Klima- und Energie-Modellregionen
Wir gestalten die Energiewende

energie region vorder wald

Radroutenkonzept Vorderwald 2020

Erschließungskonzept der Vorderwälder Gemeinden für den Radverkehr

Dornbirn, im Mai 2021

Energieinstitut Vorarlberg

Energieinstitut Vorarlberg | Campus V, Stadtstraße 33 | 6850 Dornbirn
Tel +43 5572 31202 | info@energieinstitut.at | www.energieinstitut.at

Inhaltsverzeichnis

Einführung 3
- Ausgangslage 3
- Methode 3
- Bisherige Schritte 4
- Ziele 4

Regionaler Radverkehr 5
- Empfohlene Anpassungen für Qualitätsstandards der Radverkehrsanlagen an Landesradrouten in der Region Vorderwald 5
- Netzgliederung Radroutenplanung Masterplan 7
- Alltagsradverkehrsnetz 8
- Freizeitradverkehrsnetz (ohne Mountainbikerouten) 9
- Überlagerung Alltags- und Freizeitradverkehrsnetz 10
- Empfehlungen nach Anlageart 11
- Übersichtskarte der Untersuchungsabschnitte 12

Abschnittserläuterung 13
- Abschnitt 1) Alberschwende – Müselbach 13
- Abschnitt 1a) Müselbach - Hochbrücke 14
- Abschnitt 1b) Müselbach - Egg 15
- Abschnitt 2) Hochbrücke - Lingenau 16
- Abschnitt 2a) Lingenau - Egg 17
- Abschnitt 3) Lingenau - Hittisau 18
- Abschnitt 4) Lingenau - Langenegg 19
- Abschnitt 5) Langenegg - Krumbach 20
- Abschnitt 6) Hittisau - Sibratsgfäll 21
- Abschnitt 7) Hittisau (Dornbündt) - Balderschwang 22
- Abschnitt 8) Hittisau - Krumbach 23
- Abschnitt 9) Hittisau – Au - Riefensberg 24
- Abschnitt 9a) Riefensberg – Deutsche Grenze 26
- Abschnitt 10) Riefensberg - Krumbach 27
- Abschnitt 11/1) Krumbach – Krumbach Zwing 28
- Abschnitt 11/2) Doren innerörtlich (Moos bzw. Sportplatz – Dorf) 29
- Abschnitt 12) Doren Sportplatz - Rotachbrücke 30
- Abschnitt 13) Doren - Sulzberg 31
- Abschnitt 13a) Sulzberg – Richtung Oberreute 32
- Abschnitt 13b –Sulzberg zur Rotachbrücke und Thal 33
- Abschnitt 14) Langen Fischanger – Langen Gesern 34

Zusammenfassung und zeitliche Umsetzung 35
- Liste der Maßnahmen nach zeitlicher Umsetzung – Kurz-/Mittel- oder Langfristig 35
- Liste der Kleinmaßnahmen 38

Ausblick und Umsetzung 39

Vision: Radfreundlicher Vorderwald 39

Einführung

Ausgangslage

Bereits im Jahr 2011 wurde für die Region Vorderwald ein Radroutenkonzept ausgearbeitet. Aufgrund der schnellen technologischen Entwicklung im Bereich der Elektromobilität - insbesondere bei Fahrrädern - und immer größerem Handlungsdruck, was Klimaschutzmaßnahmen betrifft, haben sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in hügeligen Regionen wie dem Vorderwald seit 2011 deutlich verändert.

Im Zuge des dreijährigen Mobilitätsprojektes in der Energieregion Vorderwald wurde die Erarbeitung eines neuen Radroutenkonzeptes als ein zentraler Handlungsschwerpunkt definiert.

Damit soll in der Region gesunde und umweltfreundliche Mobilität im Alltags- und im Freizeitverkehr gefördert werden – bei Bewohnern*innen und Besucher*innen des Vorderwalds gleichermaßen. Die Planung eines sicheren und attraktiven Radverkehrsnetzes soll sicherstellen, dass das Fortbewegungsmittel Fahrrad langfristig eine Alternative für alle Nutzenden wird.

Räumlich umfasst das Konzept die acht Gemeinden der Energieregion Vorderwald: Doren, Hittisau, Krumbach, Langenegg, Lingenau, Riefensberg, Sibratsgfäll und Sulzberg. Weiters soll das Konzept die Anbindung der Region an angrenzende Routen und Gemeinden betrachten und somit auch überregional weitere Strecken attraktiver für den Radverkehr machen.

Die Anbindung der Region an das Rheintal wurde in diesem Konzept bewusst nicht vertieft bearbeitet, da hierzu eine eigene Untersuchung von der Regio Bregenzerwald beauftragt wurde.

Methode

Die Erarbeitung des Radroutenkonzeptes 2020 war ein Prozess, der über mehrere Stufen in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführt wurde.

Die erste Stufe bildete die Erarbeitung einer Kartenbasis in Zusammenarbeit mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der Region. Mögliche Routenführungen wurden vor dem Hintergrund regionaler Ortskenntnisse diskutiert und planlich festgehalten.

Auf Grundlage dieser „Ideensammlung“ wurden unterschiedliche Routenvarianten definiert und im August 2019 einem Lokalaugenschein unterzogen.

Nach der Besichtigung vor Ort wurden mögliche Varianten für alle Abschnitte zwischen den Gemeinden definiert und in einer Variantenstudie präsentiert.

Die Varianten wurden von Vertreter*innen der Gemeinden diskutiert und es wurde eine Empfehlung für jeden Abschnitt abgegeben. Die jeweils empfohlene Variante fließt in das Radroutenkonzept 2020 ein.

Bisherige Schritte

Gemeinde-Seminar "Innerörtliche Verkehrsplanung" (15.03.2019)

Definition von Handlungsschwerpunkten für die Energieregion. Neben den Ortszentren wurde das Radroutenkonzept als Handlungsschwerpunkt definiert.

Startsitzung „Radroutenkonzept Vorderwald 2020“ (25.06.2019)

- Vorstellung Tagesordnung & Vorstellrunde
- Infoblock
    - Rückblick: Radroutenkonzept Vorderwald 2011 & Radstrategie 2018
    - Information zum Planungsprozess „Anbindung Bregenzerwald – Rheintal“
    - Potential eines attraktiven Radroutennetzes für die Region
    - Standards & Förderungen – Neue Ansätze für den Vorderwald
- Arbeit am Netz - Kartenbasis
- Nächste Schritte, Termine

Vorstellung und Diskussion „Entwurf Variantenstudie Radroutenkonzept Vorderwald“ (12.12.2019, siehe Anlage 1)

- Übersicht der Beradelung und Abschnittsübersicht
- Vorstellung der baulichen Elemente des Konzepts
- Detailvorstellung der Abschnitte
- Netzgliederung Vorderwald
- Zeitliche Priorisierung der Abschnitte/Maßnahmen

Ziele

Das Radroutenkonzept Vorderwald 2020 verfolgt das Ziel, sowohl den Alltags- als auch den Freizeitradverkehr zu fördern und das Fahrrad als gleichwertiges Fortbewegungsmittel in der Region zu etablieren. Förderung und Ausbau der Angebote für Mountainbiking sind hingegen nicht Gegenstand des Radroutenkonzepts.

Um dieses Ziel speziell im Bereich des Alltagsradverkehrs zu erreichen, müssen mehrere Aspekte berücksichtigt werden:

- Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes für die gesamte Region und die Anbindung an Nachbargemeinden
- Kurze und schnelle Verbindungen mit geringer Steigung und wenigen Umwegen zu allen wichtigen Punkten
- Verkehrssichere Gestaltung des Netzes sowohl inner- als auch außerorts. Dies umfasst unterschiedliche Kriterien (z.B. Sichtbarkeit von Verkehrsteilnehmer*innen, Geschwindigkeitsreglement, Geschwindigkeitsdifferenz vom MIV zum Radverkehr, usw..), die das objektive und subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich beeinflussen.

