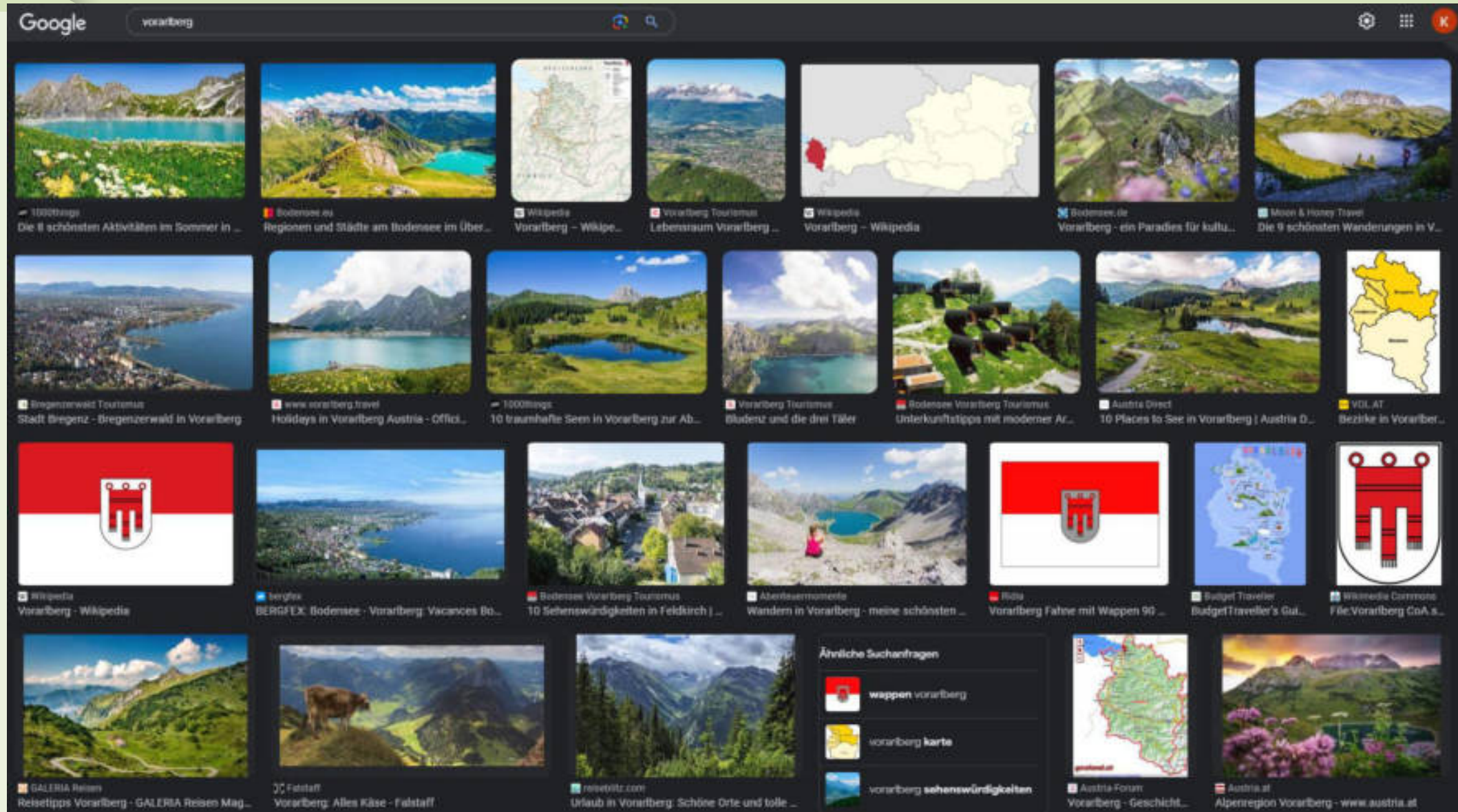


Radverkehr in ländlichen Regionen

14. Österreichischer
Radgipfel
2023

Google Suchbegriff: Vorarlberg

Google



The search results display a grid of 28 image thumbnails, each with a caption and a source link. The thumbnails include various scenic views of Vorarlberg, including lakes, mountains, and towns. The sidebar on the right lists related search queries.

Ähnliche Suchanfragen




-  **wappen vorarlberg**
-  **vorarlberg karte**
-  **vorarlberg sehenswürdigkeiten**

Image Captions and Sources:

- 1000things: Die 11 schönsten Aktivitäten im Sommer in ...
- Bodensee.at: Regionen und Städte am Bodensee im Über...
- Wikipedia: Vorarlberg - Wikiped...
- Vorarlberg Tourismus: Lebensraum Vorarlberg ...
- Wikipedia: Vorarlberg - Wikipedia
- Bodensee.de: Vorarlberg - ein Paradies für kultu...
- Moon & Honey Travel: Die 9 schönsten Wanderungen in V...
- Bregenzwald Tourismus: Stadt Bregenz - Bregenzwald in Vorarlberg
- www.vorarlberg.travel: Holidays in Vorarlberg Austria - Offici...
- 1000things: 10 traumhafte Seen in Vorarlberg zur Ab...
- Vorarlberg Tourismus: Bludenz und die drei Täler
- Bodensee Vorarlberg Tourismus: Unterkunftstipps mit moderner Ar...
- Austria Direct: 10 Places to See in Vorarlberg | Austria D...
- VÖL.AT: Bezirke in Vorarlber...
- Wikipedia: Vorarlberg - Wikipedia
- bergfex: BERGFEX: Bodensee - Vorarlberg: Vacances Bo...
- Bodensee Vorarlberg Tourismus: 10 Sehenswürdigkeiten in Feldkirch | ...
- Aberkessermomente: Wandern in Vorarlberg - meine schönsten ...
- Rita: Vorarlberg Fahne mit Wappen 90 ...
- Budget Traveller: Budget Traveller's Gui...
- Wikimedia Commons: File:Vorarlberg CoA.s...
- GALERIA Reisen: Reisetipps Vorarlberg - GALERIA Reisen Mag...
- Felstaff: Vorarlberg: Alles Käse - Felstaff
- reiseweltz.com: Urlaub in Vorarlberg: Schöne Orte und tolle ...
- Austria-Forum: Vorarlberg - Geschichte...
- Austria.at: Alpenregion Vorarlberg - www.austria.at

Ein paar Fakten...

Einwohner Vorarlberg: rund 400.000

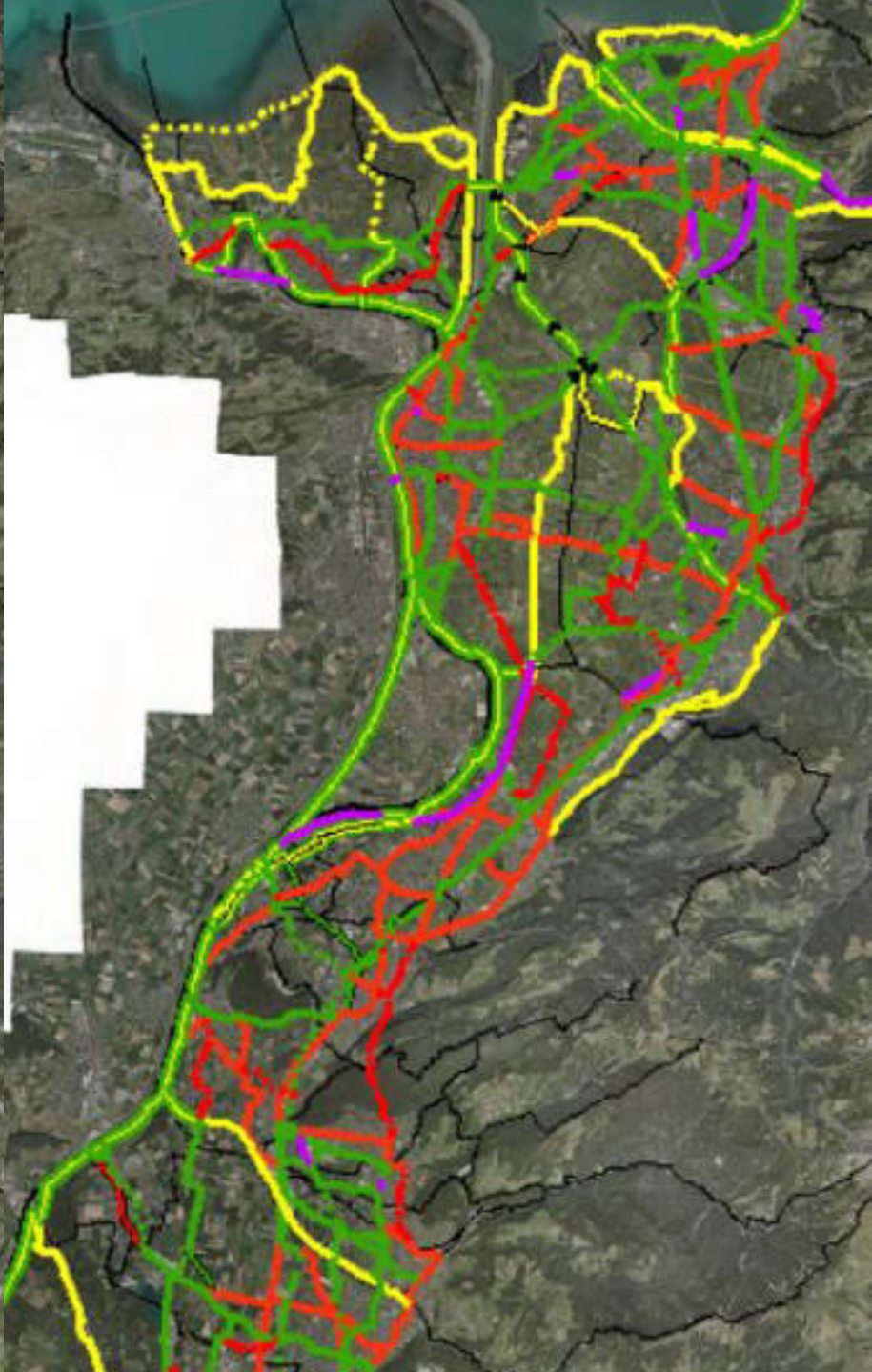
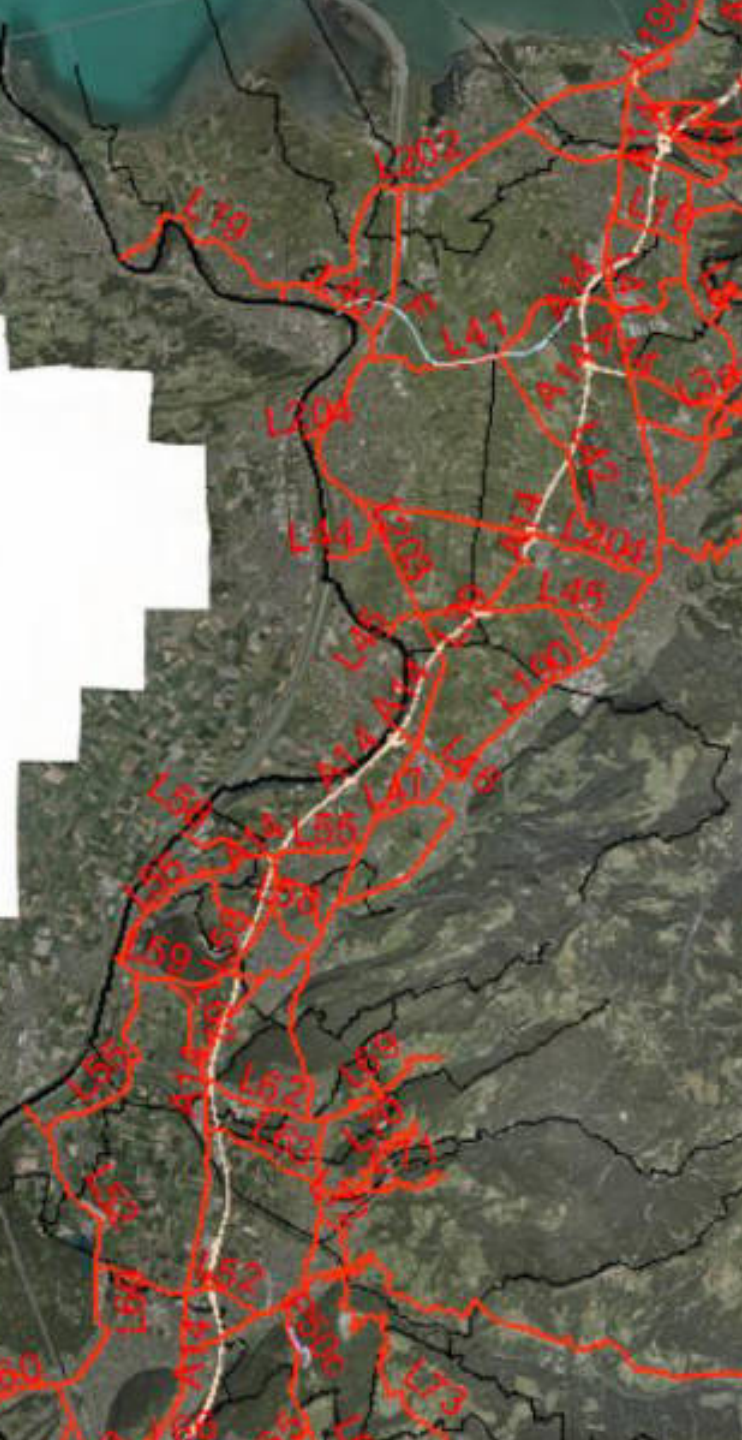
Fläche Vorarlberg: ca. 2.600 km²

Einwohner Rheintal: rund 270.000

Fläche Rheintal: ca ¼ der Gesamtfläche

Topographie Rheintal:







Vorarlberg
unser Land



Ketten-Reaktion

Radverkehrsstrategie Vorarlberg

Radverkehrsförderung hat in Vorarlberg lange Tradition. Bereits in den 1990er-Jahren fand die erste „Fahr Rad“-Kampagne statt. 2009 hat Vorarlberg mit dem „Frischen Wind“ als einer der ersten Bundesländer eine Radverkehrsstrategie beschlossen. Diese hat Ziele bis 2015 gesetzt. So sollte der **Radanteil an den Alltagswegen** auf 17 Prozent **erhöht** werden. 2013 lag der Wert bereits bei 16,3 Prozent. Das ist ein Spitzenwert: österreichweit werden nur sieben Prozent¹ der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Der „Frische Wind“ wurde mit internen und externen ExpertInnen mit dem Ergebnis evaluiert, dass ein großer Teil der Vorhaben erfolgreich umgesetzt wurde: Der „Frische Wind“ hat viel bewegt. Unter anderem gibt es mittlerweile im ganzen Land regionale Radroutenkonzepte, es wurden Zählstellen errichtet, die Kampagne „Radfreundlich“ gestartet, zahlreiche wichtige Infrastrukturprojekte umgesetzt, Radsicherheitskurse abgehalten und Schulaktionen umgesetzt.

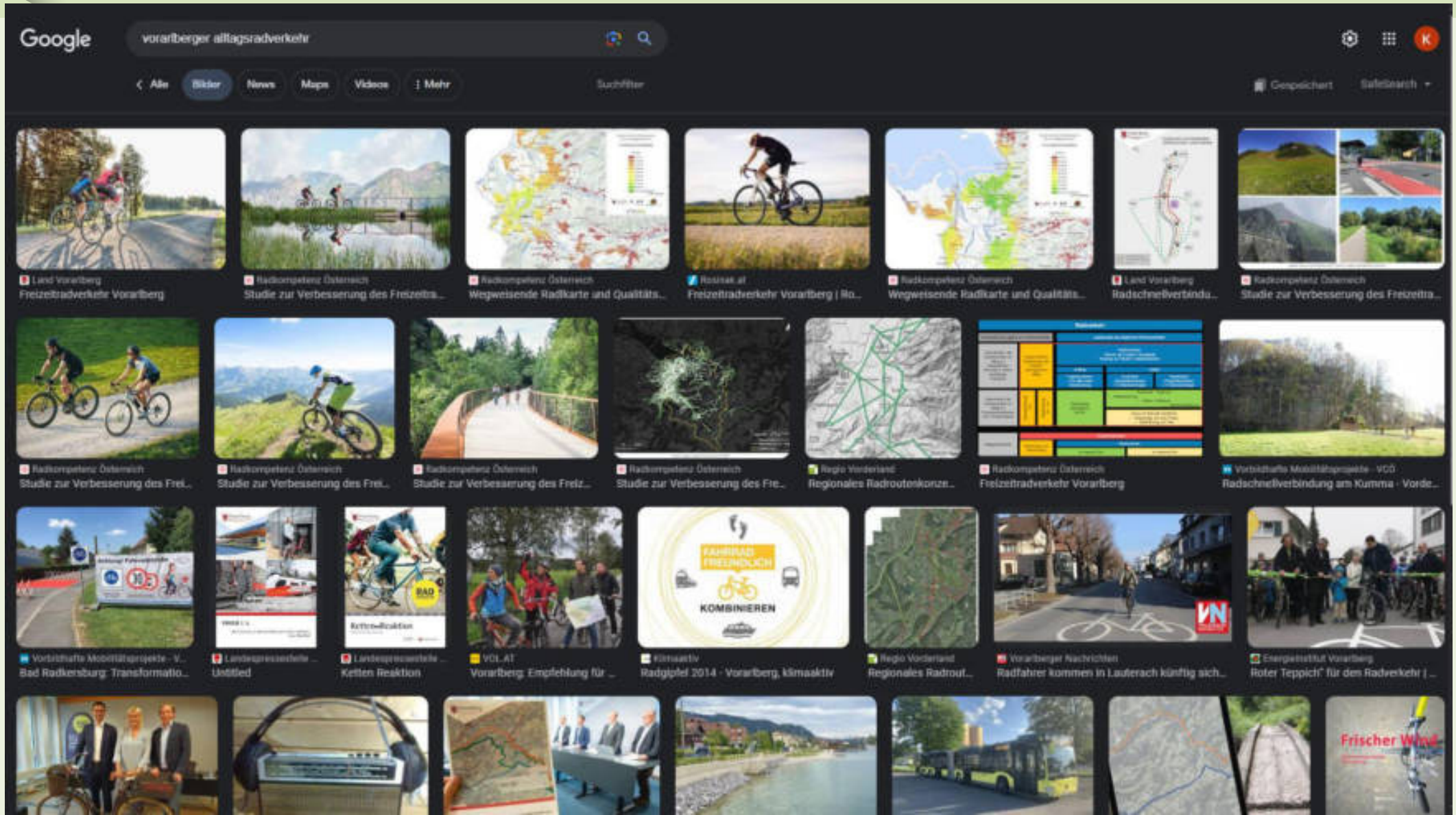
Nun ist der Zielhorizont des „Frischen Wind“ erreicht, die Rahmenbedingungen haben sich geändert und es bleibt noch viel zu tun. Daher hat die Landesregierung im September 2016 beschlossen, eine neue Strategie zu formulieren: **„KettenReaktion“**. Sie knüpft in vielen Punkten an die Vorgängerin an und entwickelt sie weiter. Sie soll **Leitlinie** für die Radverkehrspolitik von Land und Gemeinden **bis 2027** sein. Sie **orientiert sich an den Zielen und Vorgaben, die in der Energieautonomie und dem Gesamtverkehrskonzept festgelegt wurden** und ist inhaltlich mit der Elektromobilitätsstrategie des Landes abgestimmt.²

