



verkehrsingenieure

Marktgemeinde Rankweil

# Straßen- und Wegekonzept

Bericht



Quelle: Land Vorarlberg

Feldkirch, 04. April 2022



### **Projekt**

Straßen- und Wegekonzept  
Bericht  
Projekt-Nr.: 4075

### **Auftraggeber**

Marktgemeinde Rankweil

### **Auftragnehmer**

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

Landesgericht Feldkirch // FN 155760i  
UID ATU42139707

### **Bearbeitung**

DI (HTL) Anton Gächter  
Mag. Alexander Kuhn

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

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung .....	4
2.	Dokumentation des Verfahrens .....	5
3.	Beteiligungsprozess.....	6
4.	Straßen- und Wegekonzept.....	7
4.1	Netzgliederung und Funktionen .....	7
4.1.1	Hauptverkehrsstraßen .....	7
4.1.2	Sammelstraßen .....	7
4.1.3	Erschließungsstraßen.....	8
4.1.4	Neue Gemeindestraßen.....	9
4.2	Maßnahmen.....	15
4.2.1	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand.....	15
4.2.2	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung.....	17
4.2.3	Verkehrsberuhigung im Zentrum Rankweil.....	21
4.2.4	Fuß- und Radverkehr .....	23
4.2.5	Ausweichverkehr .....	28
	Abbildungsverzeichnis .....	32
	Beilagen.....	33

# 1. Einleitung

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Dokumentation des Verfahrens

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

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

- Erhebung des bestehenden Straßennetzes und Funktionsgliederung
- Erhebung geplanter Straßen und Wege auf Grundlage vorhandener Konzepte, Planungen und Projekte
- Screening der geplanten Straßen gemäß SUP-Leitfaden des Landes Vorarlberg mit dem Ergebnis, dass die geplanten Gemeindestraßen von der SUP-Ausnahmereordnung umfasst sind und somit keine SUP-Pflicht vorliegt, da es sich ausschließlich um Gemeindestraßen innerhalb des Siedlungsrandes ohne überörtlichen Verbindungscharakter bzw. Fuß- und Radwege handelt
- Entwurf eines Straßen- und Wegekonzeptes (Konzeptplan und Erläuterungsbericht)
- Beschlussfassung zur öffentlichen Auflage des Entwurfs des Straßen- und Wegekonzeptes in der Sitzung der Gemeindevertretung am 16.12.2021
- Öffentliche Auflage vom 10.01. bis 06.02.2022 und deren Kundmachung sowie anschließende Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen
- Konsultation des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und der Nachbargemeinden
- Kenntnisnahme und Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen
- Empfehlung an die Gemeindevertretung in der Sitzung am 04.04.2022, das Straßen- und Wegekonzeptes zu beschließen
- Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes durch die Gemeindevertretung am 26.04.2022 mit anschließender Veröffentlichung

### 3. Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des Straßen- und Wegekonzept erfolgte in enger Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe der Marktgemeinde Rankweil. Die Erstellung des Konzeptes erfolgte im Rahmen von fünf Sitzungen.

Weiters wurde die Bevölkerung im Zuge von zwei Veranstaltungen aktiv in Planungsprozess eingebunden. Zu Beginn des Prozesses fand am 21.03.2019 ein offener Bevölkerungsworkshop statt, wo sich alle interessierten Bürger und Bürgerinnen über den Planungsprozess informieren, und ihre Anliegen, Probleme und Anregungen einbringen konnten.

Als zweite Veranstaltung wurde am 25.06.2019 ein zweiter Bevölkerungsworkshop durchgeführt, in welchem der ausgearbeitete Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes präsentiert und diskutiert wurde sowie Rückmeldungen aufgenommen wurden.

Darüber hinaus richtete die Marktgemeinde Rankweil eine digitale Ideenliste ein, in der nachträglich zu den beiden Workshops Anregungen und Ideen eingebracht werden konnten

Die Ergebnisse der beiden Bevölkerungswshops, der digitalen Ideenliste sowie des Auflageverfahrens sind den Beilagen 1 bis 6 zusammengefasst.

Datum	Sitzungen
03.12.2018	Startsitzung
05.02.2019	1. Arbeitsgruppensitzung
21.03.2019	1. Bevölkerungsworkshop
23.04.2019	2. Arbeitsgruppensitzung
21.05.2019	3. Arbeitsgruppensitzung
25.06.2019	2. Bevölkerungsworkshop
04.09.2019	4. Arbeitsgruppensitzung
26.11.2020	5. Arbeitsgruppensitzung
17.05.2021	Information Gemeindevorstand und Ausschüsse
16.12.2021	Gemeindevertretung – Beschlussfassung öffentliche Auflage
10.01. bis 06.02.2022	Öffentliche Auflage, Konsultation Land Vorarlberg und Nachbargemeinden
04.04.2022	Information Gemeindevorstand und Ausschüsse
26.04.2022	Gemeindevertretung – Beschlussfassung Straßen- und Wegekonzept

Abb. 1: Prozessablauf

## 4. Straßen- und Wegekonzzept

### 4.1 Netzgliederung und Funktionen

Die Netzgliederung bzw. Straßenkategorisierung basiert im Wesentlichen auf den Festlegungen im Generalverkehrsplan Rankweil. Das Straßen- und Wegekonzzept sieht keine neuen Netzergänzungen im Hauptverkehrsstraßennetz bzw. Umfahrlösungen im Zentrum von Rankweil vor und forciert eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung auf dem bestehenden Landesstraßennetz.

#### 4.1.1 Hauptverkehrsstraßen

Das Hauptverkehrsstraßennetz (rot) wird primär durch die Landesstraßen (Zuständigkeit liegt bei Land Vorarlberg) gebildet, welche im Wesentlichen Durchleit- und Verbindungsfunktion haben, jedoch im Siedlungsgebiet der Gemeinde oftmals aufgrund der gewachsenen Strukturen auch Sammel- und Erschließungsfunktionen übernehmen. Zu dieser Kategorie zählen:

- L 190 (Verbindung zwischen Hörbranz und Bludenz)
- L 50 (Verbindung zwischen Götzis und Thüringen)
- L 51 (Verbindung zwischen Rankweil und Damüls)
- L 52 (Verbindung zwischen Rankweil und Meiningen bzw. CH)
- L 64 (Verbindung zwischen Rankweil und Feldkirch)
- L 73 (Verbindung zwischen Rankweil und Röns)
- Gemeindestraße Appenzeller Straße (Verbindung zur A14 / L190)

#### 4.1.2 Sammelstraßen

Die Sammelstraßen (gelb) haben primär die Funktion, die Verkehre aus den Quartieren zu sammeln und auf das Hauptverkehrsstraßennetz abzuführen bzw. auch Ortsteile miteinander zu verbinden. Aus Sicht der Gemeinde können nachfolgende Straßen als Sammelstraßen kategorisiert werden:

- Hadeldorfstraße
- Vorderlandstraße
- Bifangstraße / Loretoweg bzw. Option Reitweg
- Merowingerstraße
- Schweizer Straße
- Runastraße



### 4.1.3 Erschließungsstraßen

Alle übrigen öffentlichen Gemeindestraßen und Privatstraßen (grau) fallen in die Kategorie der Erschließungsstraßen.

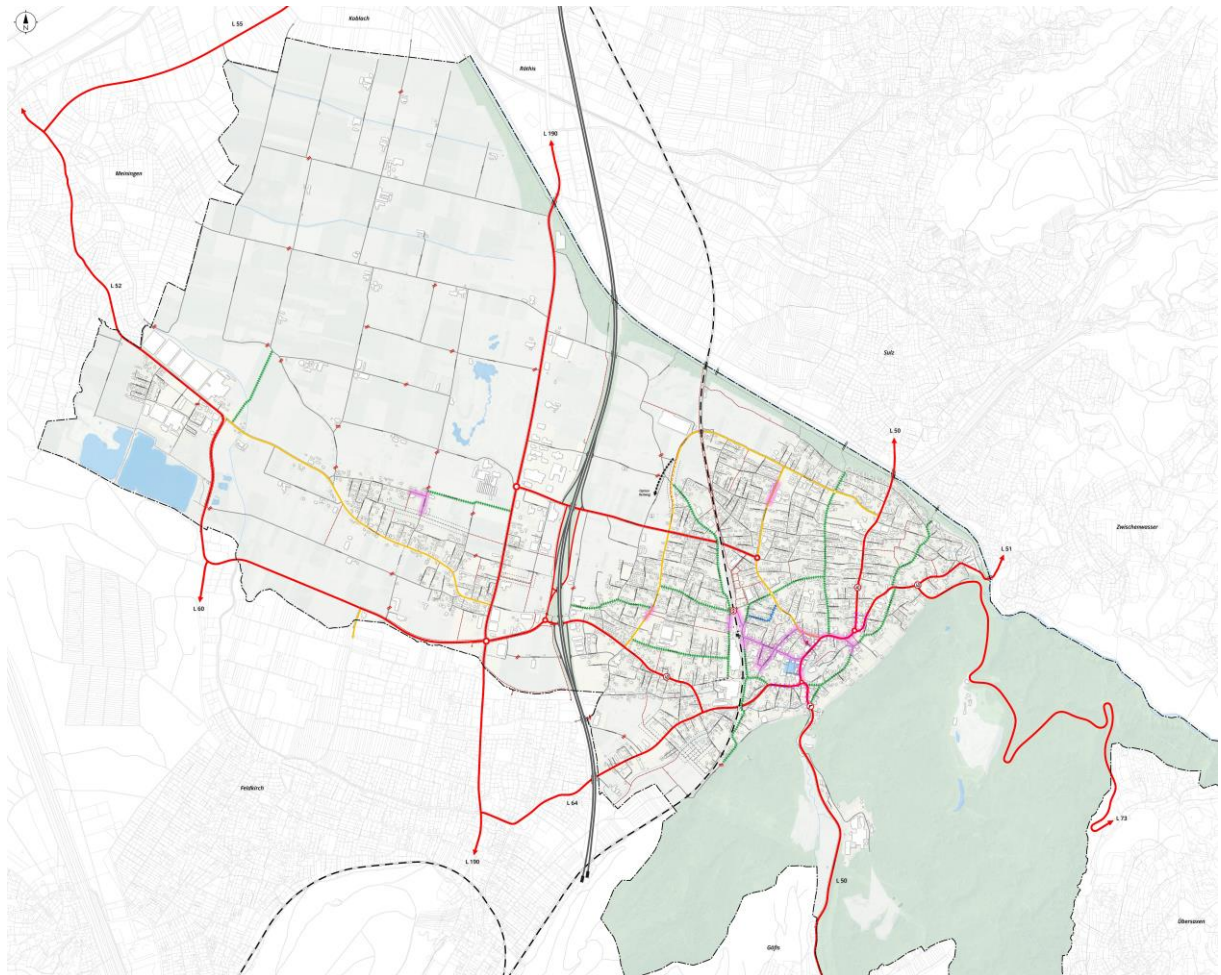


Abb. 2: Straßen- und Wegekonzept Rankweil



#### 4.1.4 Neue Gemeindestraßen

Im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes sind nachfolgende neue Gemeindestraßen (grau bzw. gelb strichliert) vorgesehen und nach Erfordernis mit Straßenkorridoren (schwarz strichliert) ausgewiesen. Zur Verbesserung der Lesbarkeit sind bei den nachfolgenden Planausschnitten nur das Straßen- und Wegenetz sowie die Straßenkorridore dargestellt.

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

- **Erschließung Brederis**

Herstellung einer zentralen Achse zwischen Erlenweg/Fichtenweg und Im Gässele zur Erschließung der Grundstücke inkl. Durchwegungen für Fuß- und Radverkehr zur Schaffung kurzer Wege und einer Anbindung an das Radroutennetz.



Abb. 3: Erschließung Brederis

- Erschließung Impulszone Römergrund

Herstellung einer Schleifenerschließung zwischen L190 und Langfurchweg zur Verbesserung der Anbindung und internen Erschließung der Impulszone Römergrund inkl. Durchwegungen für Fuß- und Radverkehr und Anbindung an das Radroutennetz.

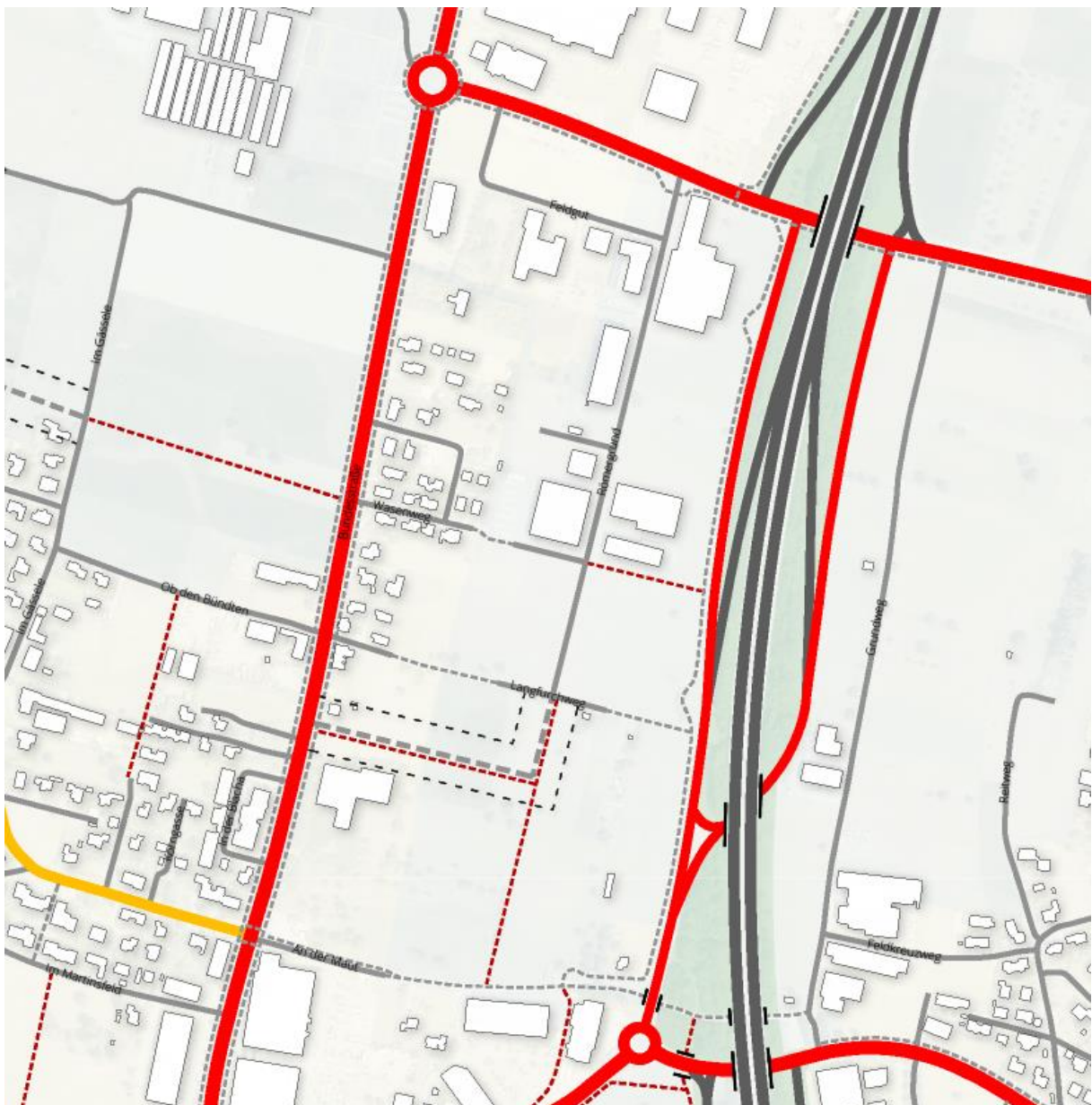


Abb. 4: Erschließung Impulszone Römergrund

- Verlängerung Bifangstraße

Herstellung einer durchgängigen Sammelstraße durch Verlängerung der Bifangstraße bis zum Loretoweg inkl. Verlängerung und Ausbau des Geh- und Radweges entlang der Bifangstraße bzw. optionale Verlängerung der Sammelstraße über den Reitweg in Abhängigkeit der Quartiersentwicklung Bifang.



Abb. 5: Verlängerung Bifangstraße



- Erschließung Churer Straße

Herstellung einer Schleifenerschließung Churer Straße mit neuer Anbindung an die L64 zur Erschließung der Grundstücke inkl. Schaffung eines Geh- und Radweges zum Lindenweg.

