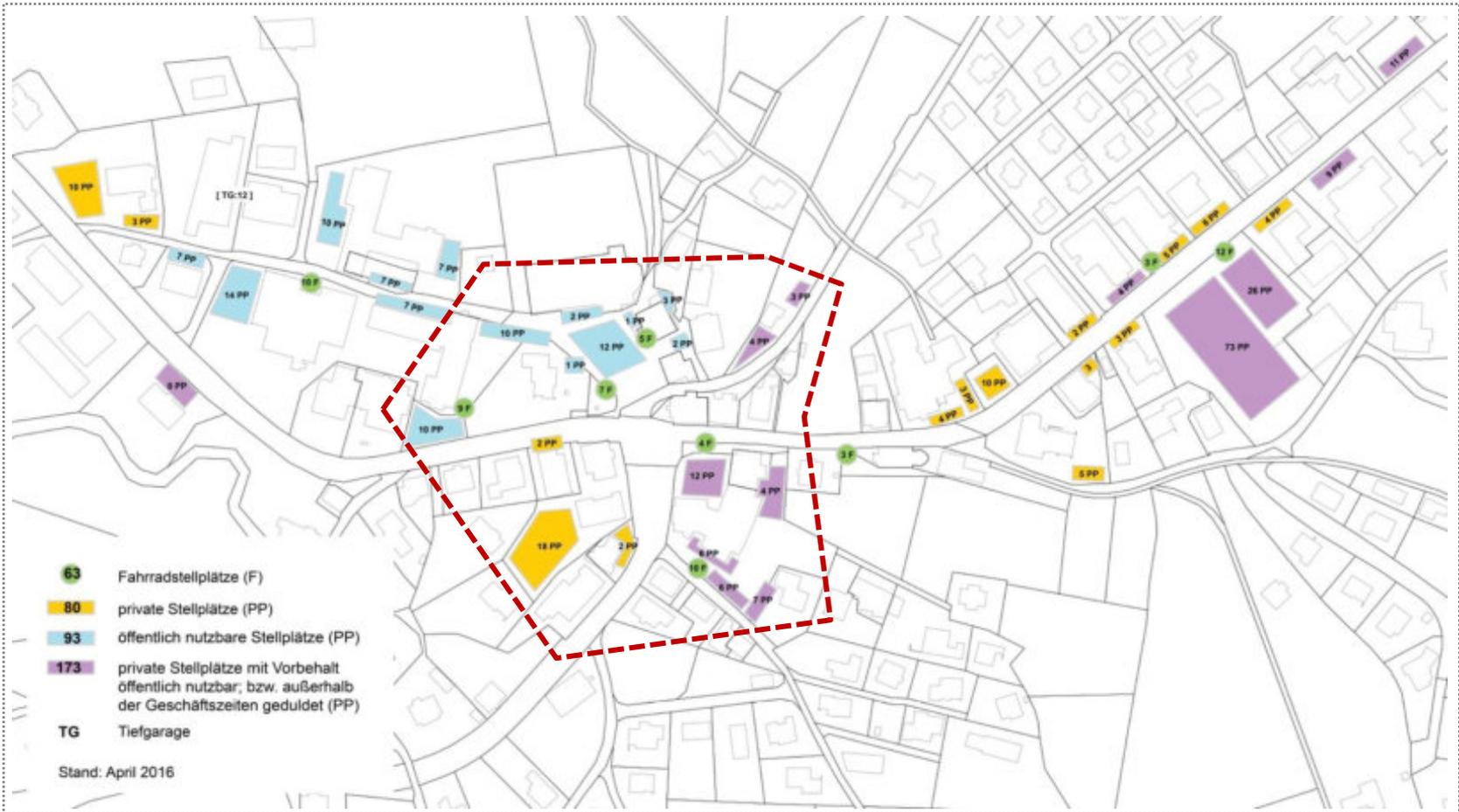


Fast 70 % der Flächen werden von Kfz genutzt

Ortskern

Analyse

PARKRAUMERHEBUNG



--- Näheres Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung 23.11.2016

Anzahl der Parkplätze im Ortskern
Q: eigene Erhebung mit Unterstützung der Gemeinde Alberschwende

Ortskern Analyse

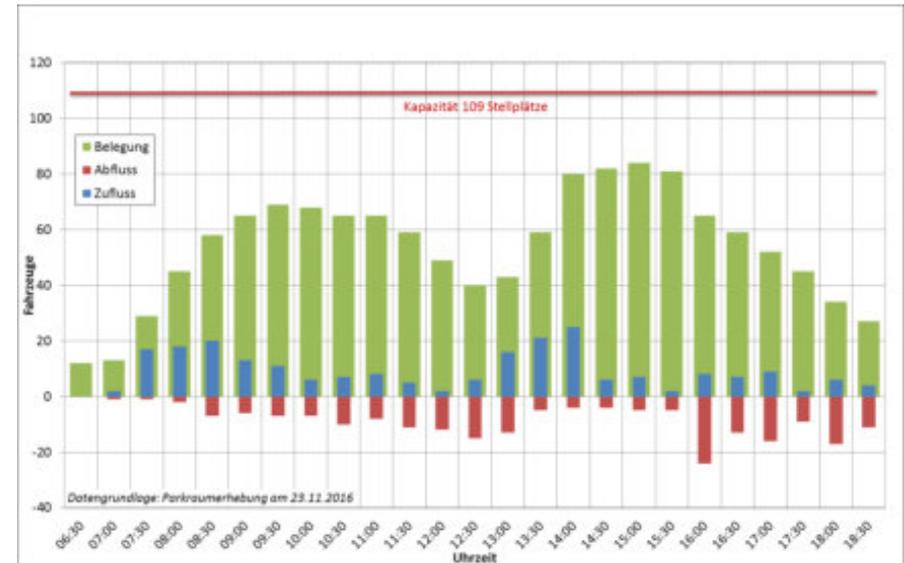
PARKRAUMERHEBUNG

Am Mittwoch, 23.11.2016, in der Zeit von 6:30 Uhr bis 12:30 Uhr und 13:30 Uhr bis 18:30 Uhr wurden die Stellplatzauslastung und die Parkwechselforgänge im Ortszentrum erhoben. Im untersuchten Gebiet wurden rund 109 Pkw-Stellplätze im Zentrumsbereich beobachtet, die im Durchschnitt zu rund 50 % ausgelastet sind. Die maximale Auslastung wurde am Nachmittag mit rund 77 % festgestellt. Zu unterscheiden ist dabei in rein öffentliche Stellplätze (in öffentlichem Besitz und für jedermann nutzbar), in öffentlich nutzbare Stellplätze in privater Hand (z.B. Kundenparkplätze) und rein private Stellplätze.

Am Erhebungstag wurden 240 geparkte Fahrzeuge erfasst. Mit 112 Fahrzeugen stand knapp die Hälfte auf einem der 45 rein öffentlichen Parkplätze, mit 104 Fahrzeugen waren die 42 öffentlich nutzbaren Parkplätze in Privatbesitz nur unwesentlich geringer belegt. 24 Fahrzeuge wurden auf den erhobenen 22 rein privaten Stellplätzen im Erhebungsbereich erfasst.

Weiters wurde die Parkdauer erhoben. Als Dauerparker können jene Pkw angesehen werden, die länger als 3 Stunden parken.

Die Auswertung ergab, dass die durchschnittliche Parkdauer auf den öffentlichen und den öffentlich nutzbaren Parkplätzen bei rund 2,4 Stunden liegt. Auf den rein öffentlichen Parkplätzen parken knapp zwei Drittel maximal 3 Stunden, 43 Fahrzeuge belegten ihren Parkplatz länger. Auf den öffentlich nutzbaren Privatparkplätzen sind es fast drei Viertel, die maximal 3 Stunden parken, 29 Fahrzeuge standen dort länger. Es wurde kein Fahrzeug festgestellt, dass auf öffentlichen/öffentlich nutzbaren Parkplätzen zwischen Erhebungsbeginn und -ende nicht bewegt wurde.



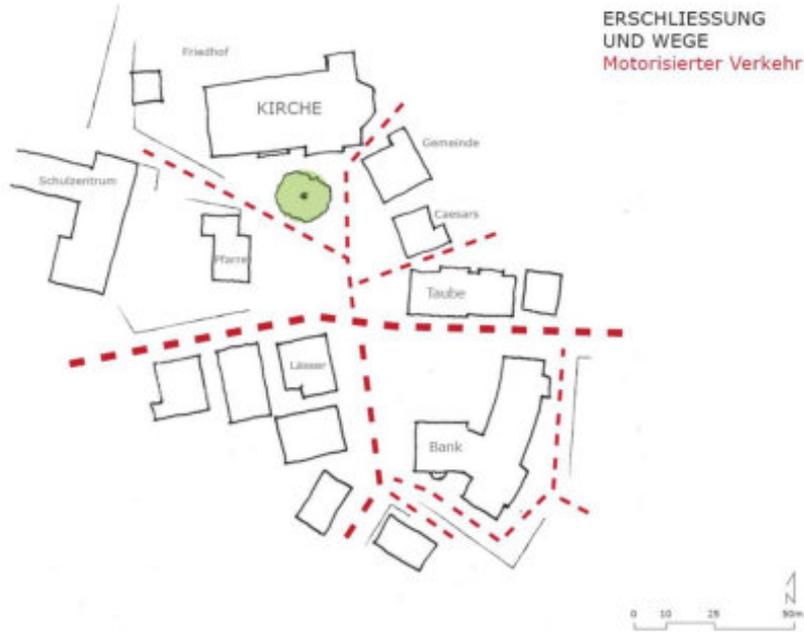
Belegung, Zufahrten und Abfahrten der erhobenen Parkplätze

Q: eigene Erhebung

Ortskern

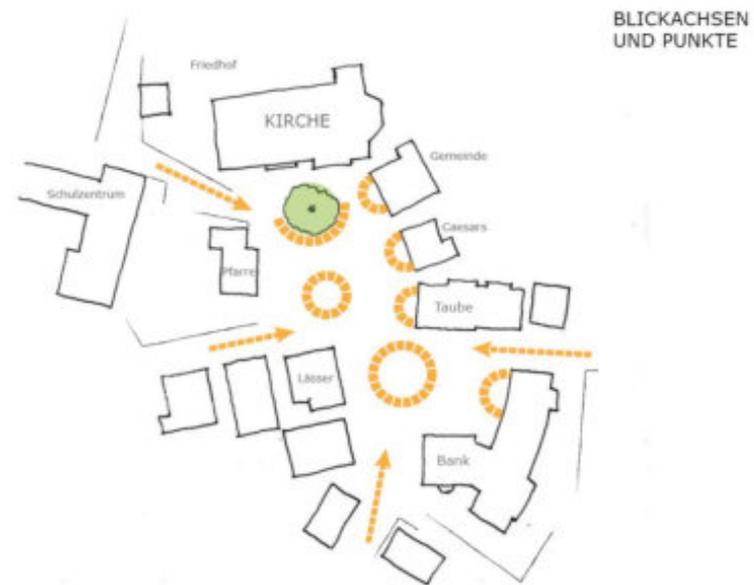
Analyse

ERSCHLIESSUNG DES ORTSZENTRUMS



Ortskern Analyse

FASSADENKULISSE UND BLICKACHSEN



Ortskern Analyse

WÜNSCHE DER BEVÖLKERUNG

Bei der ersten Bürgerversammlung im Februar 2016 waren die Alberschwenderinnen und Alberschwender aufgefordert, ihre konkreten Wünsche für Veränderungen im Ortskern zu äußern.