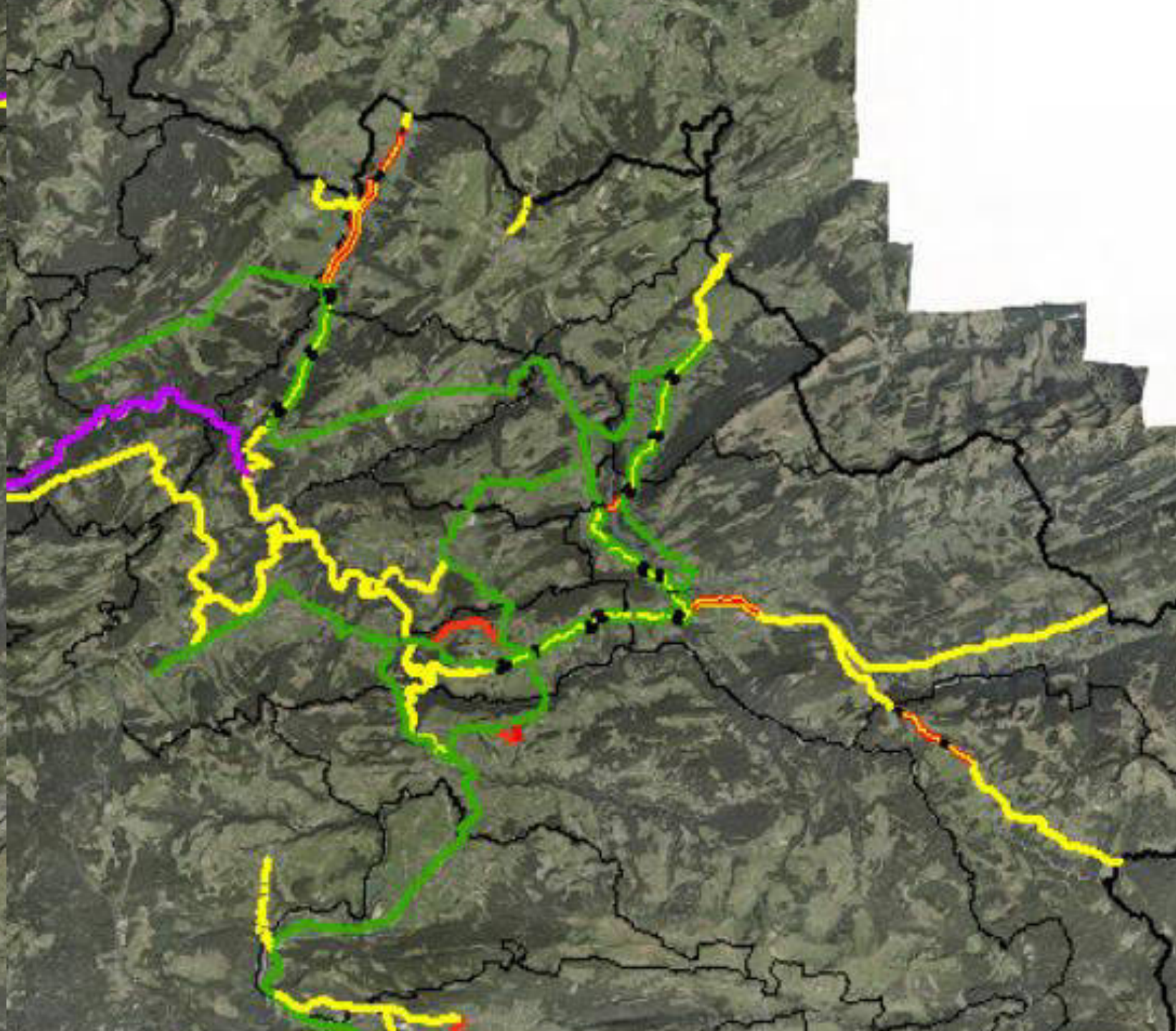
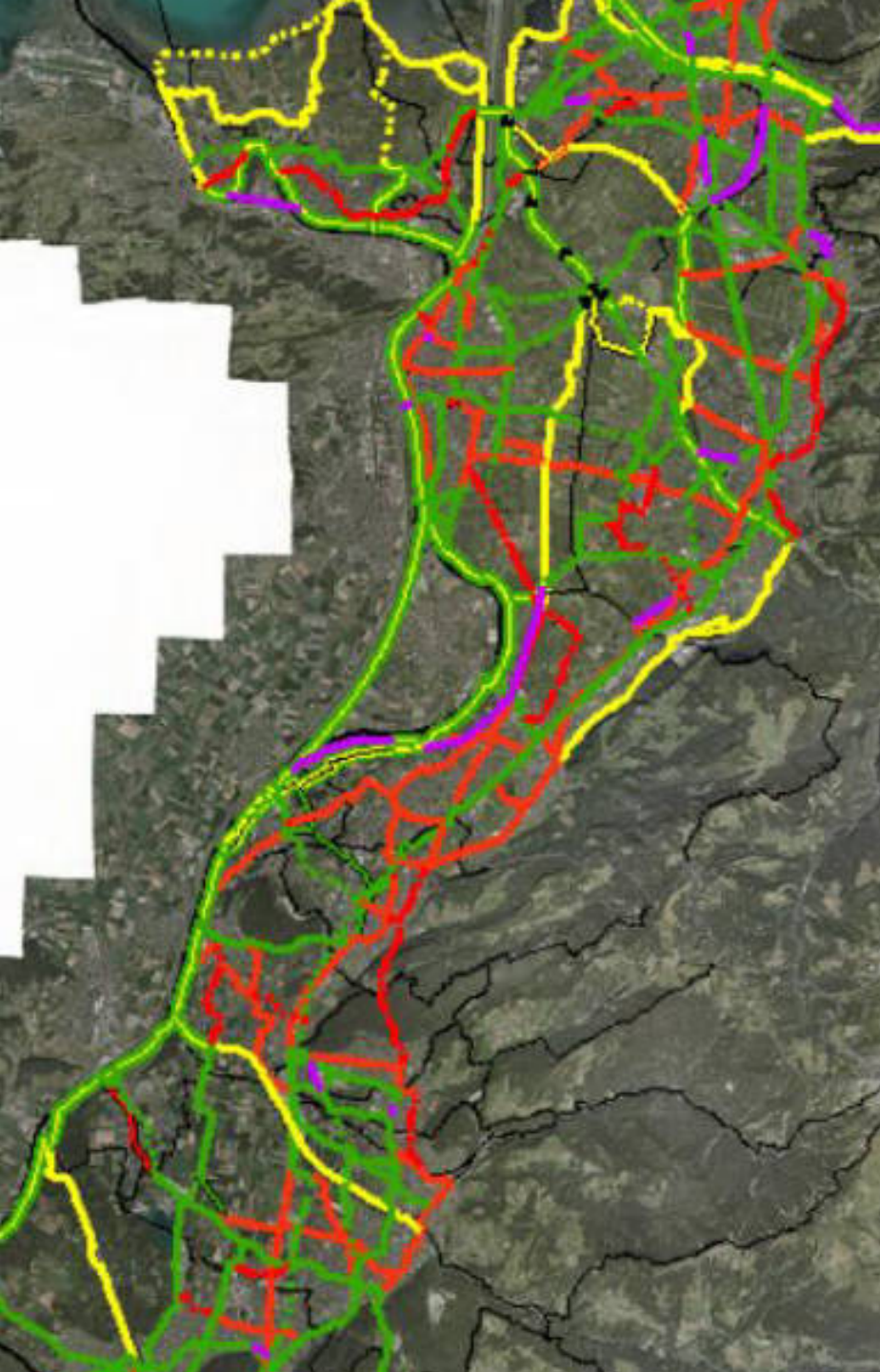
Mit der „Ketten-Reaktion“ setzt sich Vorarlberg das **primäre Ziel, den Anteil des Radverkehrs weiter zu erhöhen**. Gemeinsam mit dem Öffentlichen Verkehr sollen Autofahrten auf den Umweltverbund verlagert werden. Damit wird ein Beitrag zur Lebensqualität und zum Klimaschutz sowie zur Reduktion von Verkehrsbelastungen – in Form von Lärm, Abgasen und Stau – geleistet. Darüber hinaus wird mit der Förderung des Radverkehrs auch ein Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung erbracht und ein attraktives Freizeitangebot für Einheimische und Urlaubsgäste geschaffen.

MEHR RADVERKEHR ALS BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER LEBENSQUALITÄT IN ALLEN STÄDTEN UND DÖRFERN VORARLBERGS!

Mit der „Energieautonomie Vorarlberg“ wurde das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil an den täglich zurückgelegten Wegen bis 2020 auf 20 Prozent zu steigern.³ Dieser Anteil soll auch in der Folge weiter erhöht werden. Konkrete Zielwerte für den Zeitraum nach 2020 sollen im Rahmen des neuen Gesamtverkehrskonzeptes für Vorarlberg festgelegt werden.

Google Suchbegriff: Vorarlberg Alltagsradverkehr





Vorderer Bregenzerwald

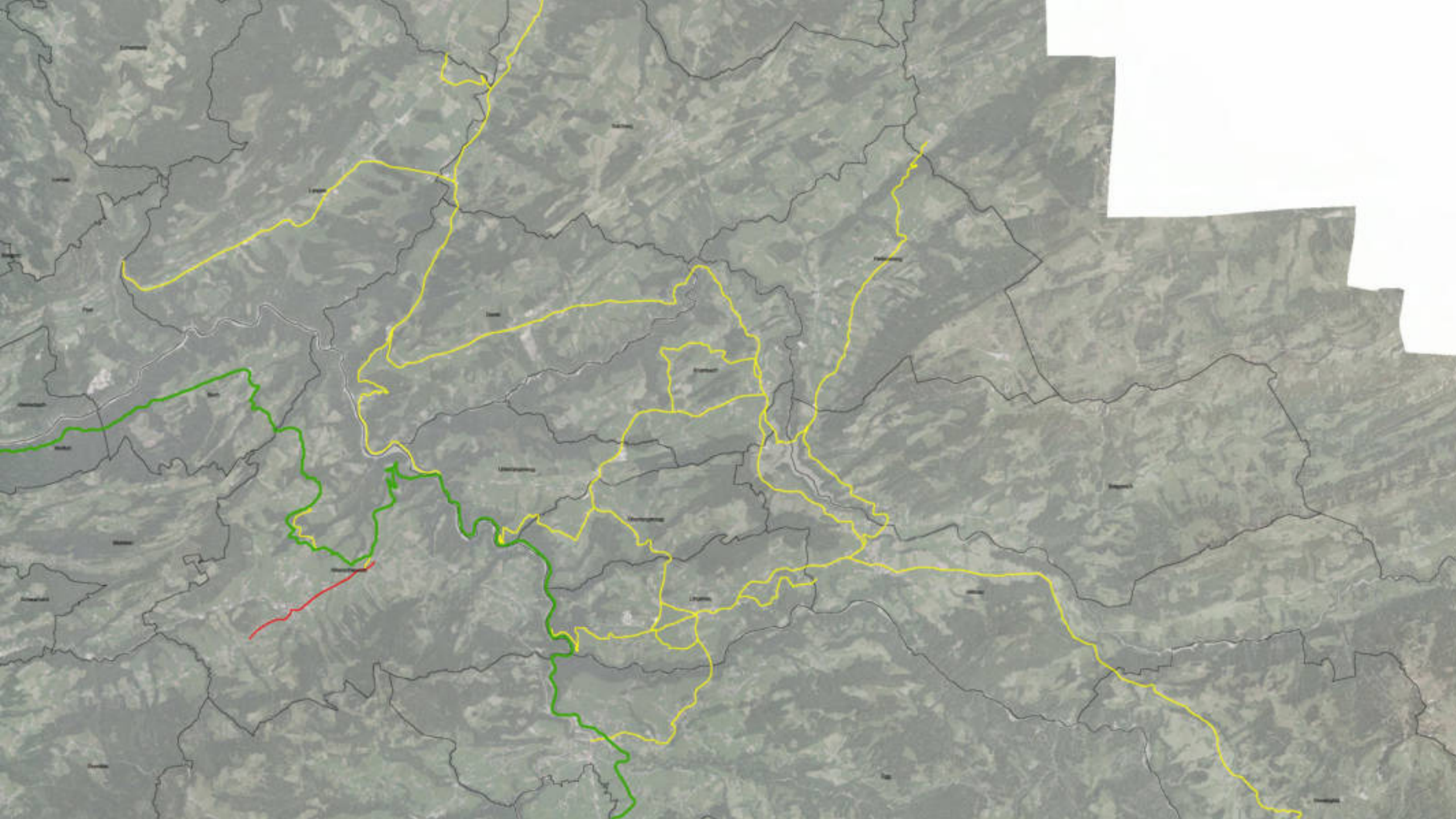
9 Gemeinden

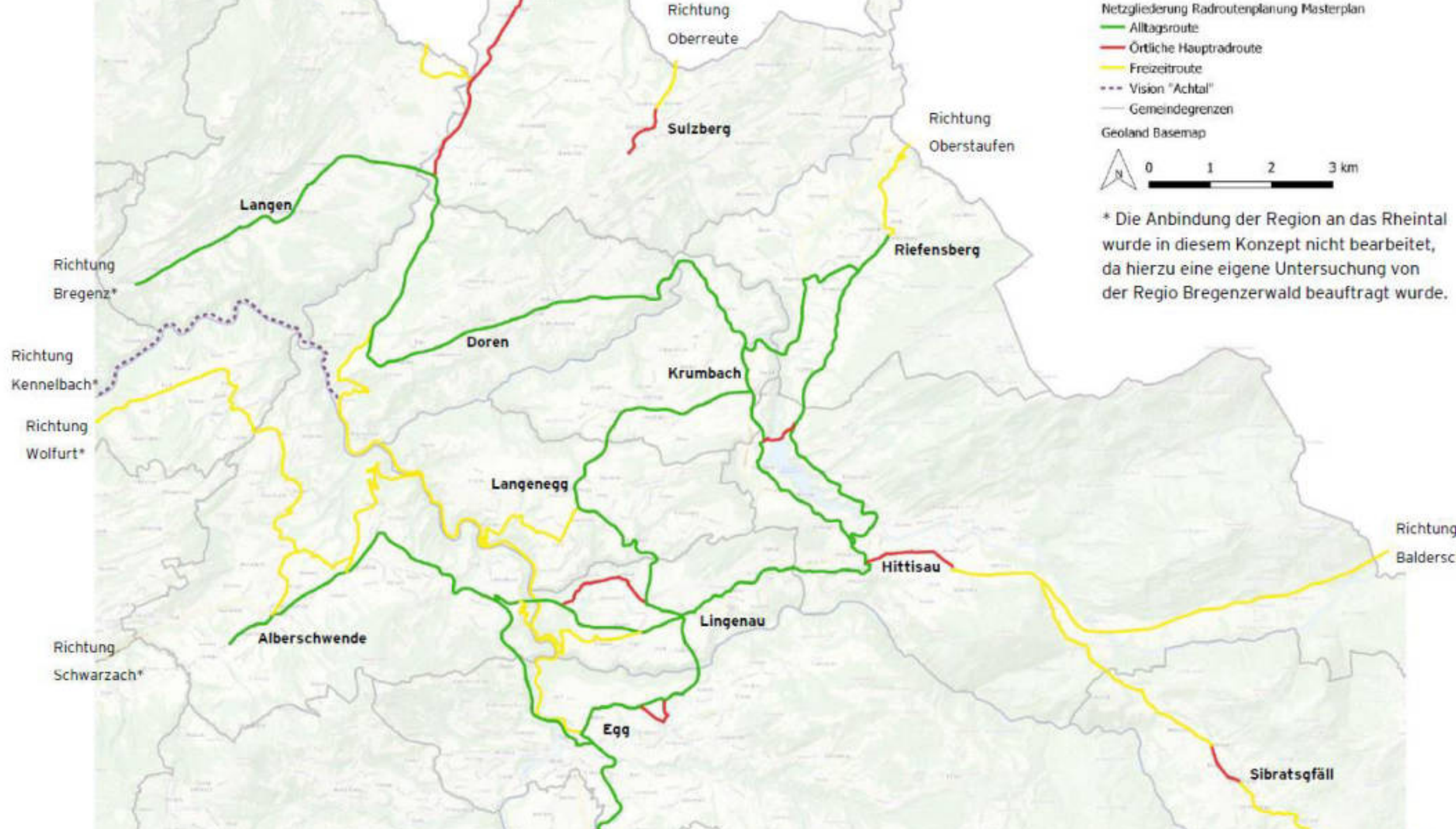
Rund 13.500 Einwohner

Radelbare Distanzen zwischen den Gemeinden

- Lingenau – Langenegg: ca 4km
- Lingenau – Hittisau: ca 3,5km
- Hittisau – Riefensberg: ca. 7km
- ...

Herausforderung: bestehende Infrastruktur und Topographie





Landesradroute Alltag vs. Landesradroute Freizeit - Definition

Richtlinie zur Förderung von Radrouten (Land Vorarlberg)

(3) Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

- a) **Landesradroute Alltag:** ein für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit primärer Verbindungs- und Durchleitungsfunktion; verbindet oder durchquert Gemeinden und wichtige Ortsteile; umfasst auch wichtige grenzüberschreitende Routen. Ausgewählte Landesradrouten Alltag werden zu Radschnellverbindungen weiterentwickelt,
- b) **Örtliche Hauptradroute Alltag:** ein für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit wichtiger Sammel- und Zubringerfunktion für Landesradrouten Alltag oder zu wichtigen Zielen mit überkommunaler Bedeutung (wie Ortszentren, Schulen mit über die Gemeinde- bzw. Ortsteilgrenze hinausreichendem Einzugsgebiet, Bahnhöfe, Sportstätten, regionale Freizeiteinrichtungen udgl.),
- c) **Landesradroute Freizeit:** ein für den Freizeitradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit regionaler oder überregionaler Bedeutung; wichtige grenzüberschreitende Verbindungen im Freizeitnetz.

Landesradroute Alltag - Kriterien

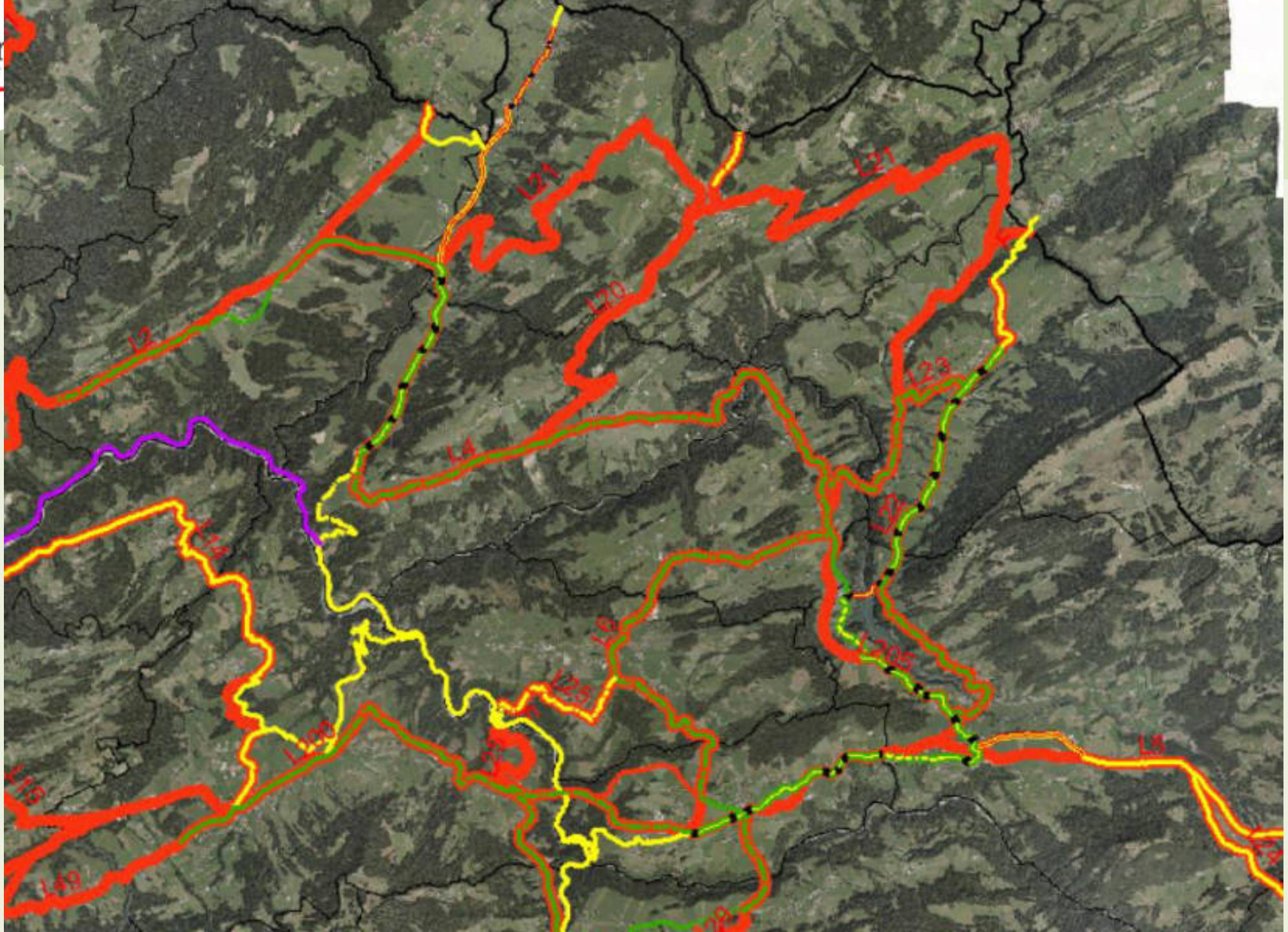
a) Landesradroute Alltag:

1. Führung auf einem dem Radverkehr bzw. dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehaltenen Weg ist anzustreben;
2. Regelbreite von 4,0 m bei Radwegen im Zweirichtungsverkehr (Mindestbreite 3,0 m);
3. Regelbreite von 4,5 m bei Radschnellverbindungen im Zweirichtungsverkehr (Mindestbreite 4,0 m);
4. Regelbreite des Radfahrstreifens und Mehrzweckstreifens 1,8 m (Mindestbreite 1,5 m);
5. Regelbreite des Radfahrstreifens und Mehrzweckstreifens bei Radschnellverbindungen 2,0 m (Mindestbreite 1,8 m);
6. Staubfreier, winterdiensttauglicher Belag;
7. Beleuchtung im Ortsgebiet ist anzustreben;
Beleuchtung außerhalb des Ortsgebietes ist auf wichtigen Hauptverbindungen anzustreben, sofern es sich um kurze Verbindungen und Lückenschlüsse zwischen bereits beleuchteten Abschnitten handelt;
8. Bei Führung im Mischverkehr: verordnete Höchstgeschwindigkeit 30-40 km/h (auf Radschnellverbindungen vorzugsweise Führung als Fahrradstraße aber höchstens verordnete Höchstgeschwindigkeit 30 km/h), geringe Verkehrsbelastung (auf Radschnellverbindungen max. DTV 2.500 Kraftfahrzeuge ohne nennenswertes Schwerverkehrsaufkommen), Konflikte mit ruhendem Verkehr sind zu vermeiden;
9. Eine Bevorrangung der Radroute an Kreuzungen unter Beachtung von Sicherheitsaspekten ist anzustreben, Radschnellverbindungen sind grundsätzlich möglichst kreuzungsfrei zu gestalten und im Falle von Kreuzungen grundsätzlich zu bevorrangern;
10. Querungshilfen bei Querung stark frequentierter Landesstraßen;

Landesradroute Freizeit - Kriterien

c) Landesradroute Freizeit

1. Führung auf einem dem Radverkehr bzw. dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehaltenen Weg ist anzustreben;
2. Regelbreite von 3,0 m bei Radwegen im Zweirichtungsverkehr;
3. Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen falls Führung auf einem dem Radverkehr vorbehaltenen Weg nicht möglich (Regelbreite 1,5 m);
4. Bei Führung im Mischverkehr: verordnete Höchstgeschwindigkeit 30-40 km/h, geringe Verkehrsbelastung, Konflikte mit ruhendem Verkehr sind zu vermeiden;
5. Querungshilfen bei Querung stark frequentierter Landesstraßen;
6. RVS Radverkehr 03.02.13 ist möglichst einzuhalten, Abweichungen sind zu begründen.