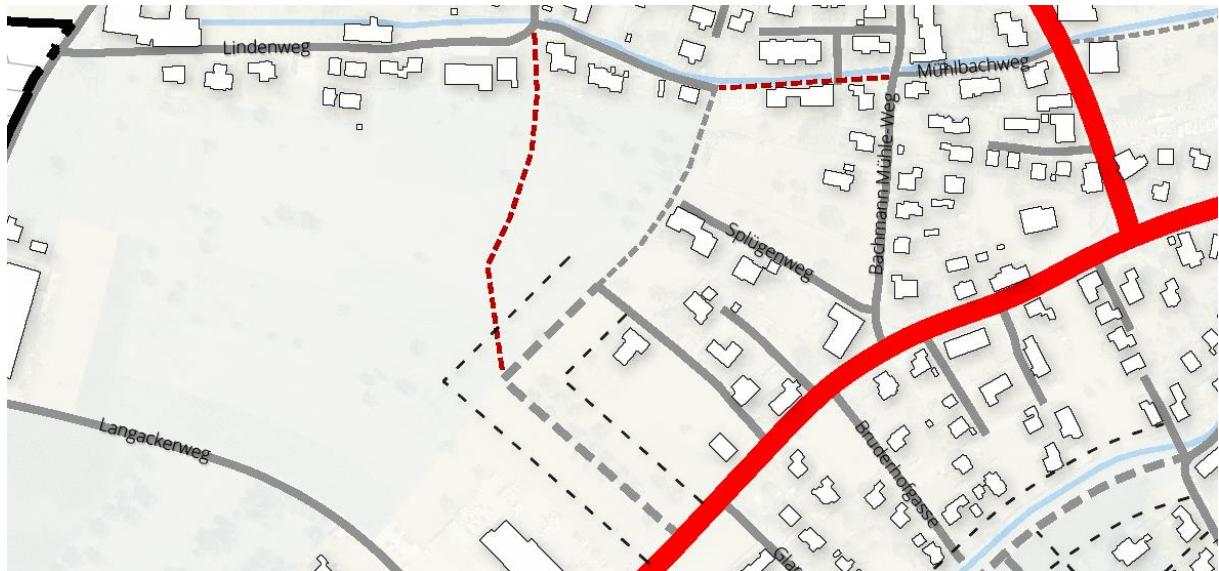


Abb. 6: Erschließung Churer Straße

- Erschließung Pfäfersweg / Rötzenweg

Herstellung von Schleifenerschließungen zwischen Pfäfersweg, Rötzenweg und Glarner Weg zur Erschließung der Grundstücke inkl. Geh- und Radweg entlang der Nafla mit Verbindung zur Radroute Loger.



Abb. 7: Erschließung Pfäfersweg / Rötzenweg

- Masterplan Bahnhof Nord

Im Rahmen der Masterplanung Bahnhof Nord bestehen Überlegungen, ein möglichst autofreies und attraktives Quartier zu schaffen. Die HAUPTerschließung für den notwendigen Kfz-Verkehr sowie die Zufahrt zu Parkplätzen soll mit einer neuen Anbindung im Norden an die Appenzeller Straße sowie einer neuen Anbindung im Süden an die Landammanngasse erfolgen. Die Durchfahrt durch das Quartier ist nur für den öffentlichen Verkehr und Radverkehr vorgesehen. Parallel zur Bahnlinie soll der Lückenschluss der Radroute zwischen Bahnhof und Bifangstraße erfolgen. Innerhalb des Quartiers soll ein dichtes Fuß- und Radwegenetz geschaffen werden, das Außen- und Freiräume miteinander verbindet und an das Gemeindestraßennetz angebunden ist, um kurze Wege zu ermöglichen.

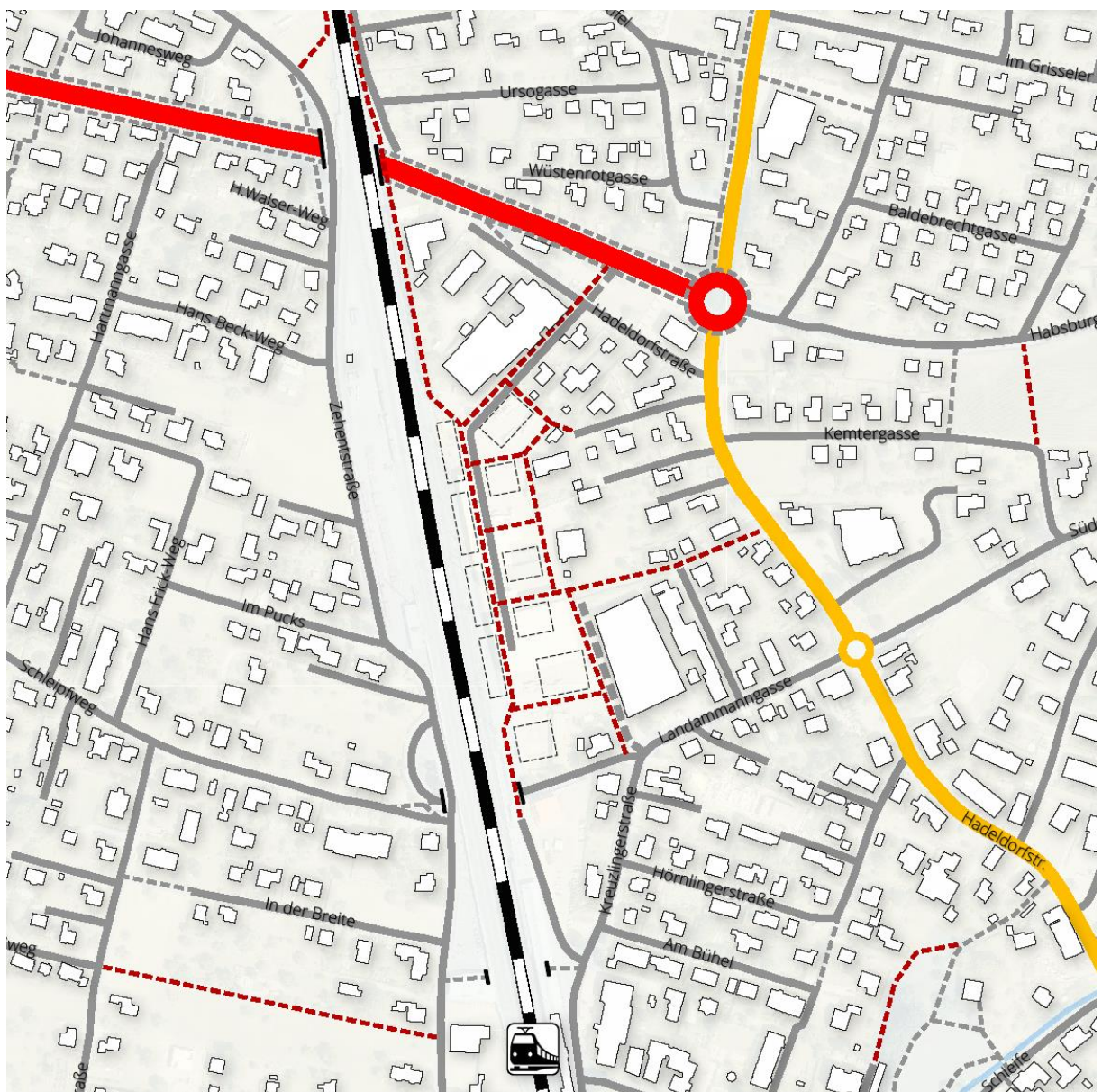


Abb. 8: Masterplan Bahnhof Nord



- Verlegung Langgasse

Kleinräumige Verlegung und Verschwenkung der Langgasse im Bereich der Firma Rauch zur Verbesserung der Erschließung und Zufahrten inkl. Schaffung eines abgetrennten Geh- und Radweges zur Fußgänger- und Radfahrerunterführung zur Unteren Bahnhofstraße. Das Teilstück der bestehenden Gemeindestraße wird aufgelassen.

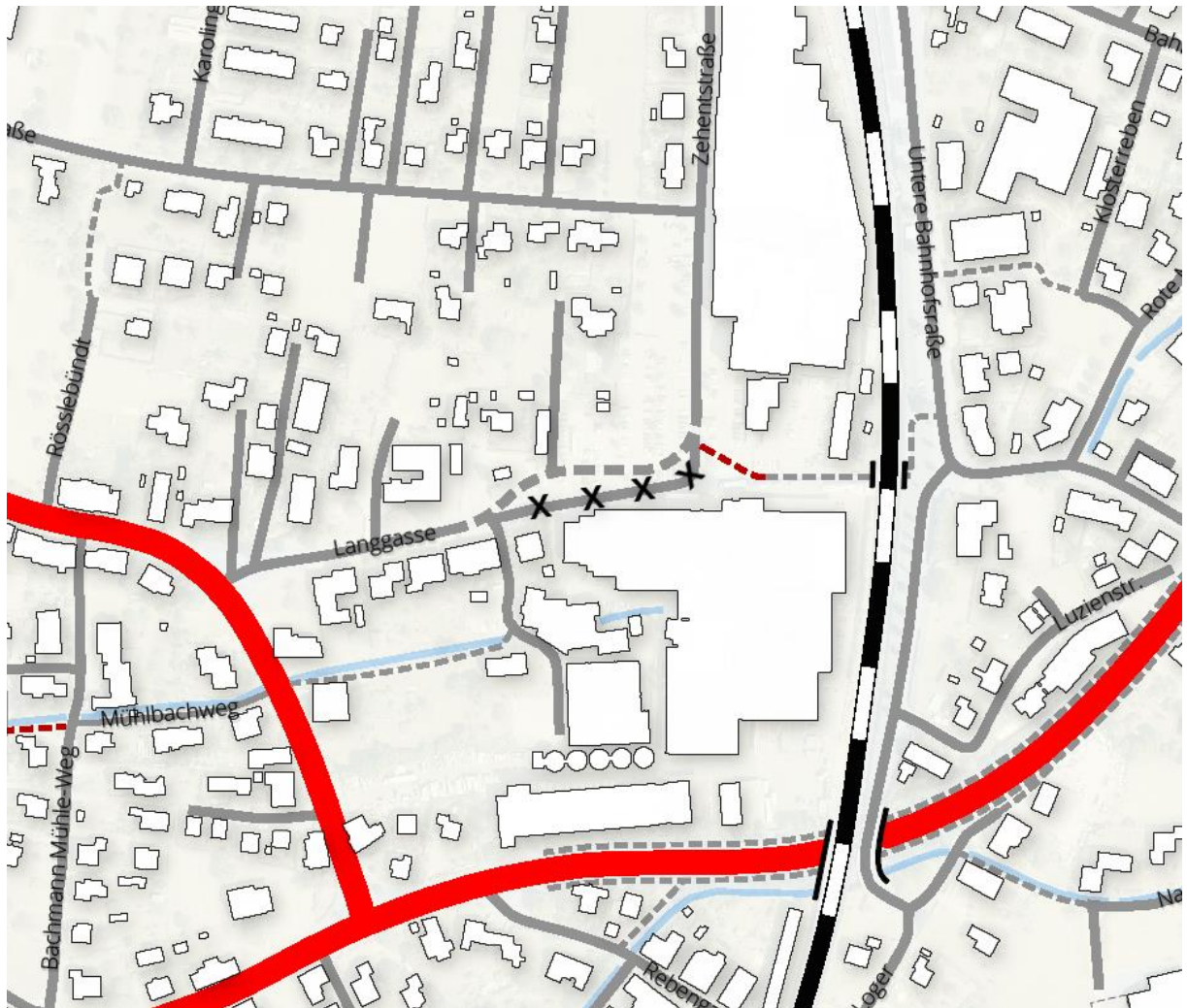


Abb. 9: Verlegung Langgasse

## 4.2 Maßnahmen

### 4.2.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Bestand

Aktuell gilt in der Marktgemeinde Rankweil eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgenommen auf Vorrangstraßen. In der Praxis bedeutet dies, dass innerhalb des Ortsgebietes auf Hauptverkehrsstraßen 50 km/h und auf Sammel- und Erschließungsstraßen Tempo 40 km/h gilt.



Abb. 10: Ortstafel L64 Churer Straße (Quelle: Google Street View)

Im Gemeindestraßennetz von Rankweil wurden bereits einzelne Geschwindigkeitsreduktionen bzw. neue Verkehrsregime umgesetzt. Dies sind die beiden Begegnungszonen mit 20 km/h im Bahnhofsumfeld, die Wohnstraßen in der Zunftgasse und Hörnligerstraße sowie die Fahrradstraße zwischen Schweizerstraße und Oberer Petzlernweg als Lückenschluss der Landesradroute in Brederis. Zudem besteht im Bereich des Marktplatzes eine Fußgängerzone.





Abb. 11: Begegnungszone Kreuzlingerstraße / Bahnhof



Abb. 12: Wohnstraße Hörnligerstraße (Quelle: Google Street View)

## 4.2.2 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung

Das verordnete Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime stellt eine grundlegende Maßnahme zur Verdeutlichung und Unterstützung der Netzgliederung sowie zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und Attraktivierung des nicht motorisierten Verkehrs dar. Daher forciert die Marktgemeinde Rankweil ein auf die funktionale Netzgliederung abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau im Straßenverkehr umzusetzen, um das gemeinsame Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Wohnqualität im Siedlungsgebiet durch eine verträgliche Verkehrsabwicklung maßgeblich zu erhöhen.

Im Gemeindestraßennetz der Marktgemeinde Rankweil soll zukünftig ein Tempolimit von 40 km/h auf Sammelstraßen (gelb) und 30 km/h auf Erschließungsstraßen (grau) umgesetzt werden.

Die Umsetzung von Tempo 30 im Erschließungsstraßennetz soll mittels Tempo-30-Zonen erfolgen und durch die Gestaltung von Torsituationen am Beginn der Zone ersichtlich gemacht werden. Die detaillierte Ausführung der Torsituationen ist an die jeweilige räumliche Situation vor Ort anzupassen. Das unten angeführte Beispiel aus Othmarsingen (CH) zeigt, dass gerade breite Straßenquerschnitte für den motorisierten Verkehr mit einfachen baulichen Mitteln eingeeengt werden können, ohne den Radverkehr maßgeblich in der Linienführung einzuschränken.



Abb. 13: Beispiel Torsituation in Othmarsingen (CH) mit Radbypass (Quelle: [www.bikeable.ch](http://www.bikeable.ch))

Zudem soll innerhalb der Tempo-30-Zonen geprüft werden, ob als grundlegende Vorrangregelung in Kreuzungsbereichen Rechts-vor-Links umgesetzt werden kann (ausgenommen bei bevorrangten Radrouten, die innerhalb der Tempo-30-Zonen verlaufen).



Um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Kindergarten- und Schulumfeld zu erhöhen, sind in der Vorderlandstraße und Merowingerstraße sowie im Ortsteilzentrum Brederis in der Kirchstraße und im Madlenerweg zusätzlich Begegnungszonen mit 20 km/h vorgesehen (pinke Bereiche). Das Beispiel unten zeigt die Begegnungszone vor der Volksschule Rheindorf in Lustenau in der Maria-Theresien-Straße, die von rund 10.000 Kfz/Tag durchfahren wird.



Abb. 14: Beispiel Begegnungszone vor der Volksschule Rheindorf in Lustenau

Zur Attraktivierung des Radverkehrs ist die Umsetzung von bevorrangten Fahrradstraßen auf wichtigen überörtlichen und lokalen Radrouten sowie zur Schaffung von neuen Radachsen vorgesehen. Grundsätzlich gilt in Fahrradstraßen Tempo 30 km/h, Radfahrer dürfen nebeneinander fahren und der Kfz-Verkehr darf nur Zu- und Abfahren bzw. die Fahrradstraße an Kreuzungen queren. Die Durchfahrt kann allerdings mit Zusatztafel erlaubt werden. Im Rahmen der Umsetzung von neuen Fahrradstraßen ist daher detailliert zu prüfen, ob die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr erlaubt werden muss, um insbesondere die Zufahrt in Nebenstraßen zu ermöglichen.

Unabhängig von der Durchfahrtserlaubnis für den Kfz-Verkehr ist die Fahrradstraße jedoch ein Mittel zur einfachen Umsetzung und Kenntlichmachung von Radrouten und Radachsen mittels Beschilderung und Markierungen, die gemeinsam von Radverkehr und Kfz-Verkehr genutzt werden und wo aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit keine eigenständigen und attraktiven Radverkehrsanlagen errichtet werden können.