Vielen Wortmeldungen war der Wunsch nach einer Belebung des Ortskerns mit Gastronomie- und Tourismuseinrichtungen, mehr Aufenthaltsflächen für Alt und Jung und eine attraktive Gestaltung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit gemeinsam.

Wünsche der AlberschwenderInnen für den Ortskern

- Treffpunkt für Alt und Jung mit Aufenthaltsqualitäten
- Erhaltung der Bausubstanz
- Ruhe und Entspannung
- Gastronomie, Geschäfte mit einem Branchenmix
- Veranstaltungsmöglichkeiten
- Belebung
- eine ansprechende Gestaltung
- Verkehrsberuhigung
- Rückbau der L 200
- Begegnungszone
- mehr Flächen für Radfahren, Zu-Fuß-Gehen und den Bus



Foto: Jürgen Furchtlehner

Ortskern

Ideen und Vorschläge

KONZEPT NEUE MITTE

Die Planungsgruppe ist den Wünschen der Bevölkerung bei der Ideenfindung und Gestaltung des Ortskerns weitgehend gefolgt. Nach dem Bau der Umfahrung und infolgedessen deutlich weniger Kfz-Verkehr entlang der bestehenden L 200 (3.700 bis 4.900 Kfz/24h im Jahr 2030) wird eine Anhebung des Straßenniveaus auf eine Ebene vorgeschlagen. Damit ist zum Beispiel die Verordnung einer Begegnungszone möglich. Eine Begegnungszone oder andere gestalterische Maßnahmen haben großes Potenzial für die Gemeinde – auch wirtschaftlich. Das Öffnen der Gastgärten zum Platz hin, neue Bepflanzungen und Möglichkeiten für Marktstände sowie neue Sitzgelegenheiten sollen das Zentrum von Alberschwende in Zukunft attraktiver machen. Nicht nur die Situation für die FußgängerInnen sondern auch für den Radverkehr wird sich durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verbessern. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung der Umfahrungslösung und weitere konkrete Planungen betreffend Platzverteilung – unter anderem für den ruhenden Pkw-Verkehr.



Niveauengleichung im Ortszentrum

Q: vogis, eigene Bearbeitung

Was ist eine Begegnungszone?

Begegnungszonen sind mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung seit dem Jahr 2013 in Österreich rechtlich möglich. Das Grundprinzip einer Begegnungszone ist ein rücksichtsvolles Miteinander aller VerkehrsteilnehmerInnen auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. Begegnungszonen sollen in Räumen verordnet werden, die einen besonderen Anspruch an die Aufenthaltsqualität haben. Durch eine einheitliche, fußgängerfreundliche Gestaltung nach dem Prinzip einer selbsterklärenden Straße erkennen FahrzeuglenkerInnen, dass sie einen besonderen Bereich befahren und wählen eine niedrige Geschwindigkeit. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen ist 20 km/h, mit Begründung auch 30 km/h.

Welche Prinzipien gelten in einer Begegnungszone?

- Die Fahrbahn ist für die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen und FußgängerInnen bestimmt. Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn benützen.
- Das bedeutet AutofahrerInnen und RadfahrerInnen dürfen FußgängerInnen weder gefährden noch behindern.
- RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren, AutofahrerInnen dürfen auch RadfahrerInnen nicht behindern oder gefährden.
- FußgängerInnen dürfen den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern.
- Das Parken von Kraftfahrzeugen ist an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Eignungskriterien für Begegnungszonen sind die Raumstruktur, Fußgängerfrequenzen, die Verweil- und Aufenthaltsfunktion oder auch die Länge des Einsatzbereiches. Begegnungszonen bei Kfz-Verkehrsstärken bis ca. 10.000 Kfz/24h sind im Allgemeinen als unproblematisch zu sehen (in Korrelation von Fußgängerquerungen). Die detaillierten Einsatzkriterien werden im RVS-Arbeitspapier Nr. 27 (Juli 2016) beschrieben.

Ortskern

Ideen und Vorschläge

BEISPIELE FÜR BEGEGNUNGZONEN UND ZENTRUMSGESTALTUNGEN



Begegnungszone
Hard



Begegnungszone Leobersdorf (oben), Kufstein (unten)
Foto oben: Hertha Hurnaus, unten: Planoptimo



Begegnungszone Pöchlarn

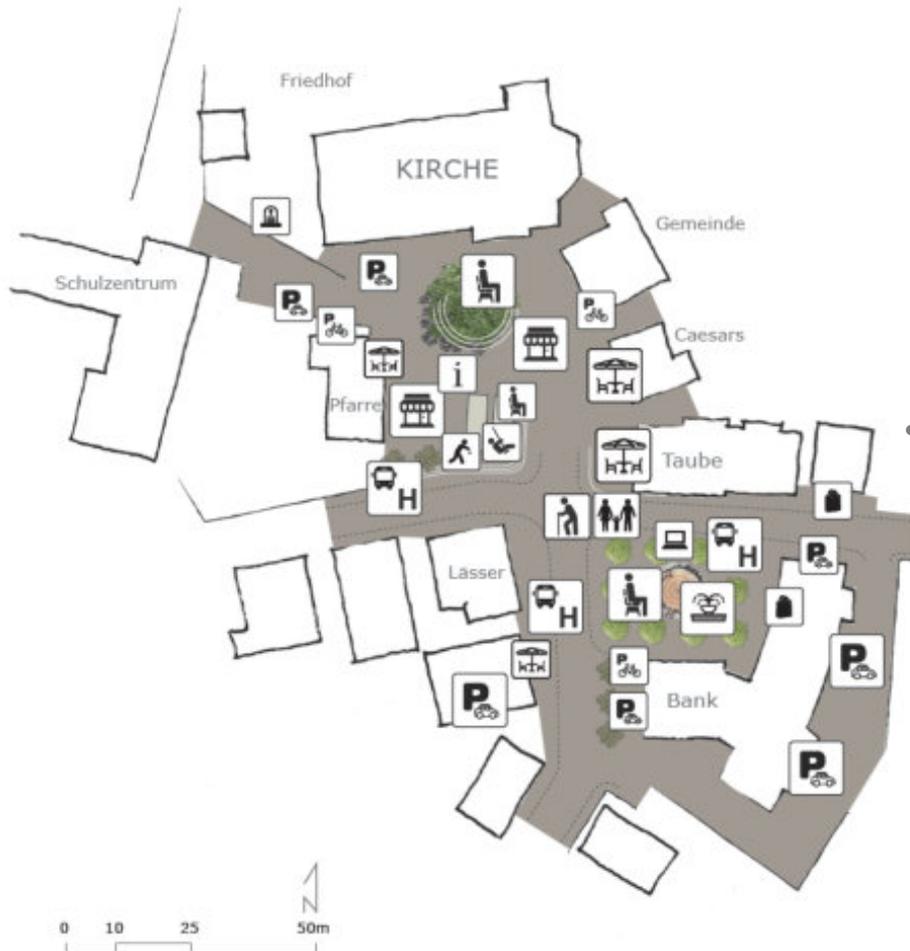


Begegnungszone Leobersdorf

Ortskern

Ideen und Vorschläge

AKTIVITÄTEN, NUTZUNGSMÖGLICHKEITEN UND AUSSTATTUNG



Identifikation durch Gestaltung

- Aufenthaltsort und Treffpunkt
- Öffentliche Sitzgelegenheiten
- Flächen für Gastgärten
- Flächen für Marktstände und einen überdachten Kioskbereich
- Spielmöglichkeiten (z.B. Boule, Schaukel)
- Parkmöglichkeit für Pkw und Fahrräder
- Bushaltestellen
- Nutzbarkeit für Jung und Alt mit barrierefreien Querungen
- Denkmal
- Anschlagtafel / Infoboard
- Informationszelle und WLAN

Der Dorfplatz wird schon heute von Einkaufenden, TouristInnen aber vor allem SchülerInnen belebt. Neue Nutzungsmöglichkeiten sollen den Dorfplatz bzw. das Ortszentrum weiter beleben und für Aktivitäten von Jung und Alt zur Verfügung stehen.

Der Dorfplatz ist

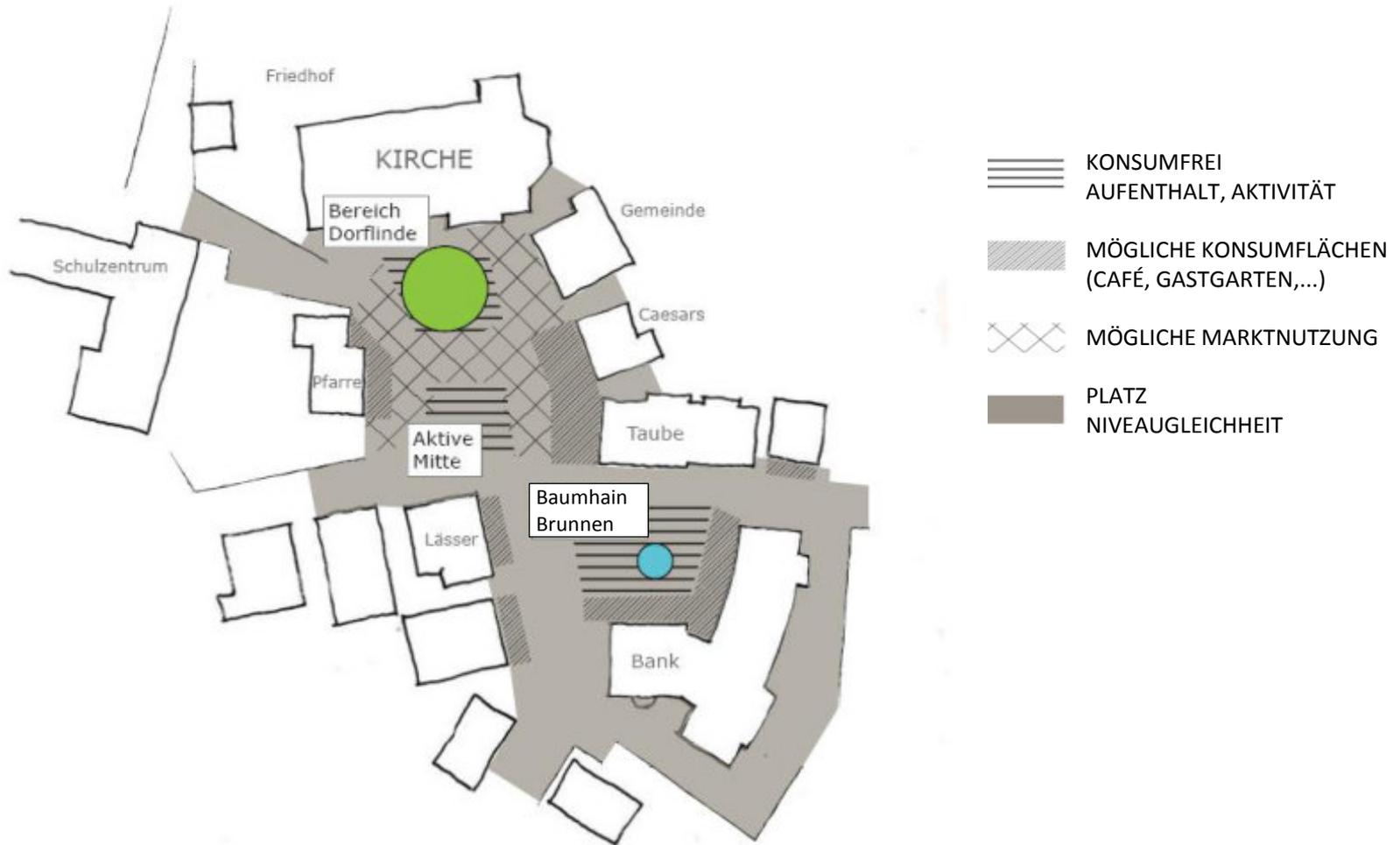
ein Ort für Jung und Alt, für SchülerInnen, Familien, Einheimische und TouristInnen, er ist ein Aufenthaltsort und ein Treffpunkt, ein Marktplatz, eine Wirtschaftszone.