- Qualität der Ausführung der bestehenden und geplanten Wege. Dazu gehören unter anderem...
  ...störungsfrei, möglichst abseits des motorisierten Individualverkehrs (Lärm, Luftschadstoffe, etc.)
  ...geeigneter Belag
  ...Schneeräumung
  ...ansprechende Umgebung (vorrangig Freizeitverkehr)

Regionaler Radverkehr

Empfohlene Anpassungen für Qualitätsstandards der Radverkehrsanlagen an Landesradrouten in der Region Vorderwald

Das Land Vorarlberg regelt die Förderwürdigkeit eines Radverkehr-Infrastrukturprojektes über die Richtlinie zur Förderung von Radrouten (Stand: 23.01.2019). Neben verschiedener Voraussetzungen für Attraktivität und Sicherheit der Radwege (Belag, Belichtung, Durchgängigkeit, etc.) regelt das Dokument auch die Regelbreiten für förderfähige Radverkehrsanlagen. Grundsätzlich ist verankert, dass folgende Regelbreiten für eine Förderzusage eingehalten werden müssen:

ROUTENTYPEN	ZWEIRICHTUNGSRADWEG (FAHRBAHN, OHNE BANKETTE)		RADSTREIFEN	
	REGELBREITE	MINDESTBREITE	REGELBREITE	MINDESTBREITE
RADSCHNELL-VERBINDUNGEN	4,5 Meter	4 Meter	2 Meter	1,8 Meter
LANDESRADROUTEN	4 Meter	3 Meter	1,8 Meter	1,5 Meter
ÖRTLICHE HAUPTRADROUTEN	3 Meter	2,5 Meter	1,5 Meter	1,3 Meter

Quelle: Tabelle Land Vorarlberg – Kettenreaktion: Dimensionierung förderfähiger Radrouten

Im Zuge des Konzeptes wird eine bedarfsgerechte Anpassung der oben angeführten Breiten für die Fördervergabe in der Region empfohlen. Die Empfehlung ist darin begründet, dass die Frequenzen im Vergleich zum Rheintal oder Walgau wesentlich geringer sind. Weiters sind die topografischen Voraussetzungen gerade zwischen den Gemeinden sehr schwierig. Eine bauliche Umsetzung der Mindestbreite kann hier nur bedingt ermöglicht werden bzw. macht eine Unterschreitung der Mindestbreite auf vielen Abschnitten notwendig.

Lassen die genannten Faktoren eine Umsetzung der Regelbreite nicht zu bzw. machen sie diese unvertretbar, sollen im konkreten Anwendungsfall mit entsprechender Begründung folgende Breiten als Leitlinie im Zuge der Realisierung (Vorprojekte, Einreichprojekte) dienen.

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

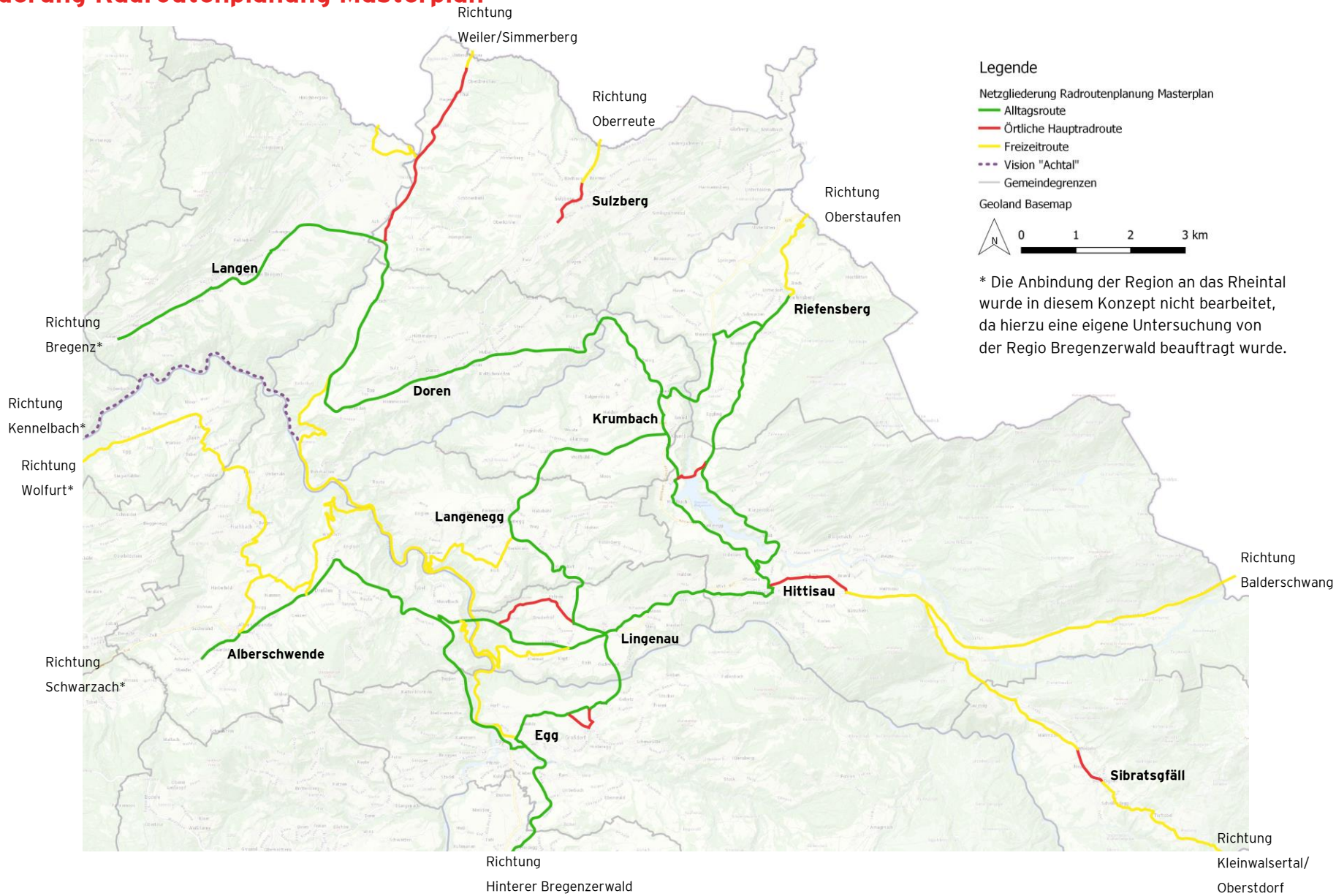
Kriechspur

Eine Radverkehrsanlage, die als Radsteifen oder Geh- & Radweg in Fahrtrichtung bergauf (bei hohem Geschwindigkeitsunterschied) sicheres Radfahren ermöglicht.

Welche Anlage für eine Kriechspur verwendet wird, muss im Einzelfall geklärt werden.

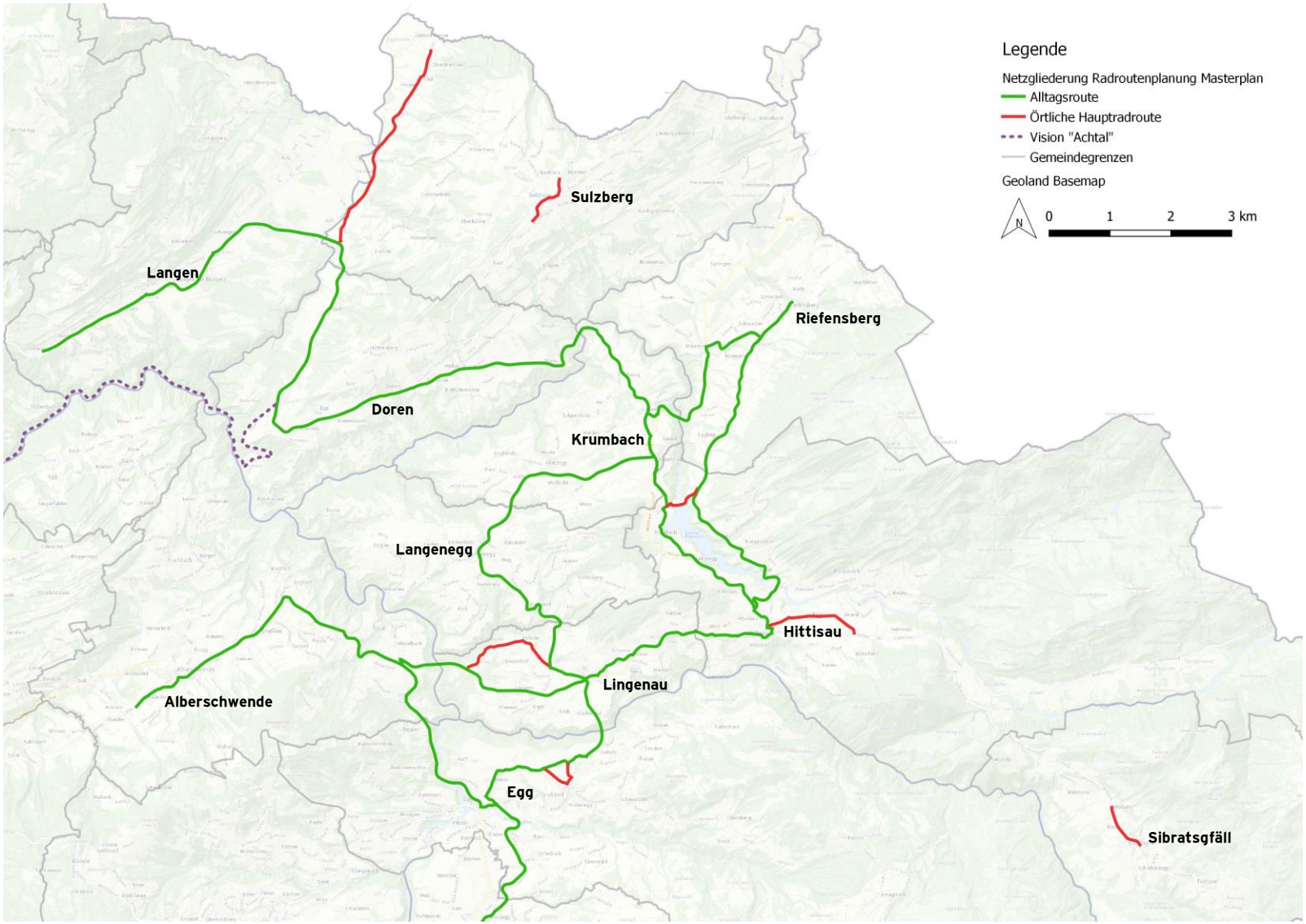
Die hier genannten breiten sind wie beschrieben nur eine Empfehlung und weichen von den aktuellen Förderrichtlinien des Landes Vorarlberg ab. Im konkreten Planungsfall entlang einer förderfähigen Route ist die zuständige Stelle beim Land Vorarlberg immer zu einem möglichst frühen Zeitpunkt einzubeziehen und die Planung mit dieser abzustimmen.