Im Straßen- und Wegekonzept sind nachfolgende Straßen bzw. Straßenzüge als Fahrradstraßen vorgesehen (grün strichliert):

- St. Eusebius-Straße
- Feldkreuzweg / Gotenweg
- Schleipfweg
- Negrellistraße
- Treietstraße / Zehentstraße
- Loger / Untere Bahnhofstraße
- Kreuzlingerstraße / Landammangasse
- Südtirolerstraße / Montfortstraße / Austraße
- Hintere Ringstraße / Dr. Griß-Straße
- Brisera / Schützenstraße
- Köhlerstraße / Am Steg

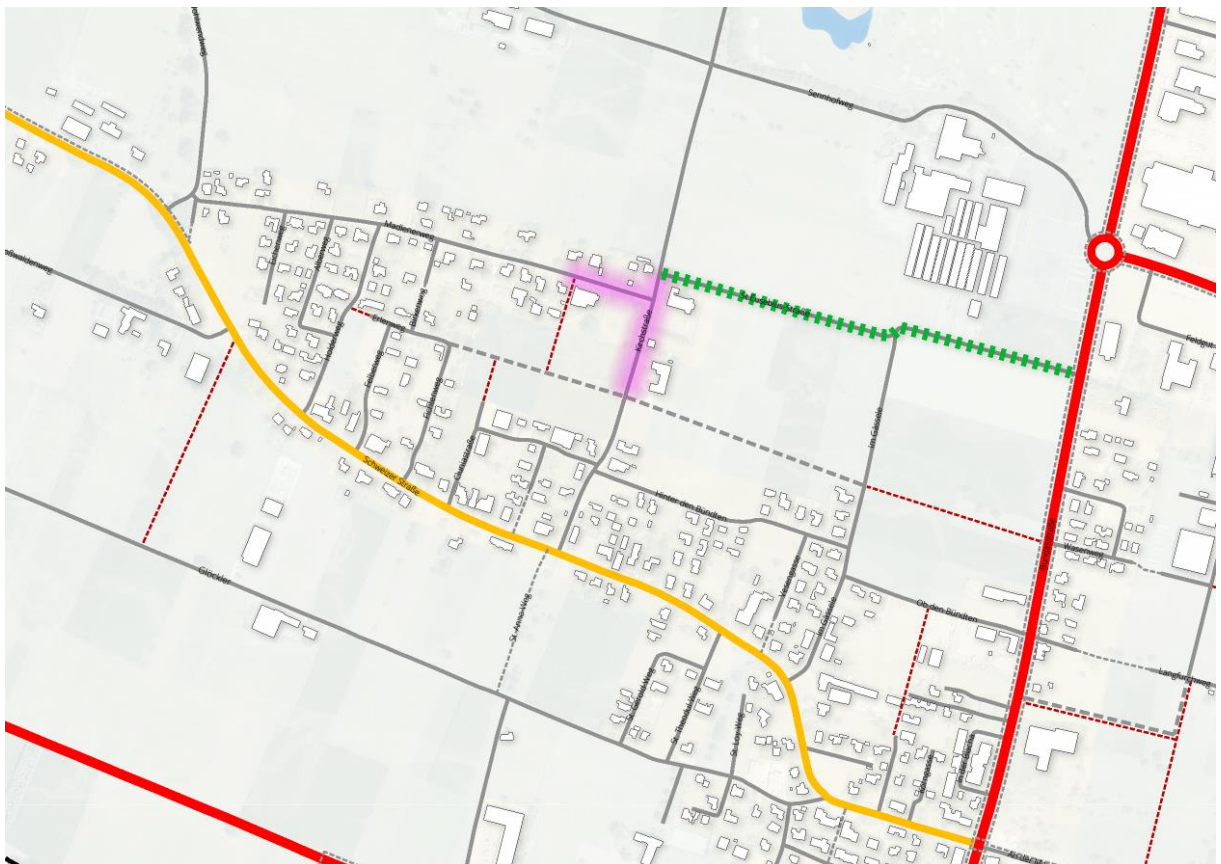


Abb. 15: Geplante Begegnungszone und Fahrradstraße in Brederis



Auf den Hauptverkehrsstraßen bzw. Landesstraßen (rot) soll im Ortsgebiet nach wie vor grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten.

In Abstimmung mit dem Land Vorarlberg (Straßenbauamt und BH Feldkirch) soll jedoch auf nachfolgenden Landesstraßenabschnitten eine Geschwindigkeitsreduktion von 40 km/h geprüft und umgesetzt werden:

- L50 – Stiegstraße zwischen L51 – Alemannstraße und Gemeindegrenze
- L51 – Alemannenstraße zwischen L50 – Stiegstraße und Gemeindegrenze
- L52 – Langgasse / Räterstraße zwischen Merowingerstraße und L64 – Churer Straße



Abb. 16: Geplante Landesstraßenabschnitte mit Tempo 40 km/h

### 4.2.3 Verkehrsberuhigung im Zentrum Rankweil

Basierend auf den Festlegungen im Generalverkehrsplan Rankweil sowie darauf aufbauenden Konzepten und Planungen soll das Zentrum von Rankweil großflächig verkehrsberuhigt werden. Zusätzlich zu den Fahrradstraßen, die ins und ums Zentrum führen, ist die Gestaltung und Umsetzung einer Begegnungszone mit multifunktionalem Mittelstreifen im Bereich der L50 – Ringstraße mit Kreisverkehren in den Kreuzungsbereichen L50/L51 und L50/L64 geplant. Die vorgelagerten Landesstraßenabschnitte der Sigmund-Nachbauer-Straße und Walgaustraße sowie Stiegstraße und Alemannenstraße sollen als gestaltete Vorzonen einen Auftakt ins Zentrum bilden.

Im Bereich der Gemeindestraßen soll sich die Begegnungszone über die Bahnhofstraße bis zur bestehenden Begegnungszone am Bahnhof erstrecken. Im Kontext der Ortskernentwicklung ist geplant, die Begegnungszone auf die Schleife, Zunftgasse, Klostereben und Rote-Mühle-Straße sowie den Kreuzungsbereich Hintere Ringstraße/Brisera zu erweitern, um eine zusammenhängende Zone mit einheitlichem Tempolimit zu schaffen.

Die Festlegung der signalisierten Geschwindigkeit der Begegnungszone mit 20 bzw. 30 km/h sollte abhängig von der Festlegung der Geschwindigkeitsreduktion auf der L50 – Ringstraße erfolgen. Ein Wechsel zwischen 20 und 30 km/h innerhalb der Begegnungszone, also eine Differenzierung der Geschwindigkeit zwischen Gemeindestraße und Landesstraße, sollte vermieden werden. Die Festlegung des definitiven Verkehrsregimes hat in Abstimmung mit dem Land Vorarlberg (Straßenbauamt und BH Feldkirch) zu erfolgen.

Als Begleitmaßnahme zur Lenkung des motorisierten Verkehrs auf das Hauptverkehrsstraßennetz ist im Bereich der L50 – Walgaustraße ein Rechtsabbiegeverbot in die Dr. Griß-Straße vorgesehen, um den Ausweichverkehr in die Hinteren Ringstraße unattraktiver zu gestalten. Alternativ kann das Abbiegeverbot auch im Kreuzungsbereich mit der Hinteren Ringstraße positioniert werden, um Einschränkung der Zu- und Abfahrten in der Dr. Griß-Straße zu reduzieren. Weiters bleibt die Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr in der Zunftgasse bestehen, damit im Hinblick auf die geplante Änderung des Verkehrsregimes (Zunftgasse als Teil der Begegnungszone anstatt Wohnstraße) kein Schleichweg geöffnet wird.

Im Rahmen der Ortskernentwicklung soll zudem geprüft werden, ob die bestehende Fußgängerzone am Marktplatz erweitert und auf die Bahnhofstraße ausgedehnt werden kann. Ziel der Erweiterung ist neben der zusätzlichen Verkehrsberuhigung und qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raumes auch die Entlastung des Kreuzungsbereiches Ringstraße/Bahnhofstraße, damit der öffentliche Busverkehr möglichst behinderungsfrei Ein- und Ausfahren kann und die Haltestellenbereiche attraktiver gestaltet werden können. Die Zufahrt zur bestehenden Tiefgarage im Vinomna Center ist in diesem Fall über den Bahnhof sowie die Schleife und Rote-Mühle-Straße möglich und die Oberflächenparkplätze entfallen in diesem Abschnitt der Bahnhofstraße.

Im Hinblick auf die Parkplatzsituation im Zentrum verfolgt die Marktgemeinde Rankweil zugunsten einer neuen Flächenaufteilung im öffentlichen Raum den Ansatz, die Anzahl der Oberflächenparkplätze möglichst zur Gänze zu reduzieren und in Tiefgaragen zu verlegen. Begleitend dazu soll das Angebot an attraktiven Fahrradabstellplätzen ausgebaut werden.



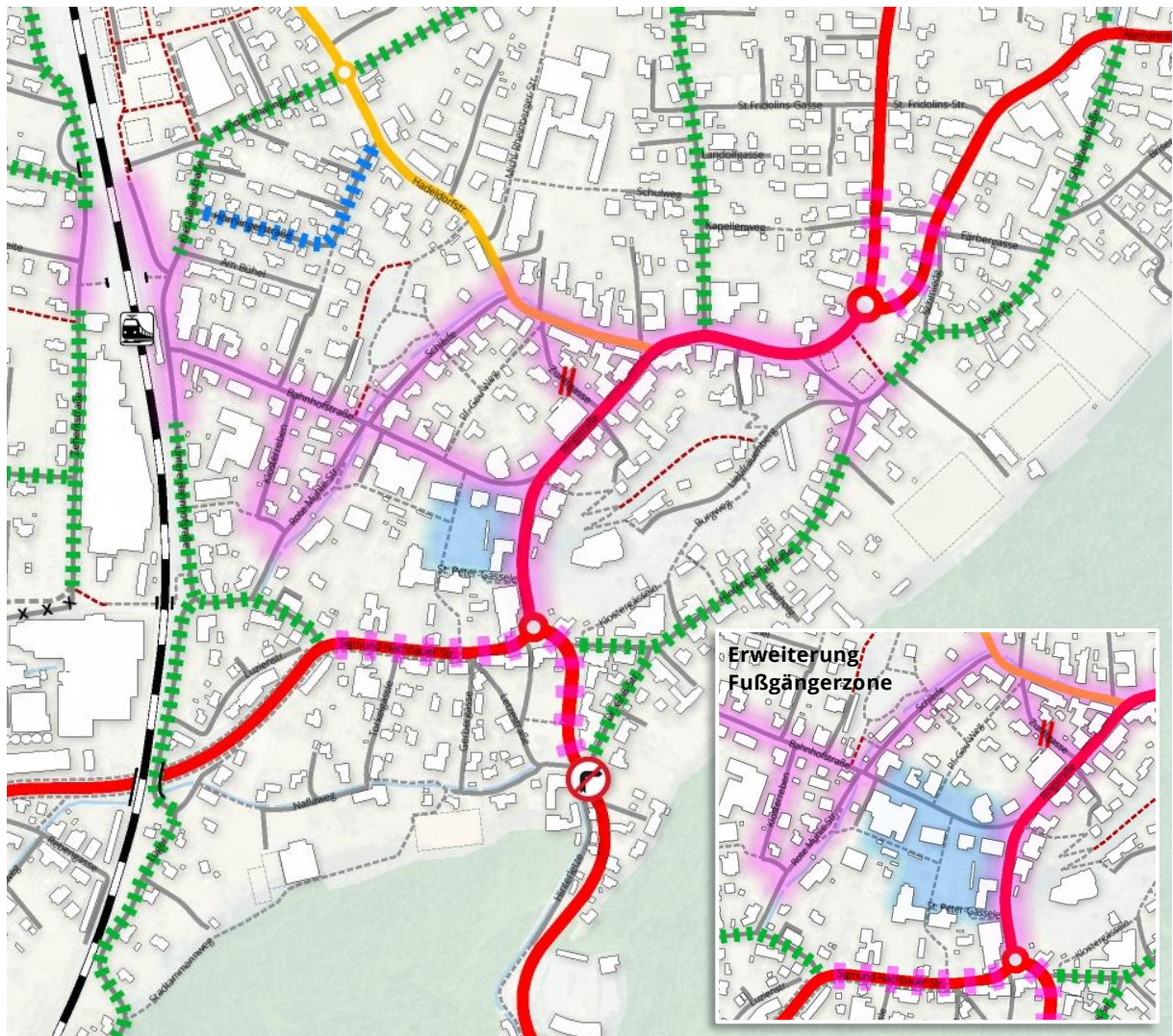


Abb. 17: Verkehrsberuhigung im Zentrum Rankweil



#### 4.2.4 Fuß- und Radverkehr

Neben den oben dargestellten Maßnahmen zur Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeiten innerhalb des Ortsgebietes und der Einrichtung von Fahrradstraßen und Begegnungszonen sind zusätzlich nachfolgende Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr bzw. schwächere Verkehrsteilnehmer geplant.

- **Ausbau Geh- und Radwege L52 Paspels**

Herstellung eines durchgängigen Fuß- und Radwegenetzes mit abgetrennten Geh- und Radwegen entlang der L52 – Gisinger Straße und Verbreiterung des bestehenden Geh- und Radweges (nordseitig) sowie Gehsteiges (südseitig) entlang der L52 – Schweizerstraße inkl. Schaffung neuer Querungen für Fuß- und Radverkehr über die Landesstraße.

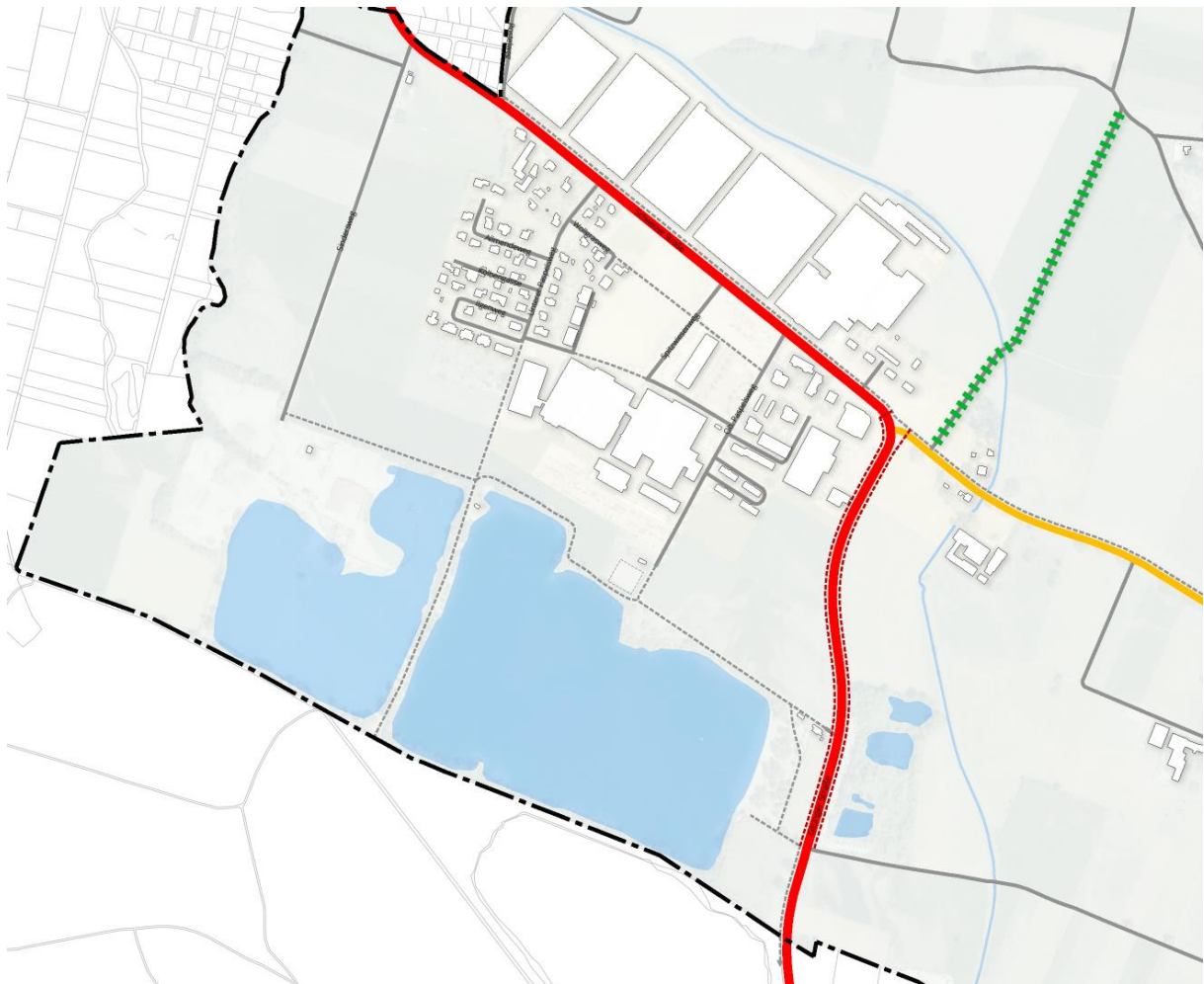


Abb. 18: Ausbau Geh- und Radwege L52 Paspels

- Lückenschluss Geh- und Radweg A14

Herstellung und Ausbau des fehlenden Teilstückes des Geh- und Radweges westseitig der Autobahn zwischen Am Damm und der Treietstraße zur Schaffung einer durchgängigen Geh- und Radwegverbindung entlang der A14.