Im Ortskern soll auch weiterhin mit Pkw geparkt werden können. Die durchschnittliche Auslastung der Parkplätze liegt derzeit bei nur 50 %, maximal bei 77 %. Der Anteil der Dauerparker beträgt etwa ein Viertel (bei öffentlich nutzbaren Stellplätzen). Aus diesen Zahlen geht eindeutig ein Verlagerungspotenzial von Stellplätzen hervor, welches den künftigen Planungen zugrunde gelegt werden sollte.

Ortskern

Ideen und Vorschläge

KONZEPT NEUE MITTE: FUNKTIONALE BEREICHE



Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE: VARIANTE MIT EBERESCHE



Rendering: Jürgen Furchtlehner

Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE: VARIANTE MIT ZIERKIRSCHEN UND ZIERAPFEL



Rendering: Jürgen Furchtlehner



Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE: VARIANTE MIT DORFLINDE



Rendering: Jürgen Furchtlehner

Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE: VARIANTE MIT PAVILLON UND JUNGER DORFLINDE

Da die Dorflinde am Brandkrustenpilz leidet, ist unsicher, wie lange sie noch erhalten werden kann. Der Pilz verursacht Wurzelfäule. Von außen ist der Pilz oft nicht sichtbar, er beeinträchtigt aber die Stand- und Bruchsicherheit. Aus diesem Grund soll ein künftiges Gestaltungskonzept auch eine Alternativvariante ohne Linde bzw. mit dem Ersatz der Linde enthalten.



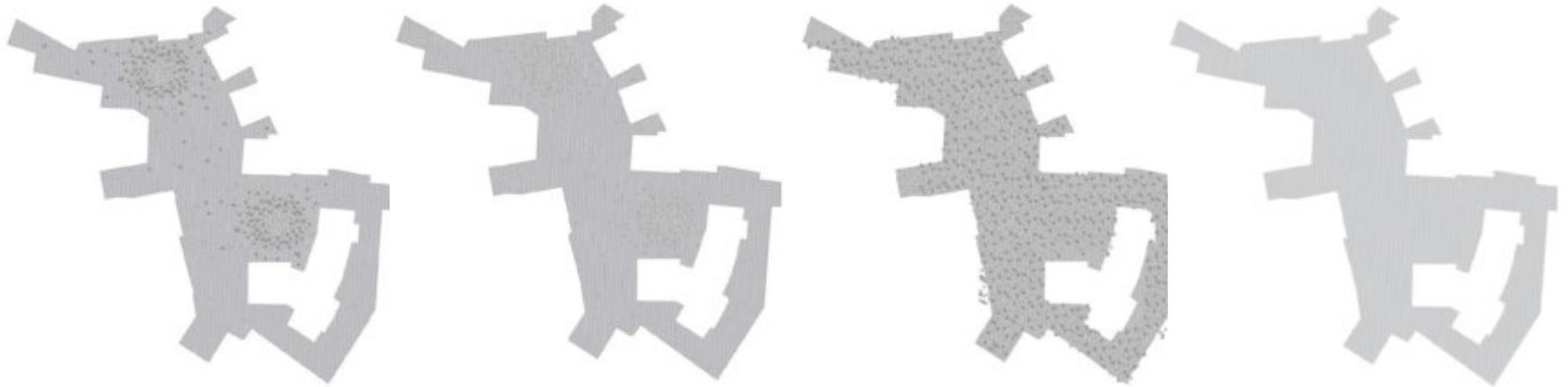
Rendering: Jürgen Furchtlehner



Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE: OBERFLÄCHENMUSTER UND OBERFLÄCHENBELAG – VARIANTEN



Quellen:
Abb 1,2: Gisela Erlacher, KoseLicka
übrige: Jürgen Furchtlehner



Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE

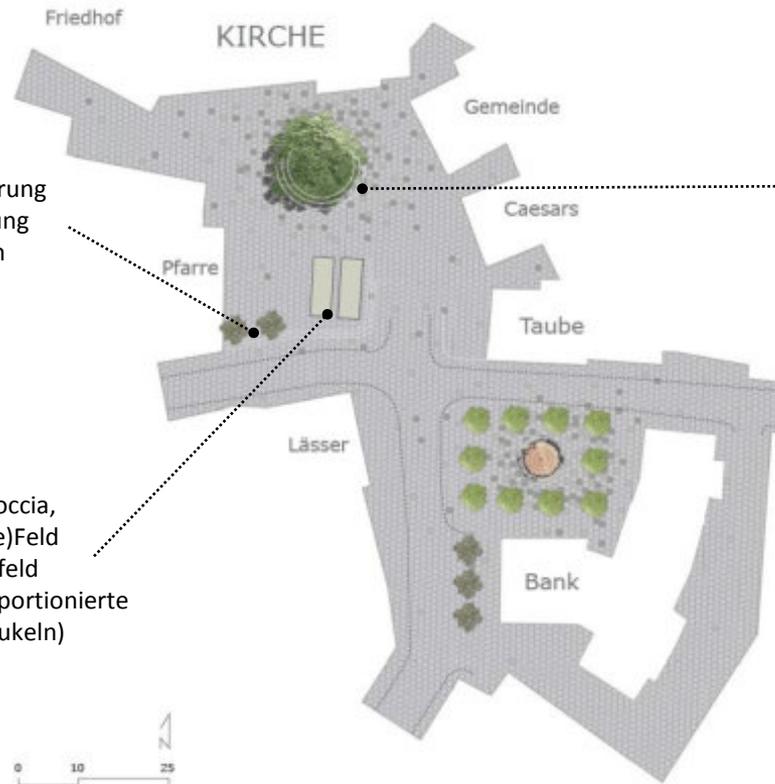
Dorffelder Aktive Mitte



Terrassierung
Abtreppung
Sitzstufen



Boule-(Boccia,
Pétanque)Feld
Schaukelfeld
(großproportionierte
Holzschaukeln)



Terrassierung um Dorflinde



Holzdeck
Beton/Stein



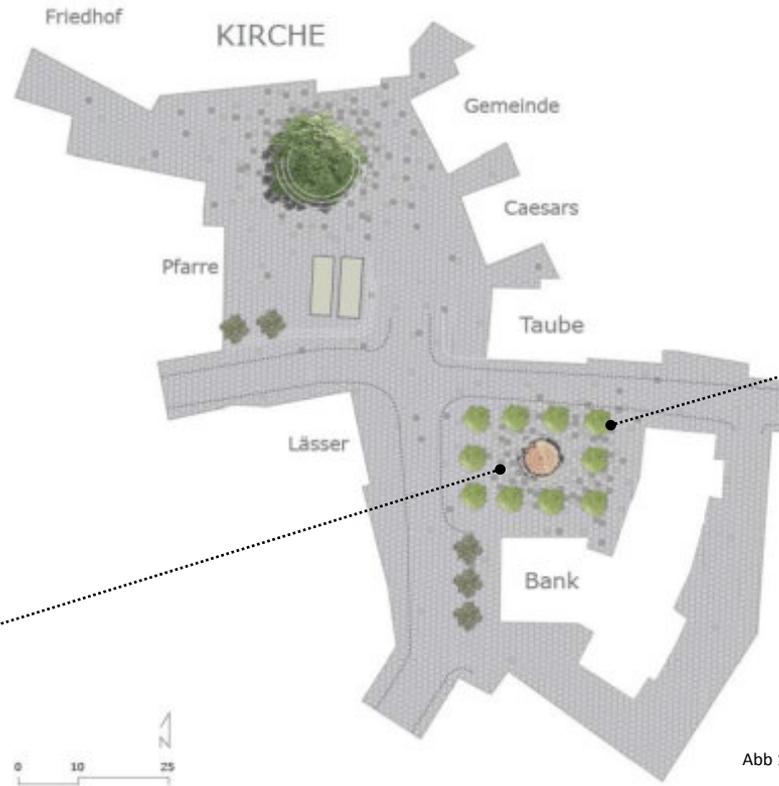
Q: Abb 4: wanderingaroundberlin.files.wordpress.com
Abb 6: [StudioVulkan](http://studiovulkan.com)
Abb 7: landscapearchitecturemag.files.wordpress.com
Abb 8: <http://espaceauxvives.com/wp-content/themes/>
Abb 9: Atelier Loidl
Abb 10: Feld72/Hertha Hurnaus

Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE

Brunnen mit Aufenthaltsfunktion



Bepflanzung

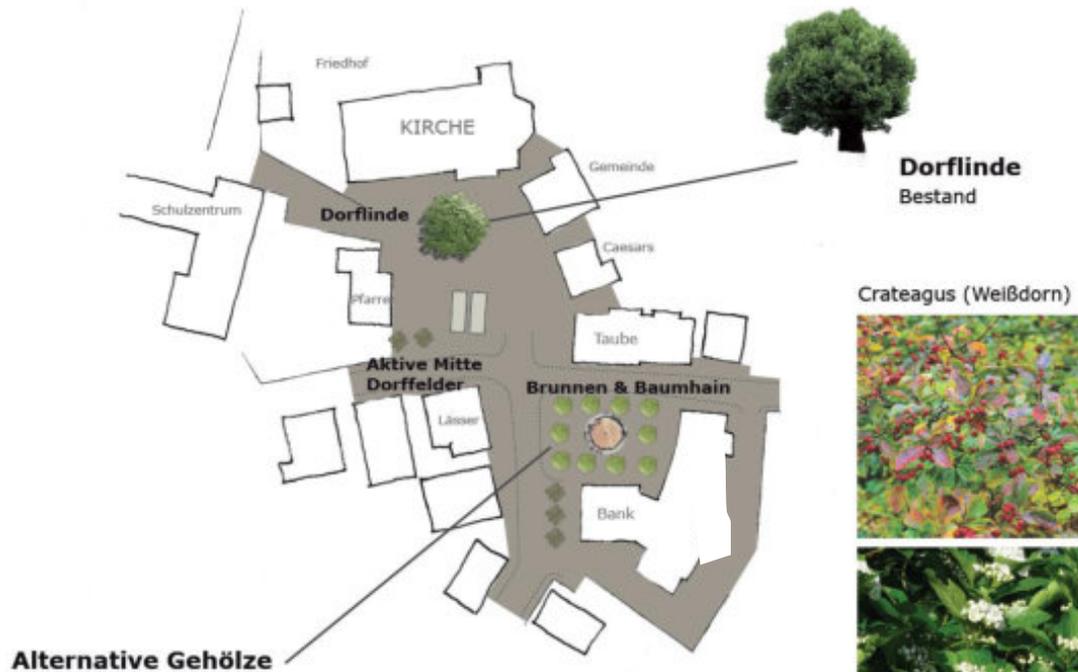


Quellen:
Abb 1: <http://www.karresenbrands.nl/img/projects/Kultorget-01.jpg>
Abb 4: <http://www.karresenbrands.nl/img/projects/>
Abb 5: StudioVulkan

Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE: GEHÖLZ-ALTERNATIVEN



Sorbus aucuparia
(Eberesche)



Malus evereste, floribunda, toringo (Zierapfel)



Crateagus (Weißdorn)



Prunus padus
(Traubenkirsche)



Prunus serrulata
(Zierkirsche)

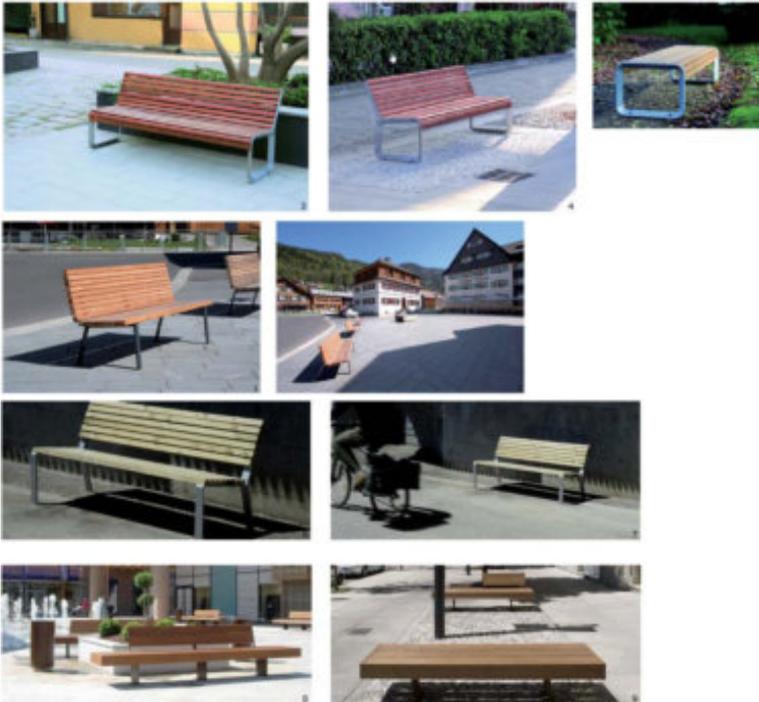


Ortskern

Ideen und Vorschläge

DORFPLATZ MIT NEUER MITTE

Bänke



Q:
Abb 1,2: Gisela Erlacher, KoseLicka Beza
Abb 3,4: <https://www.ziegler-metall.de/sitzbank-portigoamit-rueckenlehne-1000>
Abb 5: <https://www.ziegler-metall.de/sitzbank-portigoa-ohnerueckenlehne>
Abb 6,7: <http://www.stadtmobiliar.eu/produkte/normal/>
Abb 8: <http://espaceauxvives.com/wp-content/themes/>
Abb 8,9: <http://www.stadtmobiliar.eu/produkte/harris/>



Ortskern

Ideen und Vorschläge

KONZEPT BEREICH UM ALTE BRAUEREI



Foto: Jürgen Furchtlehner

Der Bereich bei der alten Brauerei hat Platzcharakter, es handelt sich um einen wichtigen Ort mit attraktiven, identitätsstiftenden Gebäuden. Nördlich der L 200 befindet sich eine Baulücke, die den Platz derzeit öffnet. Ein Abschluss des „Platzes“ auf der südöstlichen Seite entsteht durch das alte Gasthaus zur Brauerei, von der L 200 blickt man direkt auf dieses Gebäude.



Q: vogis, eigene Bearbeitung

Ortskern

Ideen und Vorschläge

KONZEPT BEREICH UM ALTE BRAUEREI

Bei der Brauerei könnten ebenfalls Niveaueingleichungen des Straßenraumes vorgenommen werden. Es besteht die Möglichkeit, Konsumflächen zu schaffen und ein Café mit Gastgarten einzurichten. Es entsteht ein grüner, im Sommer schattiger Platz. Sitzgelegenheiten schaffen eine neue Aufenthaltsqualität. Nach Süden hin kann der Platz mittels Bepflanzung abgegrenzt werden.



Foto und Redering: Jürgen Furchtlehner

Weitere Maßnahmen für Alberschwende

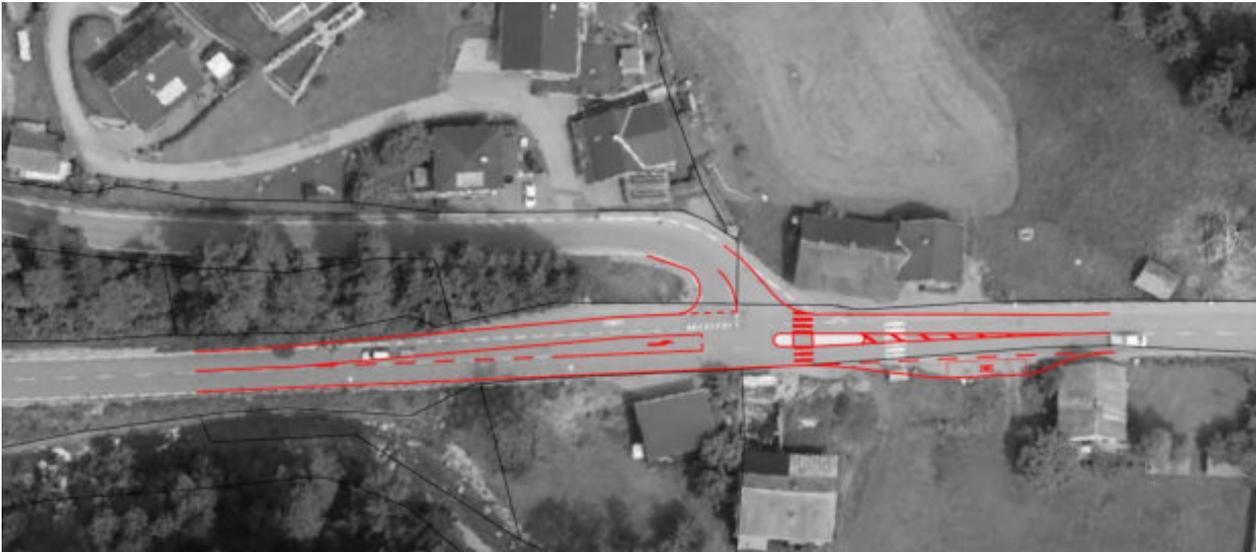
Adaptierungen von Straßenquerschnitten

Kreuzung L 200 / L 15

Insbesondere von den BürgerInnen und anrainenden Betrieben wurde beim Forum Alberschwende und in den nachfolgenden Gesprächen die Kreuzung der L 200 und L 15 angesprochen. In den Verkehrsspitzenstunden kommt es zu längeren Wartezeiten vor allem für jene LenkerInnen, die von der L 15 kommend in die L 200 links in Richtung Ortskern einbiegen wollen. Durch das höhere Verkehrsaufkommen auf der L 200 seit der Eröffnung des Achraintunnels hat sich die Situation verschärft.

Ein neuer Linksabbiegestreifen auf der L 200 in die L 15 könnte zukünftig zusätzliche Zeitlücken für das Einbiegen aus der L 15 schaffen. Der Vorschlag wurde positiv aufgenommen, gleichzeitig soll die bisherige Fahrbahnhaltestelle für die Busse in Fahrtrichtung Bregenzerwald durch eine Busbucht ersetzt, der Schutzweg verlegt und mit einer Verkehrsinsel als Querungshilfe ausgestattet werden.

Bei weiter zunehmendem Verkehr könnte der Knoten mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden, um das Einbiegen von der L 15 mit einer bedarfsgesteuerten Grünzeit zu ermöglichen



Skizze einer möglichen Knotenoptimierung L 200 / L 15
Q: Eigene Darstellung, Luftbild: vogis

Weitere Maßnahmen für Alberschwende

Verlegung der L 14 Bucher Straße

Die L 14 Bucher Straße verbindet Wolfurt mit Buch und Alberschwende und mündet am Dorfplatz in die L 200 ein. Die Einmündung liegt zwischen zwei Gebäuden - beide werden als Gastronomiebetriebe genutzt (Taube, Cesars) und verfügen im Sommer über Gastgärten am Dorfplatz. Die L 14 weist in diesem Bereich einen untypischen Landesstraßenquerschnitt mit einer Breite von 4,50 m auf. Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt südlich der Abzweigung Brugg etwa 670 Kfz/24h, nördlich davon etwa 1.600 Kfz/24h.

Seit Langem besteht seitens der Gemeinde der Wunsch, die verkehrliche Situation am Dorfplatz zu verbessern und die L 14 nach Osten zu verlegen. Diese Maßnahme eröffnet Spielräume für die Weiterentwicklung des Ortskernes und kann auch unabhängig von einer Umfahrung Alberschwende gesehen werden.