Netzgliederung Radroutenplanung Masterplan



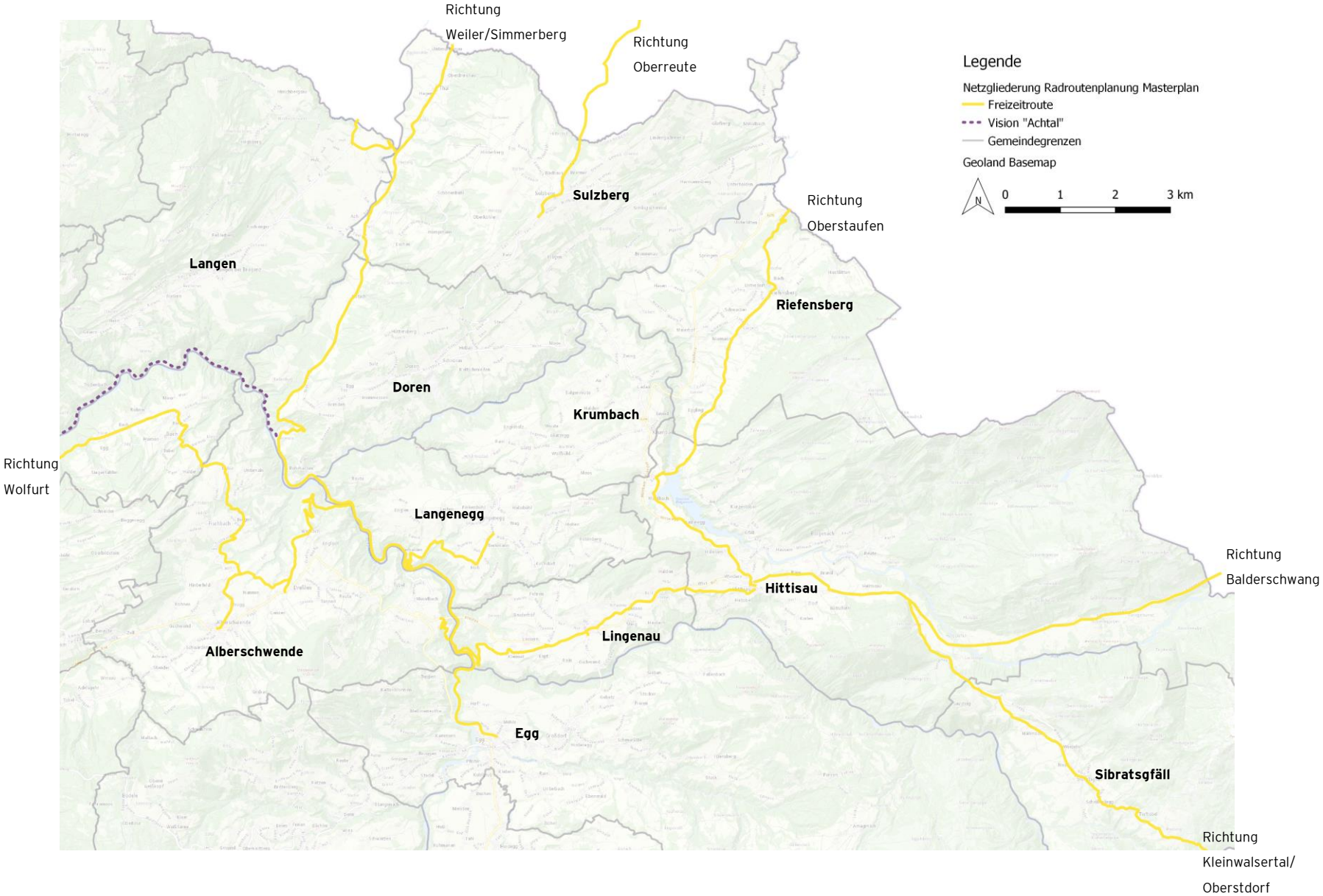
* Die Anbindung der Region an das Rheintal wurde in diesem Konzept nicht bearbeitet, da hierzu eine eigene Untersuchung von der Regio Bregenzerwald beauftragt wurde.