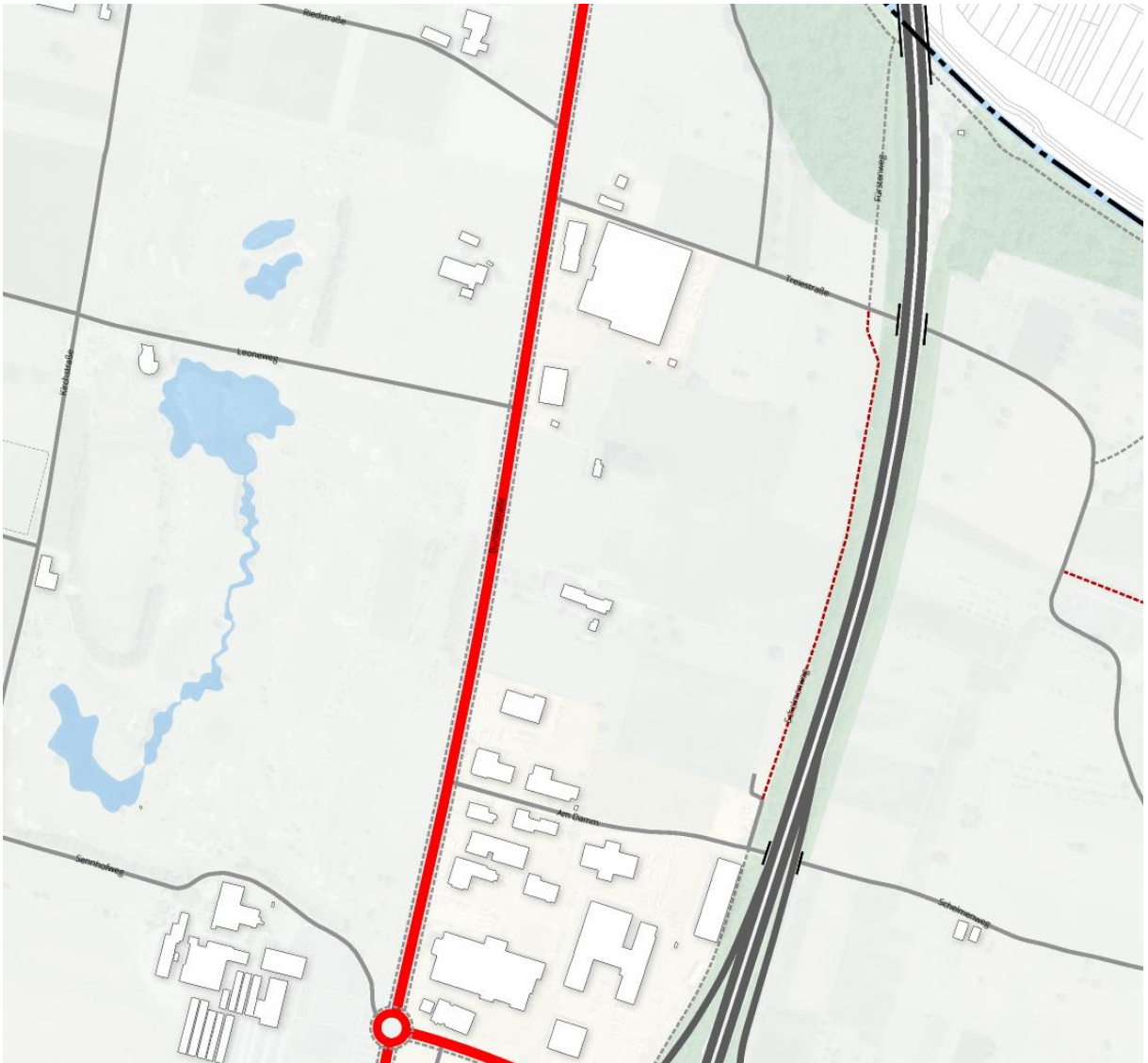


Abb. 19: Lückenschluss Geh- und Radweg A14

- Ausbau Geh- und Radwege A14 / L190 / L52

Im Rahmen der Überlegungen zur Optimierung der Verkehrssituation im Bereich der L190/L52 sind neue Geh- und Radwege parallel zur Autobahn A14 und L52 sowie Gemeindegrenze vorgesehen, um einerseits Lücken im überörtlichen und lokalen Fuß- und Radwegnetz zu schließen und andererseits um die Erreichbarkeit der Lebensmittel- und Fachmärkte sowie Einkaufszentren für Fuß- und Radverkehr zu verbessern.

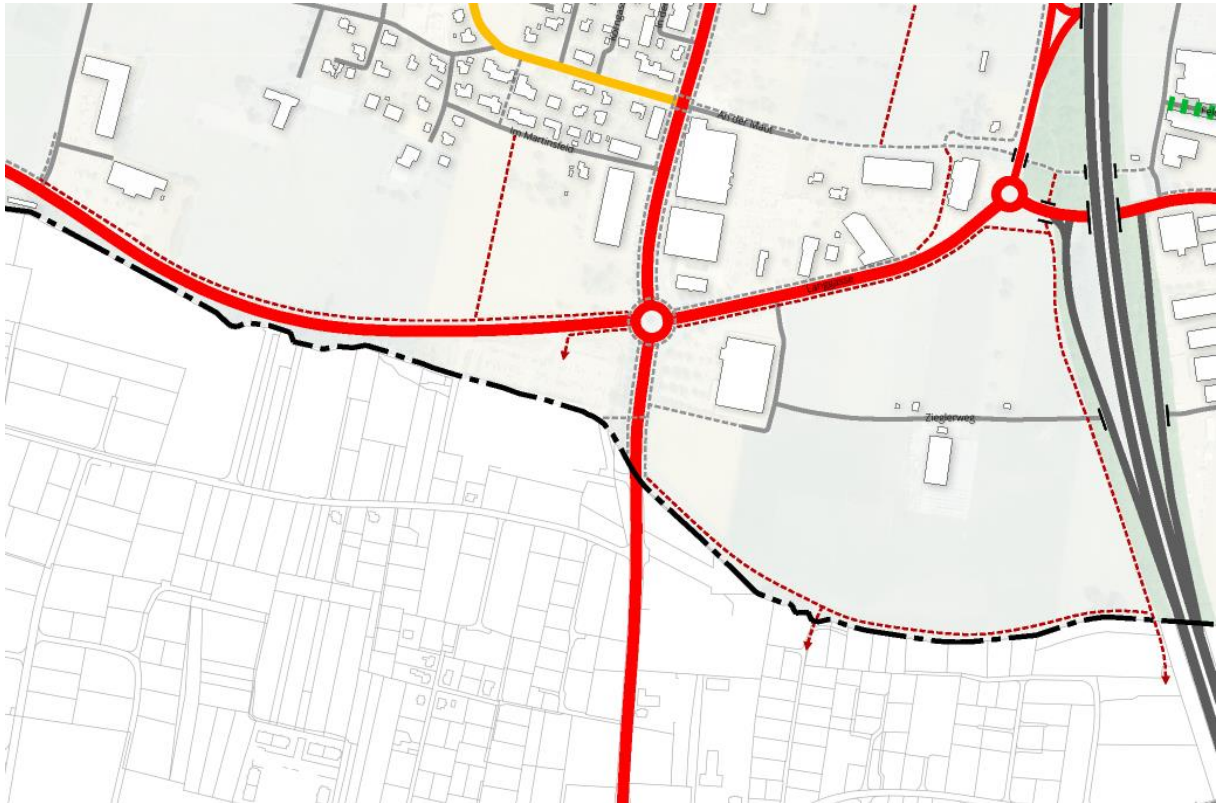


Abb. 20: Ausbau Geh- und Radwege A14 / L190 / L52



- **Ausbau Geh- und Radwege entlang Bahn**

Zur Schaffung von attraktiven und direkten Fuß- und Radwegverbindungen ist die Herstellung von Geh- und Radwegen west- und ostseitig der Bahn geplant. Auf der Westseite wird im Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung Bifang ein Geh- und Radweg zwischen Treietstraße und Frutz angedacht. Auf der Ostseite soll der Lückenschluss der Radroute zwischen dem Bahnhof Rankweil und der Bifangstraße hergestellt werden. Zur Verbindung der Geh- und Radwege ist eine neue Bahnunterführung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Leinenweg bzw. In der Schaufel vorgesehen.

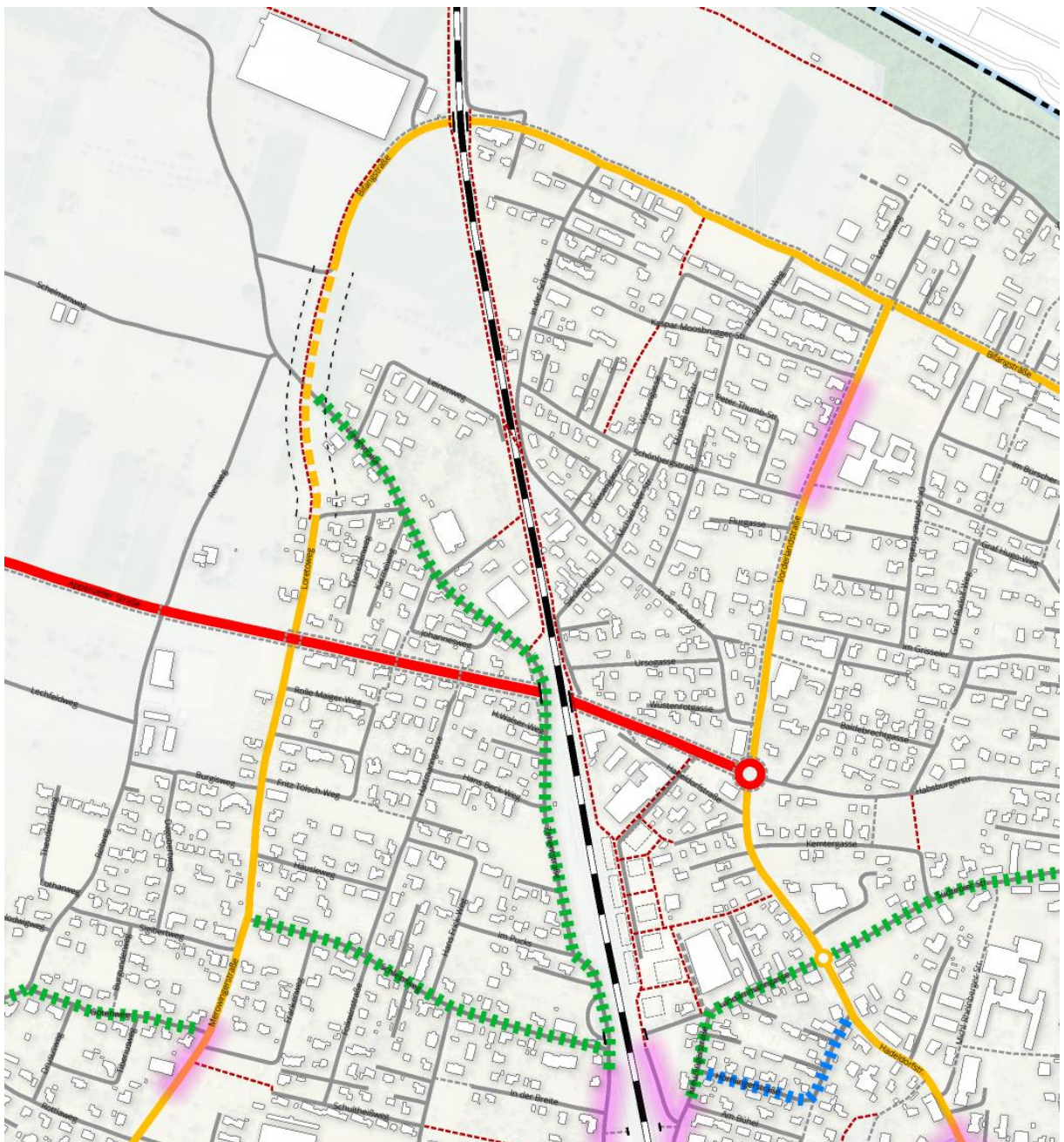


Abb. 21: Ausbau Geh- und Radwege entlang Bahn

- **Sperre Unterführung Landammanngasse für Kfz-Verkehr (OPTION)**

Die bestehende Unterführung in der Landammanngasse weist aufgrund des schmalen Ausbauszustandes Defizite für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, auf. Zur Verbesserung dieser Situation sollte in Erwägung gezogen werden, die Unterführung für den Kfz-Verkehr zu sperren und diese nur für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Im Hinblick auf die bestehenden und geplanten Radrouten bzw. Fahrradstraßen würde so mit geringem Aufwand eine attraktive und kurze Verbindung ins Zentrum bzw. zum Bahnhof entstehen. Der Kfz-Verkehr müsste in diesem Fall über die Merowingerstraße und Appenzeller Straße bzw. Churer Straße fahren.

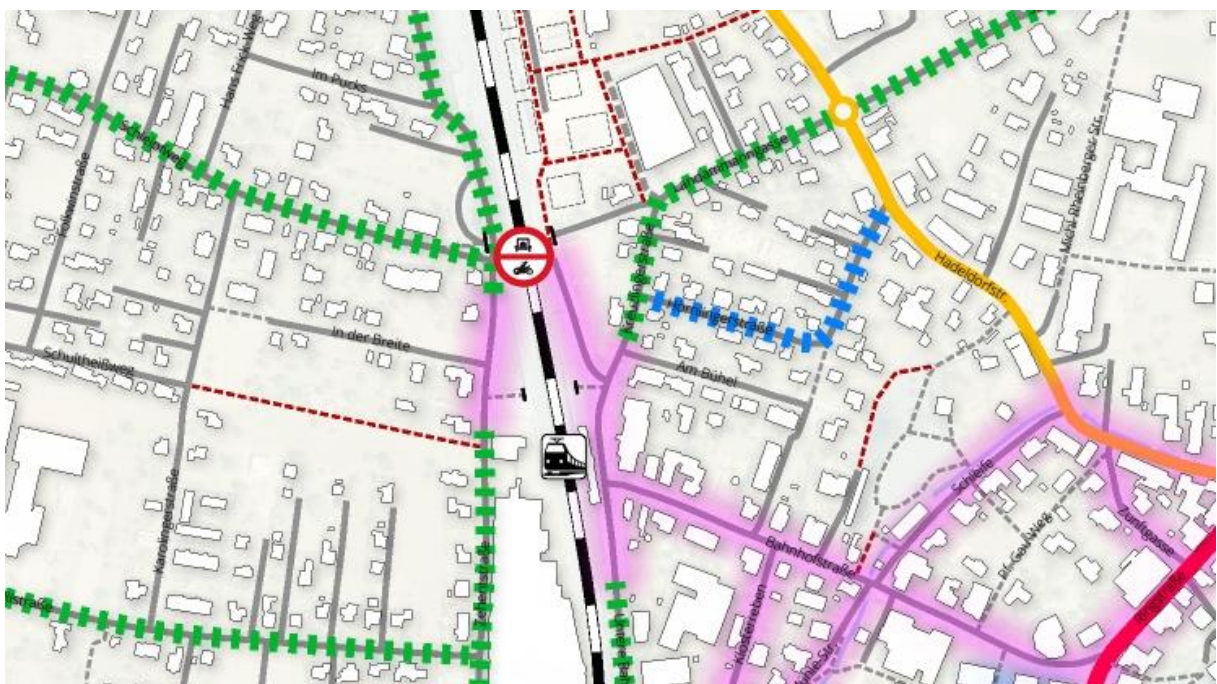


Abb. 22: Sperre Unterführung Landammanngasse für Kfz-Verkehr

- **Ausbau kleinteiliges Fuß- und Radwegenetz**

Im Straßen- und Wegekonzept sind zusätzlich kleinteilige Fuß- und Radwegverbindung dargestellt, die möglichst direkte und kurze Wege in den Ortsteilen und Quartieren bereitstellen sollen, um Umwege zu vermeiden und dadurch insbesondere das Zufußgehen attraktiver zu machen. Diese Wege sind als Leitbild zu verstehen und in Abhängigkeit von der Grundverfügbarkeit bzw. ortsräumlichen Entwicklung umzusetzen. Bei der Entwicklung des kleinteiligen Fuß- und Radwegenetzes ist ebenfalls darauf zu achten, dass bestehende Wegerechte genutzt und langfristig gesichert werden sowie bereits bestehende Wege erhalten und nach Möglichkeit auch ausgebaut werden.

#### 4.2.5 Ausweichverkehr

Aufgrund von Leistungsdefiziten im Hauptverkehrsstraßennetz im Bereich des Kreisverkehrs L190/L52 ist immer wieder ein erhebliches Maß an Ausweichverkehr (Schleichwege) im untergeordneten Erschließungsstraßennetz im Ried und Ortsteil Brederis festzustellen, da bestehende Fahrverbote missachtet werden. Allerdings sind auch einige Straßenverbindungen, wie beispielsweise der St. Eusebius-Weg oder auch der St. Anna-Weg, offen oder nur zeitweise gesperrt und ermöglichen eine legale Durchfahrt für den Kfz-Verkehr.

Weiters stellt die Verbindung Rüggelen/Küchlerstraße eine Ausweichroute zwischen Rankweil und Feldkirch dar, um den Kreisverkehr L190/L52 zu umfahren. Aufgrund von geplanten Entwicklungen in der Küchlerstraße sowie im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Betriebs- und Gewerbeflächen im Bereich der L190/L52 sollen hier Maßnahmen ergriffen werden, um den Ausweichverkehr zu unterbinden.

Zur Reduktion der Ausweichverkehre im untergeordneten Erschließungsstraßennetz sind daher nachfolgende Maßnahmen und Planungsvorschläge für eine konsequente Bündelung des motorisierten Individualverkehrs auf das Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetz vorgesehen:

- **Ried**

Im gesamten Ried besteht im Grundsatz ein Fahrverbot für den Fahrzeugverkehr mit Ausnahmen für Anrainerverkehr, Radfahrer und landwirtschaftlicher Verkehr, wodurch die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Betrieben und Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie sonstigen Nutzungen im Ried ermöglicht wird. Die Kontrollierbarkeit der Fahrverbote wird insbesondere durch die Ausnahme Anrainerverkehr erschwert, da kaum nachzuvollziehen ist, ob eine legale Zufahrt oder eine illegale Durchfahrt erfolgt.

Es wird daher vorgeschlagen, die Erschließung des Rieds und der Nutzungen für den motorisierten Individualverkehr ausschließlich über die L190 abzuwickeln und die Zu- und Abfahrt nur über die drei Anbindungen Weitriedstraße, Riedstraße und Sennhofweg ohne Fahrverbote zu gestalten sowie das Erschließungsstraßennetz schleifenartig anzulegen und die Durchfahrt nach Meiningen, Koblach und in den Ortsteil Brederis zu unterbinden und nur für den Radverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr zu gestatten. Mit dieser Regelung sind die Fahrverbote bzw. die illegale Durchfahrt einfacher zu kontrollieren. Die bestehende Fahrradstraße in Brederis zwischen Schweizerstraße und Oberer Petzlernweg verbietet die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Vorschlag für die schleifenartige Erschließung des Rieds (blaues Netz).