L 14 Bucher Straße



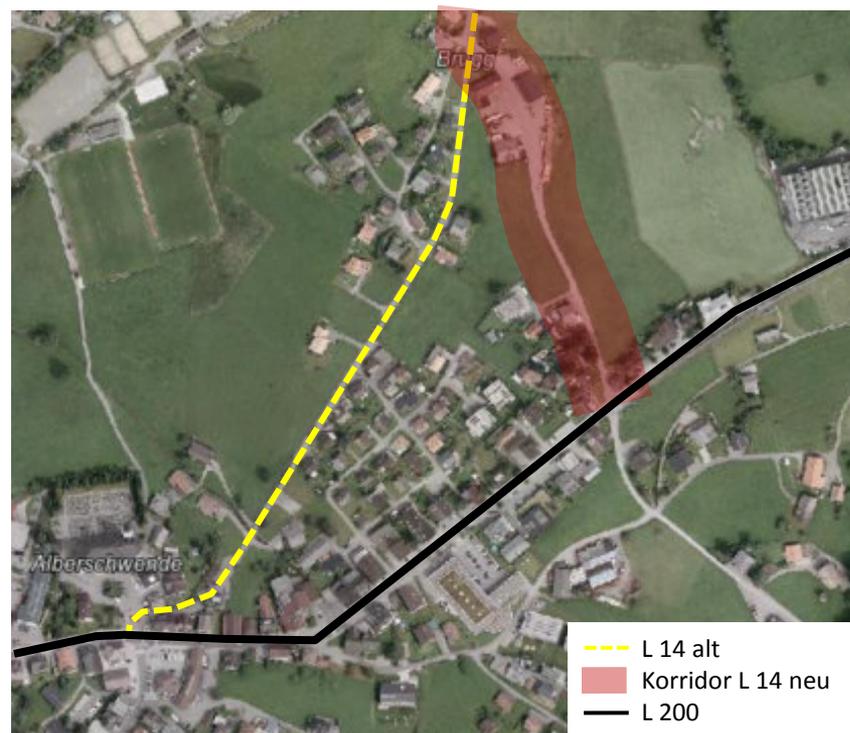
Weitere Maßnahmen für Alberschwende

Verlegung der L 14 Bucherstraße

Die alte L 14 würde so zu einer Erschließungsstraße der Gemeinde, die Verordnung von Tempo 30 wird ermöglicht.

Im nördlichen Abschnitt der neuen L 14, nahe am Knoten Brugg ist der genaue Verlauf der L 14 noch festzulegen, sie könnte beispielsweise östlich des dort angesiedelten Betriebes verlaufen. Besonderes Augenmerk bei der Planung und Verlegung ist auch auf den Anschluss an die L 200 zu legen, dort sind derzeit die Sichtverhältnisse zur L 200 in Richtung Bregenzerwald nicht ideal.

Im Zusammenhang mit der Umfahrung Alberschwende wäre der zukünftige Anschluss der L 14 über einen Mittelanschluss unmittelbar östlich der neuen L 14 an die Umfahrung und damit neuen L 200 denkbar.

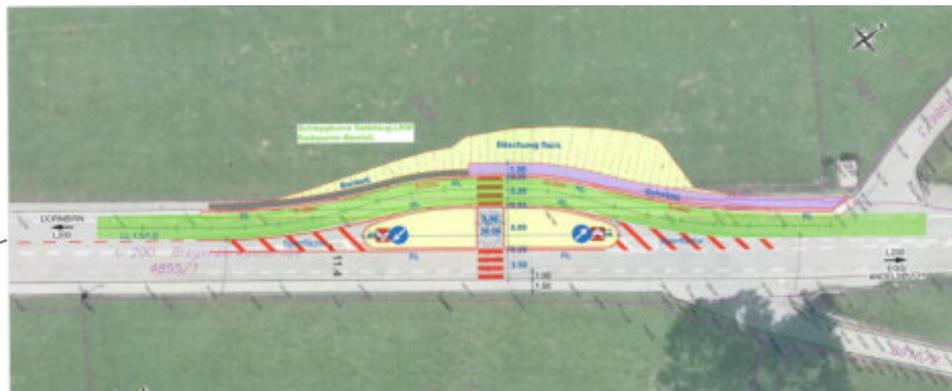
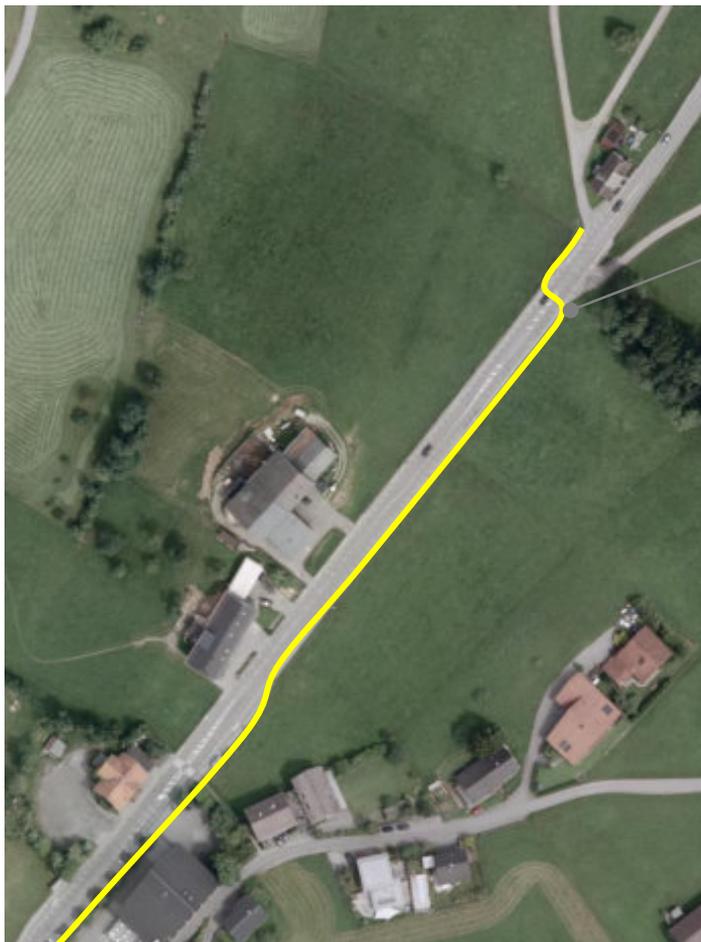


Verlegung der L 14 Bucher Straße

Q: eigene Darstellung, Grundlage: vogis

Weitere Maßnahmen für Alberschwende

Fußgängerverbindung Dreßlen - Näßfle



Plan einer Querungshilfe mit Schutzweg im Bereich Näßfle
Q: Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Straßenbau

Im Bereich Näßfle ist derzeit die Situation für Fußgänger ungünstig: Auf der südöstlichen Seite der L 200 führt zwar ein Gehsteig bis zur Abzweigung nach Osten, die Anwohner von Näßfle erreichen diesen Gehsteig allerdings nicht. Im Lauf der Zeit hat sich daher auf der nordwestlichen Seite der L 200 ein Trampelpfad etabliert.

Zur Verbesserung der Situation gibt es bereits Überlegungen des Landes Vorarlberg, dort eine Querungshilfe mit Schutzweg und horizontalem Fahrbahnversatz zur Temporeduktion zu bauen. Auf der nordwestlichen Seite könnte der Gehsteig bis zur Abzweigung Näßfle fortgeführt und somit eine sichere Verbindung bis Dreßlen bzw. bis ins Ortszentrum geschaffen werden. Eine Mittelinsel ist bereits ohne Schutzweg eine Erleichterung für den Fußgängerverkehr, da die Straße in zwei Etappen überquert werden kann. Die Errichtung eines Schutzweges setzt die Bedingungen gem. RVS und die Gewährleistung einer v_{85} -Geschwindigkeit von 55 km/h voraus.

Fußwegverbindung Dreßlen - Näßfle
Q: eigene Darstellung, Grundlage: vogis

Weitere Maßnahmen für Alberschwende

Querungshilfe Weitloch, Maldonerbach- und Hochbrücke



Im Bereich Weitloch ist das Queren der FußgängerInnen erschwert. Bei starkem Verkehr blockieren Linksabbieger von der L 200 den Verkehrsfluss taleinwärts. Es soll daher geprüft werden, inwieweit verkehrstechnische Maßnahmen insbesondere das Queren der L 200 erleichtert und damit eine Verbindung zum Fuß- und Radweg an der L 200 geschaffen werden kann.

Querung Weitloch – L 200
Q: eigene Darstellung, Grundlage: vogis



Im Straßenbauprogramm des Landes für das Jahr 2017 sind zwei Sofortmaßnahmen enthalten:
Im L 200-Abschnitt „**Maldonerbachbrücke**“ am Ortsende von Müselbach in Richtung Egg werden seit einigen Jahren Hangrutschungen beobachtet. Daher ist dringender Handlungsbedarf gegeben, da die Brücke gefährdet ist. Die L200 wird in diesem Bereich verlegt, so dass sie außerhalb der Gefährdungszone liegt. Beim genannten Projekt handelt es sich um eine Sofortmaßnahme, mit der bereits 2017 begonnen werden muss.

Weiters sind auf der **Hochbrücke Alberschwende – Lingenau** (L 205) Instandsetzungsarbeiten erforderlich, die laut Bauprogramm ebenfalls 2017 vorgenommen werden. Zuerst werden im Jahr 2017 die Fahrbahntafel und im Jahr 2018 das Bogentragwerk instand gesetzt und dann Maßnahmen zur Hangstabilisierung durchgeführt.

L 205 Hochbrücke Alberschwende Lingenau
Q: eigene Darstellung, Grundlage: vogis

Verkehrskonzept Bregenzerwald

Geschwindigkeitsanpassungen

Wie schon im Verkehrskonzept Bregenzerwald aus dem Jahr 2010 festgestellt, sind in den Gemeinden unterschiedliche Geschwindigkeitsregimes vorhanden. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften liegen zwischen Tempo 30 bis Tempo 70. Außerhalb des Ortsgebietes sind Geschwindigkeiten zwischen 50 km/h und 100 km/h zulässig. Im Bregenzerwald, konkret gesagt auch in Alberschwende, gibt es noch einige Streckenabschnitte, in welchen Tempo 100 erlaubt ist, zum Teil aber nicht gefahren werden kann und es auch zu Unfällen mit Personenschaden kommt.

Das Verkehrskonzept Vorarlberg sieht als Ziel generell auf Landesstraßen Tempo 80 vor. Die **Gemeinde Alberschwende bekennt sich daher weiterhin zu den Zielen des Landes Vorarlberg und auch zu den im Verkehrskonzept Bregenzerwald formulierten Zielen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**. Folgende Geschwindigkeitsregimes wurden im Verkehrskonzept Bregenzerwald vereinbart:

- Tempo 30 in den Gemeindezentren, ggf. verbunden mit baulichen Maßnahmen,
- maximal Tempo 50 im Ortsgebiet,
- maximal Tempo 80 in Freilandbereichen.

Diese Geschwindigkeitsregimes schützen jedenfalls in den Ortszentren die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen. Neue Möglichkeiten in der Straßenverkehrsordnung wie beispielsweise Begegnungszonen ermöglichen es den Gemeinden, in den Ortszentren mit gestalterischen Maßnahmen die gefahrenen Geschwindigkeiten zu beeinflussen und auf ein Miteinander im Verkehr abzielen.

Für die Verordnung von Geschwindigkeitslimits auf Landesstraßen ist die Bezirkshauptmannschaft Bregenz zuständig. Grundlage dafür ist die Straßenverkehrsordnung § 43. Dabei werden Interessen abgewogen: die

Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und die jeweiligen Verkehrserfordernisse. In diesem Zusammenhang wird auf die jeweils spezifische Verkehrssituation Rücksicht genommen.