Alltagsradverkehrsnetz

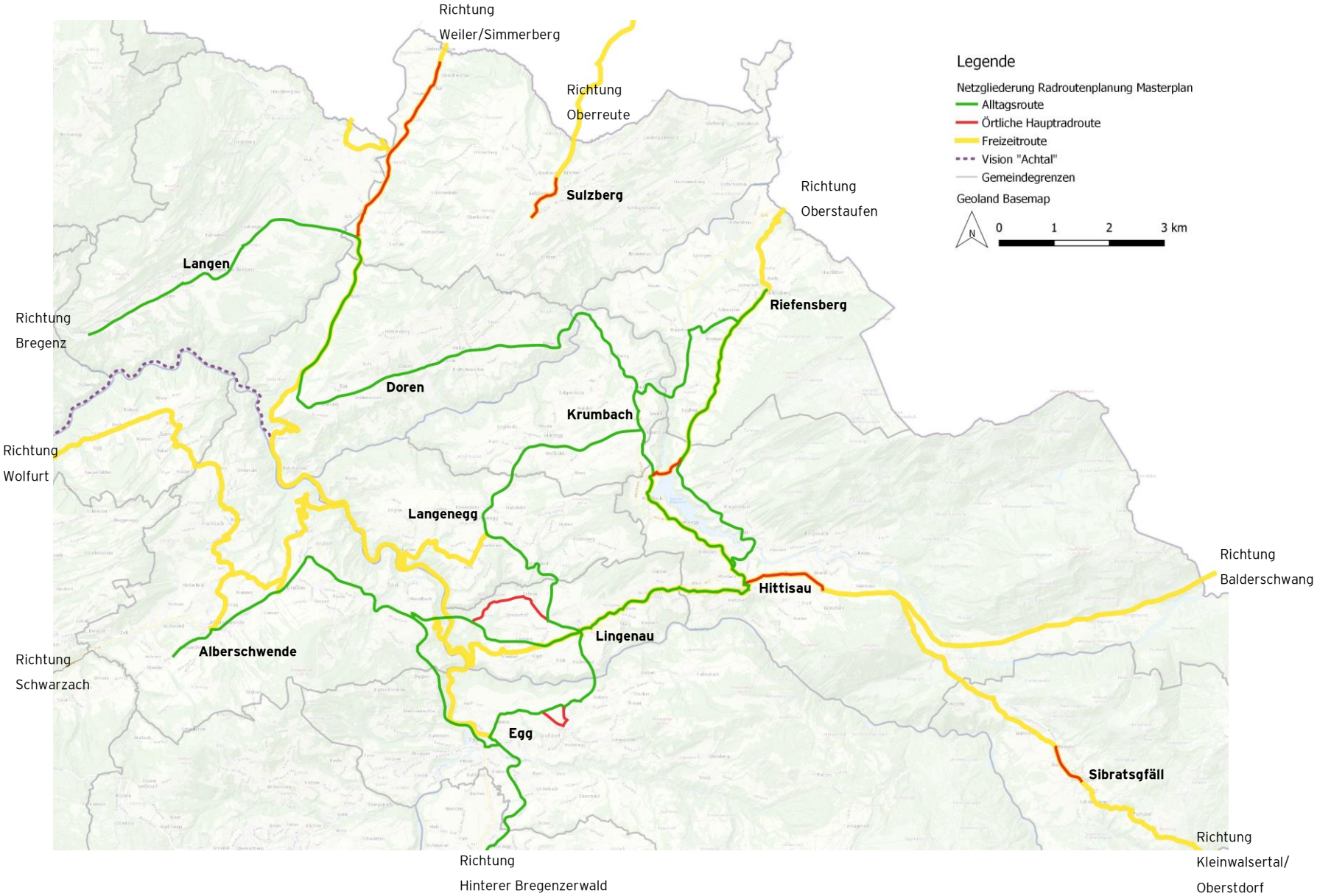


Richtung
Hinterer Bregenzerwald

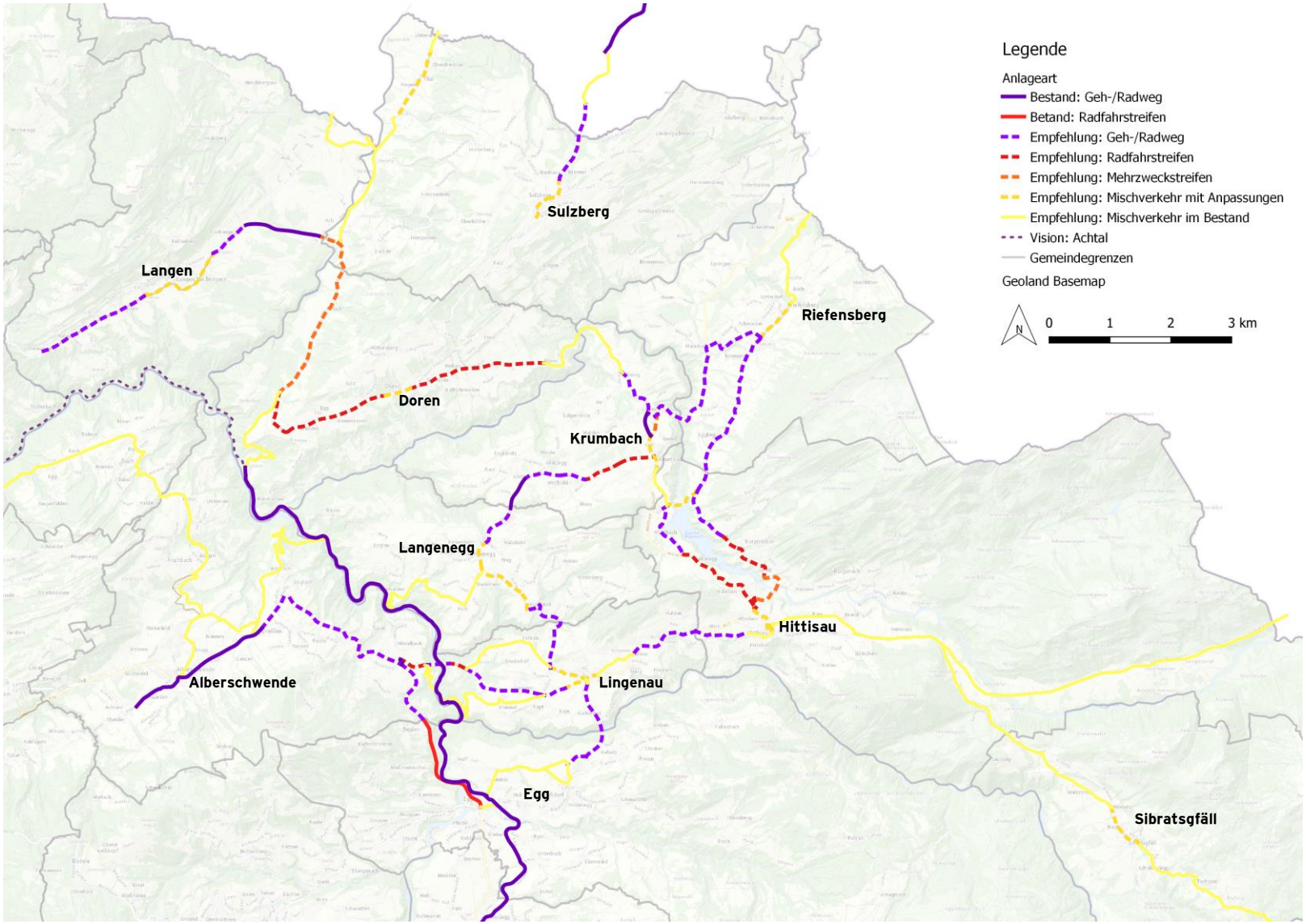
Freizeitradverkehrsnetz (ohne Mountainbikerouten)



Überlagerung Alltags- und Freizeitradverkehrsnetz

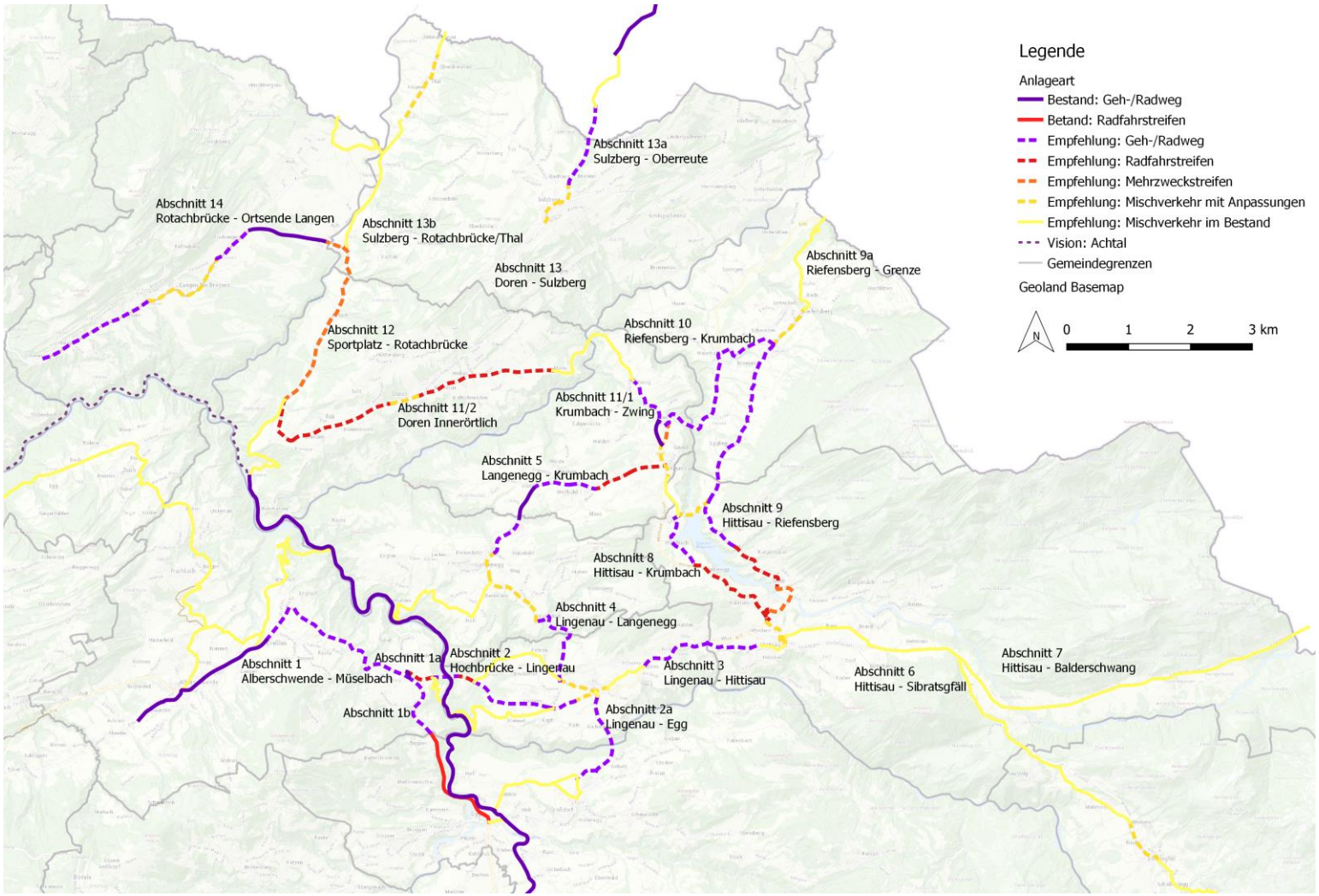


Empfehlungen nach Anlageart



Übersichtskarte der Untersuchungsabschnitte

Auf der untenstehenden Abbildung sind alle bearbeiteten Abschnitte verzeichnet. Die Hauptverbindungen zwischen den Gemeinden sind fortlaufend nummeriert. Kleine Abschnitte und/oder Lückenschlüsse im Netz wurde jeweils mit einem zusätzlichen Buchstaben gekennzeichnet.



Abschnittserläuterung

In diesem Kapitel wird die aktuelle Ausgangslage für jeden Abschnitt kurz skizziert und anschließend eine Empfehlung auf Grundlage des Variantenvergleichs und der baulich, technischen Möglichkeiten aufgezeigt.