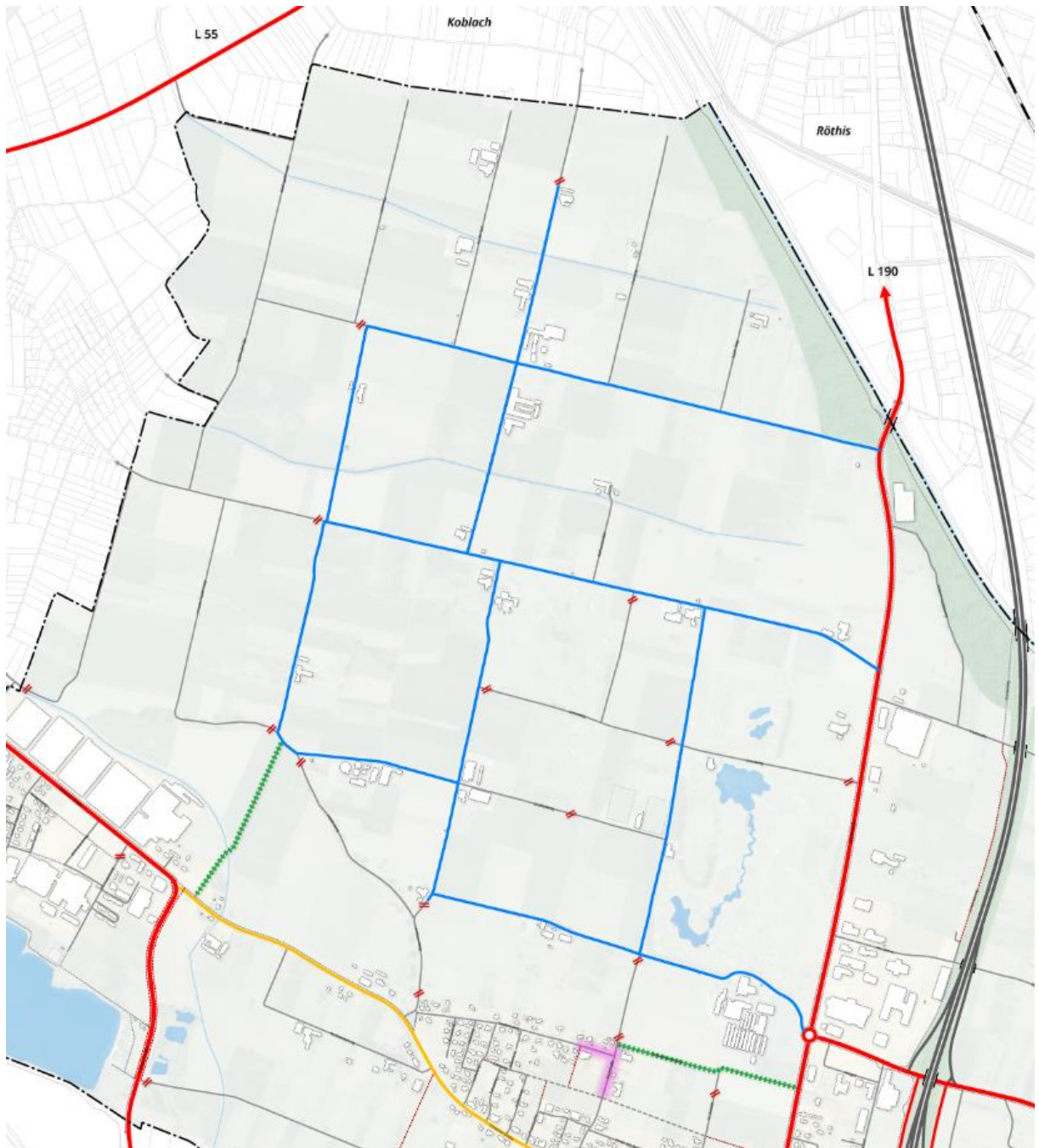


Abb. 23: Erschließungskonzept Ried



- Ortsteil Brederis

Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs wird im Ortsteil Brederis eine Verkehrsorganisation analog zum Erschließungskonzept Ried vorgeschlagen. Die Erschließung von Brederis soll zukünftig nur über die Schweizerstraße erfolgen und keine Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr im Erschließungsstraßennetz ermöglicht werden. Die bestehenden Erschließungsstraßen sind bereits schleifenartig an die Sammelstraße Schweizerstraße angebunden. Der St. Eusebius-Weg soll als Fahrradstraße ohne Ausnahme verordnet werden, um die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr zu unterbinden. Das zeitliche Fahrverbot im Madlenerweg kann daher entfallen. Mit der Fahrradstraße ist auch die Verbindung St. Eusebius-Weg / Im Gässele unterbunden, da innerhalb der Fahrradstraße nur das Zu- und Abfahren gestattet ist. Die Verbindungen Wohlwendweg und Kirchstraße ins Ried sowie der St. Anna-Weg sollen nur für Radfahrer und den landwirtschaftlichen Verkehr geöffnet werden. Die Verbindung Ob den Bündten sollte zur Gänze für den Kfz-Verkehr unterbrochen werden, um hier nicht nur die Durchfahrt zu unterbinden, sondern auch eine klare Trennung zwischen Wohnen und der gewerblichen Nutzung an der L190 zu schaffen.

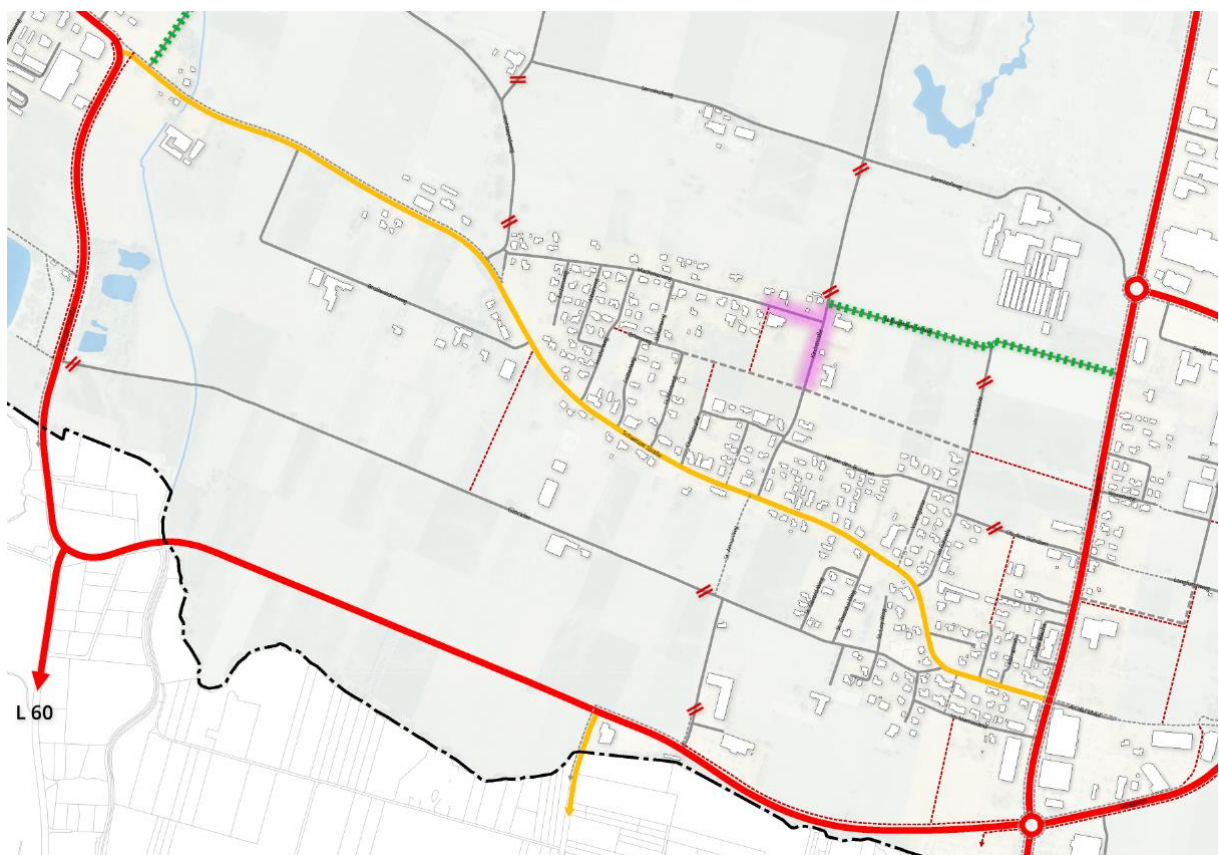


Abb. 24: Erschließungskonzept Brederis

- Rügelen / Küchlerstraße

Zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs und zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs auf die Landesstraßen wird vorgeschlagen, die Straßenverbindung Rügelen / Küchlerstraße auf Höhe der Unterführung zu Sperren und die Durchfahrt nur für Radfahrer und Linienbusse zu gestatten.

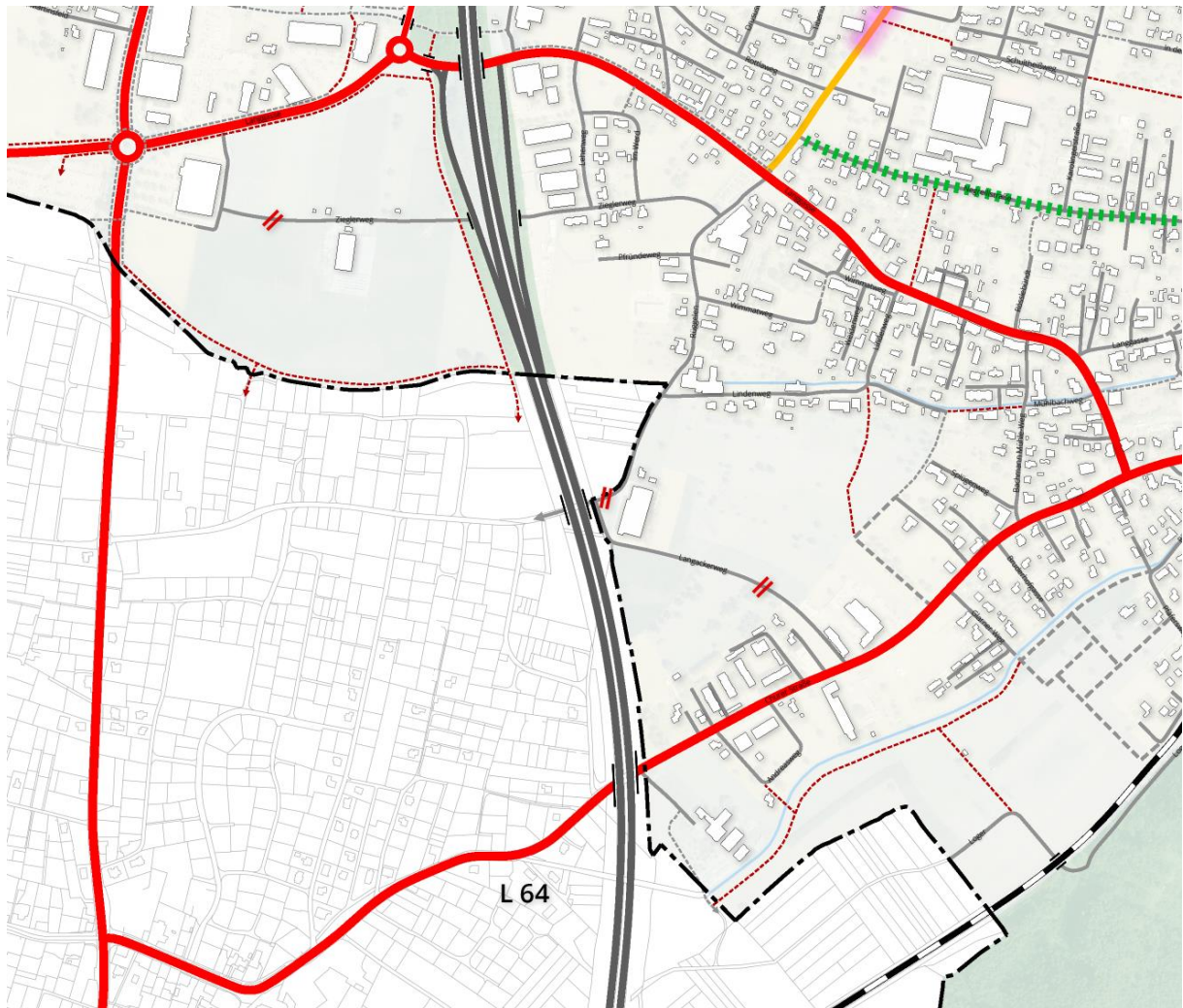


Abb. 25: Netzunterbruch Rügelen / Küchlerstraße

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Prozessablauf .....	6
Abb. 2: Entwurf Straßen- und Wegekonzept Rankweil.....	8
Abb. 3: Erschließung Brederis .....	9
Abb. 4: Erschließung Impulszone Römergrund .....	10
Abb. 5: Verlängerung Bifangstraße .....	11
Abb. 6: Erschließung Churer Straße .....	12
Abb. 7: Erschließung Pfäfersweg / Rötzenweg .....	12
Abb. 8: Masterplan Bahnhof Nord .....	13
Abb. 9: Verlegung Langgasse.....	14
Abb. 10: Ortstafel L64 Churer Straße .....	15
Abb. 11: Begegnungszone Kreuzlingerstraße / Bahnhof .....	16
Abb. 12: Wohnstraße Hörnligerstraße .....	16
Abb. 13: Beispiel Torsituation in Othmarsingen (CH) mit Radbypass .....	17
Abb. 14: Beispiel Begegnungszone vor der Volksschule Rheindorf in Lustenau .....	18
Abb. 15: Geplante Begegnungszone und Fahrradstraße in Brederis .....	19
Abb. 16: Geplante Landesstraßenabschnitte mit Tempo 40 km/h .....	20
Abb. 17: Verkehrsberuhigung im Zentrum Rankweil.....	22
Abb. 18: Ausbau Geh- und Radwege L52 Paspels .....	23
Abb. 19: Lückenschluss Geh- und Radweg A14 .....	24
Abb. 20: Ausbau Geh- und Radwege A14 / L190 / L52 .....	25
Abb. 21: Ausbau Geh- und Radwege entlang Bahn.....	26
Abb. 22: Sperre Unterführung Landammanngasse für Kfz-Verkehr .....	27
Abb. 23: Erschließungskonzept Ried .....	29
Abb. 24: Erschließungskonzept Brederis .....	30
Abb. 25: Netzunterbruch Rüggele / Kuchlerstraße .....	31

## Beilagen

Beilage 1: Ergebnisse 1. Bevölkerungsworkshop am 22.03.2019.....	34
Beilage 2: Ergebnisse Digitale Ideenkiste zum 1. Bevölkerungsworkshop .....	55
Beilage 3: Ergebnisse 2. Bevölkerungsworkshop am 25.06.2019.....	57
Beilage 4: Ergebnisse Digitale Ideenkiste zum 2. Bevölkerungsworkshop .....	59
Beilage 5: Rückmeldungen der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auflage .....	61
Beilage 6: Stellungnahme des Landes Vorarlberg .....	65

Beilage 1: Ergebnisse 1. Bevölkerungsworkshop am 22.03.2019

## TISCH 1

### Was ist heute gut?

- 1 Radwegenetz ist überregional gut ausgebaut
- 2 Zugangswege zu Basilika sind alle super