Direkte Verbindungen zwischen Gemeinden = Landesstraßen



Empfehlung Anlagentypen aus dem Konzept



Geh-/Radweg - beide Richtungen | eine Richtung
Angepasste Regelbreite: 3 Meter | 1,8 Meter
Mindestens: 2,5 Meter | 1,5 bzw. 1,3 Meter



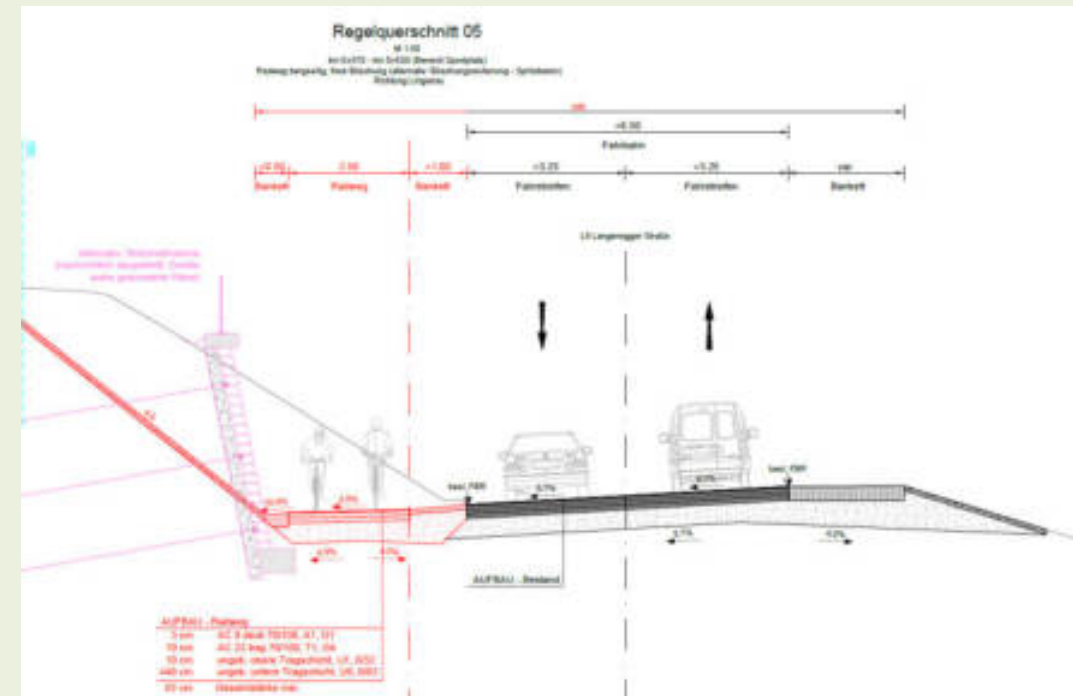
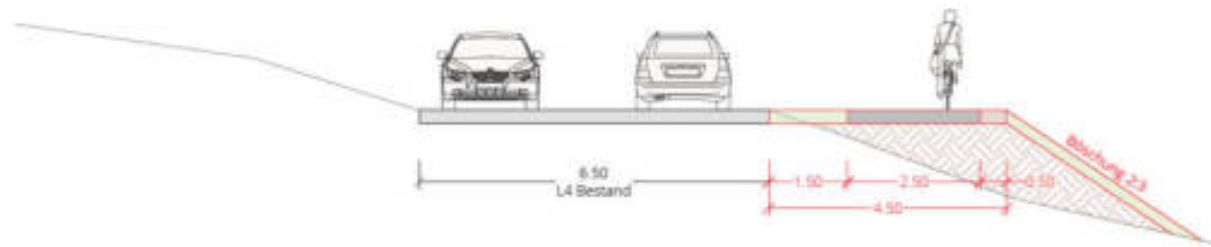
Radfahrstreifen | Mehrzweckstreifen -
Sperr- bzw. gestrichelte Linie
Angepasste Regelbreite: 1,5 Meter
Mindestens: 1,3 Meter



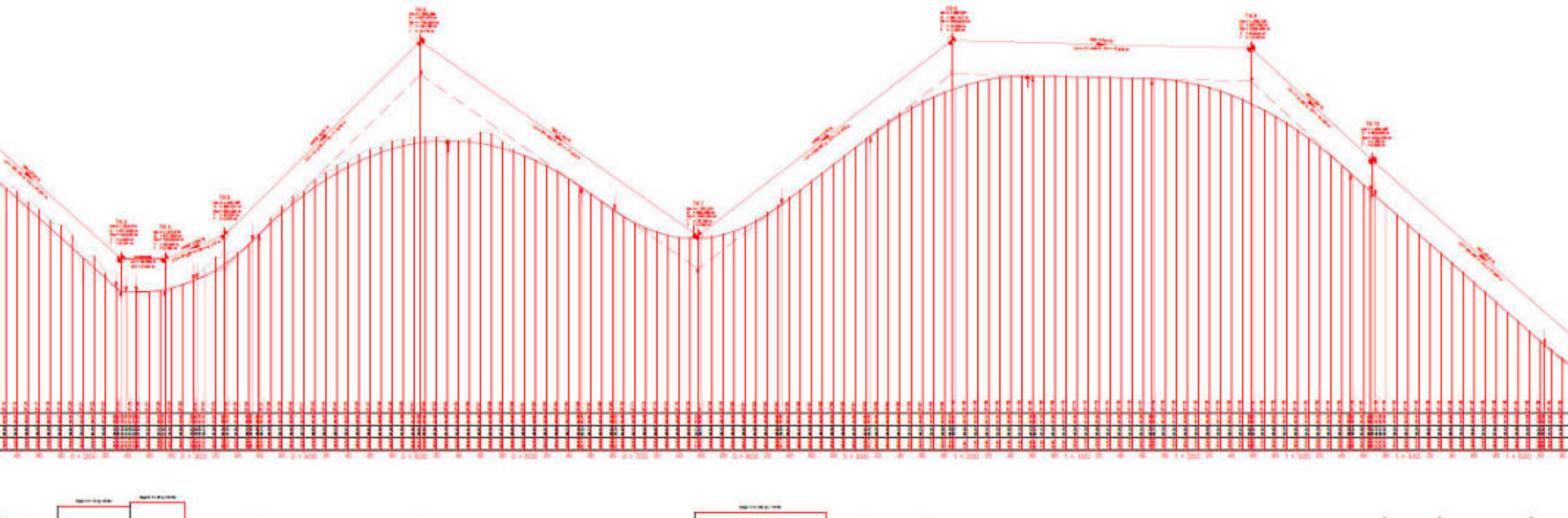
Kriechspur
Eine Radverkehrsanlage, die als Radstreifen oder Geh- & Radweg in Fahrtrichtung bergauf (bei hohem Geschwindigkeitsunterschied) sicheres Radfahren ermöglicht.
Welche Anlage für eine Kriechspur verwendet wird, muss im Einzelfall geklärt werden.

Aktuelle Planungen

Querschnitt 2-2



Längenschnitt



Radwegplanung in ländlichen Regionen

- Durch E-Bike Trend steigt das Potential für Alltagsradverkehr auch in ländlicheren Regionen
- Distanzen und Neigungen werden überwindbar
- Bei Radwegplanung müssen auch Fußgänger berücksichtigt werden
- Angebotsplanung
- Unkonventionelle Lösungen andenken
- „Radkultur“ steht schon in den Startlöchern

...dann heißt es auch bald in den ländlichen Regionen...

ALLTAG UFM RAD



www.vorarlberg.at/radfreundlich

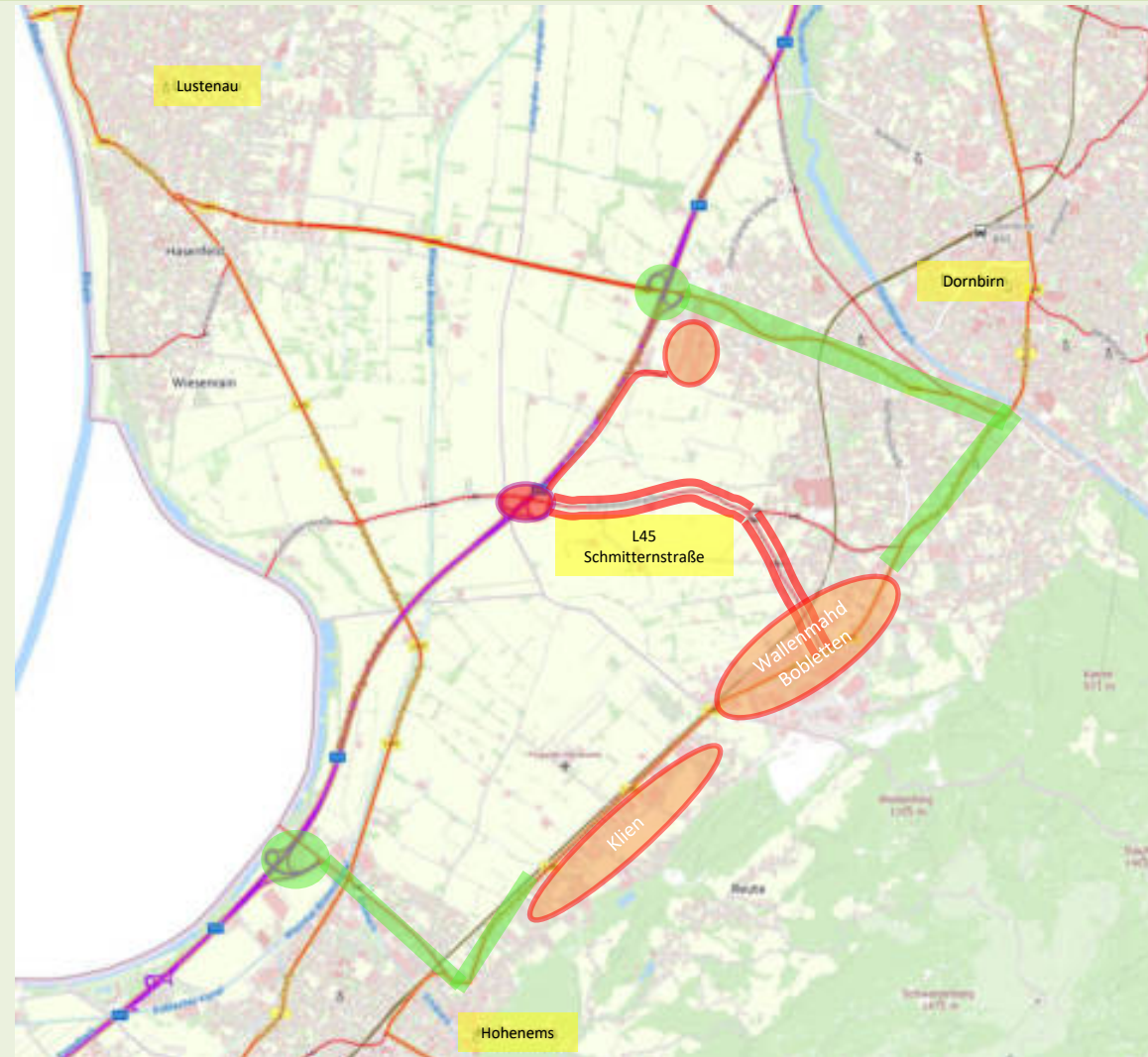
Enteignung für einen Radweg

„Rheintal Mitte“

14. Österreichischer
Radgipfel
2023

DI(FH) Markus Neyer

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

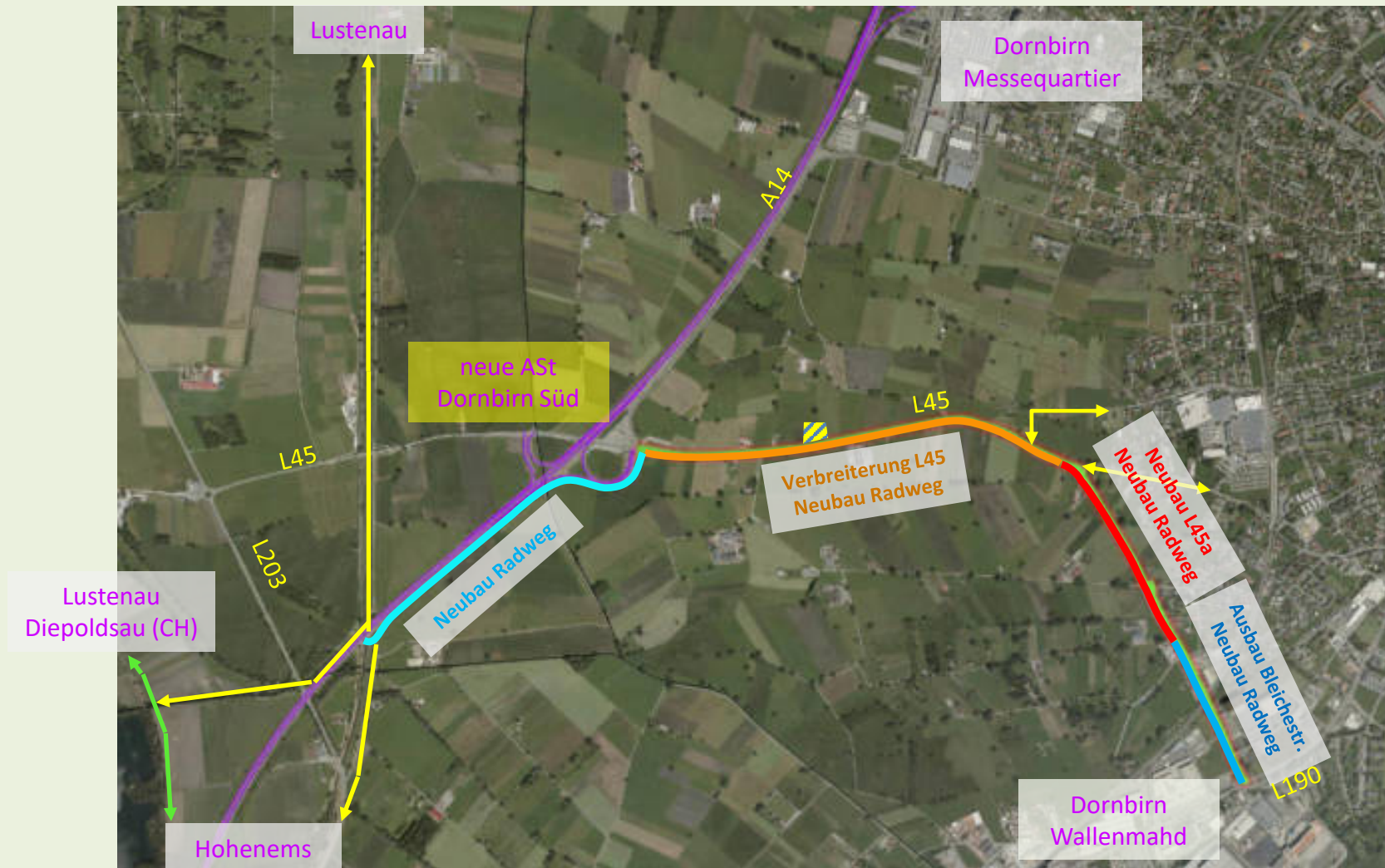


Quelle: Verkehrsingenieure Besch&Partner

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

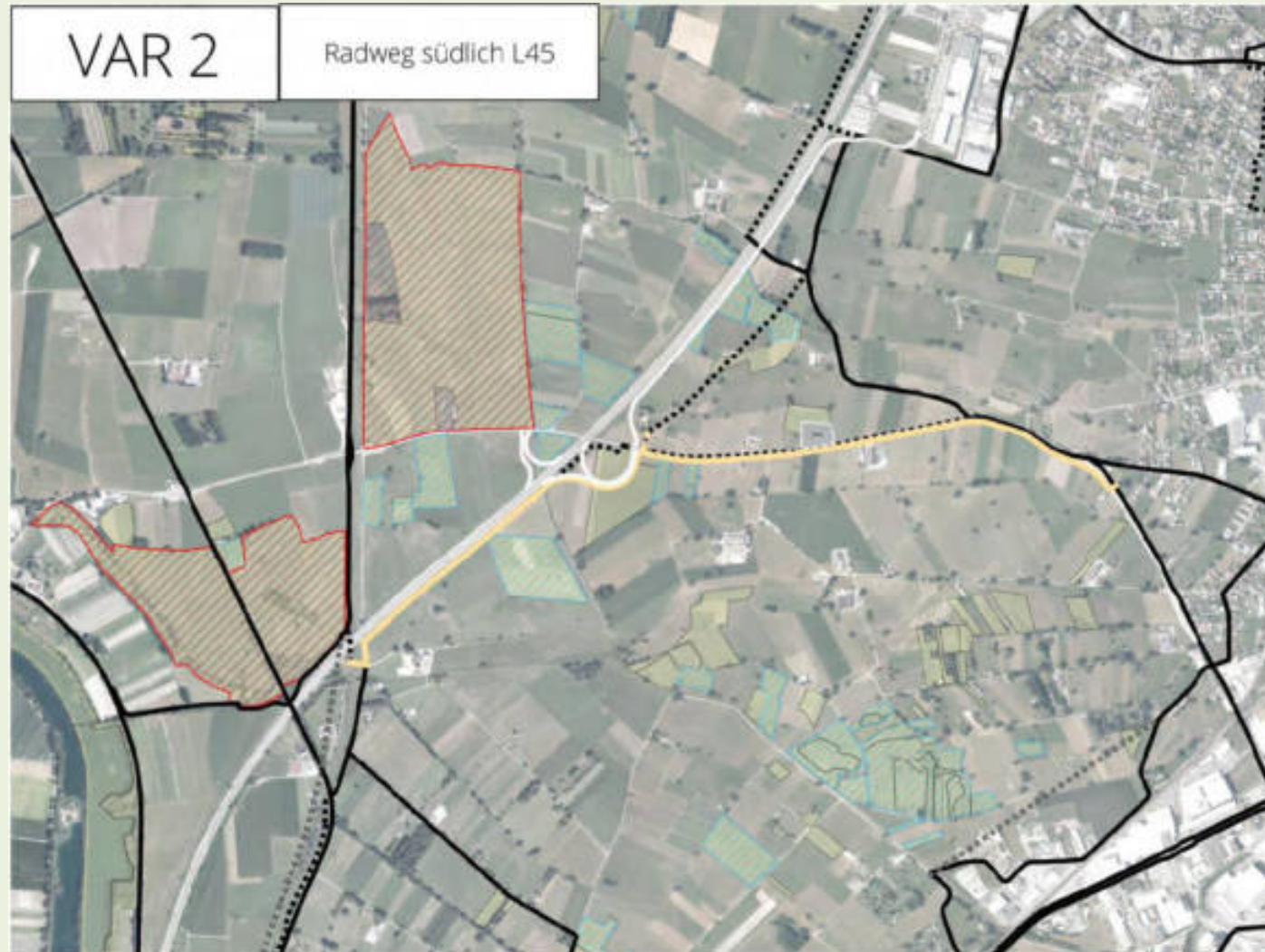


Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“





Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

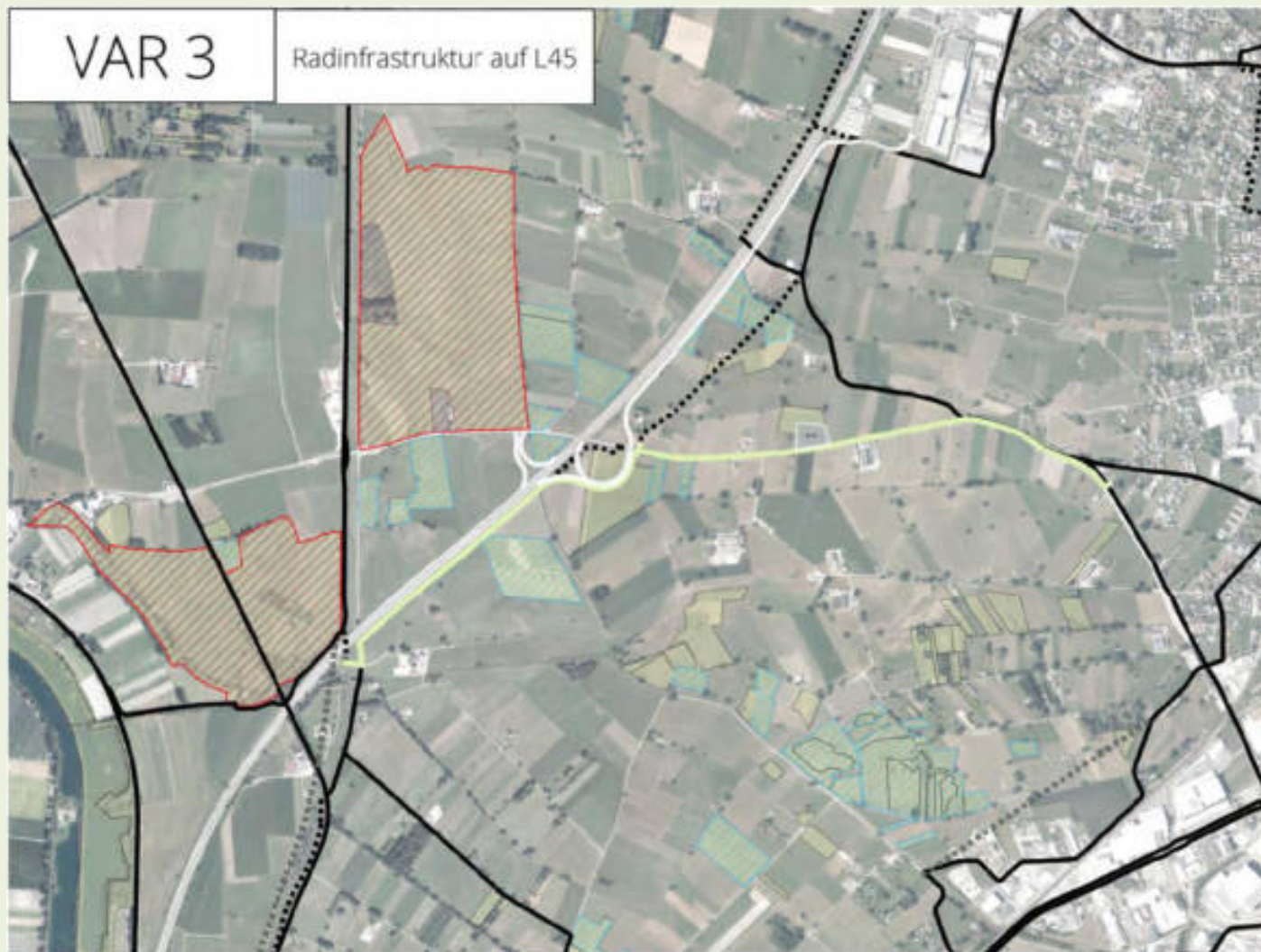


Beanspruchung Gewässer

Techn. Komplexität /
Investitionskosten (Untergrund)

Querungen L45 Richtung Ziel- /
Quellgebiet Dornbirn

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

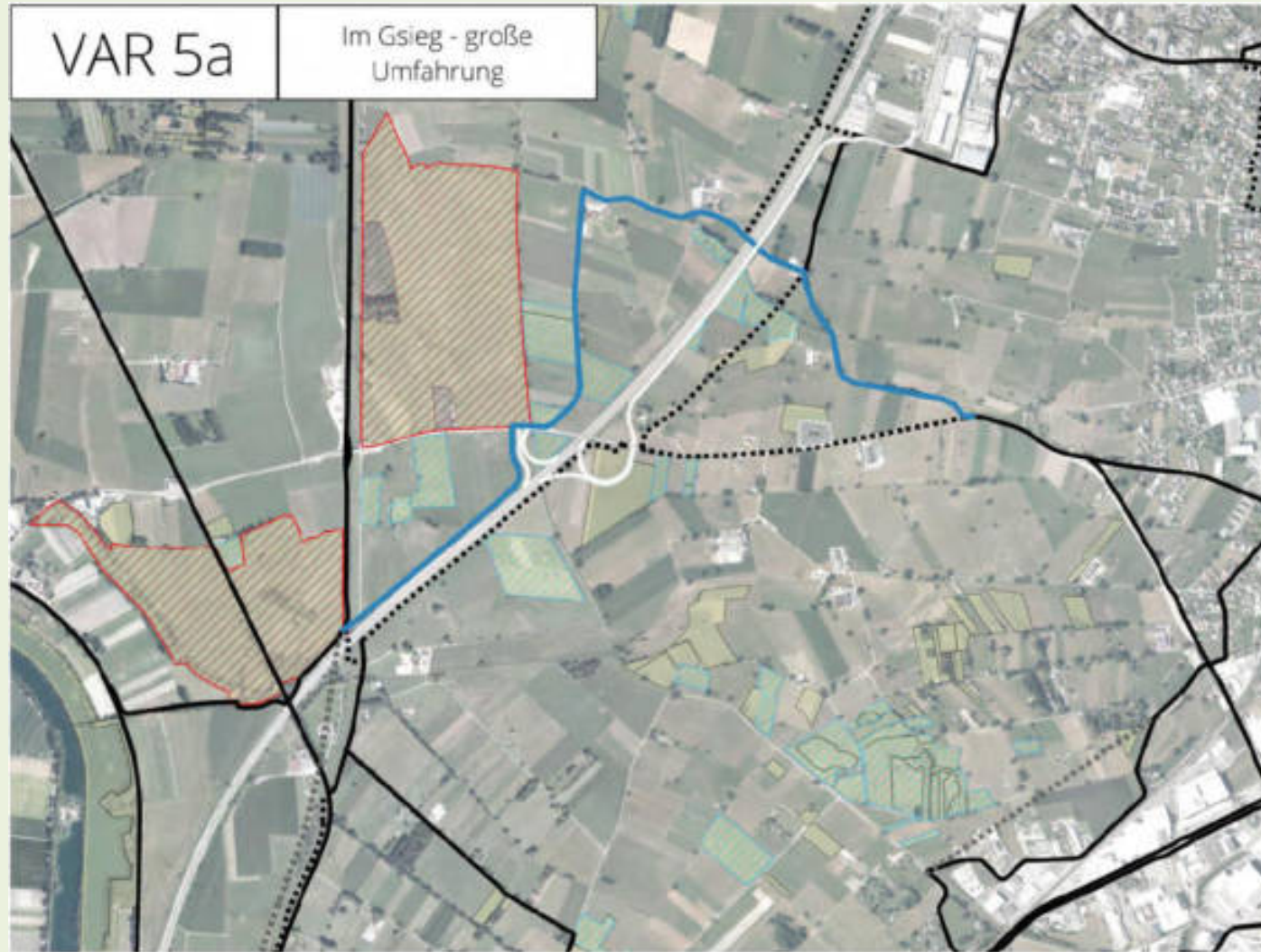


Verkehrssicherheit
Anlagenart (Mischverkehr)