Abschnitt 1) Alberschwende – Müselbach

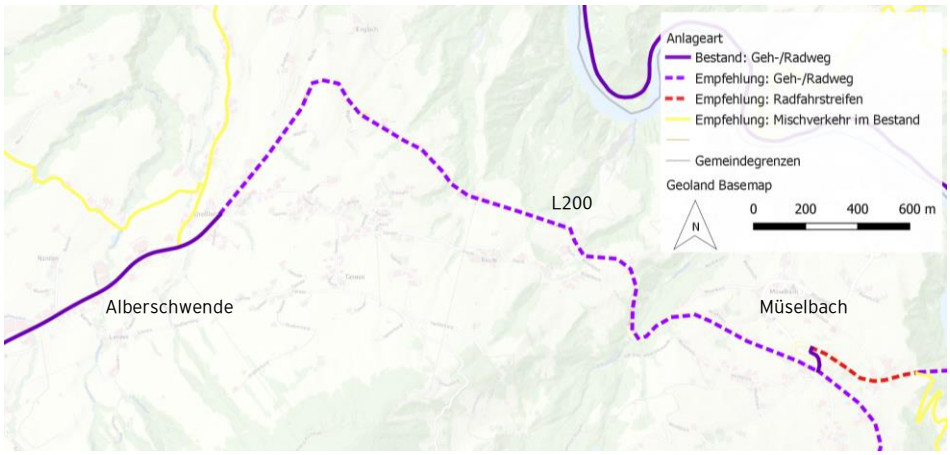
Ausgangslage

Der Abschnitt ist bei der momentanen Netzsituation sowohl für den Vorderwald als auch für den mittleren Bregenzerwald ein wichtiger Zubringer nach Alberschwende und anschließend weiter ins Rheintal.

Momentan gibt es im Siedlungsgebiet Albeschwende einen kombinierten Geh-/Radweg. Dieser endet in Dreßlen am westlichen Ortsende. Anschließend wird ein Mehrzweckstreifen bis nach Näpfle weitergeführt. Ab der Abzweigung Näpfle gibt es keine Radverkehrsanalage mehr. Für abwärtsfahrende Radler*innen ist die Situation nicht optimal, aber durch den geringen Geschwindigkeitsunterschied beim bergabfahren, vertretbar. Für aufwärtsfahrende Radfahrer*innen ist das subjektive Sicherheitsgefühl durch den großen Geschwindigkeitsunterschied stark beeinträchtigt.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird langfristig empfohlen, eine Radfahranlage für aufwärtsfahrende Radler*innen zu verwirklichen (Kriechspur). Beginnend im Ortsteil Müselbach soll eine den topografischen und verkehrsrelevanten Aspekten angepasst Anlage realisiert werden. Der angestrebte Ausbaustandard ist ein abgesetzter Radweg im Einrichtungsverkehr. Als Mindeststandard soll ein Radfahrstreifen realisiert werden. Die Anlage soll auf der dem Tal zugewandten Seite der L200 entstehen.



Abschnitt 1a) Müselbach - Hochbrücke

Ausgangslage

Als Hauptverbindung in den Vorderwald ist dieses Teilstück eine Schlüsselstelle für die Anbindung der Region an die Nachbarregionen.

Aktuell gibt es einen Verbindungsweg zwischen der L200 und der L205. Weiters ist ein Übergang für Fußgänger an der L200 vorhanden. Ab der Einmündung der L25 in die L205 gibt es keine Radfahranlage mehr. Der Radverkehr wird im Fließverkehr geführt. Die Überfahrt über die Hochbrücke entlang des Randstreifens ist zwar von der Breite her möglich, wird aber durch den hohen Randstein/Absätze auf beiden Seiten der Brücke erschwert. Das Befahren der Fahrbahn auf der Brücke im Fließverkehr ist aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede und der schmalen Fahrbahn gefährlich.

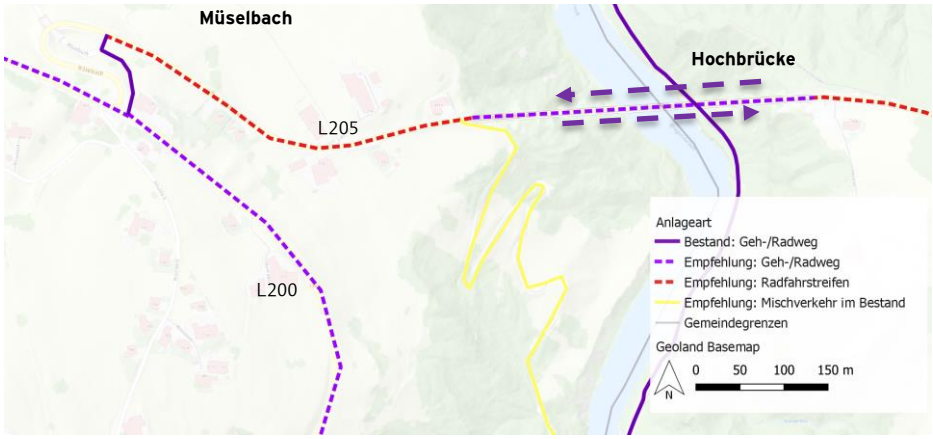
Als Alternativroute gibt es eine Gemeindestraße Richtung „Alte Lingenauer Brücke“ die kurz vor der Hochbrücke abzweigt und hinunter zur Bregenzerache führt. Über die „Bahnhofstraße“ führt diese Verbindung wieder hinauf nach Lingenau und ist dementsprechend auch eine Alternative zu Abschnitt 2. Der Höhenunterschied ist jedoch deutlich größer und die Straße nicht überall asphaltiert und dementsprechend als attraktive Freizeitroute im Konzept verankert. Die Empfehlung für den Alltagsverkehr wird trotz dieser Alternative- entlang der L205 geführt.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird mittelfristig empfohlen, einseitig einen Radfahrstreifen entlang der L205 von der Hochbrücke aufwärts bis zur Abzweigung Müselbach zu führen. Eine Querungshilfe als Anschluss an den bestehenden Geh-/

Radweg im Bereich der Abzweigung nach Müselbach wird als sinnvolle Ergänzung empfohlen.

Weiters soll die Überfahrt über das Schrammbord der Hochbrücke im Ein-Richtungsverkehr (zwischen Leitplanke und Geländer) als Kleinmaßnahme geprüft werden. Als Mindestanforderung wird eine Anrampung der Auffahrten auf das Schrammbord empfohlen. Damit kann ein Rad zumindest geschoben werden und Personen mit Beeinträchtigung wird die Querung der Brücke ermöglicht.



Abschnitt 1b) Müselbach - Egg

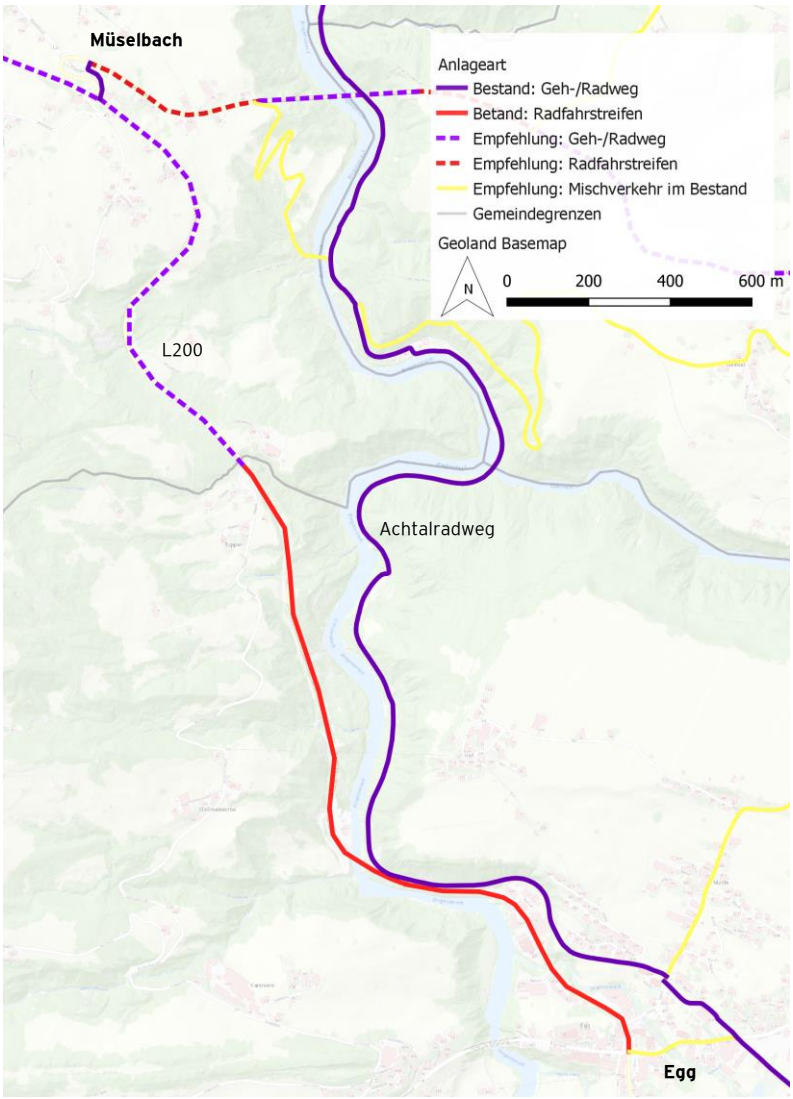
Ausgangslage

Dieser Abschnitt verbindet die beiden größten Bregenzerwälder Gemeinden.