### Was ist heute schlecht?

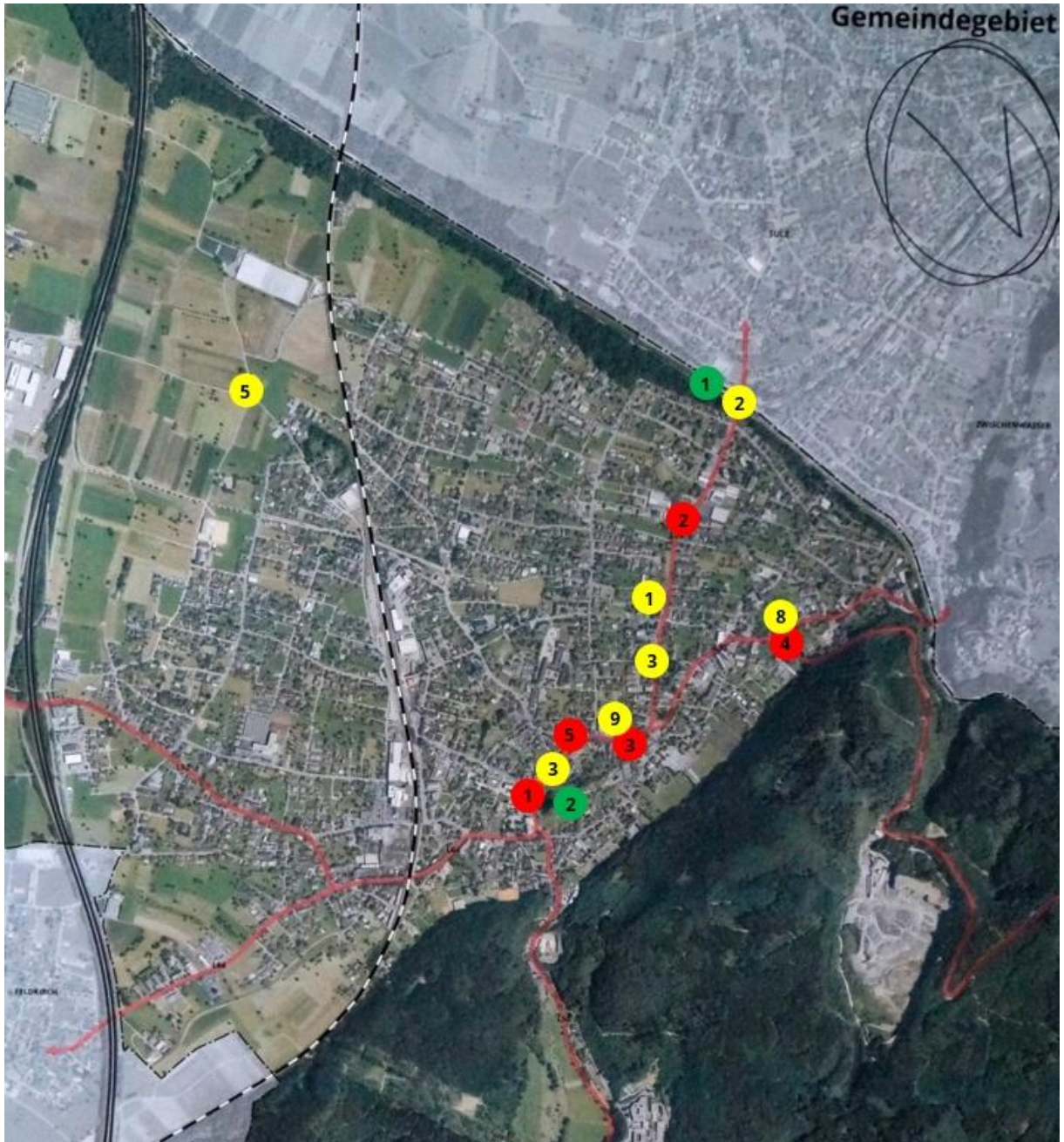
- 1 Kreuzung Ringstraße / Bahnhofstraße
- 2 Radfahrer fahren auf Gehsteigen, weil Radwege fehlen
- 3 L50 / L51 / L73 leiten den Verkehr in den Ort (Nord-Süd)
- 4 Schwerverkehr fährt quer durch Rankweil (Hadeldorfstraße / Appenzeller Straße)
- 5 Verkehr wird von der Appenzeller Straße über Hadeldorfstraße ins Zentrum geführt

### Anregungen / Ideen?

- 1 Habsburgerstraße bis Stiegstraße durchgängig machen
- 2 Verbindung Frutzbrücke / Treietstraße bis Autobahn (evtl. Unterflurtrasse)
- 3 Einbahnen nur wenn notwendig (z.B. St. Fridolins-Gasse ist Pseudoeinbahn)
- 4 Begegnungszone ohne Schwerverkehr und Einbahn rund um den Berg
- 5 Verbindung Bifangstraße - Reitweg - Appenzeller Straße herstellen
- 6 Verbindung L190 bis L52 nördlich Brederis / Sennhof herstellen
- 7 Verkehrsknoten L190 / L52 Unterflurtrasse
- 8 Verbindung L73 - L50 mit Stiegstraße (sh. Punkt 1)
- 9 Parkplätze unterirdisch, dafür Begegnungszone schaffen (Raiba, Volksbank, Mohren, ...)



### TISCH 1 - Gemeindegebiet OST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?



## TISCH 1 - Gemeindegebiet WEST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?

## TISCH 2

### Was ist heute gut?

- 1 Appenzeller Straße ist Vorteil für Radfahrer
- 2 Lückenschluss St. Anna-Weg - Runastrasse

### Was ist heute schlecht?

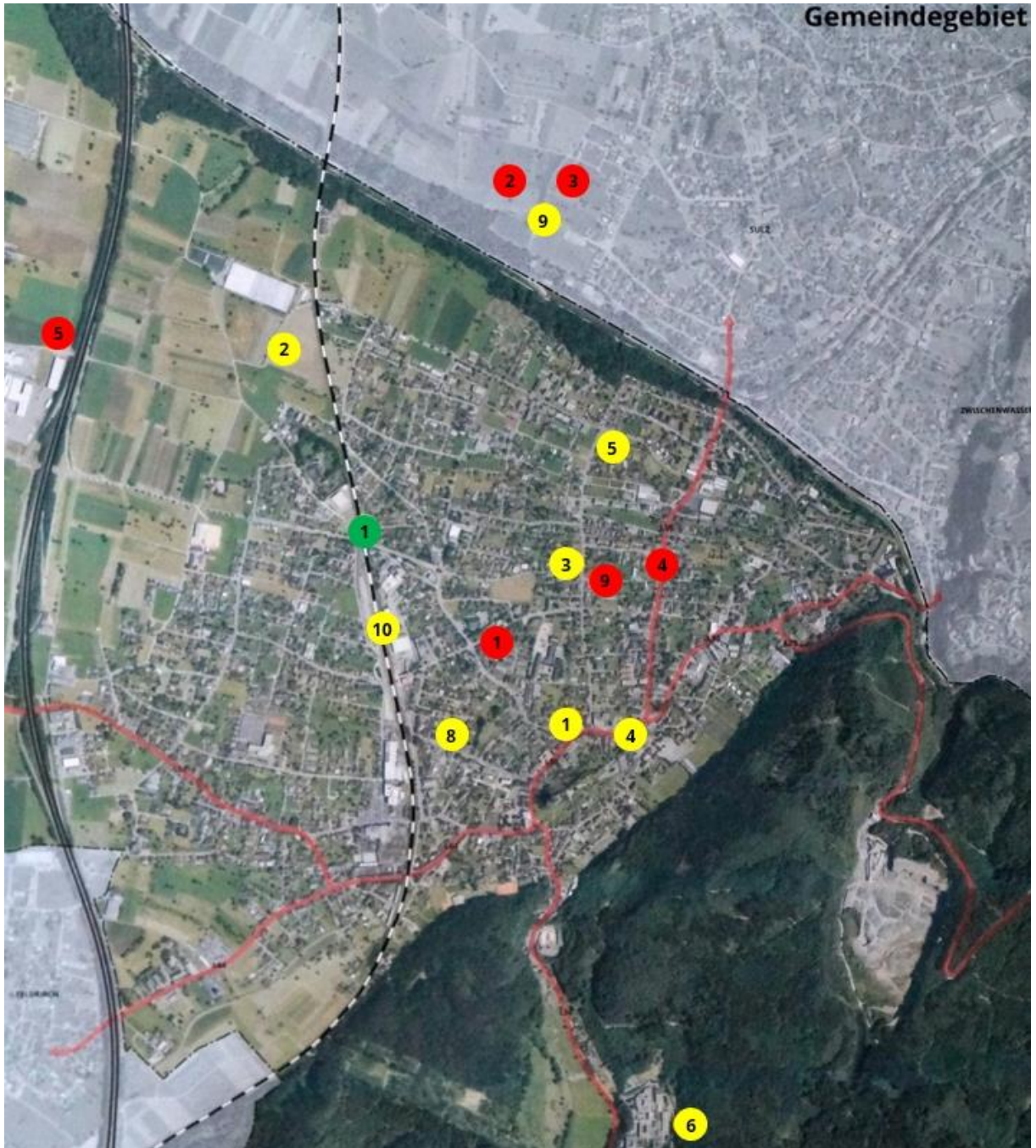
- 1 Parken auf Gehsteig
- 2 Hecken und Bäume sind Behinderung für Fußverkehr im gesamten Gemeindegebiet
- 3 Fehlende Durchwegung für Fuß- und Radverkehr
- 4 L50 Stiegstraße hat zu schmale Gehsteige
- 5 Konflikt Radverkehr bei Anlieferung OBI und Am Damm bei Carcoustics
- 6 Schlechte Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr
- 7 Radweg fehlt bei Gisingerstraße / Paspels
- 8 Gebietsfremder Verkehr im Ried / Weitried
- 9 Fehlende Verbindung für Autoverkehr Appenzeller Straße - Stiegstraße / Oberdorf

### Anregungen / Ideen?

- 1 Bodenmarkierung als Verdeutlichung Linksabbiegeverbot
- 2 Entlastungsstraße Bifang - Appenzeller Straße
- 3 Schutzweg Montfortstraße ergänzen
- 4 Geschwindigkeitsbegrenzung auf Landesstraßen im Zentrum 40 km/h
- 5 Weiterführung Radweg Montfortstraße
- 6 Allgemeines Fahrverbot auf Radweg auflösen
- 7 Befestigung Radweg Glöckler
- 8 Sicherstellung Wegerecht für Fußverkehr Hörnlingerstraße / Bahnhofstraße
- 9 Kostenpflichtiges Parken auch bei Betrieben
- 10 Mehr und bessere Querungen für Fuß- und Radverkehr (Bahn)



## TISCH 2 - Gemeindegebiet OST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?



## TISCH 2 - Gemeindegebiet WEST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?

### TISCH 3

#### Was ist heute gut?

- 1 Gute Busverbindungen
- 2 Gute Radwege
- 3 Gute Lösung für Radfahrer
- 4 Gute Radverbindung zum Vorderland

#### Was ist heute schlecht?

- 1 Durchzugsverkehr L50
- 2 Steinbruch Schwerverkehr L51 / L73
- 3 Kreuzung L52 / L54
- 4 Einbahnregelung Reitweg zieht mehr Verkehr ins Wohngebiet
- 5 Unechte Einbahn St. Fridolins-Gasse auflösen
- 6 Kreisverkehr zu klein (Stau)
- 7 Kurzverbindung Schweizerstraße - Landstraßen

#### Anregungen / Ideen?

- 1 Neue Sammelstraße bis zur Autobahn / L190 schaffen
- 2 Entlastungsstraße Treietstraße zur L190
- 3 Durchgängig machen für Erschließung Bifang
- 4 Kreisverkehr L50 / L51
- 5 Kreisverkehr L50 / L64 (GH Taube)
- 6 Kreisverkehr Kaiserplatz

### TISCH 3 - Gemeindegebiet OST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?



### TISCH 3 - Gemeindegebiet WEST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?

## TISCH 4

### Was ist heute gut?

- 1 Kreisverkehr Appenzeller Straße / Hadeldorfstraße / Vorderlandstraße

### Was ist heute schlecht?

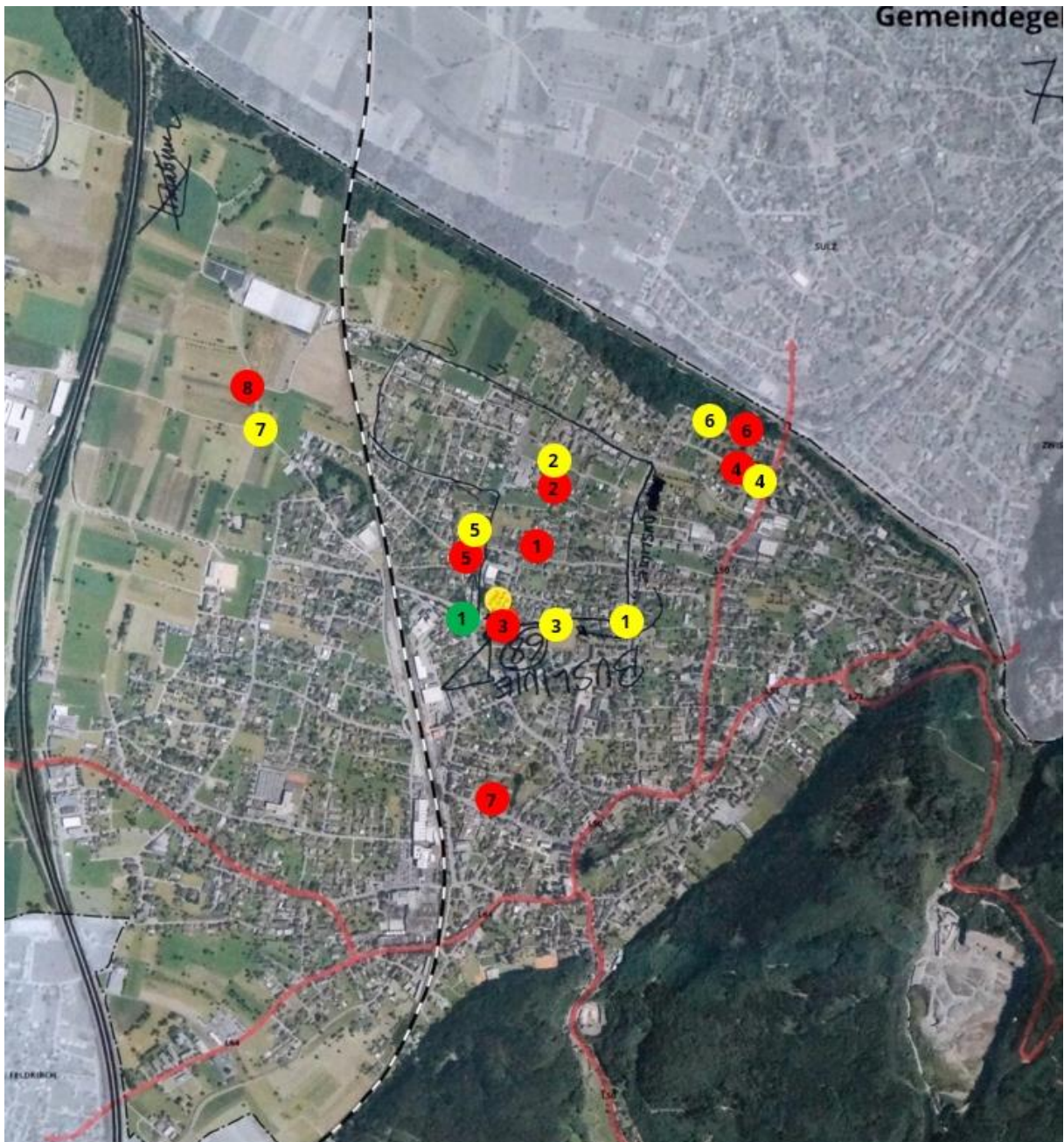
- 1 Im Grisseler: Busverkehr und Lkw zu Baywa (Schule und Kindergärten)
- 2 Dr. Summer-Straße: viel Schulverkehr / Holen und Bringen / Lkw-Anlieferung Hackschnitzel
- 3 Bus fährt Im Grisseler
- 4 Schutzweg bei Frutzolen / Stiegstraße wurde aufgelassen
- 5 Erreichbarkeit der Bushaltestelle In der Schaufel - Schutzweg fehlt
- 6 kein Gehsteig / Fußgänger haben keinen Platz
- 7 Durchgang verboten (warum?)
- 8 Gehsteig sehr hart für Fußgänger, die viel zu Fuß unterwegs sind

### Anregungen / Ideen?

- 1 über Hauptstraßen leiten, wie z.B. Habsburgerstraße
- 2 Sackgasse wie früher vor Mehrfamilienhäuser Dr.-Summer-Straße (schöner Schulweg)
- 3 Bus soll über Habsburgerstraße fahren (attraktive Sammelstelle für Bus)
- 4 Schutzweg von Tankstelle zu Lebensmittelgeschäft
- 5 Schutzweg wie er früher war von Ton & Bild zu Abbrederis
- 6 Einbahnregelung (evtl. Platz für Gehsteig)
- 7 feinere Bodenbeläge (weicher) für Gehsteige



TISCH 4 - Gemeindegebiet OST (kein WEST ausgefüllt)



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?