Lageplan der Ist-Geschwindigkeiten Alberschwende
Q: Vogis, 2015

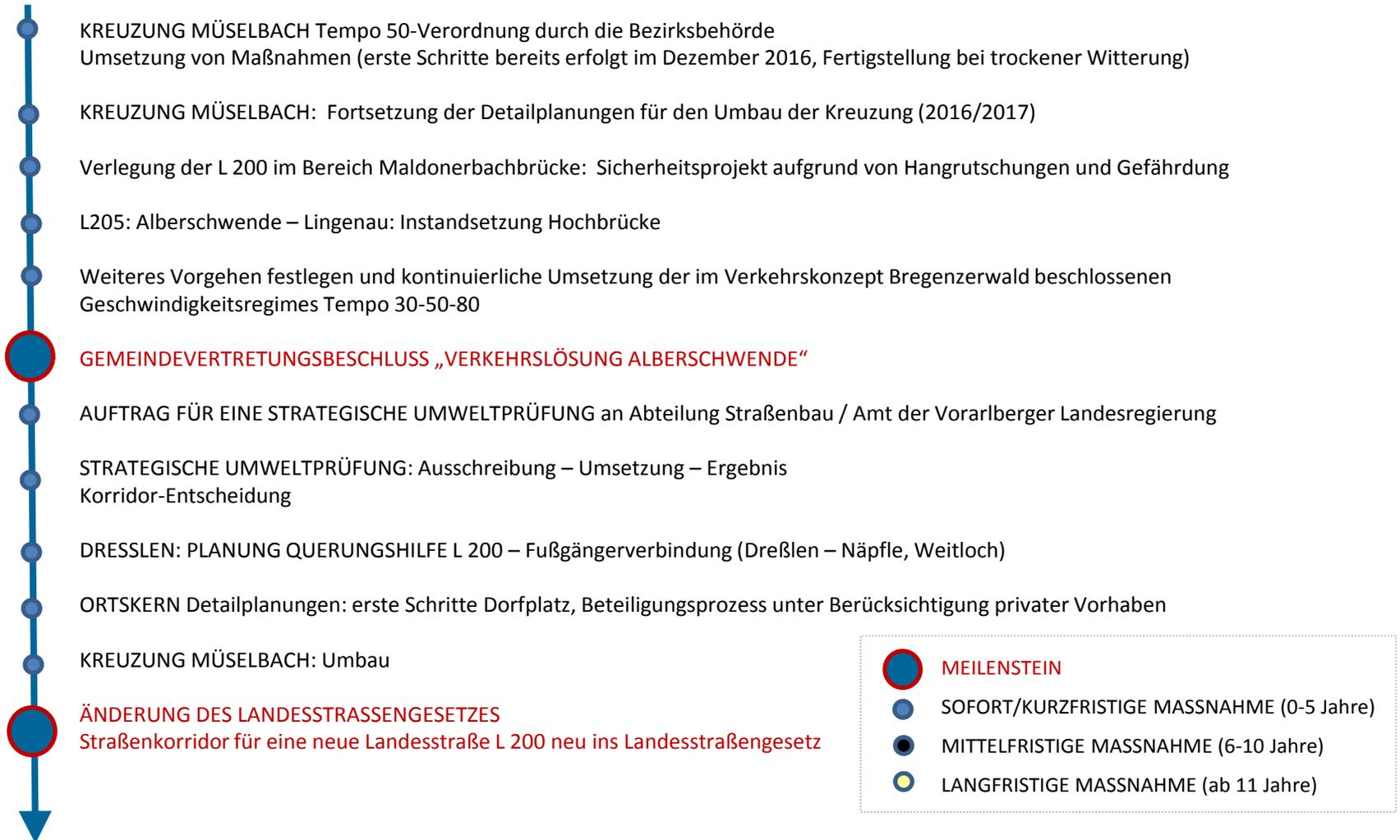
Mit der Tempo-50-Regelung in Müselbach wurde ein Schritt in Richtung Erhöhung der Verkehrssicherheit gemacht. Die Forderung nach Tempo 50 in den Bereichen der derzeitigen innerörtlichen Tempo 60 Abschnitte (Zoll/Gschwend und Bühel bis Dreßlen) bleibt aufrecht.

Ende des Jahres 2015 wurde außerdem ein sogenannter Tempo-Umwelt-Versuch gestartet, bei dem belastbare Daten für die Diskussion von Tempolimits (nämlich jenen, die im Verkehrskonzept Bregenzerwald vorgesehen sind) auf Basis von Umweltwirkungen wie Luftschadstoffe und Lärm, erhoben werden sollten. Der Tempo-Umwelt-Versuch konnte von Seiten der TU Graz in Alberschwende allerdings nicht umgesetzt werden, daher muss in Zukunft auf die Ergebnisse anderer Untersuchungen zurückgegriffen werden.

Verkehrslösung Alberschwende

Handeln in Schritten

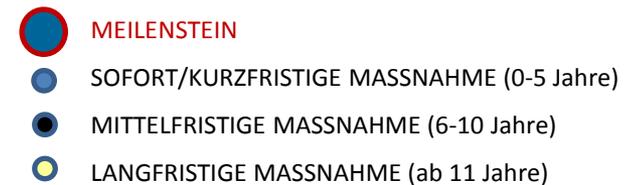
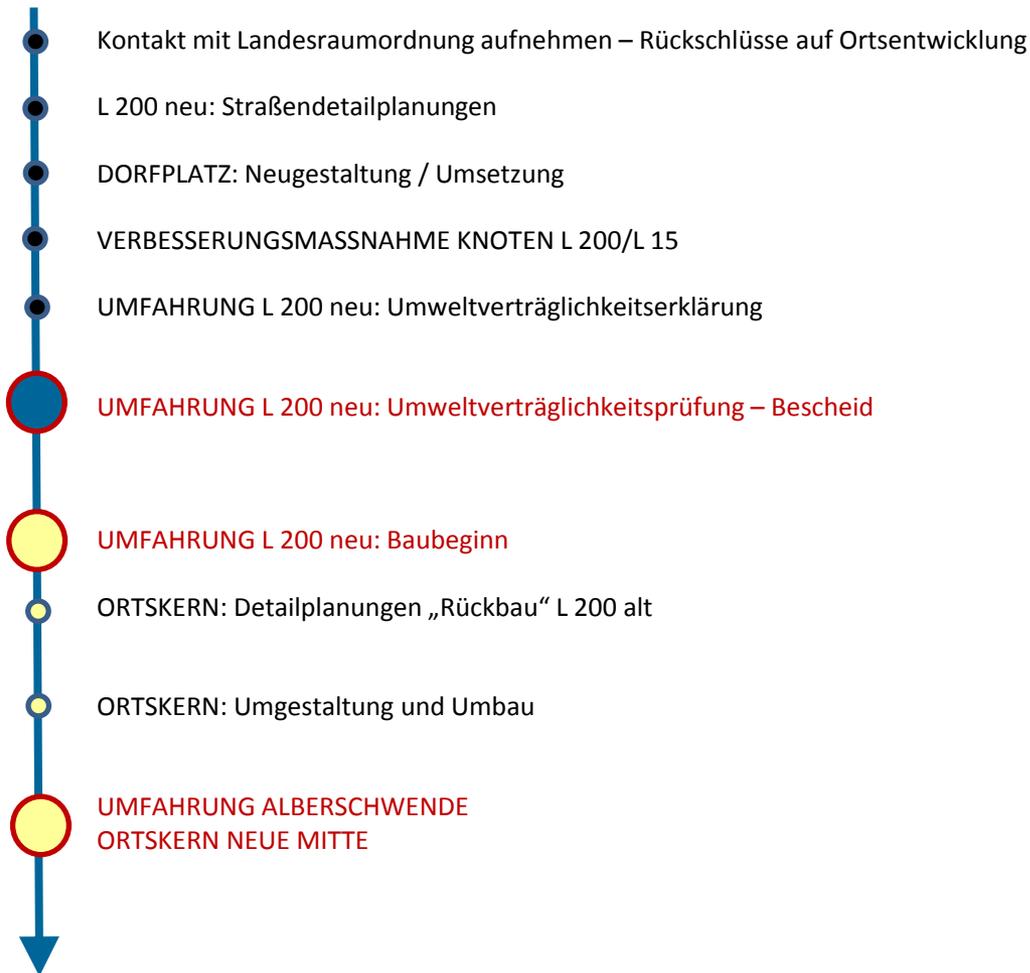
SOFORT, KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIG



Verkehrslösung Alberschwende

Handeln in Schritten

SOFORT, KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIG



Verkehrslösung Alberschwende

Umgang mit den Wünschen aus der Bevölkerung

Im Zuge des Planungsprozesses gab es zwei Bürgerversammlungen, bei welchen die Alberschwenderinnen und Alberschwender ihre Wünsche und Bedürfnisse zur Verkehrslösung einbringen konnten (Februar 2016) und mit der Planungsgruppe und den PlanerInnen die Vorschläge diskutieren konnten (September 2016). In einer Abschlussveranstaltung Ende Jänner 2017 gibt es eine Informationsveranstaltung über die Ergebnisse der „Verkehrslösung Alberschwende“.

Die Bürgerversammlungen und deren Ergebnisse wurden auf der Website der Gemeinde Alberschwende dokumentiert (Rubrik Verkehrslösung Alberschwende). Zu den jeweiligen Fragen leiteten die PlanerInnen Kernaussagen ab, die in weiterer Folge in der Planungsgruppe bearbeitet und diskutiert wurden.

Forum Alberschwende: erste Bürgerversammlung im Februar 2016

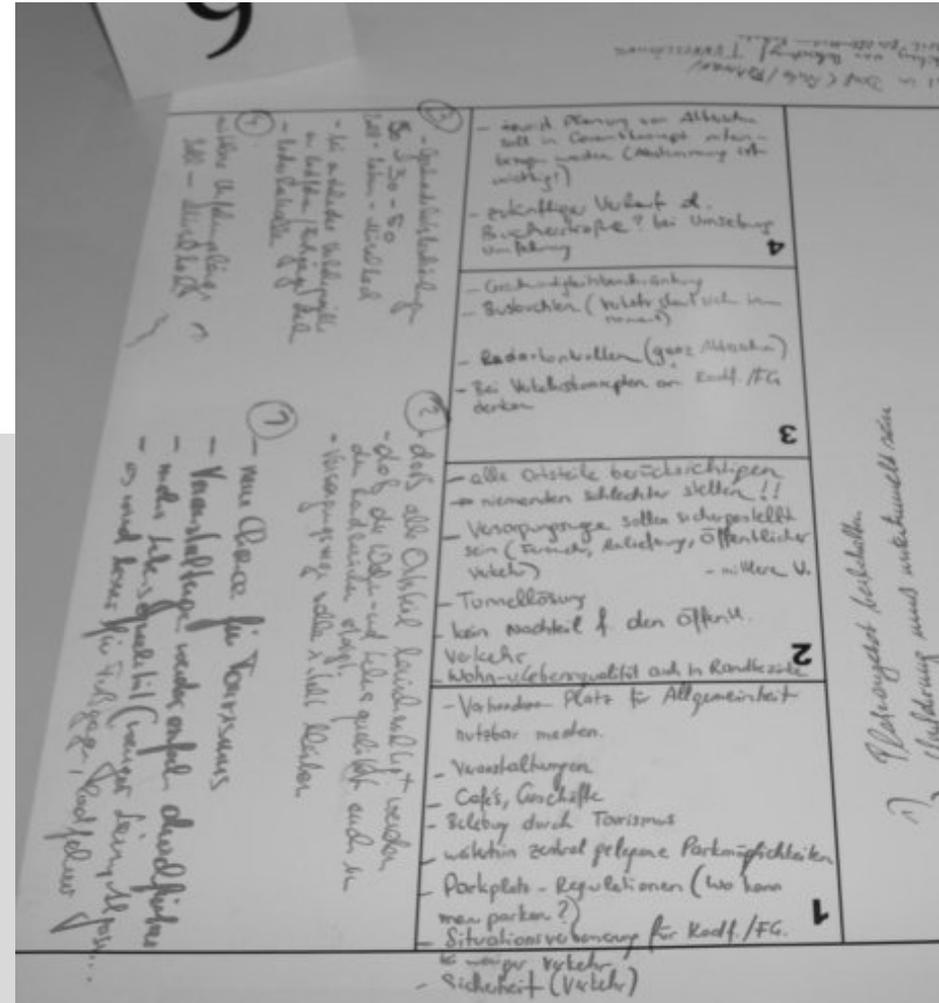
Fragen an die BürgerInnen:

- Welche Qualitäten soll das Zentrum von Alberschwende in Zukunft haben? Was soll man dort in Zukunft tun können, was nicht?
- Was ist mir im Hinblick auf eine Umfahrung Alberschwende wichtig?
- Was ist mir in Hinblick auf eine Verkehrslösung Alberschwende – abgesehen von einer Umfahrung bzw. bis zu einer Umfahrung – wichtig?
- Was ist mir für das Planungsvorhaben sonst noch wichtig?