Querungen L45 Richtung
Zielgebiet Dornbirn

Keine Anlage für Fußgänger
(Flächenbedarf)

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



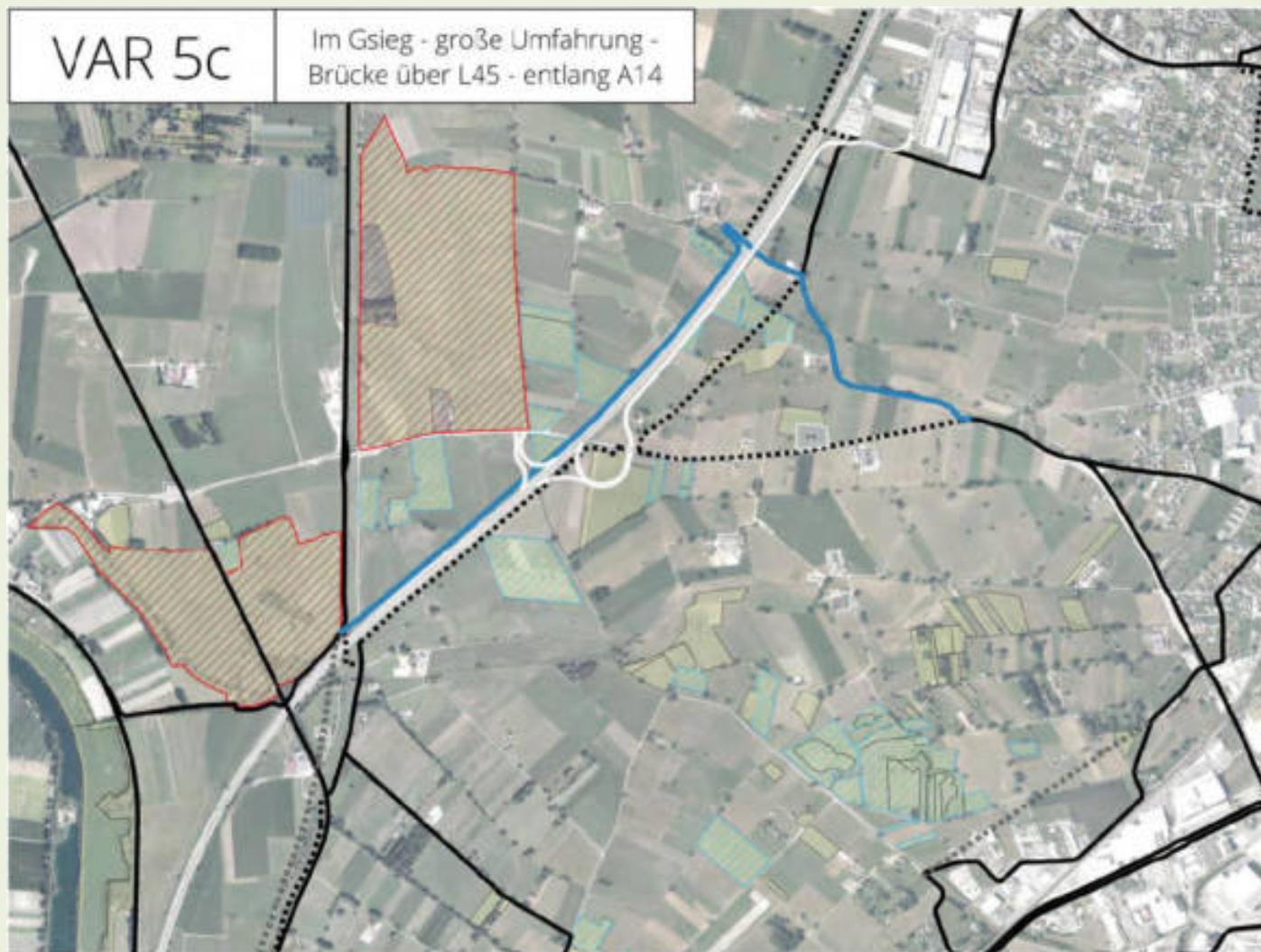
Beanspruchung Streuwiesen
z.T. Natura 2000 - Gebiet

Direktheit / Geradlinigkeit ☹️

Orientierbarkeit ☹️

Flächenbedarf ☹️

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



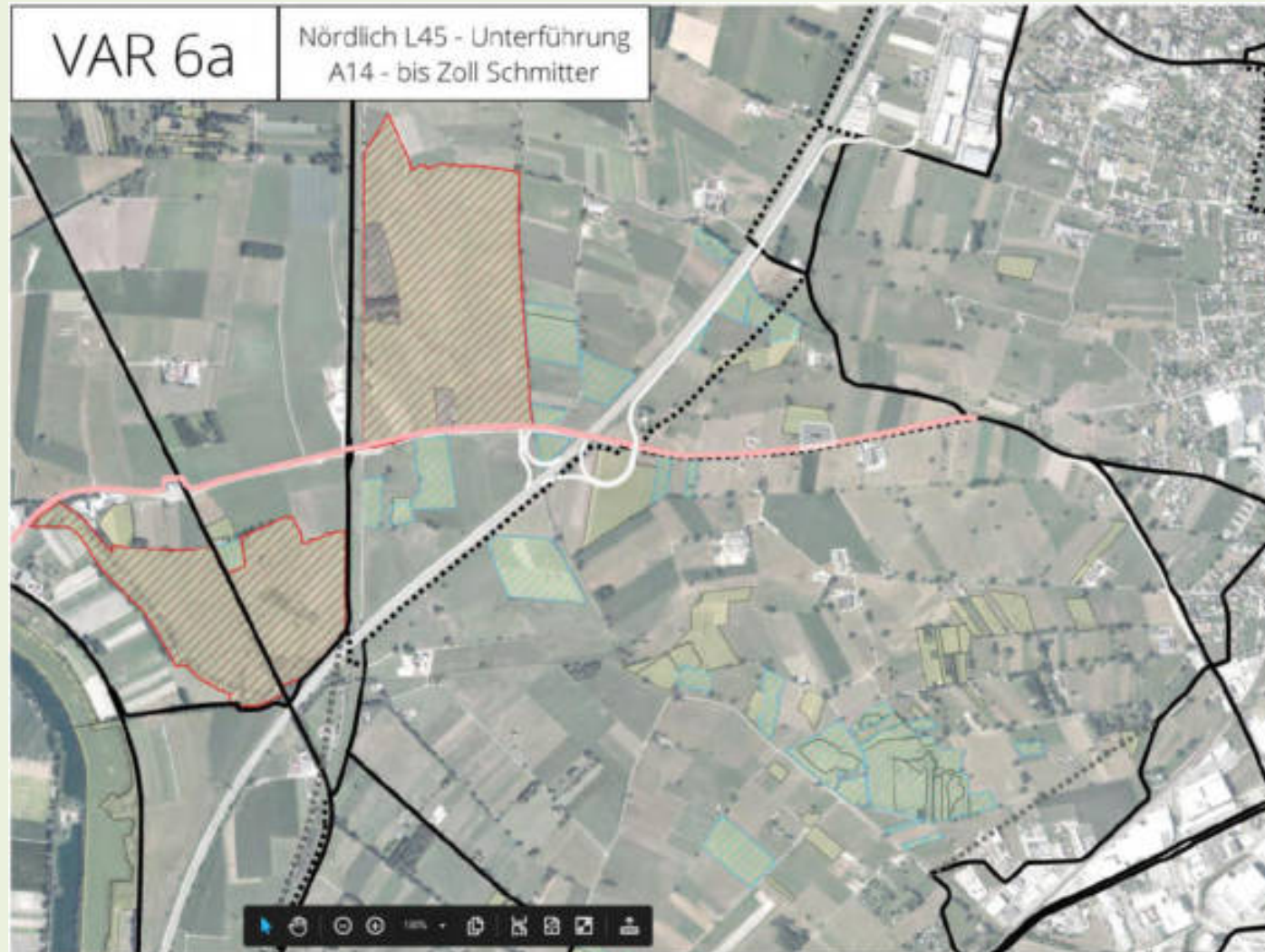
Investitionskosten (Über- und
Unterführung)

Direktheit / Geradlinigkeit ☹️

Orientierbarkeit ☹️

Bauwerke / Techn. Komplexität ☹️

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



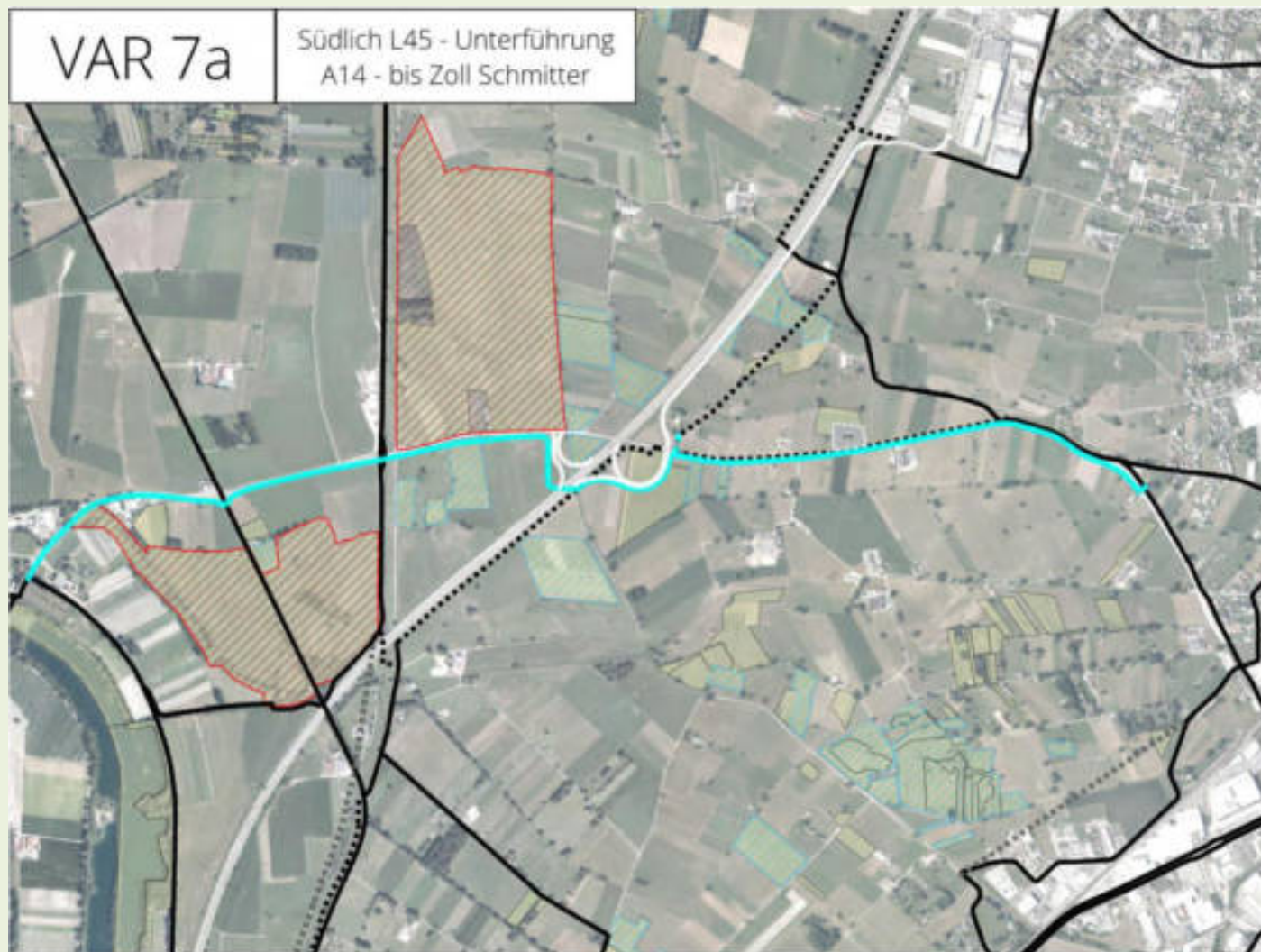
Beanspruchung Streuwiesen
435m Natura 2000 - Gebiet

Investitionskosten (Unterführung) ☹️

Bauwerke / Techn. Komplexität ☹️

Flächenbedarf ☹️

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



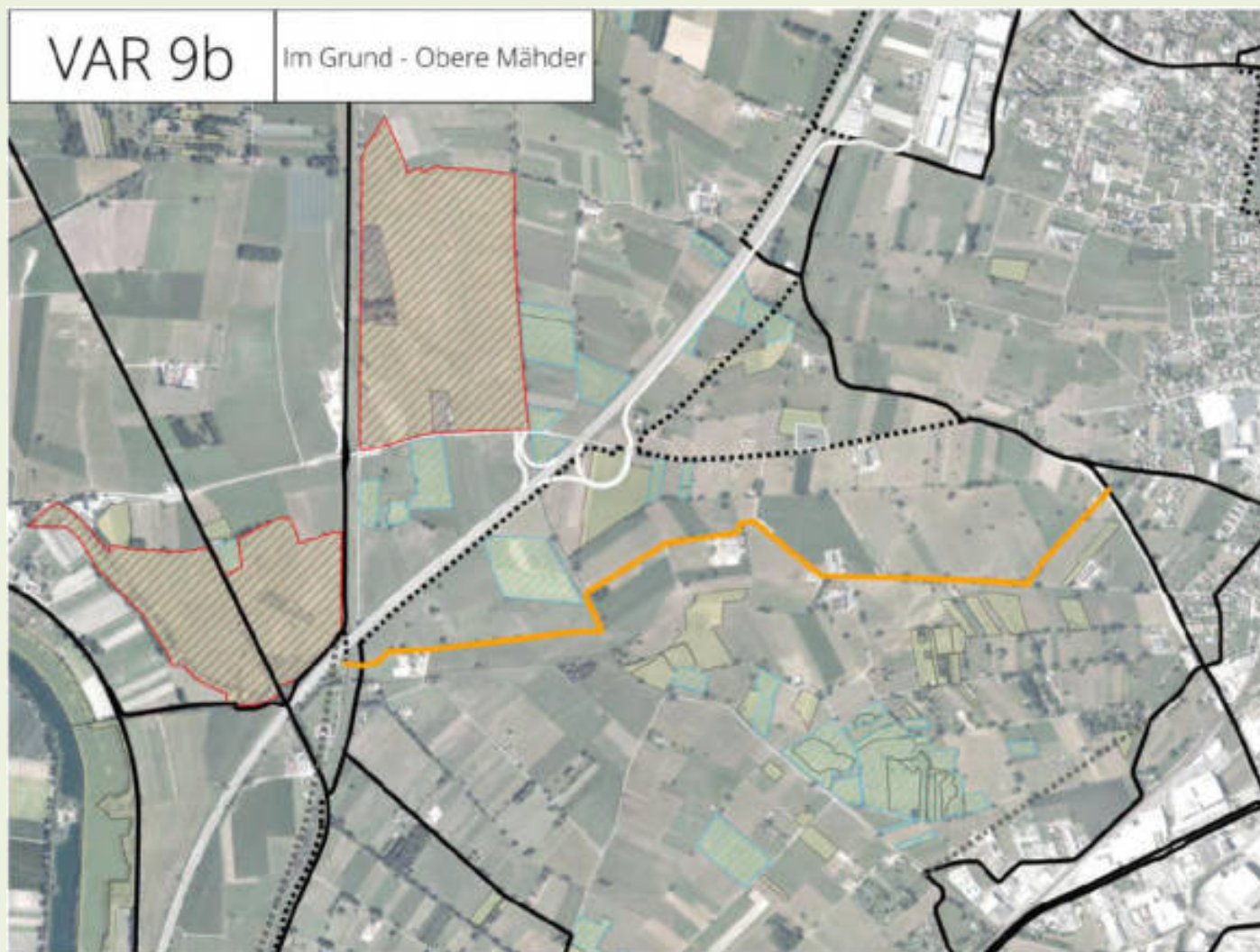
Beanspruchung Gewässer und
Streuwiesen

Investitionskosten (Unterführung) ☹️

Bauwerke / Techn. Komplexität ☹️

Flächenbedarf ☹️

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

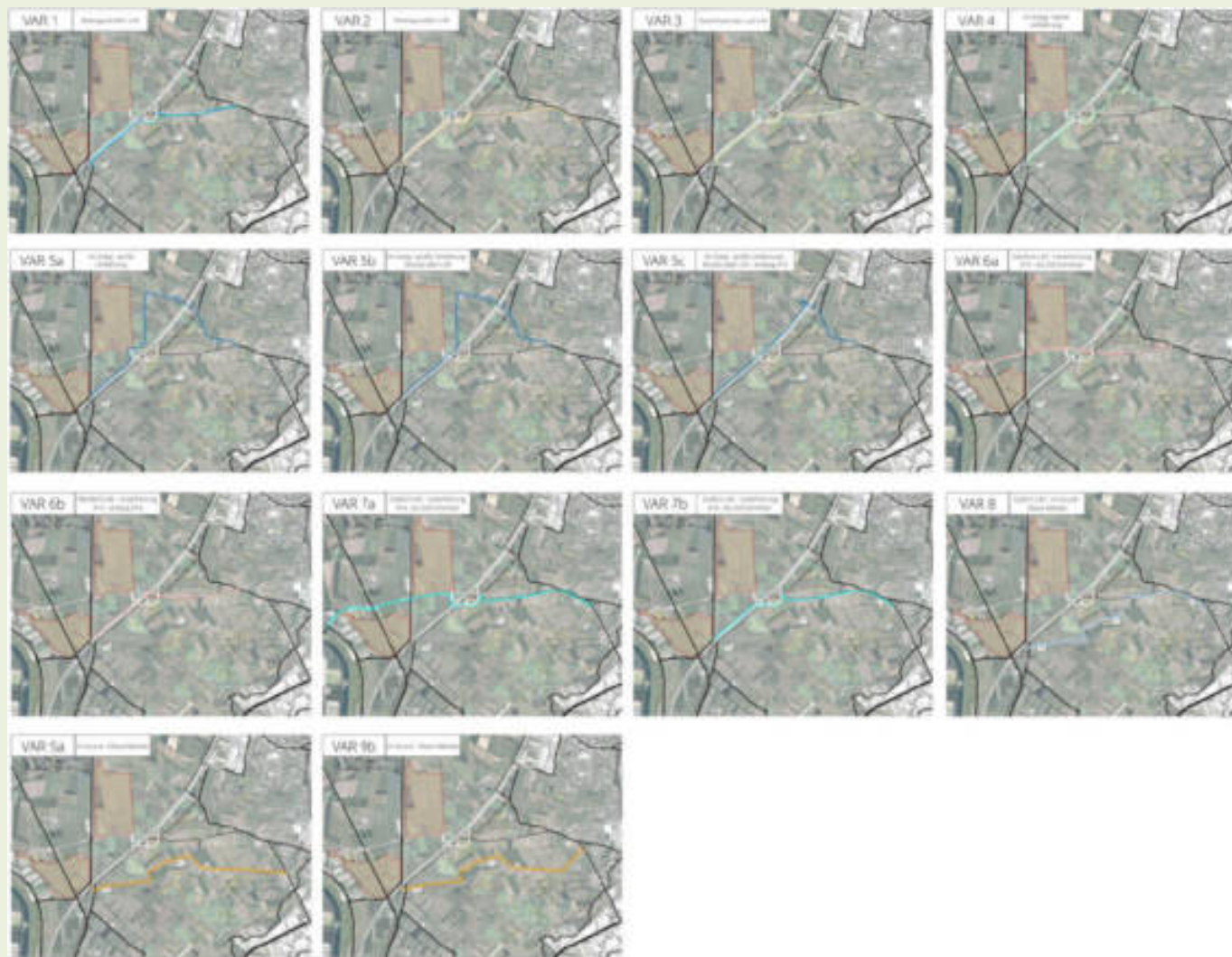


Neuerschließung sensibler
Landschaftsteile

Netzwerkbarkeit ☹️

Querungen L45 Richtung Ziel- /
Quellgebiet Dornbirn

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Vergleich von 14 Varianten
(9 Varianten mit Untervarianten)

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

VAR	Beanspruchung (tangierte Strecke in Meter – ungefähre Angabe)				Neuerschließung sensibler Landschaftsteile („Dreieck Lustenau-Dornbirn-Hohenems“)	Beanspruchung Gewässer
	Streuwiese	mesophiles Grünland (westl. A14)	mesophiles Grünland (östlich A14, künftige Leitungstrasse)	Intensivlandwirtschaft		
1	-	-	750 m	1.000 m	-	-
2	65 m	-	750 m	1.000 m	-	hoch
3	-	-	750 m	1.000 m	-	-
4	-	-	750 m	270 m	mittel	-
5a	100 m; 17 Natura 2000	650 m	-	180 m	-	gering
5b	-	860 m	-	100 m	-	gering
5c	-	1.650 m	-	70 m	-	gering
6a	435 m; Natura 2000	-	-	2.300 m	-	gering
6b	-	860 m	-	1.150 m	-	gering
7a	165 m + 35 m Ausgleichsfläche	lokal Unterführung A14	-	2.700 m	-	hoch
7b	65 m	650	-	1.450 m	-	hoch
8	-	-	-	1.400 m	hoch + Ausbau unbefestigter Fußweg (550 m)	hoch
9a	-	-	-	290 m	hoch + Ausbau unbefestigter Fußweg (550 m)	gering
9b	-	-	-	290 m	hoch + Ausbau unbefestigter Fußweg (550 m) + Ausbau unbefestigter Fahrweg (350 m)	gering