Die Strecke führt von Müselbach bergab ins Tal der Bregenzer Ache. In Richtung Egg gibt es bis nach Egg keine Radverkehrsanlage. Von Egg kommend führt ein Radfahrstreifen bis zur zweiten Brücke, etwa 800 Meter vor Müselbach.

Empfehlung

Es wird empfohlen, mittelfristig einen getrennten Ein-Richtungs-Geh-und Radweg talseitig entlang der L200 zwischen Müselbach und Tuppen für aufwärtsfahrende Radler*innen zu führen. In Tuppen soll an den bestehenden Radfahrstreifen angeschlossen werden. Richtung Alberschwende wird eine direkte Anbindung an Abschnitte 1 (auf derselben Seite) empfohlen.



Abschnitt 2) Hochbrücke - Lingenau

Ausgangslage

Nach der Hochbrücke geht es weiter nach Lingenau. Auch dieser Abschnitt ist eine wichtige überregionale Verbindung, da er die Hauptverbindung in/vom Vorderwald darstellt.

Die Route führt hier der L205 entlang. 100 m nach der Brücke beginnt eine langgezogene Kurve die etwas unübersichtlich ist. Nach dieser Kurve gibt es zwei Möglichkeiten ins Zentrum zu gelangen:

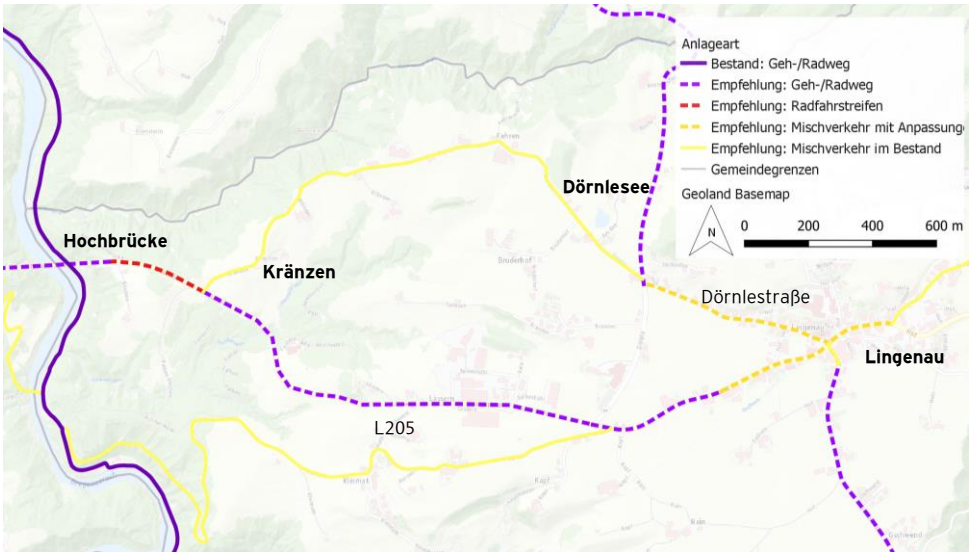
Der direkte Weg nach Lingenau führt weiter über die L205. Die Strecke ist hier gut einsehbar. Beim Anstieg nach Lingenau befinden sich mehrere Einfahrten größerer Firmen (mit Anlieferungsverkehr). Ab der Abzweigung nach Langenegg führt der Weg mit geringer Steigung bis ins Zentrum.

Die Alternative ist der Weg über Kränzen vorbei am Dörnlesee, über die Dörnlestraße ins Zentrum. Der Weg hat ist länger und hat mehr Höhenmeter, ist jedoch sicherer und attraktiver.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird kurzfristig ein Radfahrstreifen zwischen der Hochbrücke und der Abzweigung zum Güterweg „Kränzen" entlang der L205 in Fahrtrichtung Lingenau empfohlen. Der Abschluss dieses Radfahrstreifens bildet eine Aufstellfläche an der Abzweigung, um sicheres Linksabbiegen auf den Güterweg zu ermöglichen. Anschließend soll die Route vorbei am Dörnlesee und über die Dörnlestraße als attraktive Route für den Radverkehr genutzt werden.

Langfristig ist ein durchgehender Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg entlang der L205 bis ins Siedlungsgebiet von Lingenau anzudenken.



Abschnitt 2a) Lingenau - Egg

Ausgangslage

Egg ist ein regionales Zentrum und deshalb wichtig für die Versorgung der Region. Gerade für Alltagswege ist die Verbindung wichtig. Aber auch der für den Freizeitradverkehr interessante Nagelfluhkettenradweg führt über diesen Abschnitt.

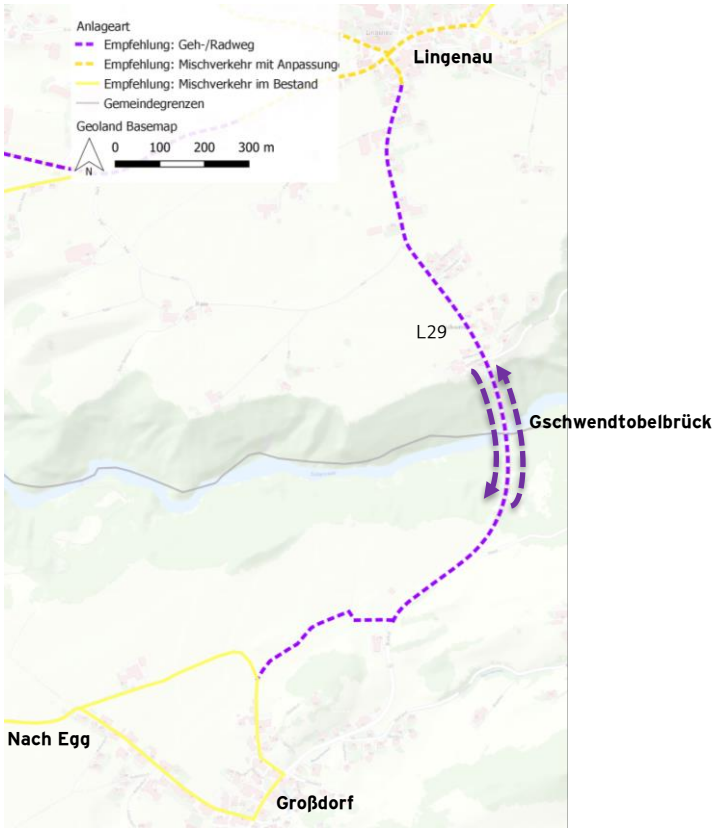
Der Abschnitt führt von Lingenau Zentrum leicht bergab. Im Siedlungsgebiet ist der Straßenraum relativ eng. Anschließend sind Felder auf beiden Seiten der Straße. Die Querung der Brücke ist momentan entlang des „Randstreifens“ nur erschwert möglich. Nach der Brücke geht es mäßig bergauf bis man zum Ortsrand von Egg-Großdorf kommt. Von Großdorf gibt es eine bestehende Rad-Route nach Egg.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt sind alle Empfehlungen langfristig geplant. Von Lingenau zur Geschwendtobelbrücke ist die Empfehlung ein baulich getrennter Ein-Richtungs-Geh-/Radweg aufwärts entlang der L29. Konkret könnte der Abschnitt bis zur Bäckerei Natter durch den Umbau des Gehsteigs in Form eines straßenbegleitenden Geh-/Radwegs verwirklicht werden.

Auf Egger Gemeindegebiet soll der Abschnitt für rund 350 Meter entlang der L29 über einen Ein-Richtungs-Geh-/Radweg führen. Anschließend wird die Wegeführung über nördlich der Landstraße bestehende landwirtschaftliche Wege empfohlen, um nach Großdorf und weiter auf der bestehenden Radverbindung nach Egg zu gelangen.

Als Kleinmaßnahme wird auch hier, wie bei der Hochbrücke, eine Prüfung der Überfahrt über das Schrammbord der Geschwendtobelbrücke empfohlen.