## TISCH 5

### Was ist heute gut?

- 1 Radverbindung ins Vorderland
- 2 Fuß- und Radweg Rösslebündt (wichtige Verbindung)
- 3 gut ausgebauter Radweg
- 4 gute Verbindung zu Erholungsgebiet Paspels
- 5 sicherer Übergang für Fuß- und Radverkehr L52
- 6 gute Anbindung Unterdorf an Bahnhof / ÖBB

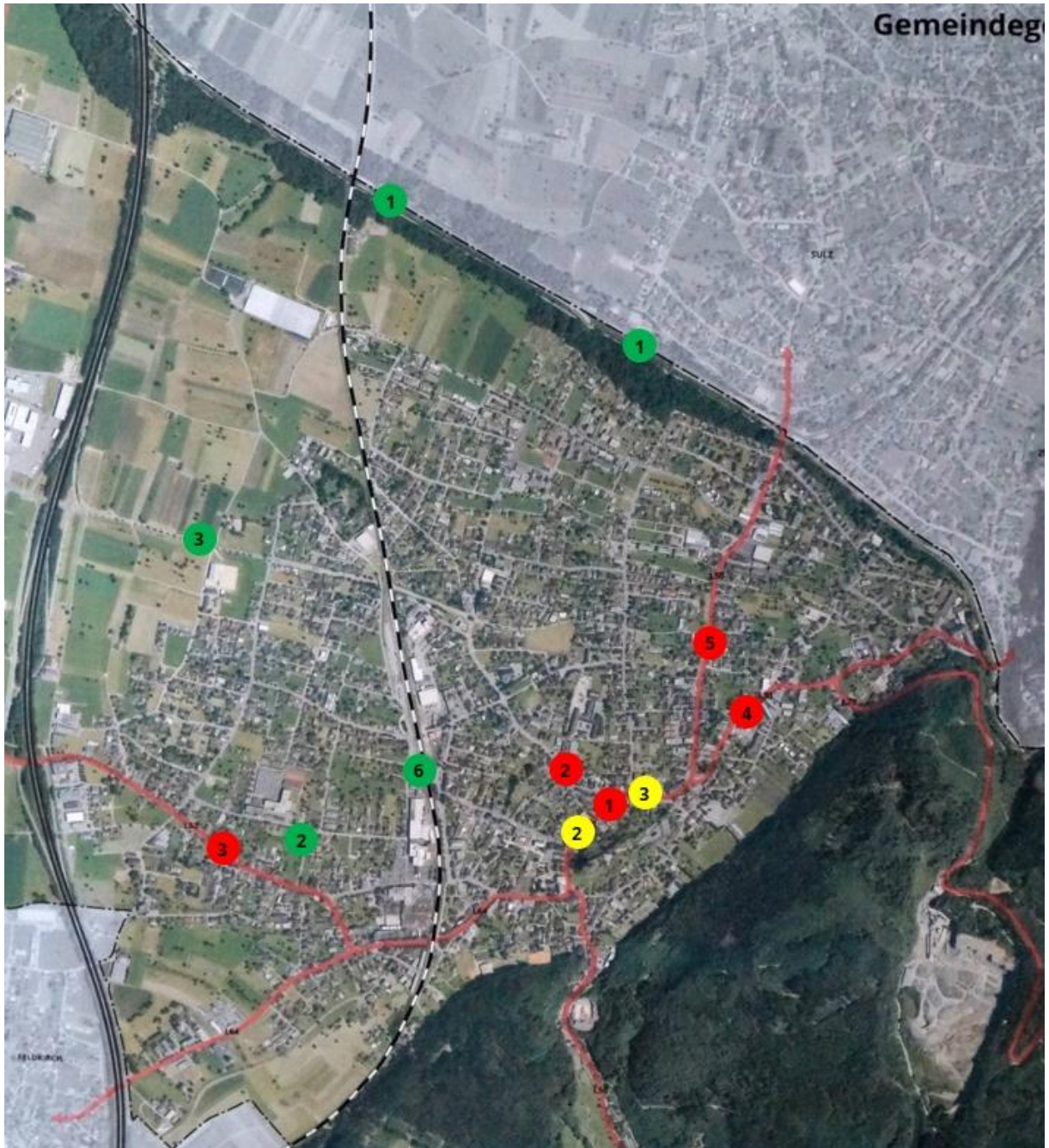
### Was ist heute schlecht?

- 1 Ringstraße ist unsicher für Fuß- und Radverkehr
- 2 Knoten Mittelschule / Feuerwehr / Apotheke unübersichtlich bei Schulbeginn (Eltern, Lehrer)
- 3 kein Platz für Radfahrer auf der Langgasse L52
- 4 kein Platz für Radfahrer auf der L51
- 5 kein Platz für Radfahrer auf der L50

### Anregungen / Ideen?

- 1 Radweg Richtung Meiningen erweitern L52
- 2 Einbahnregelung Ringstraße
- 3 Begegnungszone Ringstraße




### TISCH 5 - Gemeindegebiet OST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?

## TISCH 5 - Gemeindegebiet WEST



-  Was ist heute gut?
-  Was ist heute schlecht?
-  Ideen / Anregungen?



## TISCH 6

### Was ist heute gut?

- 1 L50 - L64 - L52 funktioniert als Verbindung
- 2 Radweg entlang Appenzeller Straße
- 3 Radwegverbindung nach Feldkirch
- 4 Bushaltestellen am Bahnhof
- 5 viele kleine, verkehrsarme Straßen für Radfahrer

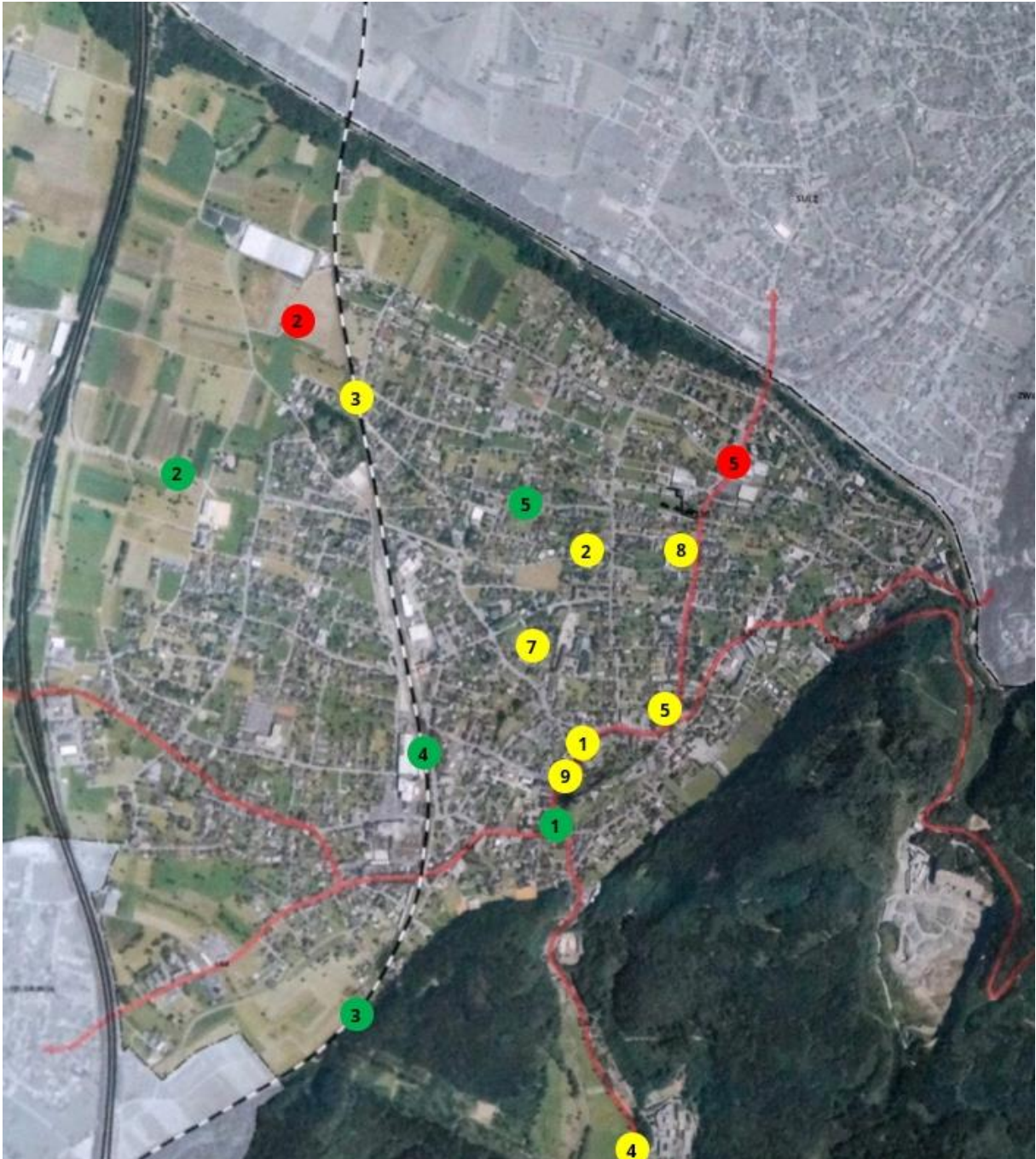
### Was ist heute schlecht?

- 1 L190 / L52 Überlastung durch Kfz
- 2 Bifang als Schleichweg trotz Fahrverbot
- 3 Lkw-Fahrverbot an L190
- 4 Radwegverbindung Paspels fehlt
- 5 Stiegstraße ist Barriere für Fußgänger / Kinder
- 6 Schranke am Leoneweg (Golfplatz)

### Anregungen / Ideen?

- 1 Ringstraße Begegnungszone umsetzen
- 2 Hierarchische Straßenstruktur aus Sicht des Radverkehrs
- 3 schnelle Radverbindung entlang Bahn (Anschluss Röthis)
- 4 Busanbindung zum LKH verkürzen
- 5 Kreisverkehre an der Ringstraße umsetzen
- 6 Umfahrung des Ortes für Kfz attraktiver machen (Citymaut)
- 7 Tempo 30 ausgenommen Vorrangstraßen
- 8 alle Mehrzweckstreifen für Radfahrer auflösen
- 9 Raum zum Zufußgehen (Gehsteige 2,0m plus)

## TISCH 6 - Gemeindegebiet OST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?

## TISCH 6 - Gemeindegebiet WEST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?



## TISCH 7

### Was ist heute gut?

- 1 Umfahrung L52 wertvoll (leider wieder überlastet)
- 2 Radweg St. Anna-Weg sehr wertvoll
- 3 Radweg entlang Frutz ansprechend
- 4 Bahnhof und Vorplatz sehr schön
- 5 Spitzwiesenweg Erschließung Hirschmann

### Was ist heute schlecht?

- 1 L190 / L52 Überlastung, Schutzwege zu nah am Kreisverkehr, FG+RF muss 3 Straßen queren
- 2 Radübergang L52 / Runastraße verbessern (Unterführung oder Ampel)
- 3 Madlenerweg - St. Eusebius-Straße ist Ausweichroute Schweizerstraße / L52 (kein Gehsteig)
- 4 Landesradrouten quer durch landwirtschaftliche Gebiete überdenken (Alternativen suchen)
- 5 nur noch Fußweg
- 6 Frutzbrücke L51 ist Engstelle

### Anregungen / Ideen?

- 1 Riedstraße braucht Verkehrsberuhigung und mehr Attraktivität für Radfahrer
- 2 Ringstraße Verbauung forcieren
- 3 Radunterführung bei Rauch verbessern (unübersichtlich, Betriebsgebiet)
- 4 Kreuzung Churer Straße / Räterstraße überdenken (Überlastung zu Stoßzeiten)
- 5 Krönele-Kreuzung überdenken im Zusammenhang mit Rot 1+ 3
- 6 Weitriedstraße / Kirchstraße für Fußgänger, Familien attraktiver gestalten (Beleuchtung, ...)
- 7 farbliche Bodenmarkierung für Fußgänger Madlenerweg

## TISCH 7 - Gemeindegebiet OST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?



## TISCH 7 - Gemeindegebiet WEST



- Was ist heute gut?
- Was ist heute schlecht?
- Ideen / Anregungen?



Beilage 2: Ergebnisse Digitale Ideenliste zum 1. Bevölkerungsworkshop

## Ergebnisse Digitale Ideenliste zum 1. Bevölkerungsworkshop

- 1 Ringstraße Begegnungszone mit Einbahn um den Berg und Kreisverkehr
- 2 Entlastung Hadeldorfstraße: Appenzeller Straße bis Stiegstraße durchgängig machen und Landrichterstraße mit Alemannenstraße / Übersaxner Straße verbinden und Abschnitte mit Radwegen ausstatten
- 3 Alle Parkplätze in Wohnstraßen als Kurzparkzonen einrichten
- 4 Aufhebung Einbahn Reitweg bzw. Ausbau Verbindung Bifang bis Appenzeller Straße inkl. Radweg zur Entlastung Wohngebiet Loretoweg / Treietstraße
- 5 Kreuzung Ringstraße / Bahnhofstraße Abbiegesituation verbessern
- 6 Schutzweg hinter Bahnhof bei Dr. Hartmann ungünstig platziert
- 7 Verlängerung Appenzeller Straße zur Entlastung Zentrum (Thema Habsburgerstraße)
- 8 Gehsteige vor dem alten Sutterlüty sind stellenweise sehr schmal
- 9 Öffnung Habsburgerstraße für Autos von der Stiegstraße zur Autobahn / L190
- 10 Schleichverkehr Kirchstraße: Vorschlag Fahrverbot Mo-Fr 6-8 und 16-18 Uhr
- 11 Radfahren auf Ringstraße ist gefährlich, breiten roten Streifen für Radfahrer markieren (bei Stau steht Radverkehr auch und kommt an Autos nicht vorbei)
- 12 Einbahnregelung Reitweg aufheben und zweispurig bis Bifangstraße mit Radweg führen
- 13 Begegnungszone Vordere Ringstraße ist keine zukunftsorientierte Lösung  
Vorschlag: Großzügige Einbahn um den Berg (Flanierzone mit gleichwertigen Verkehrspartnern)
- 14 Begegnungszone Ringstraße als Einbahn um den Berg
- 15 Verlängerung Appenzeller Straße bis Stiegstraße und Landrichterstraße bis Alemannenstraße
- 16 Besseres Leitsystem zur Treietstraße in Sulz/Klaus, damit Vorderlandverkehr, speziell Berufsverkehr und Firmenfahrzeuge, nicht durch Wohngebiete auf Autobahn bzw. nach Feldkirch/ins Oberland fahren (Habsburgerstraße/Stiegstraße schafft nur neue Probleme)
- 17 Schutzweg zwischen Madlenerweg und Kirchstraße bei Kirche errichten
- 18 Schleichverkehr Kirchstraße / Madlenerweg / St. Eusebius-Straße unterbinden (Wohngebiet)
- 19 Geschützten Fußgängerübergang auf Höhe des Unteren Paspelsweg zum Fuß- und Radweg der Fa. Kunert errichten sowie Bedarfshaltestelle für die Buslinie 61 nach Rankweil
- 20 Ausbau Verbindung Bifang-Reitweg inkl. Radweg bis Appenzeller Straße
- 21 Schutzweg Stiegstraße auf Höhe Sutterlüty bis Bushaltestelle Landrichterstraße
- 22 bessere Einbindung / Verlängerung Radweg Churer Straße nach Unterführung Rauch
- 23 ausgewiesene Fahrradstraße durch Rankweil einführen
- 24 Tempo 30 auf Nebenstraßen
- 25 Überregionale Radverbindungen (schnell, ohne Haken, keine Querungen, möglichst freie Fahrt)
- 26 Sattelberg-Tunnel für Radverkehr
- 27 Badebus für Baggerseen einführen und Parkplatzgebühren verdoppeln zur Finanzierung
- 28 überdachte Radabstellanlagen bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- 29 Kreisverkehr beim Vinomna-Saal und Rankweiler Hof
- 30 Schutzwege mit LED-Beleuchtung ausstatten zur Erhöhung der Sichtbarkeit (z.B. Kaiserplatz)
- 31 Strafe und Kontrolle Verunreinigung Gehwege durch Pferdeäpfel
- 32 Gefahrenstelle Naflaweg - Einmündung Radweg / Haus Naflaweg 11 evtl. Spiegel anbringen
- 33 keine Untertunnelung L52, besser Geld für bessere Busspuren und Radwege benutzen



Beilage 3: Ergebnisse 2. Bevölkerungsworkshop am 25.06.2019



## Gruppenergebnisse

### Welche Vorschläge unterstütze ich?

- 1 Begegnungszone
- 2 30km/h-Begrenzungen
- 3 Mehr Platz für Radfahren
- 4 Temporeduktion
- 5 Ausbau Radwegenetz
- 6 Wegekonzept super gelöst

### Gibt es Punkte, die nicht beantwortet wurden?

- 1 Schwerverkehr auf Ringstraße (keine Verlagerung)
- 2 Überwachung Geschwindigkeit / Tonnagebeschränkungen
- 3 Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr
- 4 Erfahrungen zu überfahrbaren Gehsteigen?
- 5 Nutzung Langgasse / Zehentstraße als Umschlagplatz
- 6 3,5t-Beschränkung (z.B. Loretoweg)
- 7 Aufhebung Einbahn St. Fridolins-Gasse
- 8 Schwerverkehr auf Ringstraße (keine Verlagerung)
- 9 Straßenkonzept: Begegnungszone / Was sonst noch?
- 10 Lkw-Fahrverbot über 7,5t in Begegnungszone (Ringstraße)

### Anregungen / Ideen?

- 1 Export Steingut verhindern
- 2 Anbindung Bifang – Appenzeller Straße über Reitweg
- 3 Attraktivierung Radweg Appenzeller Straße
- 4 Appenzeller Straße bis zur Stiegstraße verbinden
- 5 In Begegnungszone höchstens Tempo 20
- 6 Schleichverkehr Bachmann Mühle-Weg unterbinden
- 7 Wurde die Einbahnregelung Ringstraße ernsthaft geprüft?