Beurteilung hinsichtlich Naturschutz

Auswirkungen Naturschutz und Landschaftsentwicklung:

keine – gering – mittel – hoch

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

Variantenbewertung																		
			Entlang der L45 bis zur A14			Varianten nördlich der L45				Westlich A14				Varianten südlich der L45				
			Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5a	Variante 5b	Variante 5c	Variante 6a	Variante 6b	Variante 7a	Variante 7b	Variante 8	Variante 9a	Variante 9b		
			Radweg nördl. L45	Radweg süd. L45	Radschleifen beidseitig	im Gang kurz	im Gang lang Querun. L45	im Gang lang Brücke L45	im Gang lang A14	nördl. L45 bis Grenze	nördlich L45/ west. A14	südlich L45 bis Grenze	süd. L45/ westlich A14	L45/ im Grund	im Grund Süd	im Grund		
Phase 1	r	Naturschutz	Zusammenfassung Bewertung laut LMO	mittel	negativ	mittel	mittel	negativ	mittel	negativ	kritisch	negativ	negativ	negativ	negativ	negativ		
	iv	Investitionskosten		mittel	mittel	hoch	mittel	mittel	negativ	negativ	negativ	negativ	negativ	negativ	mittel	mittel	mittel	
Phase 3		Netzwerkstabilität	Einordnung in überörtliche Planungen, Lückenschluss	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	negativ	negativ	
		Direktheit, Geradlinigkeit	Direktheit, Geradlinigkeit entsprechend den Wunschlinien	positiv	positiv	positiv	kritisch	negativ	negativ	negativ	positiv	positiv	positiv	mittel	kritisch	kritisch	kritisch	
		Verkehrssicherheit / Anlageart	Verkehrssicherheit, Anlageart, Führungsprinzip (Mischverkehr, Radschleifen/Radweg)	positiv	positiv	negativ	mittel	mittel	mittel	mittel	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	mittel	mittel	
		Verkehrssicherheit / Querungen	Anzahl Querungen (Verkehrssicherheit) Vorrangfuhrung	positiv	positiv	mittel	positiv	positiv	positiv	positiv	mittel	positiv	kritisch	positiv	positiv	positiv	positiv	
		Orientierbarkeit	Übereinstimmung von Zeichnung und Routenführung	positiv	positiv	positiv	kritisch	negativ	negativ	negativ	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	kritisch	kritisch	kritisch
		Fußverkehr	Zusatznutzen für Fußverkehr	positiv	positiv	positiv	mittel	mittel	mittel	mittel	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv
		Nutzungskonflikte	Landwirtschaft + sonstiger Verkehr	keine	keine	keine	mittel	kritisch	kritisch	kritisch	keine	keine	keine	keine	mittel	kritisch	kritisch	
		Umfeldqualität	Führung entlang Hauptverkehrsstraßen	kritisch	kritisch	negativ	mittel	mittel	mittel	kritisch	kritisch	kritisch	kritisch	kritisch	mittel	positiv	positiv	
		Soziale Sicherheit		mittel	mittel	mittel	kritisch	kritisch	kritisch	kritisch	mittel	mittel	mittel	mittel	kritisch	kritisch	kritisch	
		Bauwerke/Techn. Komplexität	Unterführungen, Brücken, Technische Komplexität der Bauwerke	positiv	positiv	kritisch	positiv	positiv	negativ	negativ	negativ	negativ	negativ	negativ	positiv	positiv	positiv	
	Flächenbedarf	Bedarf Fremdgrundstücke	mittel	mittel	kritisch	mittel	negativ	positiv	mittel	negativ	mittel	negativ	mittel	mittel	kritisch	kritisch		

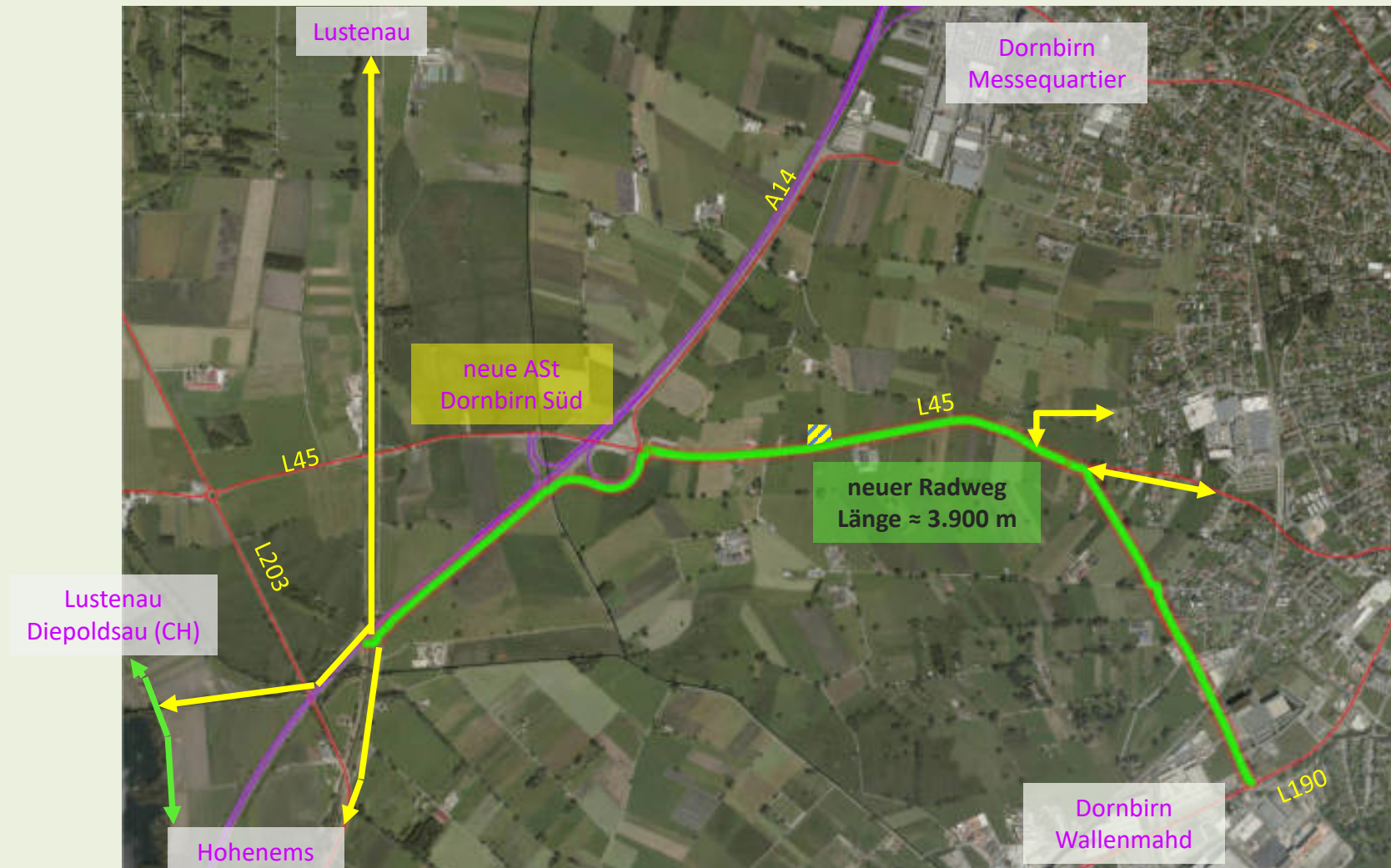
Beurteilung hinsichtlich:

Naturschutz

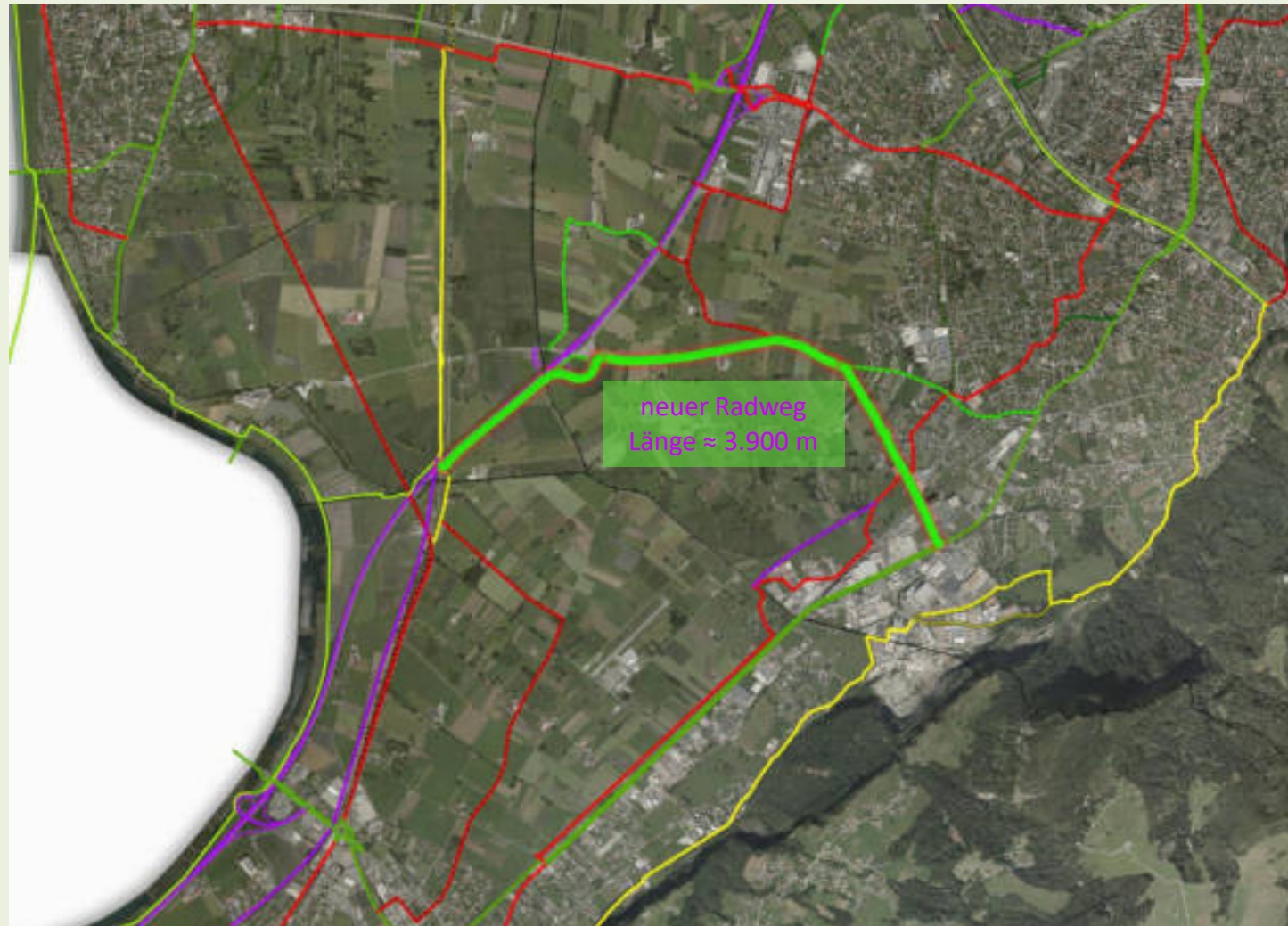
Investitionskosten

verkehrsplanerischen
Aspekten

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Grundlagen:

- Vorarlberger Straßengesetz
- Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), Planungsstandards
 - RVS 03.03.31 Querschnittelemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen
 - RVS 03.02.13 Radverkehr
- Verkehrsuntersuchung / Verkehrsmodell
 - Ausgangssituation
 - Verkehrsmodell Rheintal Mitte 2007
 - Verkehrsmodell „Mobil im Rheintal“
 - Aktualisierung und Verfeinerung 2012
 - Aktualisierung und Verfeinerung 2013
 - Erhebung Schleichwegfahrten Dornbirn Messe
 - Knotenstromzählung Kreisel L 203 / L 45
 - Automatische Dauerzählstellen
- Vorarlberger Radverkehrsstrategie

Grundlagen:

- Vorarlberger Straßengesetz, §3 Grundsätze:
 - Die Verkehrssicherheit, insbesondere der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Radfahrer und Menschen mit Behinderung ist zu berücksichtigen. (§3, Abs. 2 a))
 - Öffentliche Straßen sind für den nicht motorisierten Verkehr möglichst attraktiv zu gestalten. (§3, Abs. 2 b))
 - Mit Grund und Boden ist haushälterisch umzugehen. (§3, Abs. 2 d))
 - Es gilt das Prinzip der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit. (§3, Abs. 3)

Grundlagen:

Planerische Anforderungen:

RVS-Regelwerke für die Gestaltung des Straßenquerschnitts:

- RVS 03.03.31 Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen:
 - Die Querschnittselemente einer Straße sind so zu wählen und ihre Breiten so zu bemessen, dass unter Berücksichtigung der zu erwartenden Geschwindigkeit, Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung für alle Verkehrsteilnehmer sichere Verkehrsbedingungen geschaffen werden.
 - Für den nicht motorisierten Verkehr sind nach Erfordernis eigene Verkehrsflächen vorzusehen.
- RVS 03.02.13 Radverkehr:
 - ⇒ Organisationsformen (Misch-, Trennprinzip)
 - ⇒ Kriterien für die mögliche Anlagenart
 - ⇒ Routenfunktion
 - ⇒ Verkehrsstärke
 - ⇒ Lkw-Anteil

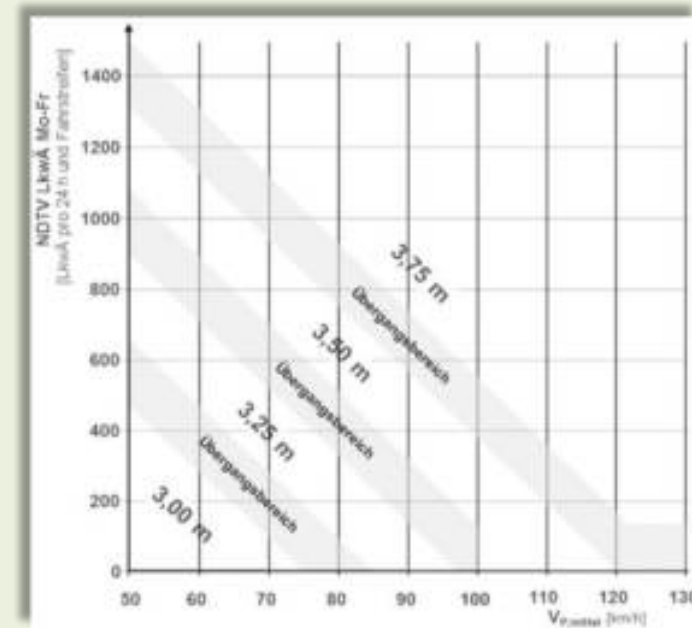
Gestaltung des Straßenquerschnitts unter Beachtung des Grundsatzes, dass mit Grund und Boden haushälterisch umzugehen ist:

RVS 03.03.31 => Querschnitt Straße:

Regionale Straße mit größerer Verkehrsbedeutung

Den Grundsätzen des VlbG. Str.G. folgend:

- haushälterischer Umgang mit Grund und Boden
- Prinzip der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit



Fahrstreifenbreite (RVS 03.03.31)

=> Mindestwerte: Fahrstreifenbreite 3,0 m und beidseitig befestigte Seitenstreifen und Bankette

- ✓ wirkt aufgrund des optischen Eindrucks auch einem zu hohen Geschwindigkeitsniveau entgegen

Querschnitt Radweg:

In der Vorarlberger Radverkehrsstrategie ist der gegenständliche Abschnitt als Schlüsselprojekt angeführt.

Er soll eine sichere Radverkehrsverbindung zwischen Dornbirn (Gewerbegebiet Wallenmähd) und Lustenau ermöglichen.

Dementsprechend ist diese Anlage als **Haupttradrout**e gem. RVS 03.02.13, Kap. 5.2 einzustufen.

=> Trennprinzip

=> Straßenbegleitender Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,0 m (Grundbreite bei Ausbaustufe C)

Schutzstreifen = Grünstreifen = Bodenfiltermulde:

RVS 03.02.13 Radverkehr:

1,0 m erforderlicher Schutzstreifen bei einer zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von über 50 km/h

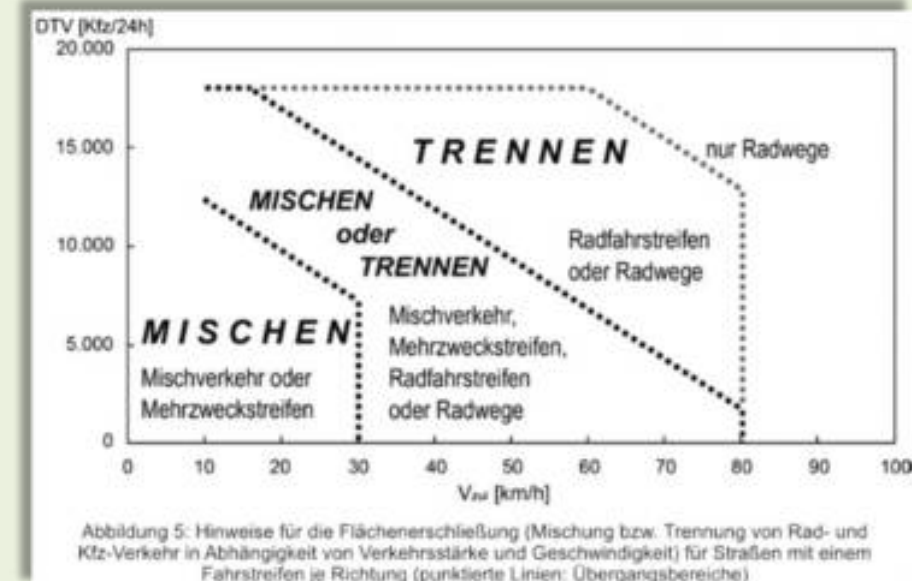
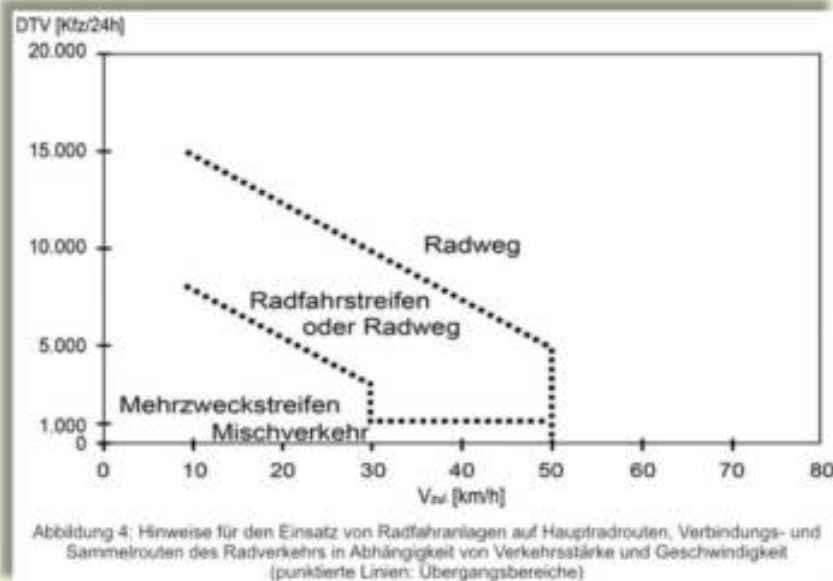
Die Richtlinie empfiehlt idealerweise 2,0 m!

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“

RVS 03.02.13 Radverkehr:

⇒ Trennprinzip aufgrund

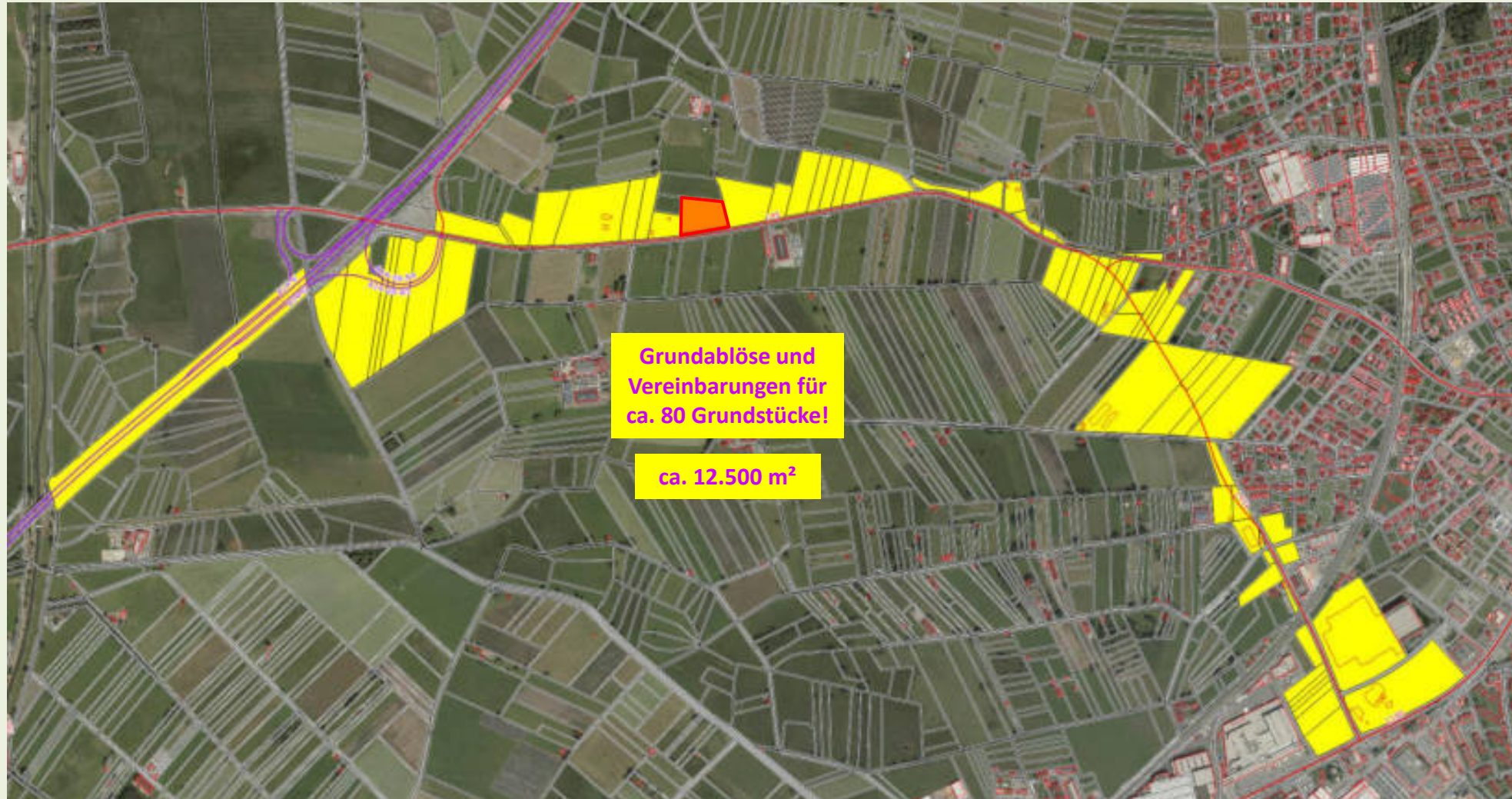
- der Routenfunktion (Hauptradroute),
- der hohen zul. Geschwindigkeit (80 km/h),
- der Verkehrsstärke und
- des hohen Anteils an Schwerverkehr