Abschnitt 3) Lingenau - Hittisau

Ausgangslage

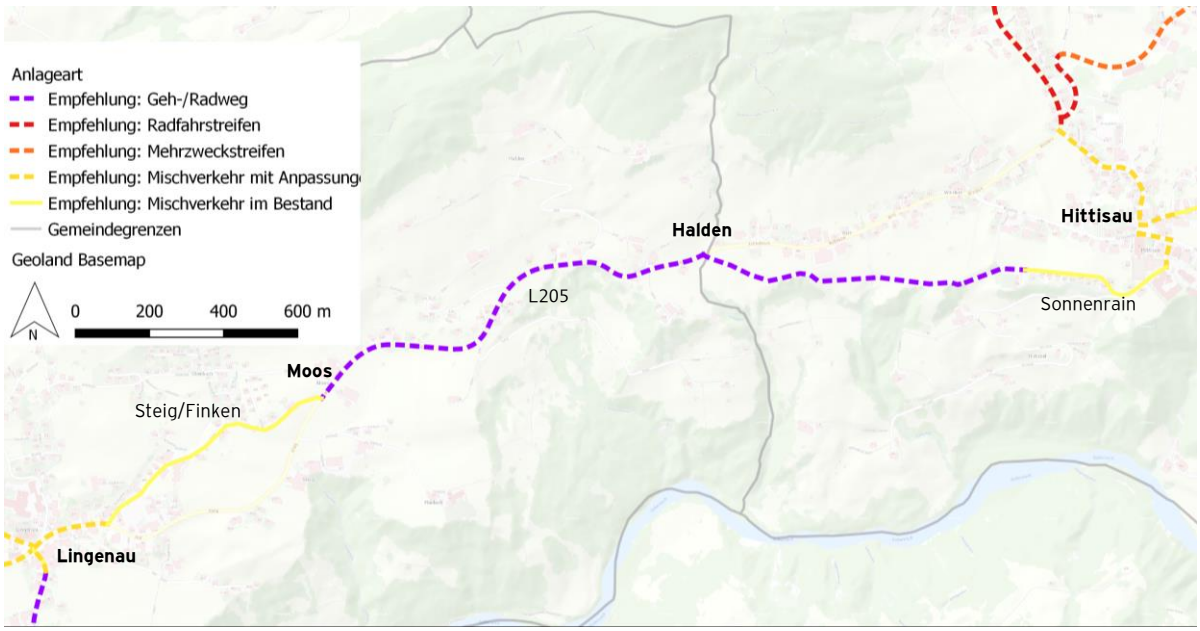
Die Route von Lingenau führt entlang der L205 und der L5 nach Hittisau. Der Abschnitt ist sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Freizeitradverkehr eine wichtige Verbindungsachse.

Von Lingenau kommend geht es bis nach Windern/Hittisau immer bergauf. Entlang der gesamten Strecke gibt es keine separate Radfahranlage. Für Fußgänger wurde allerdings vor kurzem eine durchgehende Verbindung geschaffen. Besonders im Steilstück von Lingenau Dorf kommend nach Moos, wo keine Bebauung entlang der Straße besteht, sind die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen PKW-Verkehr und Radverkehr sehr hoch und das Sicherheitsgefühl sehr gering. Aber auch im weiteren Verlauf des Abschnitts gibt es immer wieder Engstellen, die zum Überholen nur bedingt geeignet sind und somit zu Gefahrensituationen für den Radfahrenden führen können.

Empfehlung

Es wird empfohlen, von Lingenau kommend den ersten Abschnitt entlang der Gemeindestraße Steig/Finken zu führen und dementsprechend die Führung der Landesradroute anzupassen.

Ab Moos wird mittelfristig ein baulich getrennter, asphaltierter Zwei-Richtungs-Fuß- und Radweg entlang der L205 angestrebt. Welche Seite sich dazu besser eignet, muss in einer vertiefenden Untersuchung geklärt werden. Ab dem Bereich Halden soll der Radweg entlang der „Hangkante“ abseits der L205 geführt werden. Die genaue Lage soll auch hier in einem eigenen Planungsprojekt festgelegt werden. Anschlusspunkt nach Hittisau ist bei der Tennisanlage an der Straße Sonnenrain.



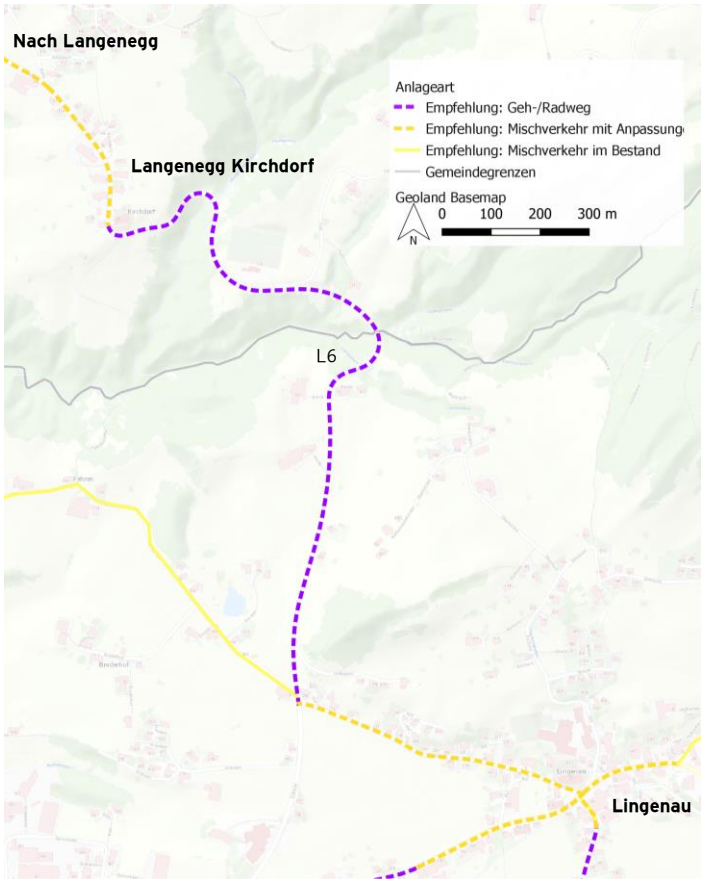
Abschnitt 4) Lingenau - Langenegg

Ausgangslage

Dieser Abschnitt ist sowohl für in Langenegg wohnhafte Schülerinnen und Schüler der Mittelschule Lingenau als auch für den Freizeitbereich (Fußballplatz) eine wichtige Verbindung. Für Langenegg ist dies auch eine wichtige Strecke zur Weiterfahrt in andere Gemeinden.

Startend von der Abzweigung Dörnlestraße/L6 in Lingenau führt die Verbindung entlang der L6 steil hinauf. Hier gibt es einen bestehenden Gehsteig. Ab den letzten Häusern geht es bergab in die erste Talsenke. Anschließend folgt wieder eine moderate Steigung bis zum Fußballplatz, der vom FC Rotenberg (Lingenau & Langenegg) genutzt wird. Ab Ende Fußballplatz geht es hinunter in eine zweite Talsenke, bevor ein steiler und beengter Anstieg bis Kirchdorf führt. Der gesamte Abschnitt ist in beide Richtungen sehr unangenehm zu fahren, da die Geschwindigkeitsunterschiede beim Bergauffahren sehr groß sind. Weiter verläuft das letzte Stück nach Langenegg Kirchdorf entlang einer Stützmauer, was das subjektive Sicherheitsgefühlt zusätzlich negativ beeinflusst.

Empfehlung



Es wird empfohlen, im ersten Teilabschnitt bergauf von der Dörnlestraße bis zu den letzten Häusern nach Möglichkeit den Gehsteig zu einem Ein-Richtungs-Geh- und Radweg umzunutzen. Alternativ wäre eine Kriechspur in Form eines „Radfahrstreifens“ zu realisieren.

Anschließend soll ein baulich getrennter Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg durch beide Talsenken bis nach Langenegg Kirchdorf geführt werden. Aufgrund der schwierigen topografischen Situation sollen die angepassten Breiten bei der Konzeption der Verbindung berücksichtigt werden (siehe angepasste Breiten).

Je nach Ausführung (Straßenseite) sind sichere Querungshilfen in verschiedenen Bereichen notwendig, z.B. beim Fußballplatz. Der gesamte Abschnitt soll kurzfristig umgesetzt werden.

In diesem Abschnitt ist eine Machbarkeitsstudie mit Variantenprüfung bereits angelaufen.

Abschnitt 5) Langenegg - Krumbach

Ausgangslage

Die Topografie zwischen den beiden Gemeinden ist relativ eben. Dieser Abschnitt ist für Schülerinnen und Schüler von Krumbach nach Lingenau eine wichtige Verbindung. Von großer regionaler Bedeutung ist auch das bestehende Gewerbegebiet, das zu einem regionalen Gewerbegebiet weiterentwickelt werden soll. Der Anschluss dieser Arbeitsplätze an den Radverkehr ist hier ein wichtiges Ziel.