Forum Alberschwende: zweite Bürgerversammlung im September 2016

Fragen an die BürgerInnen

- Welche Vorschläge der VerkehrsplanerInnen bzw. der Planungsgruppe sollen weiterverfolgt und vertieft werden?
- Welche Vorschläge der VerkehrsplanerInnen bzw. der Planungsgruppe sollen NICHT weiterverfolgt werden? Warum?
- Was fehlt aus Ihrer Sicht noch?



Umgang mit den Wünschen aus der Bevölkerung

ERSTE BÜRGERVERSAMMLUNG FEBRUAR 2016

Acht **Kernaussagen** der BürgerInnen von der **ersten Bürgerversammlung**

1	Verteilung von Nutzen und Lasten einer Umfahrung (15/7/0): 59*
	Kernaussage: Durch eine Umfahrung sollen möglichst viele Ortsteile und BewohnerInnen von Alberschwende entlastet werden. Es sollte eine möglichst faire Lösung geben.
2	Begegnungsraum im Ortskern (11/9/0): 51*
	Kernaussage: Der Ortskern soll ein Treffpunkt und Ort der Begegnung für Alt und Jung werden. Er soll eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Wichtige Qualitäten und Funktionen für den Ortskern sind: Ruhe und Entspannung, Gastronomie, Veranstaltungsmöglichkeiten sowie eine ansprechende Gestaltung.
3	Geschwindigkeit (11/3/0): 39*
	Kernaussage: Die Geschwindigkeiten sollen reduziert werden. Dies kann unterstützt werden durch verstärkte Kontrollen, die Gestaltung des Straßenraums sowie durch eine rasche Umsetzung des Geschwindigkeitsregimes Tempo 30-50-80.
4	Planungsprozess (8/4/0): 32*
	Kernaussage: Der Planungsprozess soll transparent und fair sein und Mitsprachemöglichkeiten für die Betroffenen eröffnen. Es soll regelmäßige Informationen über den Planungsprozess geben.
5	Verkehrsberuhigung im Ortskern (7/5/0): 31*
	Kernaussage: Der Ortskern soll verkehrsberuhigt werden. Dazu sind mehrere Maßnahmen vorstellbar: ein Rückbau der L200, Einschränkungen für den Kfz-Verkehr, eine Begegnungszone, mehr Flächen für den Umweltverbund (=Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr).

Zusammenfassendes Feedback



Die empfohlenen Korridore entlasten möglichst viele Ortsteile und BewohnerInnen (bis zu rund 80 % der AnwohnerInnen Alberschwendes entlang der L 200 wären massiv entlastet – der Prozentwert bezieht sich auf die unterschiedlichen Varianten).



Sehr deutliche Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens durch Umfahrungslösung (minus 70 % bis minus 80 % des Verkehrsaufkommens), Neugestaltung und Idee einer Begegnungszone schafft Aufenthaltsflächen, Gastronomieflächen, Begrünung, Flächen für Jung, Alt, EinwohnerInnen und TouristInnen.



Erster Schritt mit Erfolg: Tempo 50 in Müselbach, Gemeinde und Land bekennen sich weiterhin zum Verkehrskonzept Bregenzerwald mit dem Temporegime 30-50-80. Die Forderung nach Tempo 50 in den Bereichen der derzeitigen innerörtlichen Tempo 60 Abschnitte (Zoll/Gschwend und Bühel bis Dreßlen) bleibt aufrecht.



Einbindung von sechs BürgerInnen aus den an der L200 gelegenen Ortsteilen, drei Bürgerversammlungen, mehrere Gespräche mit Gewerbetreibenden, Sprechtag im Februar 2017, laufende Veröffentlichung der Ergebnisse im Leandoblatt und auf der Website der Gemeinde.



Vorschlag einer Begegnungszone, mehr Flächen für nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen

Umgang mit den Wünschen aus der Bevölkerung

ERSTE BÜRGERVERSAMMLUNG FEBRUAR 2016

Acht **Kernaussagen** der BürgerInnen von der **ersten Bürgerversammlung** (Fortsetzung): **Zusammenfassendes Feedback**

6	Sicherheit im Ortskern (8/3/0): 30*	
	Kernaussage: Die Verkehrssicherheit im Ortskern soll erhöht werden, vor allem für die FußgängerInnen, darunter insbesondere die Kinder. Besonderes Augenmerk ist auf die Kreuzung L200/L49 (Achrainstraße) zu legen.	 Neugestaltung Ortskern und Dorfplatz in Schritten, die Forderung nach Geschwindigkeitsreduktionen bleibt aufrecht. Die Ergebnisse des Tempo-Umwelt-Versuchs sind noch ausständig.
7	Wirtschaftliche Belebung des Ortskerns (5/7/1): 30*	
	Kernaussage: Der Ortskern soll stärker belebt werden: mit kleinen Geschäften, Einrichtungen der Daseinsvorsorge, Gastronomie. Der Branchenmix soll verbessert werden. Wichtig ist auch die Erhaltung und Verbesserung der Bausubstanz.	 Begegnungszone schafft Aufenthaltsflächen, Gastronomieflächen, Begrünung, Flächen für Jung, Alt, BewohnerInnen und TouristInnen, die den Ortskern beleben. Es wurden Ideen für den gesamten Ortskern erarbeitet, inklusive des Bereichs um die Alte Brauerei.
8	Umsetzungshorizont (8/2/0): 28*	
	Kernaussage: Die Lösungsvorschläge sollen möglichst rasch umgesetzt werden. Die dafür nötigen Entscheidungen sollen zügig getroffen werden.	 Weiteres Vorgehen und Zeitplan mit Maßnahmen, Sofortmaßnahmen, kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sind mit dem Land Vorarlberg abgestimmt.

* Im Anschluss an die erste Bürgerversammlung wurden alle Aussagen zu Schwerpunktthemen gruppiert. Je nach Anzahl der Kärtchen ergibt sich für jedes Schwerpunktthema eine Punktesumme, die hier dargestellt ist. Die detaillierte Erläuterung der Punkte und alle Wortmeldungen finden sich auf der Website der Gemeinde in der Rubrik Verkehrslösung.

Umgang mit den Wünschen aus der Bevölkerung

ZWEITE BÜRGERVERSAMMLUNG SEPTEMBER 2016

Die **Kernaussagen** der BürgerInnen von der **zweiten Bürgerversammlung**

UF	Zustimmung zu den einzelnen Umfahrungs-Varianten (12/2/1): 41*
Umfahrung	Kernaussage: Die Umfahrungs-Variante 2 (in unterschiedlichen Sub-Varianten – bzw. auch in Kombination mit Variante 5) erhält die meiste Zustimmung. Alle drei Korridore (mit ihren unterschiedlichen Variantenkombinationen) sollen weiterverfolgt werden. Die Varianten 6 und 6a sollen noch nicht gestrichen, sondern noch einmal geprüft werden.
UF	Umfahrung: Bauweisen und Flächenverbrauch (9/3/0): 33*
Umfahrung	Kernaussage: Die Umfahrung soll soweit wie möglich als Unterflurtrasse / als Tunnel geführt werden. Der Flächenverbrauch soll minimiert werden. Die raumplanerischen Aspekte (Flächenwidmung, zukünftige Bauvorhaben) sollen stärker berücksichtigt werden.
UF	Länge der Umfahrung, Einbindung der L 14 (7/5/0): 31*
Umfahrung	Kernaussage: Die Umfahrungen sollen Dreßlen und auch Zoll entlasten. Die Umfahrungen sollen bis zum Hängler Rank geführt werden. Es geht darum, möglichst viele Menschen zu entlasten. Die Bucherstraße soll eingebunden werden.

Zusammenfassendes Feedback



Variante 2 und Variante 5 sind in den empfohlenen Korridoren enthalten. Die in der Bürgerversammlung vorgestellten drei Korridore wurden von der Planungsgruppe weiterverfolgt. Die Varianten 6 und 6a wurden nochmals geprüft, insbesondere hinsichtlich der Lagen, der Biotope und der Kosten. Die Varianten 6 und 6a werden allerdings nicht weiterverfolgt.



Alle Trassenvarianten wurden zu einem großen Teil als Unterflurtrassen oder Tunnels entworfen und geplant. In vielen Fällen ist dies – aufgrund der Topografie – auch gar nicht anders möglich (Gelände, Gewässer). Raumplanerische Aspekte wurden im Rahmen der Wirkungs-analyse beurteilt. Wird bei der Strategische Umweltprüfung ein Korridor ausgewählt und das Landesstraßengesetz geändert, so ist jedenfalls das Örtliche Entwicklungskonzept und die künftige Raum-entwicklung an die neue Situation anzupassen.



Eine Trassenvariante, die auch Dreßlen umfährt, wurde geplant (Variante 2). Außerdem besteht mit dem Teilkorridor I-X/II-X eine weitere Möglichkeit zur Umfahrung von Dreßlen. Die Einbindung der L 14 Bucherstraße wurde bei der Korridorempfehlung berücksichtigt, eine zeitlich vorgezogene Verlegung der Bucherstraße ist möglich und wurde im Bericht skizziert. Eine Umfahrung des Ortsteiles Zoll wird nicht empfohlen (Begründung siehe Seite 42 des vorliegenden Berichts). Allerdings wurden Verbesserungen am Knoten L 200 / L 15 überlegt und mit Anwohnernvertretern diskutiert.