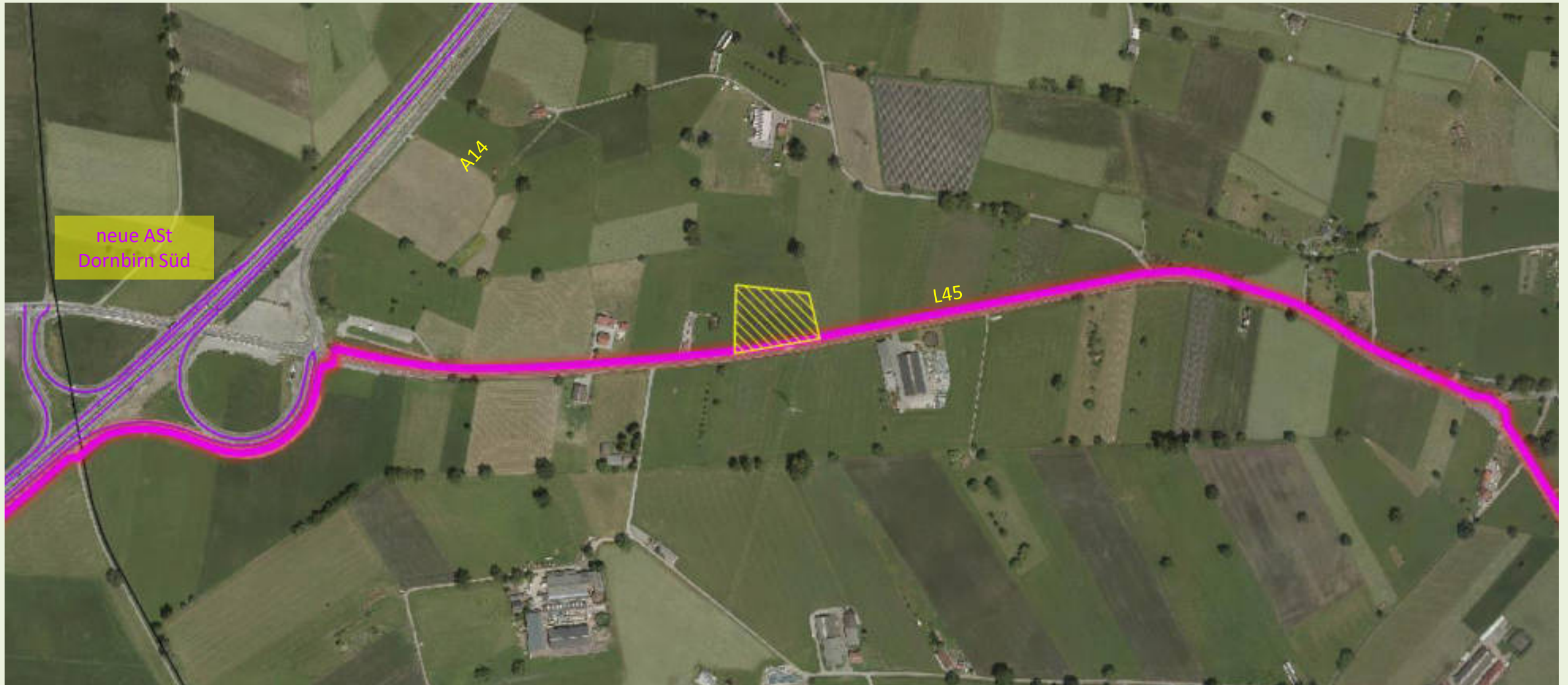




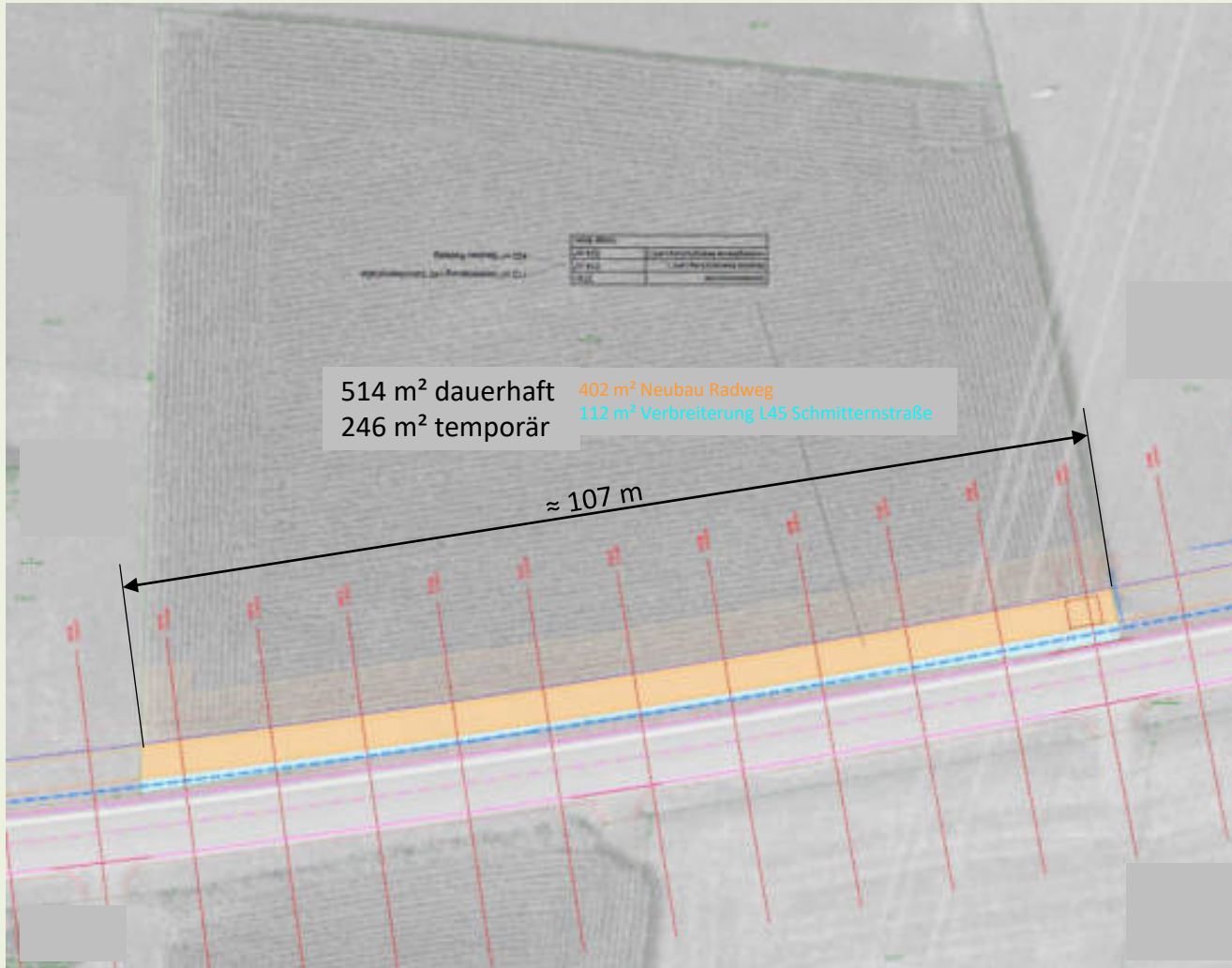
Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Grundablöse:

Eine privatrechtliche Einigung über die erforderlichen Rechte konnte trotz ernsthaften, intensiven Bemühens seitens des Landes nicht erzielt werden.

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



- 30.04.2021: Antrag gemäß §§ 50 ff Straßengesetz auf Enteignung
- 18.08.2021: Verhandlung
- 08.10.2021: Bescheid der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Ib, Verkehrsrecht (zuständige Enteignungsbehörde) => Enteignung
 - Spruchpunkt III. Notwendigkeit der Einräumung des Eigentumsrechts gemäß § 50 Landesstraßengesetz:
Die Enteignung durch Einräumung des Eigentums an dem im Spruchpunkt II. beschriebenen Grundstück ist im Hinblick auf den dauernden Bestand und die erforderlichen Baumaßnahmen einer öffentlichen Verkehrsfläche **unbedingt notwendig**.
- 10.11.2021 Rechtskraftdatum , da kein Rechtsmittel innerhalb der Frist erhoben wurde
 - 09.12.2021 Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand
 - weil Bescheid in der RA-Kanzlei nicht angekommen sei
 - 21.12.2021 Bescheid der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Ib, Verkehrsrecht => Abweisung des Antrags
 - Revision beim VwGH durch RA-Kanzlei
 - ...
- 22.08.2022: Beschluss des VwGH
 - **Revision zurückgewiesen!**
- Vermessung, Vermarkung, Eintrag in GB => Bau (Unterbau, prov. Planie Herbst 2022; Asphaltierung Frühjahr 2023)

⇐ 25.02.2022 Eröffnung ASt Dornbirn Süd

Das Gericht hat entschieden: Radweg hat bald keine Lücke mehr

VORARLBERG / 18.05.2022 • 18:40 Uhr / 3 Minuten Lesedauer



Noch klappt in dem Radweg eine rund 500 Quadratmeter große Lücke. VORARLBERG

Quelle: VN, 18.05.2022

Fazit:

- Vorarlberger Straßengesetz § 50

(1) Das Eigentum an Grundstücken und andere dingliche Rechte können im Wege der Enteignung erworben, beschränkt oder aufgehoben werden, **soweit dies notwendig ist**

... b) zum Bau (§ 38 Abs. 4) oder zur Erhaltung von öffentlichen Straßen

Gem. VlbG. Straßengesetz ist die Verkehrssicherheit, insbesondere der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Radfahrer ... zu berücksichtigen.

- Planung erfolgte entsprechend den Standards gem. RVS und dem Vorarlberger Straßengesetz
Gem. RVS sind für alle Verkehrsteilnehmer sichere Verkehrsbedingungen zu schaffen!
- Routenwahl ist aus einer umfassenden Variantenuntersuchung als Bestvariante hervorgegangen.
- Mit Grund und Boden wurde haushälterisch umgegangen.
 - Querschnittselemente
 - Variantenentscheidung

=> straßenbegleitender Radweg ist notwendig!

Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Enteignung für einen Radweg „Rheintal Mitte“



Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

RADVERKEHR in VORARLBERG

Der Weg des Landes

14. Österreichischer
Radgipfel
2023

DI Gerhard Schnitzer



Ziele des Landes
Strategien
Zuständigkeiten
Rahmenbedingungen
Organisation der Abteilung Straßenbau



Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019

Erhöhung Anteil RV an den täglichen Wegen

IST: Anhebung von 14% (2003) auf 16% (2017)

Ziel: Anhebung von **16%** (2017) auf **21%** (2030)

Anhebung Verkehrsleistung:

237 Mio. km/Jahr auf 331 Mio. km/Jahr (40%)

Radverkehrsstrategie 2017

124 Maßnahmen in 5 Bereichen

Fokus auf Alltagsradverkehr

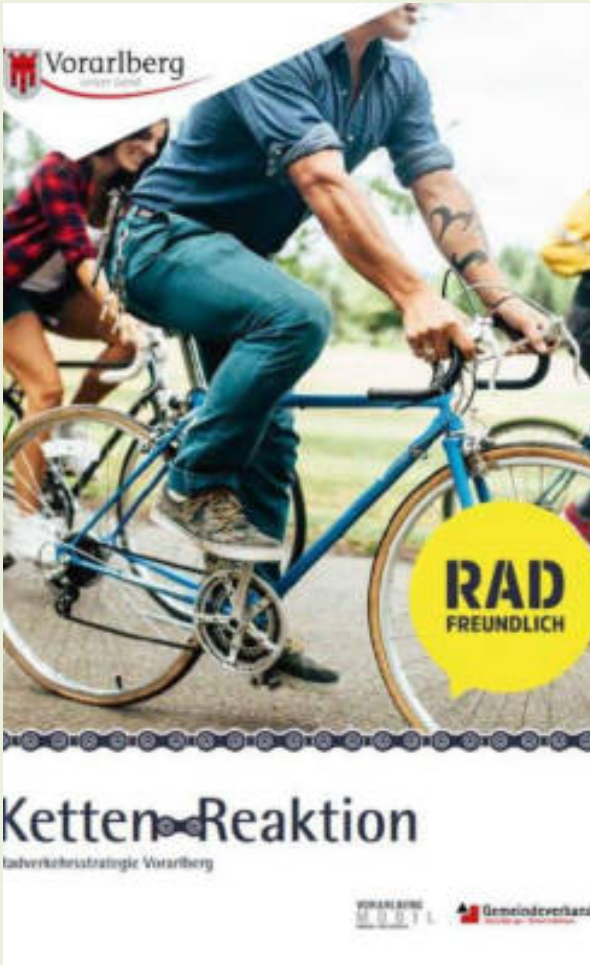
Radkultur, Kommunikation und Beteiligung

Kooperationen

Attraktive Infrastruktur anbieten

Trends und Innovationen

Rahmenbedingungen und Wirkungskontrolle



Land Vorarlberg, Abteilung Straßenbau (VIIb)

Umsetzung der Strategie, Monitoring

Entwicklung Radkultur und Kommunikation

Abstimmung Radroutenkonzepte mit Gem. und Reg. (2011/12)

Definition Radschnellverbindungen (2017)

Radverkehrsanlagen an Landesstraßen

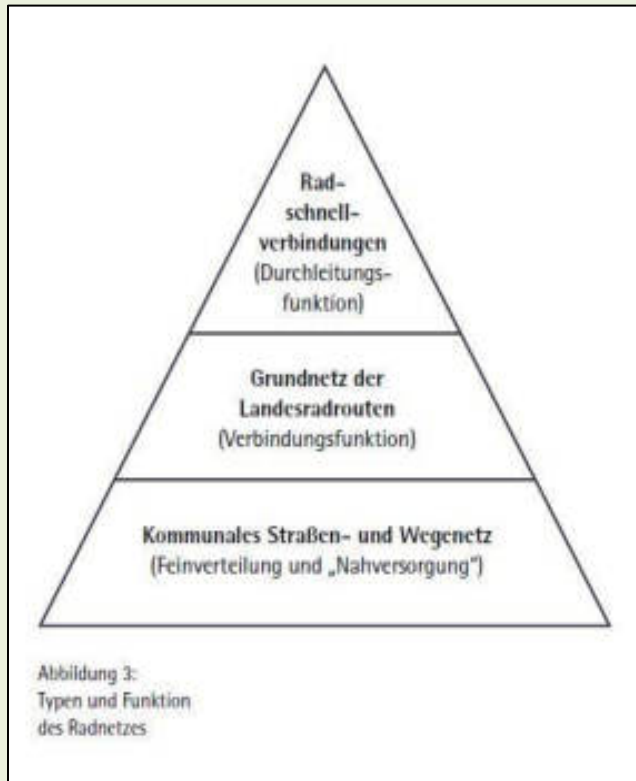
Förderung RVA von Gemeinden und Verbänden

Fachliche Unterstützung der Gemeinden

Gemeinden und Gemeindeverbände

Radkultur und Kommunikation

Planung Bau und Betrieb RVA der definierten Radrouten



Politische Zuständigkeiten

LR Daniel Zadra: Radverkehr insgesamt einschließlich
Förderungen und RVA an Landesstraßen

LR Marco Tittler: RVA an Landesstraßen im Zuge von regulären
Straßenbauprojekten

Personalressourcen

4 VZÄ in der Abteilung Straßenbau
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Gemeinden



Finanzielle Ressourcen (Budget 2023)

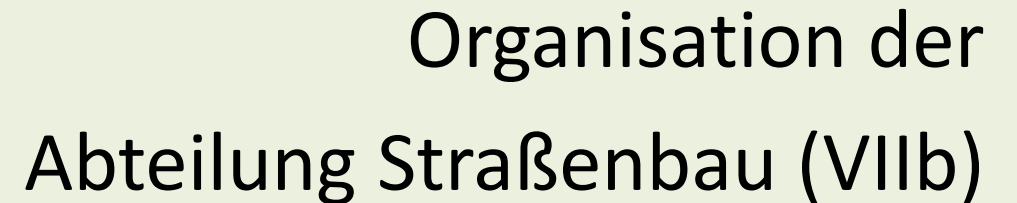
Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs: **€ 4,95 Mio.**

Radverkehrsanlagen an Landesstraßen: **€ 1,60 Mio.**

Radschnellverbindung Vorderland: **€ 2,10 Mio.**

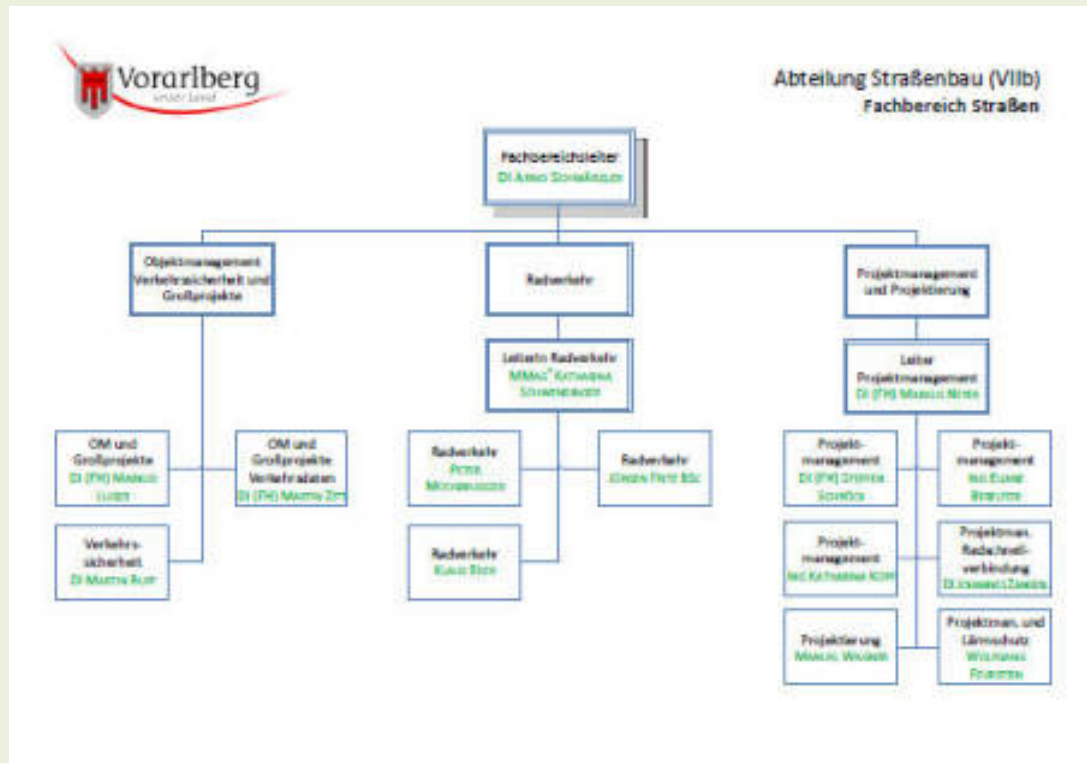
Summe: € 8,65 Mio.

Nicht gesondert ausgewiesen: **RVA an Landesstraßen im Zuge von regulären Straßenprojekten**



als eigener Funktionsbereich

PM für definierte RV-Projekte an L erfolgt im UFB
„Projektmanagement und Projektierung“



Intensive **Abstimmung** zwischen PM und RV
bzw. dem SV für Verkehrssicherheit
bei allen Straßenprojekten

Potentiale zur **laufenden Verbesserung**
der RV-Infrastruktur an Landesstraßen
werden optimal ausgenutzt

Abstimmung mit FB-Erhaltung auf kurzem Wege
(Winterdienst, Fahrbahnreinigung,
bauliche Instandhaltung)

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit
und Ihr Interesse**

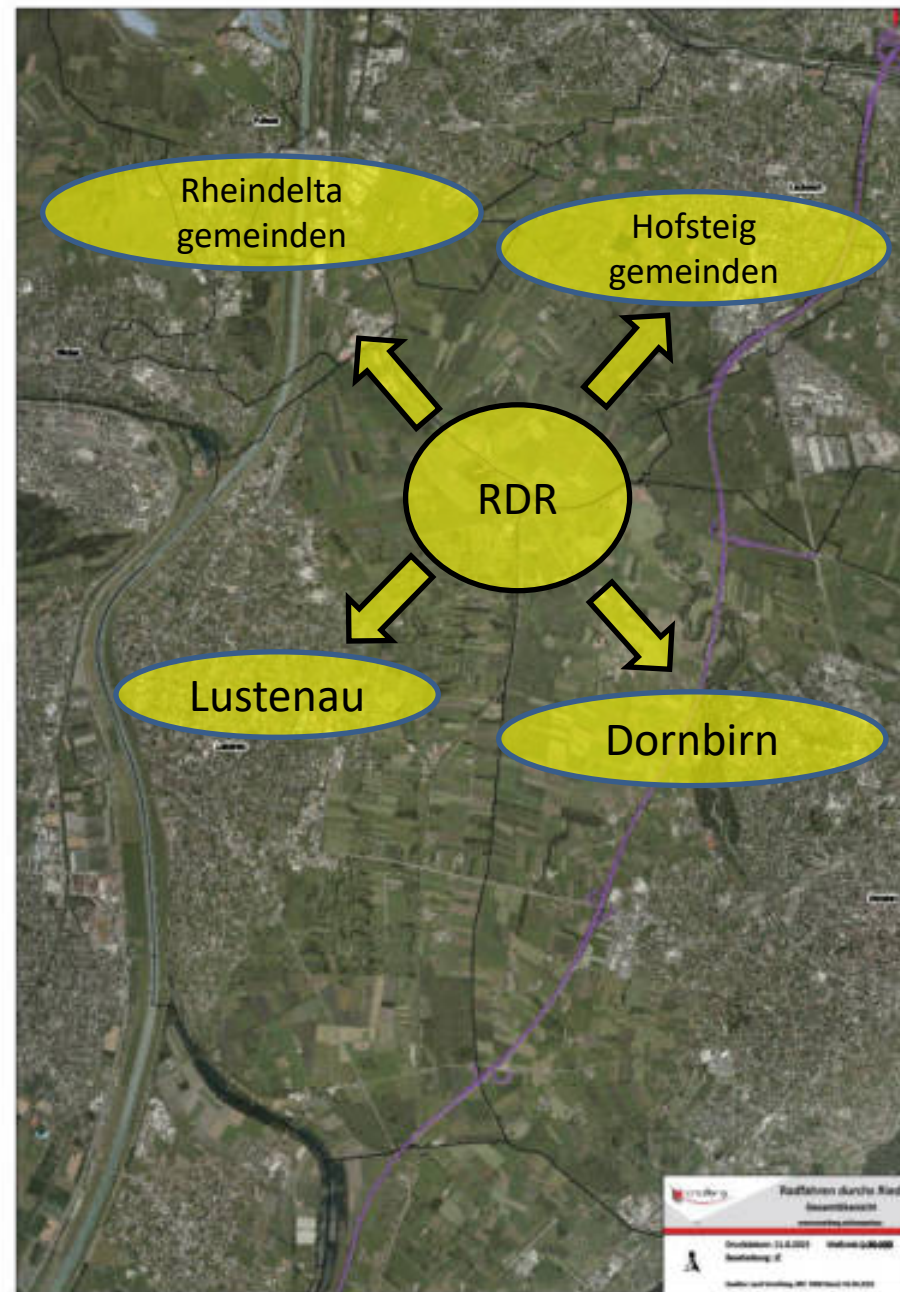
Radfahren durchs Ried

Radschnellverbindungen
zwischen Lustenau, den Hofsteiggemeinden und Dornbirn
gezeigt anhand der **L42 Werbenstraße**