Beilage 4: Ergebnisse Digitale Ideenliste zum 2. Bevölkerungsworkshop

## Ergebnisse Digitale Ideenliste zum 2. Bevölkerungsworkshop

- 1 Dr. Griß-Straße ebenfalls als Fahrradstraße ausweisen
- 2 Alte Konzepte umsetzen: Habsburgerstraße bis Stiegstraße, St. Fridolins-Gasse nicht verengen, Vorderlandstraße als Verbindung ins Vorderland
- 3 Warum werden starkbelastete Gebiete noch stärker belastet und ruhige Gebiete entlastet?
- 4 Verkehrslösung wie Stadttunnel
- 5 Freigabe Unterführung An der Maut für Mopeds führt zu gefährlichen Situationen und Lärmbelästigung im Feldkreuzweg > Mopeds verbieten, Tempo 30 auf beiden Straßen
- 6 Schleichverkehr St. Fridolins-Gasse unterbinden
- 7 Verlängerung Habsburgerstraße angehen
- 8 Sperre St. Fridolins-Gasse für Durchzugsverkehr (z.B. Schranke, Pfosten auf Höhe Angelfachgeschäft)
- 9 Keine Einbahn um Berg / Ringstraße > nur Verlagerung und mehr Lärm
- 10 Verlängerung Habsburgerstraße bis Stiegstraße mit Tempo 40
- 11 Entlastung Ringstraße vom Durchgangsverkehr (Vorderland - Feldkirch) durch Nutzung der Bifangstraße und Verbindung Reitweg als zweispurige Tempo 40 Erschließungsstraße und attraktiver Ausbau Radweg Bifangstraße bis Appenzeller Straße
- 12 Verbindung Appenzeller Straße - Habsburgerstraße bis Kreuzung Alemannenstraße
- 13 Bifangstraße mit Reitweg verbinden und Ausbau eines durchgängigen Radwegs, keine Einbahn Reitweg
- 14 Zweispuriger Ausbau Reitweg, keine Einbahnregelung
- 15 Einbahnregelung Reitweg aufheben, zweispuriger Ausbau Reitweg
- 16 Verlängerung / Verbindung Appenzeller Straße bis Stiegstraße über Habsburgerstraße
- 17 Einbahnregelung Reitweg aufheben, zweispuriger Ausbau Reitweg
- 18 Reitweg zweispurig mit Tempo 40 und einseitiger Radweg, keine Einbahnregelung
- 19 Verlängerung Habsburgerstraße bis Alemannenstraße und Schaffung weitere Verbindung zwischen Montfortstraße und Stiegstraße
- 20 Ringstraße unterirdisch verlegen, oberirdisch Begegnungszone oder Fußgängerzone, Einfahrt in die oberirdischen Straßen nur mit E-Fahrzeugen erlauben
- 21 Schaffung unterirdische Spange Bifang-Appenzeller Straße, um Durchgangsverkehr abzuleiten
- 22 Bahn zum Abtransport Kies vom Steinbruch Keckeis als öffentliches Verkehrsmittel nach Übersaxen
- 23 Tunnel Liebfrauenberg wäre sinnvoll gewesen
- 24 Parkplätze unterirdisch verlegen
- 25 Fahrradstraße Montfortstraße ist gut; Umsetzung scheint nur realistisch, wenn Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion gesetzt werden (ebenso Habsburgerstraße, Südtirolerstraße, St. Fridolins-Gasse)
- 26 Während und nach Bauarbeiten zur Begegnungszone Ringstraße den Umgehungsverkehr durch die Hintere Ringstraße und St. Fridolins-Gasse verhindern
- 27 St. Fridolins-Gasse keine Einbahn, sondern Zufahrt für Anrainer gestattet
- 28 Verbindung Appenzeller Straße - Habsburgerstraße bis Kreuzung Alemannenstraße



Beilage 5: Rückmeldungen der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auflage

## Rückmeldungen der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auflage

- Verkehrsberuhigung und Tempobeschränkungen sind gut (generell und Zentrum)
- Tempo 40 ist ein guter Start → Tempo 30 sollte das Ziel sein
- Fahrradstraßen sind gut und wichtig, das geplante Netz könnte weitere Fahrradstraßen beinhalten
- Verlegung der Langgasse → Sicherheit für Fuß- und Radverkehr berücksichtigen
- Mehr Begegnungsräume und autofreie Plätze unterhalb der Bahn
- Verbesserung der Verkehrsberuhigung in Freudenau (Holzplatz bis Stiegstraße)
- Begegnungszonen bei Schulen und Kindergarten sind gut
- Beschilderung Fahrverbot 3,5t ausgenommen Bus bei Kreisverkehr Appenzeller Straße/Hadeldorfstraße, damit Lkw sich nicht im Bereich der Schule „verirren“
- Querung der Fahrradstraße Köhlerstraße-Brisera über Alemannenstraße ist sehr gefährlich und muss verbessert werden
- Querung Dr.-Griß-Straße/Walgaustraße ist sehr gefährlich für Radverkehr und muss verbessert werden → Vorschlag Temporeduktion ab Einfahrt LKH
- Ladetätigkeit im Bereich Spar Schützenstraße findet regelmäßig auf Straße statt, hier braucht es eine Lösung
- Schutzweg Stiegstraße auf Höhe Gärtnerei Rauch ist gefährlich, hier sollte eine bessere Kennzeichnung erfolgen (z.B. Blinkende Ampel weiter nach vorne versetzten und Tafel gelb hinterlegen)
- Verkehr sollte aufgeteilt und nicht auf Landesstraßen gebündelt werden
- Begegnungszone Bahnhofstraße und Tempo 30 auf Gemeindestraßen sind ok
- Langgasse ist für Radverkehr unattraktiv und es wird auf dem Gehsteig gefahren, hier braucht es Querverbindungen für Fuß- und Radverkehr auf Höhe Lindenweg Langgasse-Negrellistraße
- Weitläufige Umfahrung von Rankweil muss vorangetrieben werden (z.B. Bifangstraße ab Kreisverkehr Montfortstraße bis Tierarzt Schwarzmann unterflur (Tunnel) und weiter über Reitweg in Appenzeller Straße Kreisverkehr Toyota
- Umsetzung Kreisverkehr Kaiserplatz
- 2x keine Sperre Bachmann-Mühle-Weg
- 4x keine Sperre der Unterführung Landammanngasse für Kfz-Verkehr
- 3x keine Sperre Rüggen/Küchlerstraße
- 1x Sperre Rüggen/Küchlerstraße wird befürwortet
- 3x kein Rechtsabbiegeverbot bei Dr.-Griß-Straße umsetzen
- Ausbau Verbindung Bifangstraße bis Appenzeller Straße ist gute Lösung

- Schutzwege generell besser beleuchten
- Prekäre Situation für Fuß- und Radverkehr entlang Ringstraße (zu schmale Gehsteige, Radfahrer fahren auf Gehsteig)
- Pfarrer-Gau-Weg soll nur Fußweg sein und kein Geh- und Radweg
- Fußweg Loger-Tennisplatz/Stadtammanweg nur Fußweg bzw. allgemeines Fahrverbot
- Parkplatzzufahrt BayWa muss verbessert werden
- Geschwindigkeitskontrollen auf Landesstraßen durchführen
- Überholverbot/Sperrlinie auf Höhe BayWa
- Unechte Einbahn Rote-Mühle-Straße als Sofortmaßnahme umsetzen
- Sperre der Durchfahrt Schweizerstraße zwischen 16:00 und 18:00 Uhr
- Begegnungszone Montfortstraße ist gut, wenn möglich auch auf Dr.-Summer-Straße ausweiten und Parkplatz für Elterntaxis schaffen
- Fahrradstraße Montfortstraße ist, aber es sollte ein Durchfahrtsverbot für Lkw umgesetzt werden
- Fahrradstraßen und Ausbau Geh- und Radweg ist gut
- Umgestaltung und Tempo 30 in Ringstraße ist gut
- Umsetzung Fahrverbot in St.-Fridolins-Gasse ausgenommen Anrainer und zusätzliche Verengung sowie Poller analog Zunftgasse oder Schulweg
- Verbreiterung Unterführung Rauch für Fuß- und Radverkehr
- Temporeduktion ist schlecht und nicht zumutbar für Autofahrer und Motorradfahrer
- Tempo 50 auf Stiegstraße beibehalten
- Umsetzung Verkehrsberuhigung Habsburgerstraße, unattraktiv machen für Schleichverkehr
- 3x keine Verlängerung der Habsburgerstraße umsetzen
- 2x Verbindung Appenzeller Straße bis Alemannstraße/Übersaxnerstraße umsetzen
- Landesradroute Rankweil-Röthis über Achse Reitweg-Treietstraße-Oberer Fürstenweg mit neuer Brücke über Frutz führen
- Landesradroute Feldkirch-Rankweil im Abschnitt Zieglerweg nicht über landwirtschaftlichen Grund führen
- Keine neuen Geh- und Radwege im Bereich Rüggele, sondern Nutzung bestehender Wege und Straßen
- Erschließung Pfäfersweg/Rötzenweg ist nicht notwendig
- 20x keine Verlängerung der Bifangstraße über den Loretoweg, sondern Option Reitweg umsetzen (Anrainergemeinschaft Loretoweg)



- 5x keine Verlängerung der Bifangstraße über den Reitweg, keine Umsetzung Option Reitweg
- Tempo 40 auf Landesstraßen wird befürwortet (Langgasse, Stiegstraße, Alemannenstraße)
- Verkehrsberuhigung und Tempo 30 im Zentrum wird befürwortet
- Kein Geh- und Radweg bei Stiegstraße 34 bis 34e umsetzen (Eigentümergeinschaft)
- Kein Geh- und Radweg zwischen Negrellistraße und Langgasse umsetzen (Eigentümer)
- Kein Geh- und Radweg in Verlängerung des Schultheißweg umsetzen (Anrainer)
- Geh- und Radweg Waibelstraße ist nur Gehweg und kein Radweg
- Geh- und Radweg zwischen L50 und Valdunastraße (Spielplatz) fehlt im Konzept



## Beilage 6: Stellungnahme des Landes Vorarlberg



Marktgemeinde Rankweil  
Am Marktplatz 1  
6830 Rankweil  
E-Mail: [marktgemeinde@rankweil.at](mailto:marktgemeinde@rankweil.at)

Auskunft:  
[DI Stefan Duelli](#)  
T +43 5574 511 26132

Zahl: [Vla-411.06-1/2022-5](#)

Bregenz, am [18.02.2022](#)

**Betreff: Straßen- und Wegekonzept der Marktgemeinde Rankweil: Stellungnahme des Landes Vorarlberg**

Bezug: [Ihr Schreiben 031/04/48/3 vom 20.12.2021](#)  
(übermittelt per email vom 20.12.2021 bzw. 10.02.2022)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Übermittlung des Entwurfs des Straßen- und Wegekonzeptes der Marktgemeinde Rankweil und dürfen gemäß § 16 Abs. 3 des Vorarlberger Straßengesetzes wie folgt Stellung nehmen:

Rechtlicher Rahmen:

Gemäß §16 des Vorarlberger Straßengesetzes haben die Vorarlberger Gemeinden für das jeweilige gesamte Gemeindegebiet bzw. Teile desselben, ein Straßen- und Wegekonzept zu erstellen. Dieses hat insbesondere grundsätzliche Aussagen über die bestehenden Straßen und deren Funktion, die beabsichtigten Gemeindestraßen, deren Funktion und ungefähren Verlauf und die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs zu enthalten. Das Straßen- und Wegekonzept ist für die Gemeinden eine notwendige Grundlage für die Erklärung von Gemeindestraßen gemäß §20 Straßengesetz.

Wie gesetzlich gefordert ist ein Screening durchzuführen, ob für die geplanten Gemeindestraßen eine Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung besteht. Das Straßengesetz sieht ebenfalls vor, dass mit dem Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes ein Auflage- und



Anhörungsverfahren abzuwickeln ist. Anschließend ist durch die Gemeindevertretung das Straßen- und Wegekonzept zu beschließen.

Die Landesregierung, konkret die Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten des Amtes der Landesregierung, ist jedenfalls gemäß § 16 Abs. 3 Straßengesetz vor dem Beschluss des Straßen- und Wegekonzeptes und dessen Änderungen zu hören, damit geprüft werden kann, ob und wie Interessen des Landes berührt werden.

#### Straßen- und Wegekonzept der Marktgemeinde Rankweil:

Nach Durchsicht der Unterlagen durch die Abteilung VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten und interner Abstimmung mit der Abt. VIIb – Straßenbau dürfen wir zum Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes wie folgt informieren:

- Das Straßen- und Wegekonzept der Marktgemeinde Rankweil wurde unter Einbindung der Bevölkerung erstellt und widmet sich den bestehenden Straßen und deren Funktion, neu geplanten Straßen und diversen Maßnahmen in den Bereichen Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime, Verkehrsberuhigung im Zentrum von Rankweil, Fuß- und Radverkehr, und Reduzierung des Ausweichverkehrs. Gemäß vorliegendem Endbericht hat das Screening der Marktgemeinde Rankweil zum Ergebnis geführt, dass für die geplanten Wege und Straßen des vorliegenden Konzeptes keine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen ist.
- Im Straßen- und Wegekonzept der Marktgemeinde Rankweil sind die Landesstraßen L190, L50, L51, L52, L64 und L73 als Hauptverkehrsstraßen umfasst. Bei neuen Erschließungsstraßen gemäß Kapitel 4.1.4, welche in Landesstraßen einmünden, ist im Zuge der weiteren Planung eine Abklärung der verkehrlichen Machbarkeit dieser Knoten mit der Abt. VIIb – Straßenbau erforderlich, und für die neuen Anbindungen jeweils eine Gebrauchserlaubnis bei der Abt. VIIb – Straßenbau einzuholen. Ebenfalls kann die Verlängerung der Sammelstraße Bifangstraße in Richtung Appenzeller Straße indirekt Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen auf dem Landesstraßennetz haben.
- Im Kapitel „Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime Planung“ wird u.a. festgehalten, dass die Marktgemeinde Rankweil auf längeren Teilabschnitten der L50, L51 und L52 Tempo 40 anstrebt: Hier ist darauf zu verweisen, dass eine Herabsetzung der gesetzlich festgelegten Höchstgeschwindigkeit gemäß aktueller Rechtslage nur in begründeten Fällen möglich ist, und die Erforderlichkeit dieser Maßnahme gemäß §43 StVO nachzuweisen ist. Auf den Leitfaden „Verträgliche Verkehrsabwicklung auf Landesstraßen in Ortszentren - Maßnahmen und Kriterien“ wird verwiesen (- allenfalls begleitende Maßnahmen zur geschwindigkeitsreduzierten Straßengestaltung in den betreffenden Teilbereichen notwendig). Eine frühzeitige Abstimmung mit der Bezirkshauptmannschaft Feldkirch als zuständige Behörde und der Abt. VIIb - Straßenbau als Straßenerhalter wird empfohlen.
- Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen im Kapitel „Verkehrsberuhigung Zentrum Rankweil“ wird auf die bisherigen Abstimmungen der Gemeinde mit der Abt. Straßenbau verwiesen:

Grundsätzlich bekennt sich die Abt. VIIb als Straßenerhalter von Landesstraßen zu einer Geschwindigkeitsreduktion von Landesstraßenabschnitten innerorts, wenn dadurch die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht wird, es nicht zu einer merklichen Leistungsreduktion kommt und der ÖPNV nicht behindert wird. Es ist die Eignung des betreffenden Straßenraumes für die geplante Maßnahme einer Begegnungszone zu prüfen (vgl. Leitfaden „Verträgliche Verkehrsabwicklung auf Landesstraßen in Ortszentren - Maßnahmen und Kriterien“), zuständige Behörde für eine Verordnung der Maßnahme ist wiederum die Bezirkshauptmannschaft Feldkirch, welche frühzeitig einzubinden ist. Eine entsprechende Umgestaltung wird im gegenständlichen Fall jedenfalls notwendig sein, es muss daher die Gemeinde auch mit entsprechenden Kosten rechnen.

Gemäß Informationen der Abt. VIIb ist, ausgehend vom aktuellen Planungsstand, für die geplanten multifunktionalen Mittelstreifen nunmehr ein geeignetes Gestaltungskonzept vorzulegen, eine Umsetzung wäre in drei Teilabschnitten vorgesehen (zunächst Umsetzung der Kreisverkehre bei den Knoten L64/L50 und L50/L51, dann Abschnitt L50).

Im Falle einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 auf dem gegenständlichen Teilabschnitt ist auf ein abgestimmtes Geschwindigkeitsregime auch auf dem umgebenden Gemeindestraßennetz zu achten.

- Die im Kapitel „Fußgänger- und Radverkehr“ genannten Maßnahmen stimmen gemäß Prüfung des Bereichs Radverkehr der Abt. VIIb – Straßenbau im Wesentlichen mit dem Masterplan des Radroutenkonzeptes des Landes überein. Einzig im Bereich der neuen Radverbindung in Brederis von der Schweizer Straße in Richtung Oberer Petzlernweg ist im Straßen- und Wegekonzept eine Fahrradstraße vorgesehen – hier wurde die Marktgemeinde Rankweil gem. Information der Radverkehrskoordinatorin des Landes bereits darauf hingewiesen, dass der Abschnitt ab der Brücke in Richtung Norden als Geh- und Radweg verordnet und somit die Durchfahrt für den KFZ Verkehr nicht ermöglicht werden sollte – dies würde auch den Planungen entsprechen, die beim Förderansuchen vorgelegt wurden, vor allem weil es sich hier auch um eine Radschnellverbindung handelt.
- Im Falle der Umsetzung von Maßnahmen zur Unterbindung des Ausweichverkehrs im Bereich Ruggelen - Küchlerstraße ist mit Auswirkungen auf das Landesstraßennetz und das Gemeindestraßennetz in Feldkirch zu rechnen – im Zuge einer vertieften Planung wäre eine frühzeitige Abstimmung mit der Stadt Feldkirch als Nachbargemeinde, der Abt. VIIb – Straßenbau und u.U. mit der BH Feldkirch vorzunehmen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Unterlagen unter Berücksichtigung der oben angeführten Hinweise keine grundsätzlichen inhaltlichen Einwände gegen das vorgelegte Straßen- und Wegekonzept der Marktgemeinde Rankweil bestehen. Im Falle weiterer Planungen im Bereich der o.g. Landesstraßen wird wiederum eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit den zuständigen Fachabteilungen im Amt der Landesregierung empfohlen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung  
im Auftrag

DI Stefan Duelli  
Abt. VIa, Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten - Verkehrsplanung

Nachrichtlich an:

1. Abt. Straßenbau (VIIb)  
Intern
  
2. Bezirkshauptmannschaft Feldkirch  
Abt. III - Polizei (BHFk-III)  
Intern