Verkehrslösung Alberschwende

Umgang mit den Wünschen aus der Bevölkerung

Die **Kernaussagen** der BürgerInnen von der **zweiten Bürgerversammlung**

UF	Umfahrung: Ablehnung einzelner Umfahrungs-Varianten (7/0/1): 22*
Umfahrung	Kernaussage: Die ortsfernen Varianten 5 und 6 sollen nicht weiterverfolgt werden. Zudem gibt es Bedenken gegen die Variante 1 sowie gegen kurze Varianten generell.



Die Varianten 5a, 6 und 6a wurden nochmals geprüft und werden aufgrund der Ergebnisse der vergleichenden Wirkungsanalyse (Kriterien Umwelt/Biotop, keine Etappierung möglich, zu lange Umsetzungszeit) nicht weiterverfolgt, die Variante 5 wird im Rahmen der Korridoruntersuchung (Strategische Umweltprüfung) weiterverfolgt. Die Variante 1 (nördlich im Bereich Zoll, Abschnitt A) wird nicht weiterverfolgt.

UF	Umfahrung und ihre Etappierung (7/0/0): 21*
Umfahrung	Kernaussage: Die Umfahrung soll möglichst rasch realisiert werden. Es soll eine Bauweise in Etappen angestrebt werden, entscheidend ist dabei jedoch die Realisierung des Gesamtprojekts. Erst soll die Umfahrung realisiert werden, dann die Neugestaltung des Ortskerns.



Eine Etappierung ist angedacht, der Zeitplan wurde skizziert. Die Umfahrung Alberschwende wird als Gesamtprojekt genehmigt, eine Genehmigung von Teilabschnitten oder eine nachträgliche Kürzung ist definitiv ausgeschlossen. Die Ortskerngestaltung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Umsetzung der Umfahrung. Erste Schritte können aber (siehe Zeitplan, Seite 91) begonnen werden.

MÜ	Kreuzung Müselbach: Zustimmung zu einzelnen Varianten (7/5/1): 32*
Müselbach	Kernaussage: Bei der Kreuzung Müselbach findet eine Kombination der Varianten 4 und 6 die größte Zustimmung. Auch die Kreisverkehrslösung soll weiter verfolgt werden.



Das Land beabsichtigt, die Variante 4 (Umbau der Kreuzung, Verkehrslichtsignalanlage) rasch ins Straßenbauprogramm aufzunehmen. Die Variante 6 wurde vor allem aufgrund der großen Steigungen der zu verlegenden Genossenschaftsstraße verworfen. Für die Varianten 4 und 1 (Kreisverkehr) wurde eine Wirkungsanalyse durchgeführt und gemeinsam mit den MüselbacherInnen diskutiert. Vor allem aufgrund von Leistungsfähigkeitsberechnungen, Verkehrssicherheitsfragen und der Kosten empfiehlt die Planungsgruppe die Umsetzung der Variante 4.

MÜ	Kreuzung Müselbach: Tempo 50 (7/1/0): 23*
Müselbach	Kernaussage: Bei der Kreuzung Müselbach soll Tempo 50 sofort realisiert werden.



Tempo 50 an der Kreuzung in Müselbach wurde bereits verkehrsrechtlich verordnet. Die Maßnahme ist umgesetzt und wird rasch bei trockener Witterung fertiggestellt.

Umgang mit den Wünschen aus der Bevölkerung

ZWEITE BÜRGERVERSAMMLUNG SEPTEMBER 2016

Die **Kernaussagen** der BürgerInnen von der **zweiten Bürgerversammlung**

Zusammenfassendes Feedback

OK	Weitere Hinweise zur Gestaltung des Ortskerns (9/5/0): 37*
Ortskern	Kernaussage: Die Vorschläge für den Ortskern werfen noch einige offene Fragen und Hinweise auf. Wichtige Themen sind: die Positionierung des Kriegerdenkmals, Erhaltung bzw. Ersatz der Linde, Einmündung der L14, die Erhaltung der Bausubstanz, eine Grünzone, ein Treffpunkt für Jugendliche, Offenheit für Privatinitiativen und kreative Vorschläge sowie Tempo 30 als Sofortmaßnahme.
OK	Ortskern, Stellplätze (7/4/0): 29*
Ortskern	Kernaussage: Für den Ortskern fehlen bislang Lösungsvorschläge für den ruhenden Verkehr. Wo soll in Zukunft geparkt werden? Ist eine Tiefgarage geplant?
OK	Zustimmung zur Gestaltung des Ortskerns (6/1/0): 20*
Ortskern	Kernaussage: Die Ideen für die Gestaltung und Belebung des Ortskerns werden begrüßt und sollen weiterverfolgt werden.



Die Ideen für die Ortskerngestaltung sollen in den nächsten Jahren im Zuge einer Umgestaltung weiterentwickelt und detailliert ausgearbeitet werden.



Für den Ortskern wurde nach der Bürgerversammlung eine Stellplatzerhebung durchgeführt. Diese zeigt, dass eine nicht unerhebliche Zahl an Dauerparkern im Ortskern auf öffentlichen Stellplätzen parkt, die durchaus in eine mögliche Garage verlagert werden könnten. Im Zuge der detaillierten Ausarbeitung der Ortskerngestaltung sind tiefergehende Fragen des Dauer- und Kurzparkens jedenfalls zu behandeln.

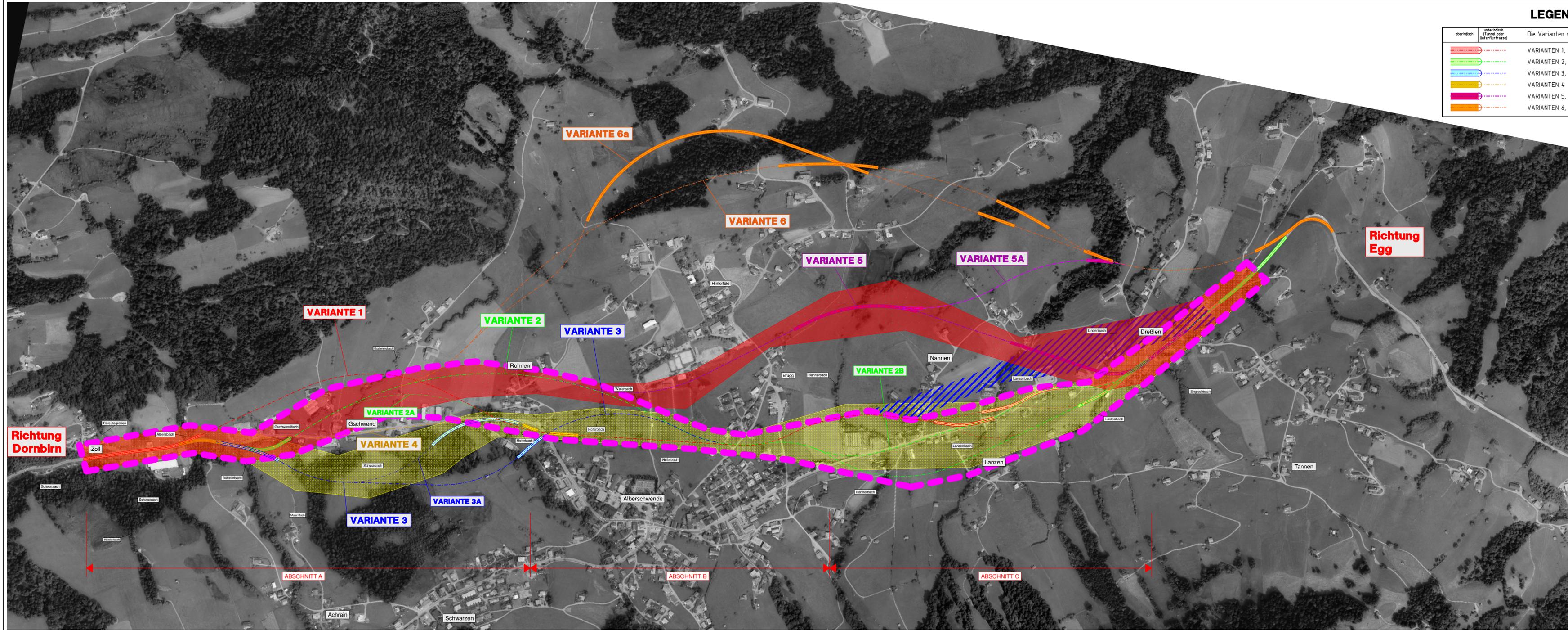
Zur Notwendigkeit eines **Mittelanschlusses** im Bereich des Betriebsgebietes Sohm gibt es innerhalb der Planungsgruppe und auch in der Bevölkerung keine einhellige Meinung.

Bei den empfohlenen Trassenkorridoren gibt es in der Planungsgruppe **keinen Wunsch-Korridor**. Die Planungsgruppe gehen davon aus, dass die weiteren vertieften Untersuchungen im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung den – hinsichtlich seiner Wirkungen auf Mensch, Raum und Umwelt – besten Korridor zum Ergebnis haben wird.

Verkehrslösung Alberschwende

Anhang Varianten und Korridore als Plandarstellung

siehe auch eigene PDF-Datei auf der Website der Gemeinde Alberschwende



LEGENDE

Die Varianten sind teilweise miteinander kombinierbar

oberirdisch	unterirdisch (Tunnel oder Unterführungen)	
		VARIANTEN 1, 1A, 1B, 1C
		VARIANTEN 2, 2A, 2B
		VARIANTEN 3, 3A
		VARIANTEN 4
		VARIANTEN 5, 5A
		VARIANTEN 6, 6A

LEGENDE

PLANUNG	SUP-KORRIDORE
	Varianten - Kombi
	3/1, 3/2
	2/1, 2/2
	2/5
	Teilkorridor

**LAND VORARLBERG
GEMEINDE ALBERSCHWENDE**

L 200 BREGENZERWALDSTRASSE

**VERKEHRSLÖSUNG
ALBERSCHWENDE**

km 6,6 - km 11,3

ENTWURF 2017

ÜBERSICHTSLAGEPLAN

SUP - KORRIDORE

PLANOPTIMO
Büro Dr. EBIT 21 GmbH

ROSINAK & PARTNER
Ziviltechniker GmbH

PLANDATEN	NAME	DATUM		
Maßstab	bearbeitet	PG		
Fremdzahl AN	geprüft	KF		
Dateiname				
Ausgabedatei				
Größe	0,345 m²			
REVISION	DATUM	BESCHREIBUNG	BEARBEITET	GEPRÜFT
a				
b				
c				

Vorarlberg		AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG	
grüner Land		ABTEILUNG ALLGEMEINE WIRTSCHAFTSANGELEGENHEITEN VIa	
NAME	DATUM	NAME	PLANNR.: 15915001
Projektleiter	Dr. J. Ziemann		
Fachbereichsleiter	Dipl.-Ing. H. Moosbrugger		
Baumanager			Dipl. Bw (FH) Heinrich Moosbrugger
AUSFERTIGUNG		EINLAGEZAHL	

Verkehrslösung Alberschwende

Auswertung und Protokolle der Bürgerversammlungen

siehe auch eigene PDF-Dateien auf der Website der Gemeinde Alberschwende