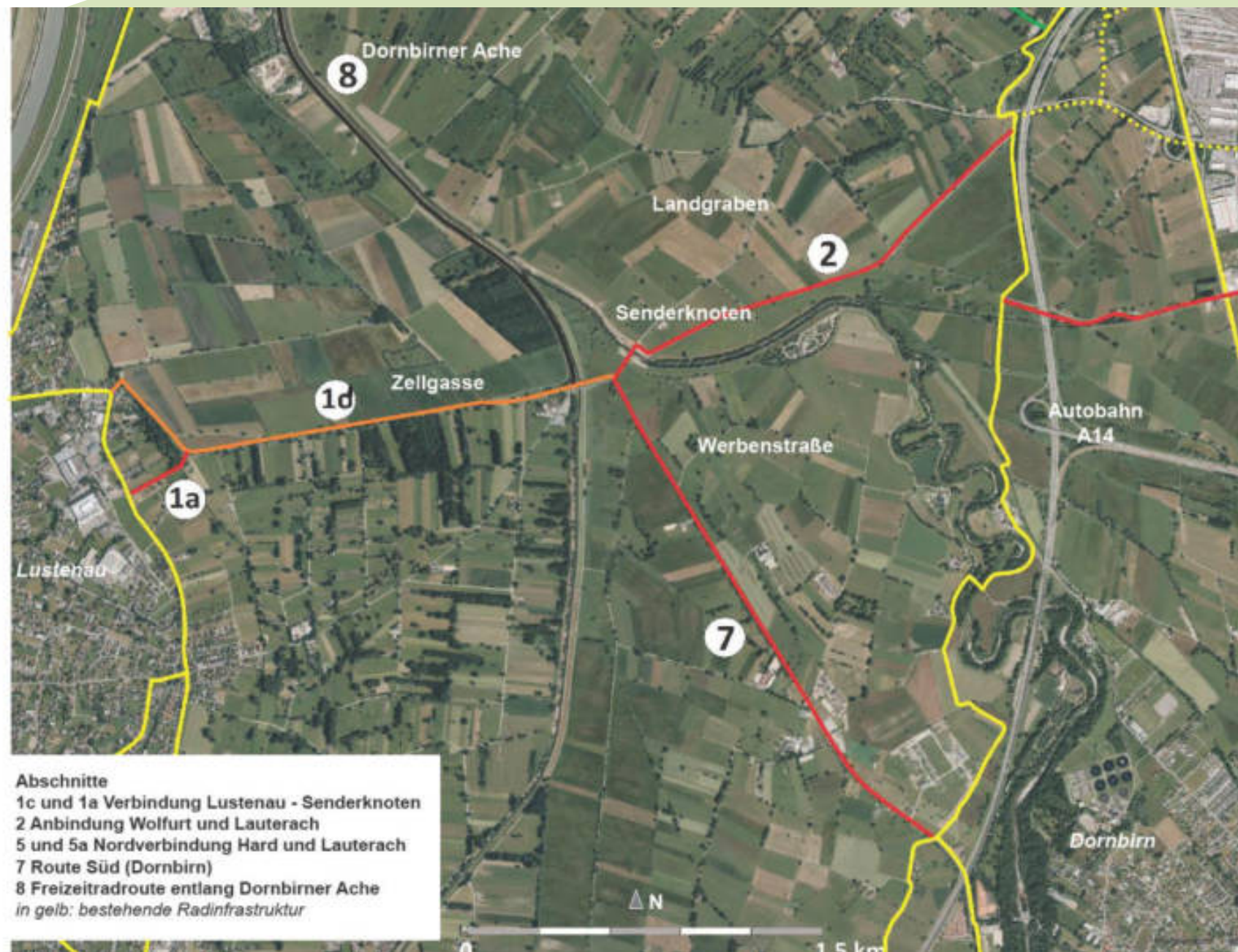
Inhalte

- Projektübersicht RDR
- Einzelne Abschnitte
- Vorprojekt L42:
 - Ausgangslage
 - Vorgaben
 - Rahmenbedingungen
- Einreichprojekt L42
 - Festlegungen
 - Verfahrensrisiken

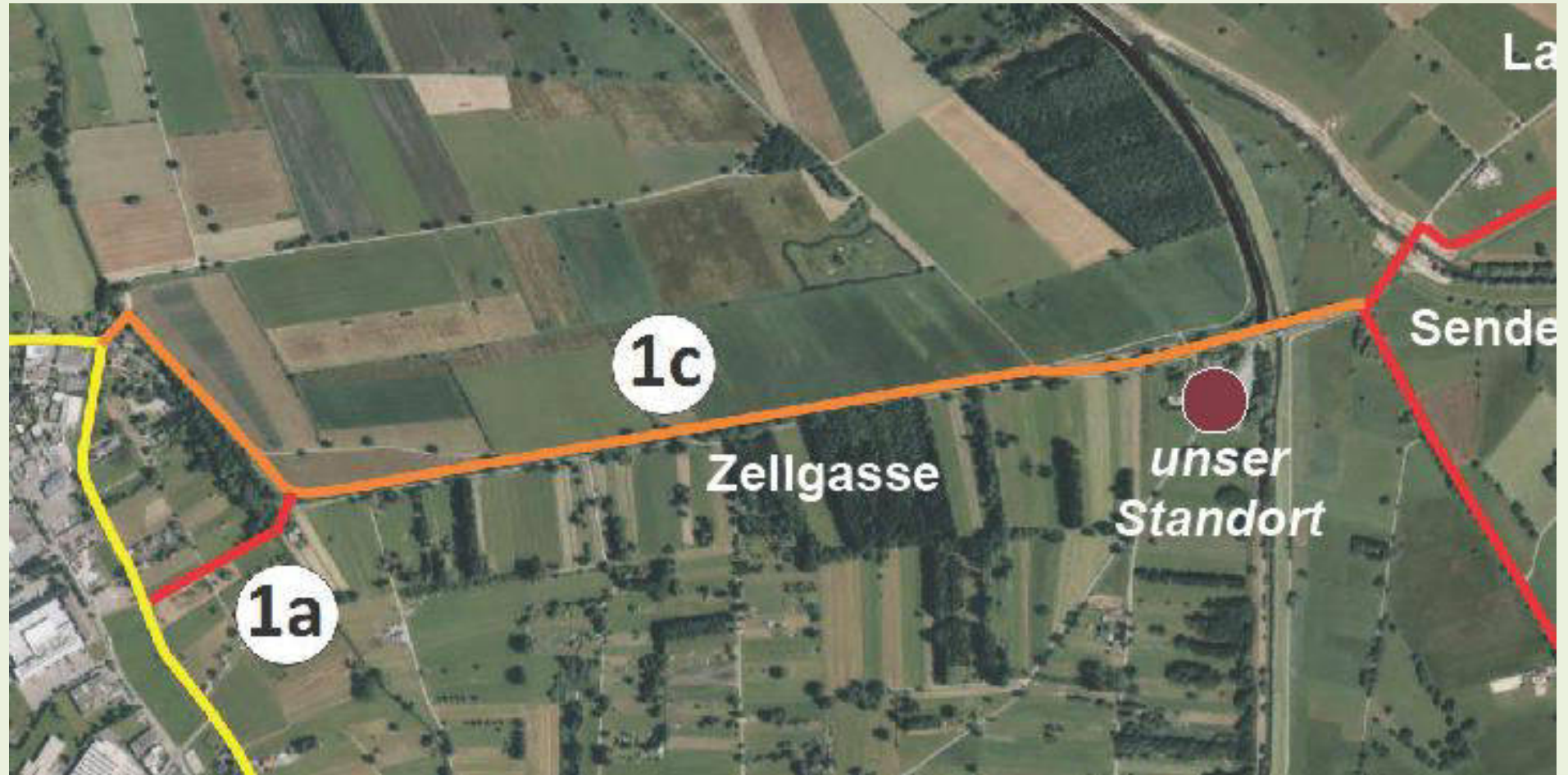
Projektübersicht RDR



Projektübersicht RDR

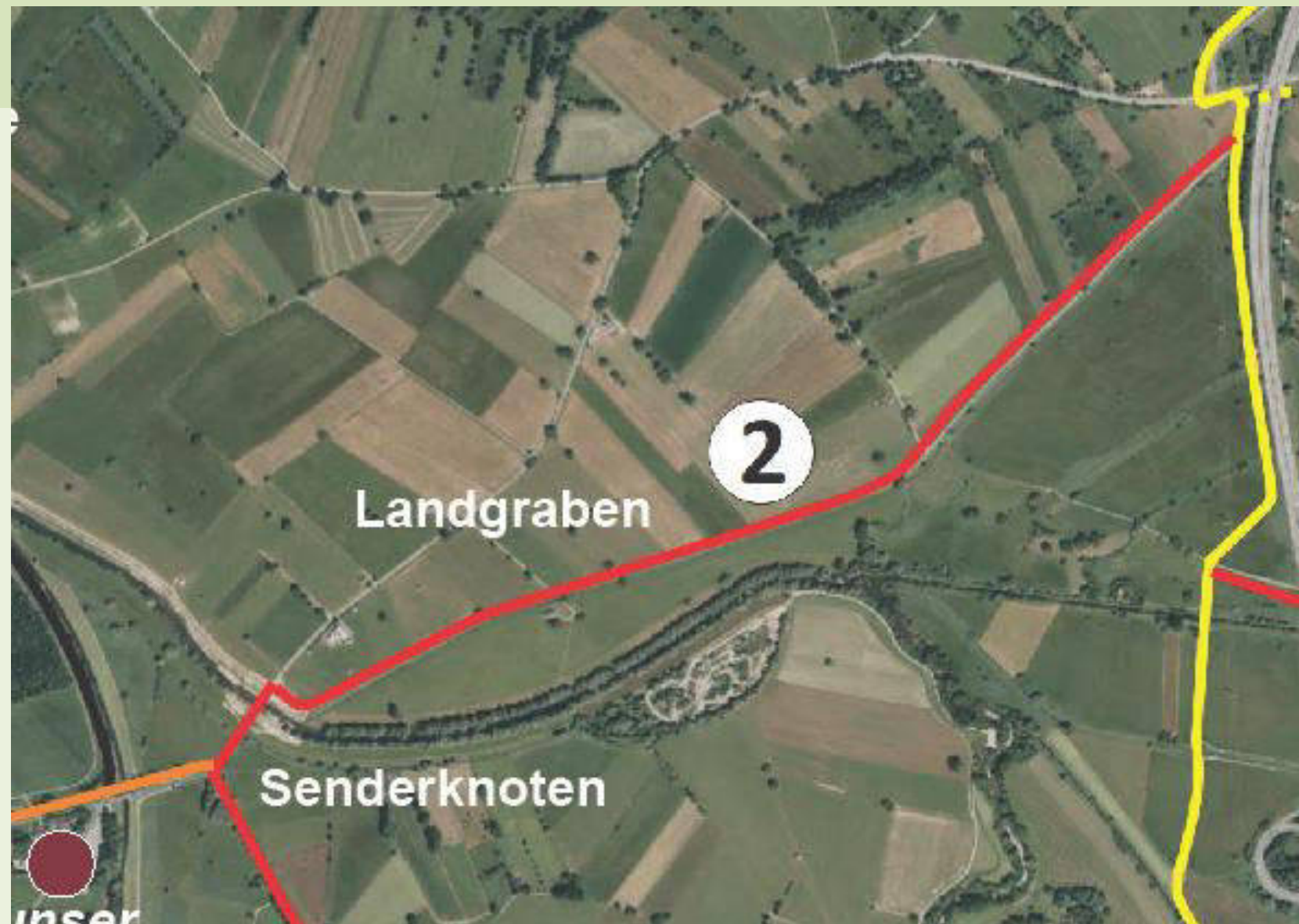


Abschnitt 1
L41 Zellgasse



Abschnitt 2

L41 Landgraben



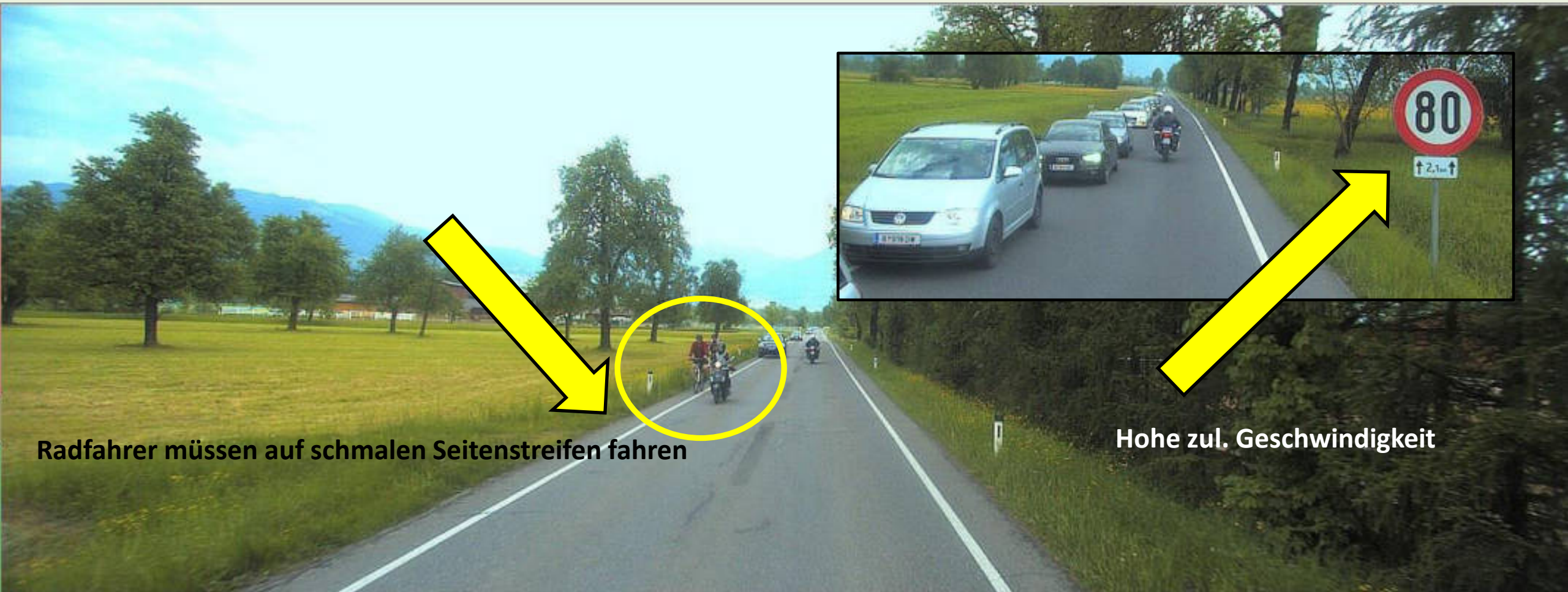
Abschnitt 7

L42 Werbenstraße



AUSGANGSLAGE L42

Bestehender Straßenquerschnitt L42



Radfahrer müssen auf schmalen Seitenstreifen fahren

Hohe zul. Geschwindigkeit

Vorgaben an die Planer

- Getrennter Radweg
- Minimierung von Fremdgrundbedarf



RAHMENBEDINGUNGEN

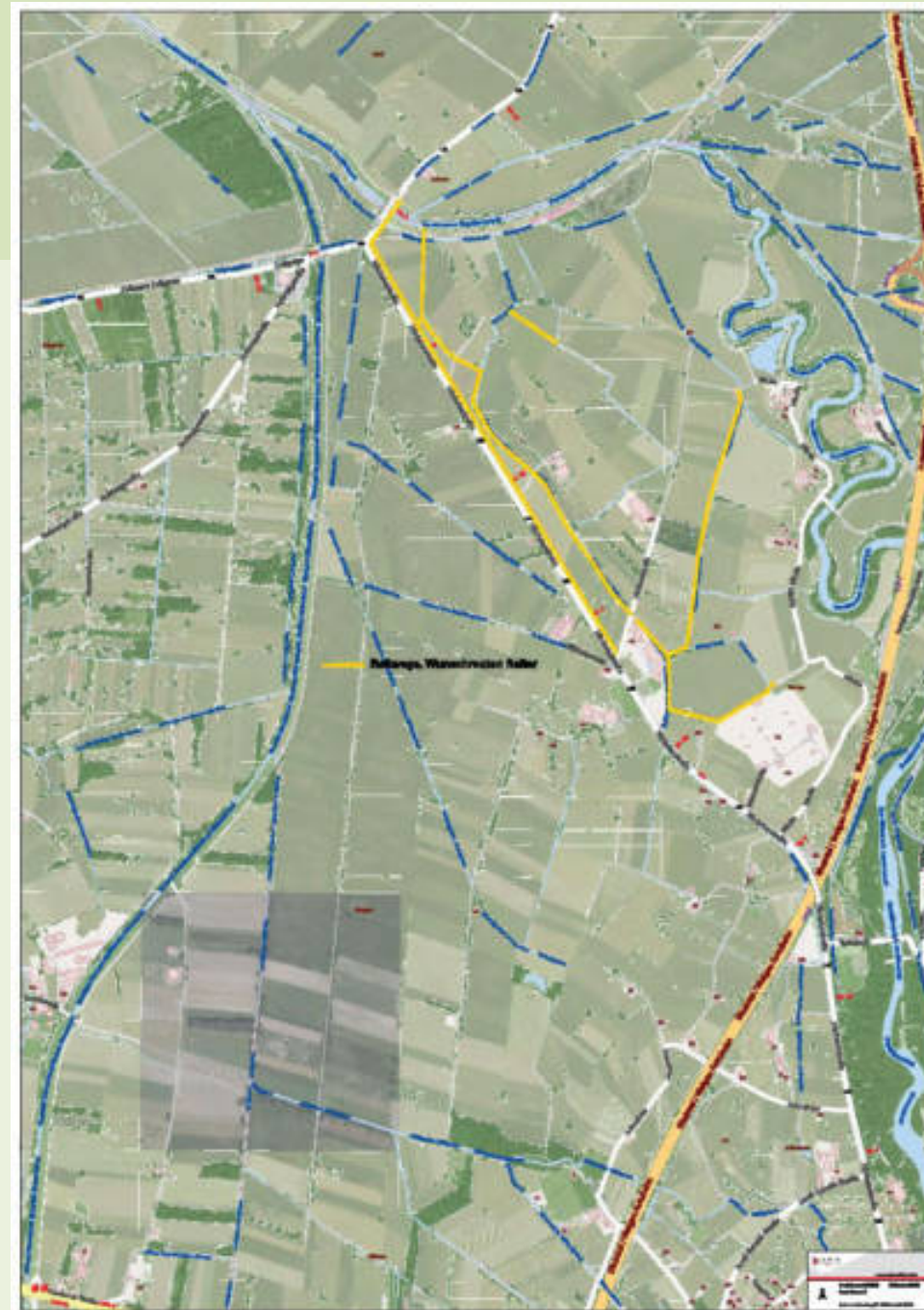
Natura 2000 Zonen



Streuwiesen



- Reiterhöfe
- Reitwege
- Landwirtschaft



Entwässerungsgräben



VORPROJEKT

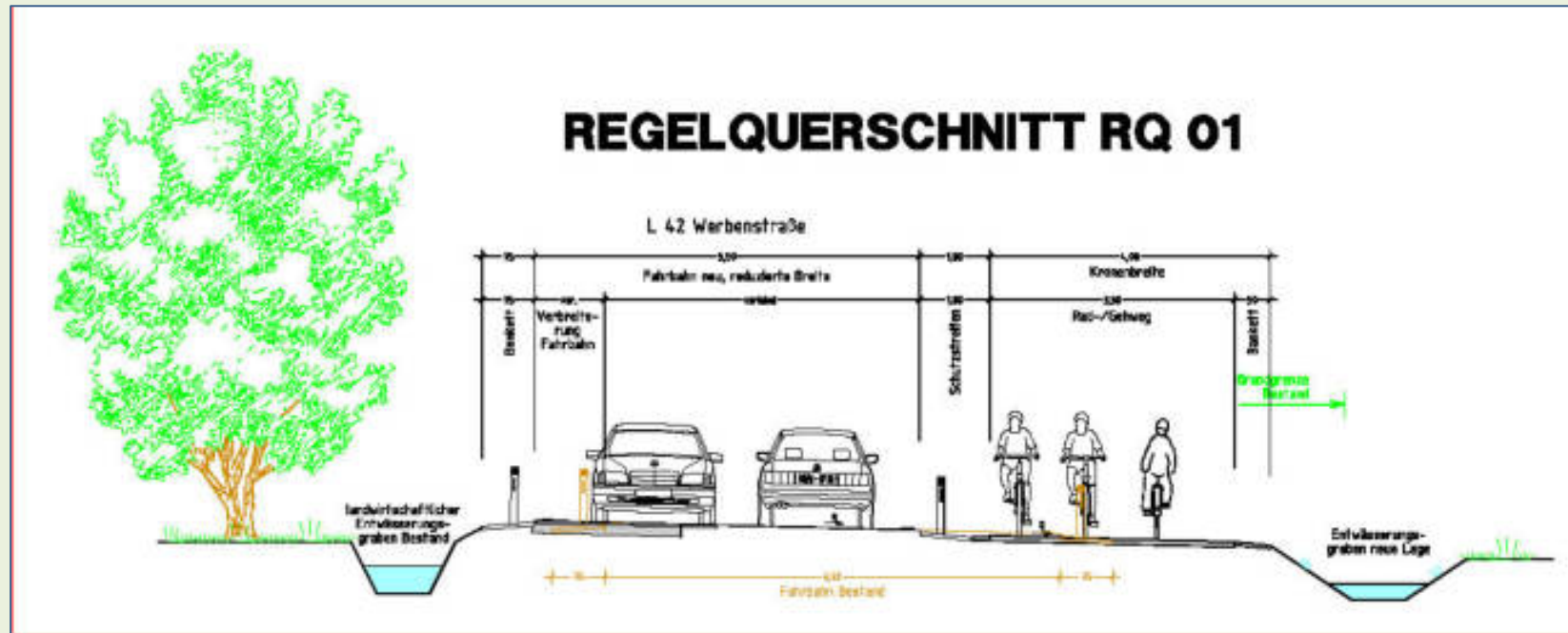


Ergebnisse aus dem Vorprojekt:

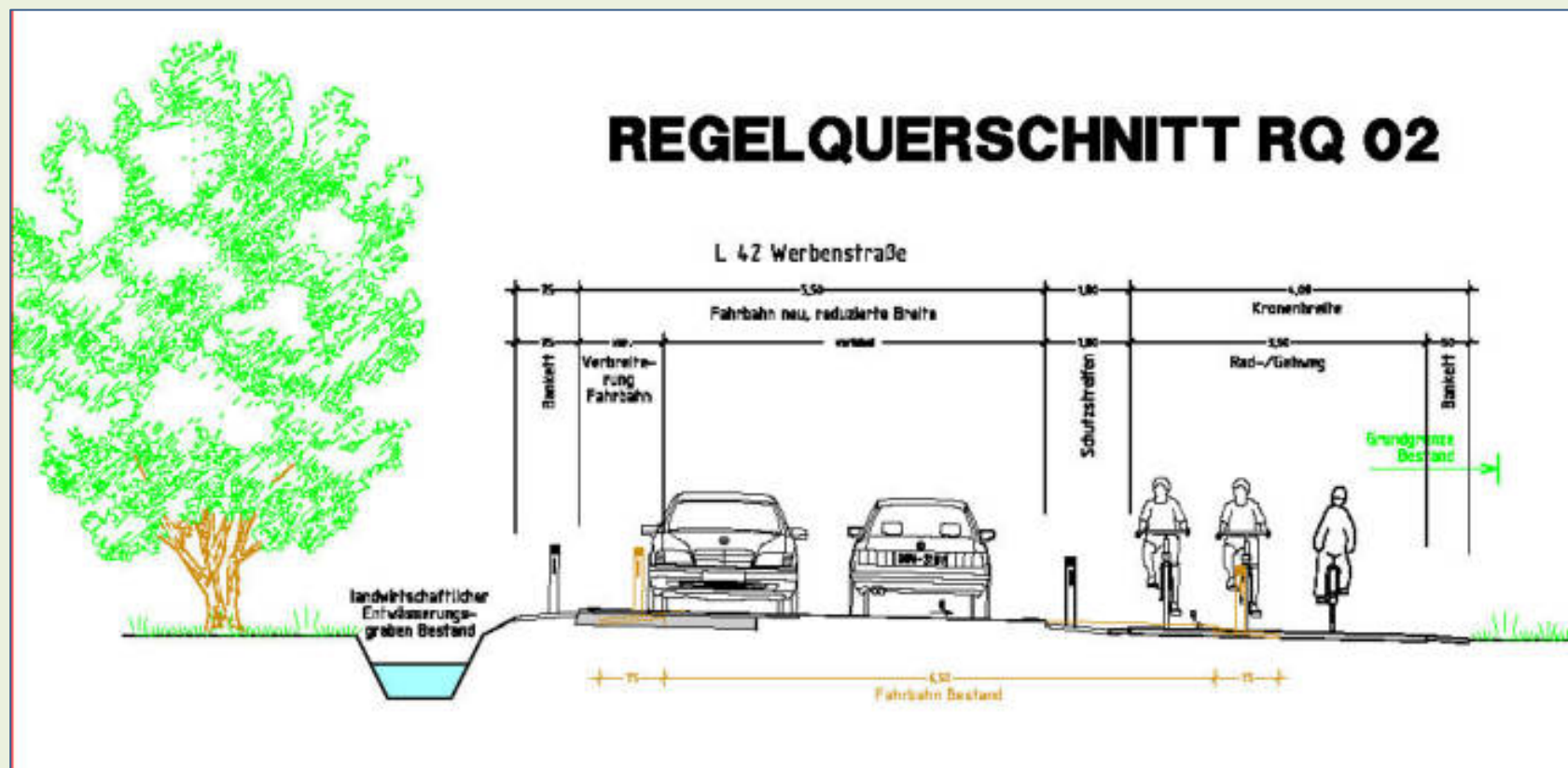
Neuplanung Straßenquerschnitt:

- Einengung der Fahrbahn
- Getrennter Radweg
- Temporeduktion von 80 km/h auf 50 km/h
- Minimierung von Fremdgrundbedarf

REGELQUERSCHNITTE

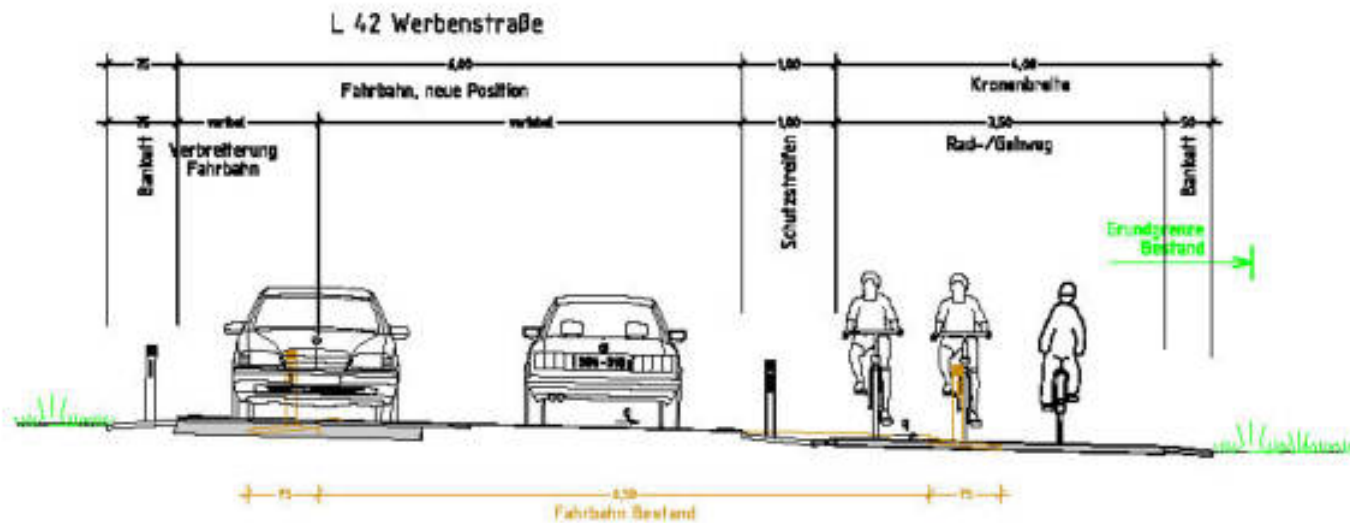


REGELQUERSCHNITTE



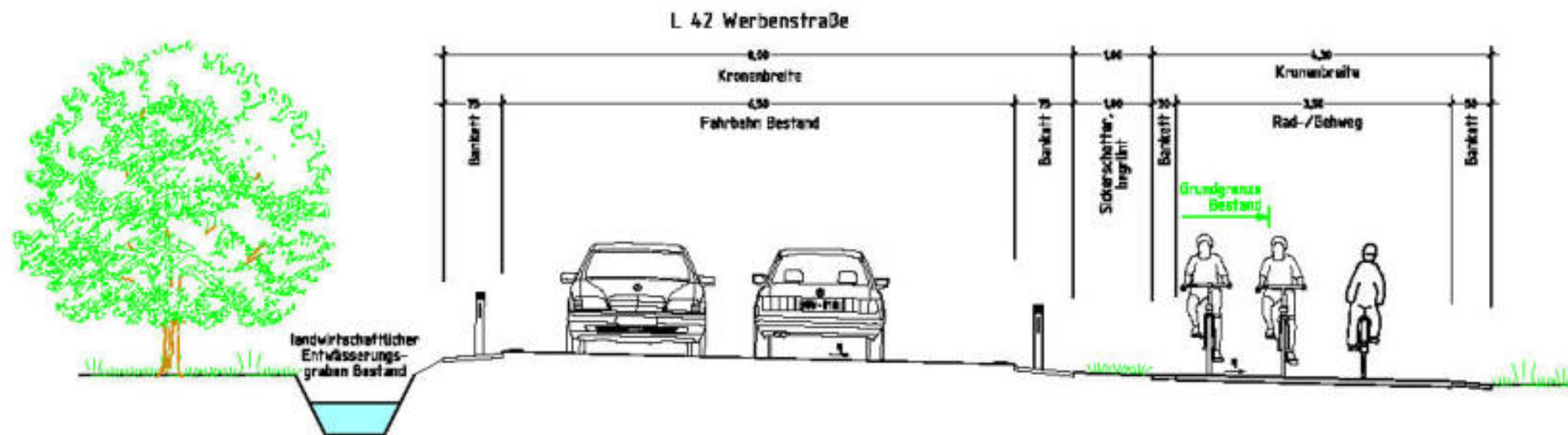
REGELQUERSCHNITTE

REGELQUERSCHNITT RQ 03

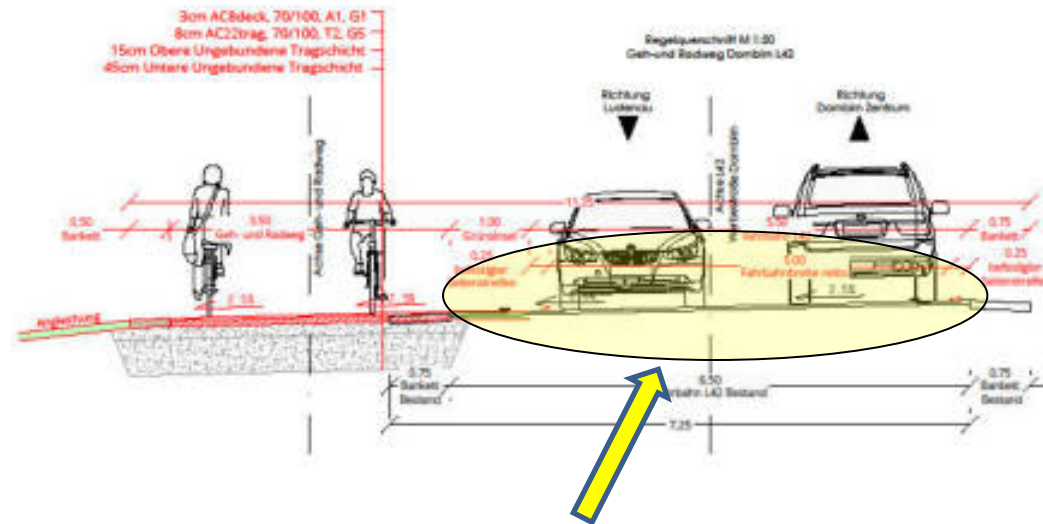


REGELQUERSCHNITTE

REGELQUERSCHNITT RQ 04



Einreichplanung



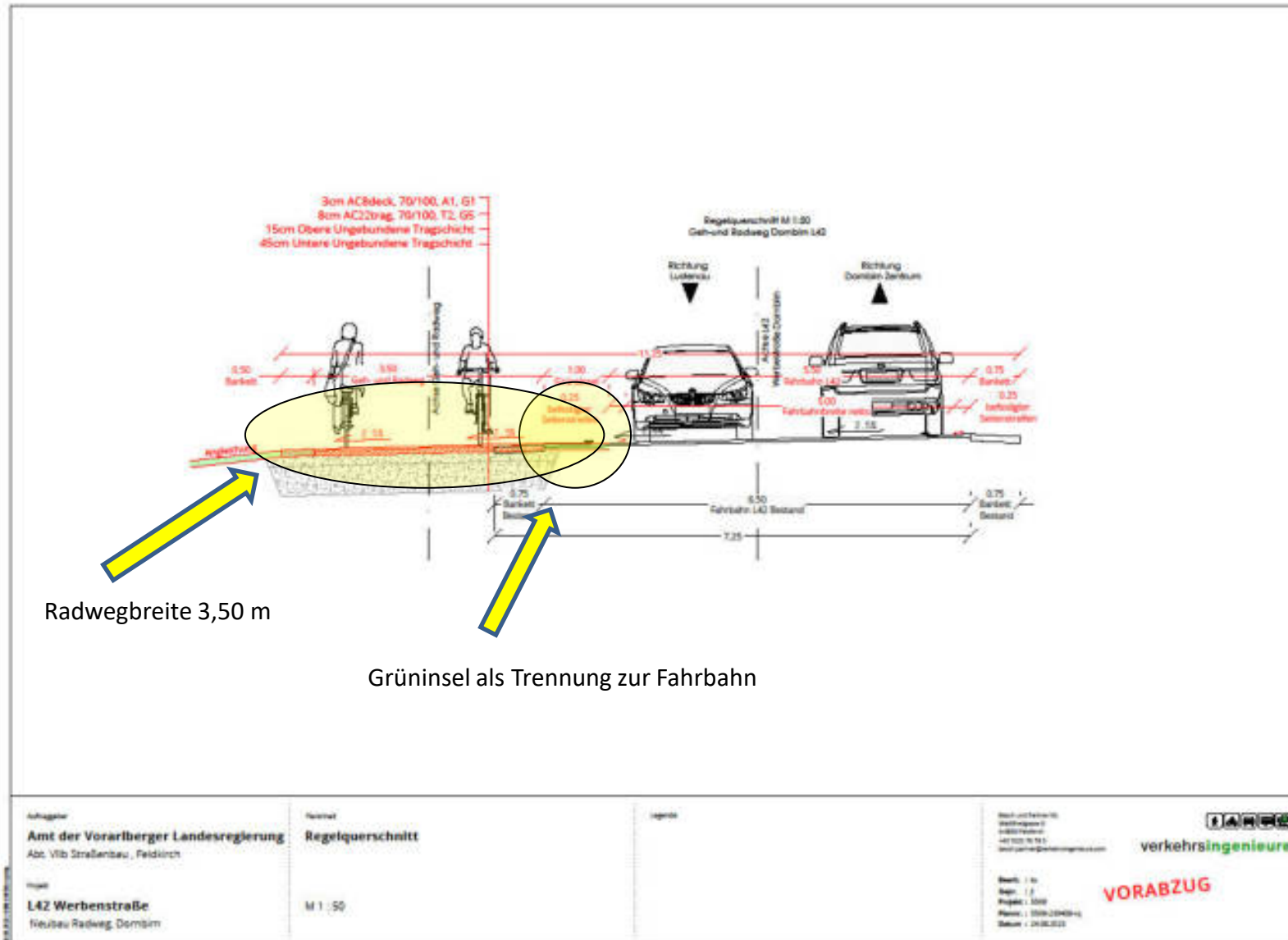
Verschmälerung der Fahrbahnbreite von 6,50 m auf 5,00 m

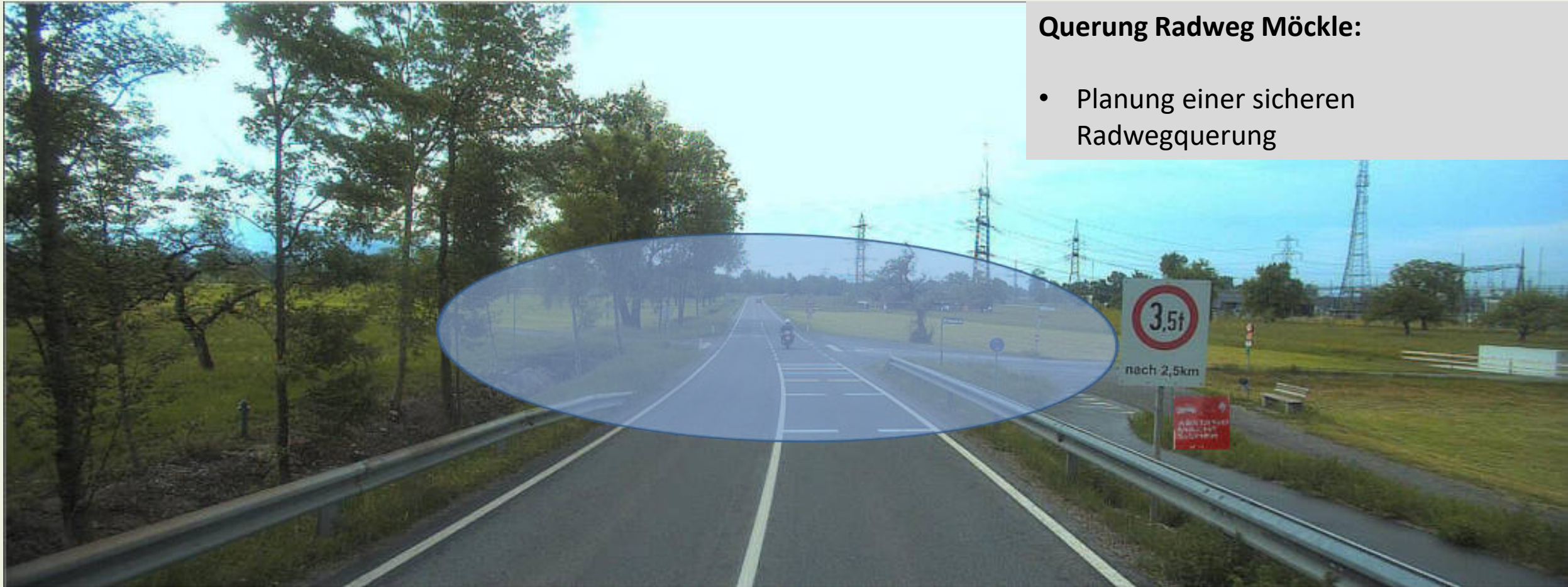
Auftraggeber Amt der Vorarlberger Landesregierung Abt. Vllb Straßenbau, Feldkirch	Rechnung Regelquerschnitt Projekt L42 Werbenstraße Neubau Radweg, Dornbirn	Maßstab M 1 : 50	Legende
---	--	-----------------------------------	----------------

Blatt: 1 von 2 Blättern (2)
Druck: 10/10/2019 10:10
441 3225 76 76 5
mailto:post@verkehrsbauingenieure.at

Blatt: 1 von 2
Druck: 10/10/2019 10:10
441 3225 76 76 5
mailto:post@verkehrsbauingenieure.at

VORABZUG

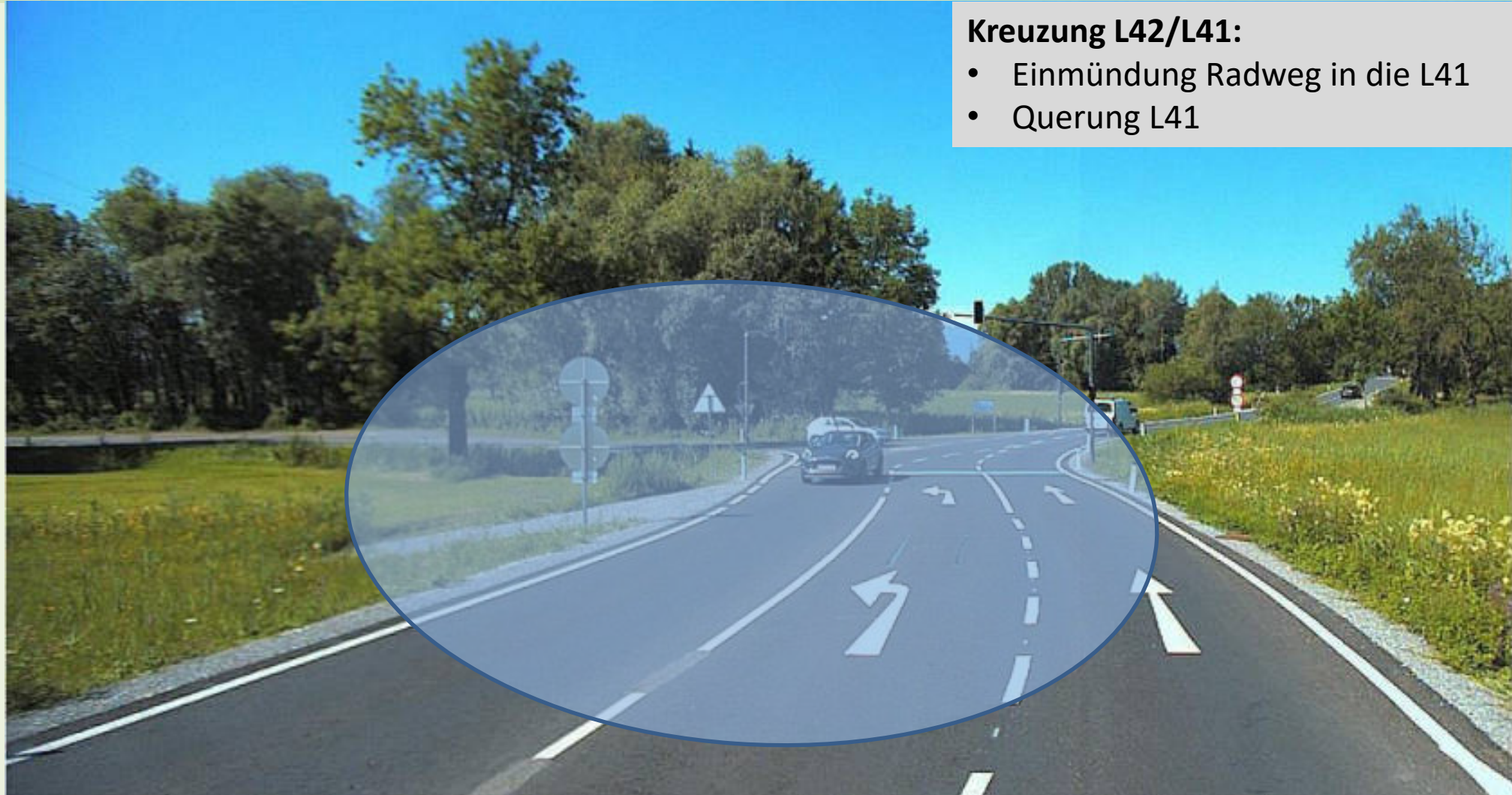




Querung Radweg Möckle:

- Planung einer sicheren Radwegquerung

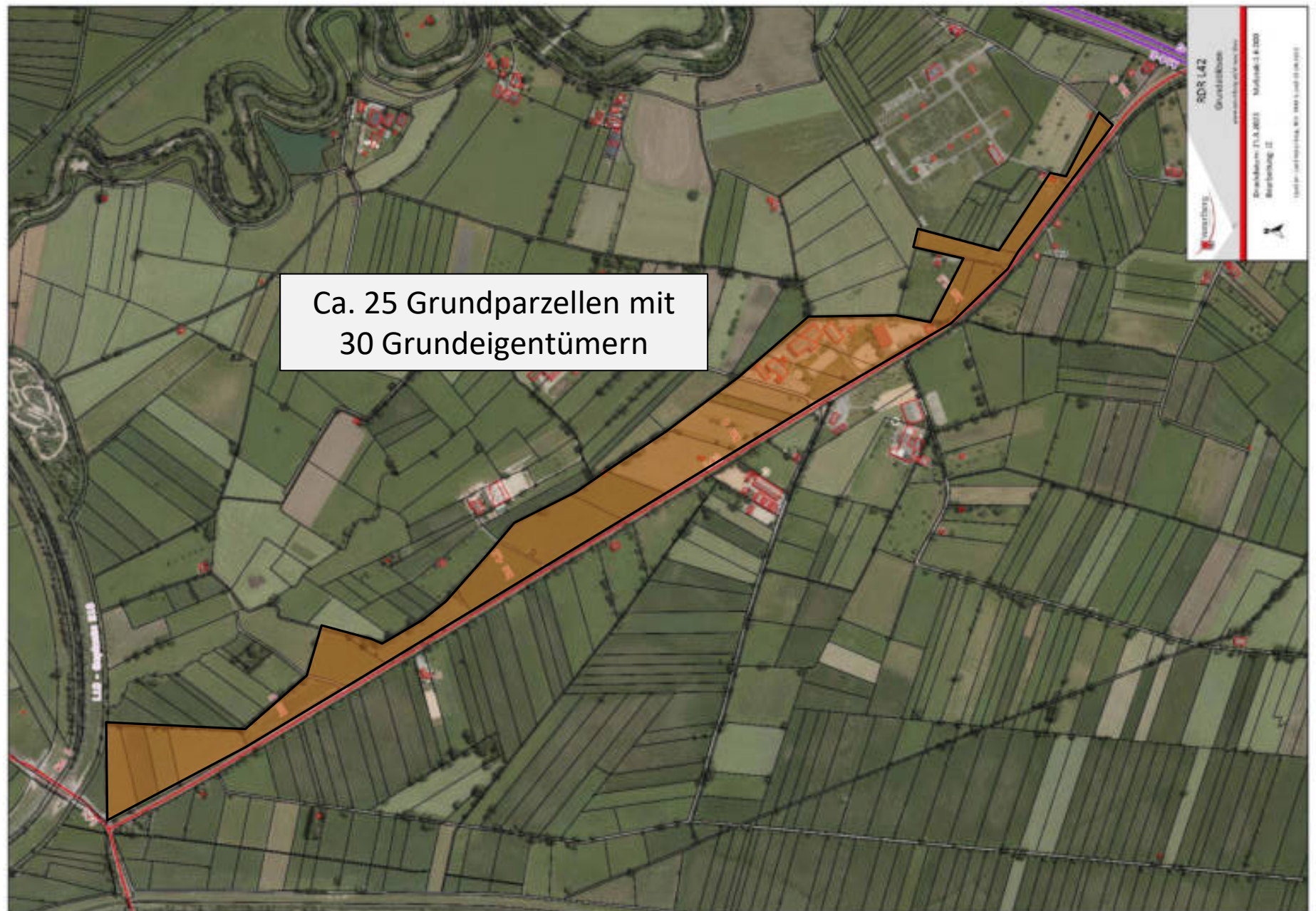




Kreuzung L42/L41:

- Einmündung Radweg in die L41
- Querung L41

Verfahrensrisiken



**Vielen Dank für
Ihre
Aufmerksamkeit**