Von Langenegg kommend führt die L6 zuerst bergab, vorbei am Betriebsgebiet. Nach der Gemeindegrenze geht es auf Krumbacher Seite mäßig bergauf. Im ersten Abschnitt von der Gemeindegrenze bis Glatz ist ein Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg realisiert worden. Anschließend gibt es zwar einen Gehsteig aber keine Radfahranlage bis nach Krumbach. Das letzte Stück vor Krumbach führt nochmals steil bergab.

Das gesamte Teilstück ist gut mit dem Rad bewältigbar und im Vergleich zu anderen Abschnitten relativ flach. Aufgrund der Topografie ist der Abschnitt in weiten Strecken sehr übersichtlich .Allerdings gibt es aufgrund von kurzen steilen Passagen große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen.

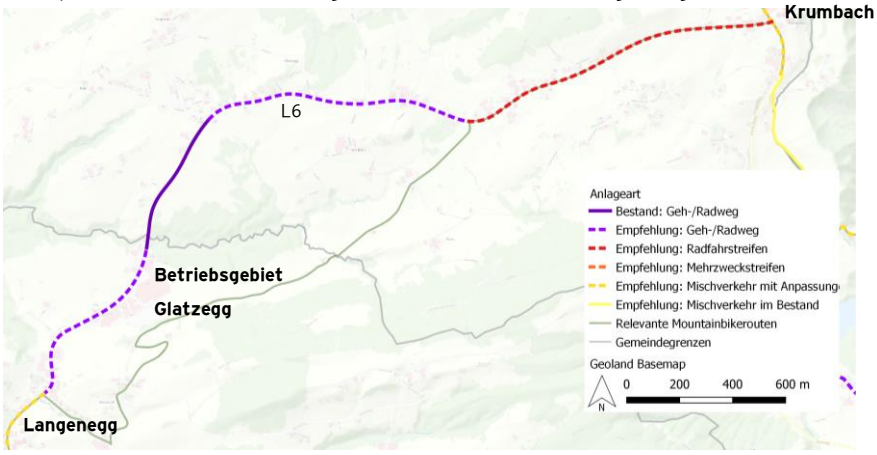
Insbesondere die Erschließung des Betriebsgebiet ist in diesem Abschnitt für den Alltagsradverkehr ein wichtiger Aspekt.

Empfehlung

Kurzfristig wird empfohlen, einen baulich getrennten Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg vom Siedlungsende Langenegg über das Betriebsgebiet Glatzegg und die geplante Betriebgebietserweiterung bis zum bestehenden Geh-/Radweg entlang der L6 zu errichten.

Mittelfristig wir empfohlen, den Geh-/Radweg im Anschluss vom Ortsteil Glatz bis zum Siedlungsanfang von Oberkrumbach zu führen. Der bestehende Geh-/Radwege-Abschnitt wird somit optimal ergänzt. Ab Oberkrumbach soll aufgrund der Platzverhältnisse eine Kriechspur in Form eines Radfahrstreifens Richtung Krumbach realisiert werden.

Beim letzten Steilstück, wo die Straße stark nach Krumbach hin abfällt, wird eine Kriechspur aufwärts in Fahrtrichtung Langenegg empfohlen. Hier ist zu überprüfen, ob der Gehsteig zu einem Geh-/Radweg ausgebaut werden kann.



Abschnitt 6) Hittisau - Sibratsgfäll

Ausgangslage

Die Strecke ist für den Alltagsverkehr von geringer Bedeutung, da die Steigung und die Länge die Attraktivität stark vermindern und die Gegend vergleichsweise dünn besiedelt ist. Für den Freizeitradverkehr, insbesondere weiter über das Rohrmoostal, ist die Verbindung aber sehr attraktiv. Der erste Abschnitt ist zudem für die Freizeit-Verbindung nach Balderschwang relevant.

Vom Zentrum Hittisau führt die Strecke entlang der L5 zuerst flach bis zum Siedlungsende. Anschließend wird es mäßig steil bis zur Abzweigung auf die L24. Die L24 führt steil bergauf. Weiters ist in diesem Abschnitt sehr wenig bis kein Platz, um die Straße baulich zu gestalten. Ab dem ehemaligen Gasthof Waldrast führt die Straße bergab nach Sibratsgfäll.

Beim Bergauffahren sind die Geschwindigkeitunterschiede sehr hoch. Besonders auf der L24 (80 km/h) ist das subjektive Sicherheitsgefühl sehr gering.

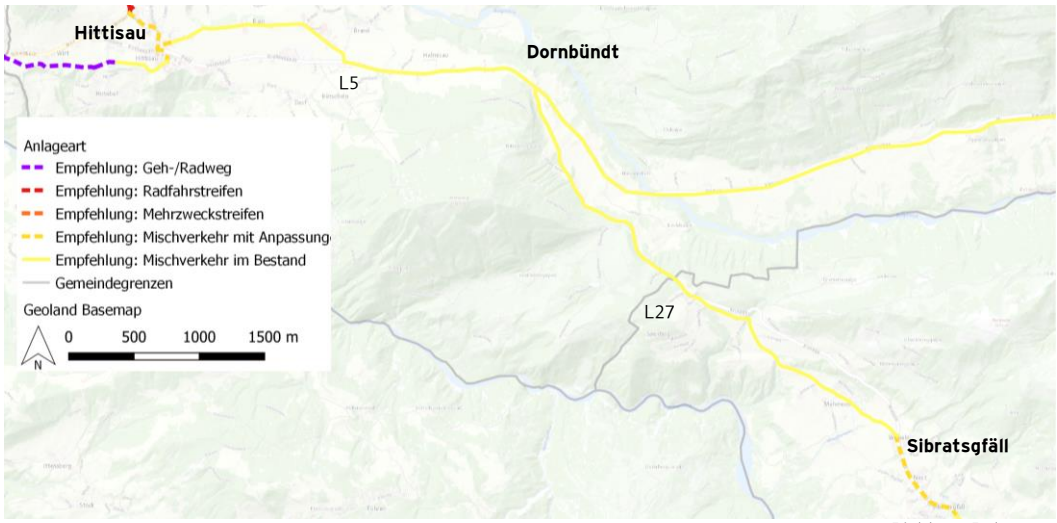
Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird aktuell keine bauliche Maßnahme empfohlen. Als Kleinmaßnahme soll die Wegeführung vom Zentrum Hittisau bis zum Ortsende im Osten nicht entlang der Landesstraße sondern über Rain und Sütten (vorbei an der Firma Mersen) als örtliche Hauptradroute bis zum Anschluss an die L5 erfolgen. Eine Umlegung der Landesradroute ist hierbei nötig.

Entlang der gesamten L5 bzw. L24 wird der Radverkehr auch weiterhin im Fließverkehr geführt, da auf dieser Verbindung ein sehr geringes MIV-Aufkommen herrscht.

Das Ortszentrum Sibratsgfäll soll als örtliche Hauptradroute ausgewiesen werden, um gegebenenfalls Maßnahmen für den Radverkehr im Zentrum unterstützen zu können.

Als Vision für den Tourismus ist der Abschnitt als Verbindungstück Richtung Rohrmoostal (nach Oberstdorf/Kleinwalsertal) sehr attraktiv. Gegebenenfalls sind touristische Maßnahmen in einem eigenständigen Konzept zu prüfen.



Richtung Rohrmoostal

Abschnitt 7) Hittisau (Dornbündt) - Balderschwang

Ausgangslage

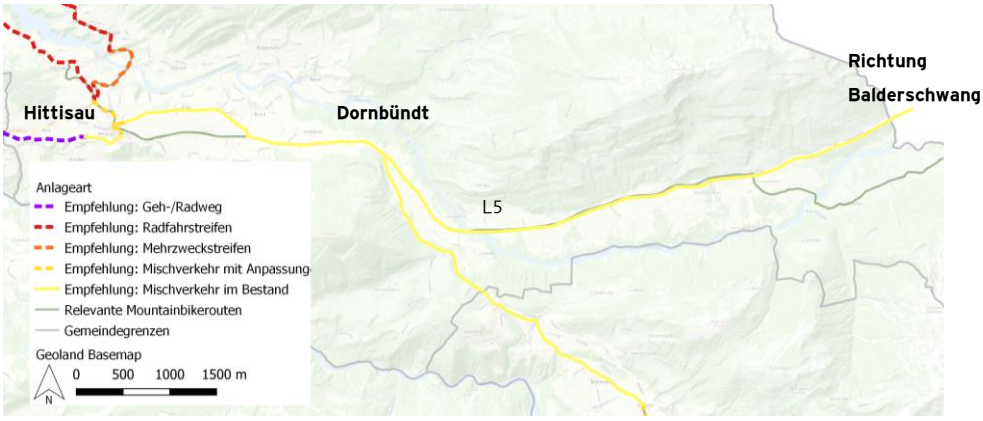
Dieser Abschnitt ist für den Alltagsradverkehr kaum von Bedeutung. Für den Freizeitradverkehr und den Sommertourismus ist es aber eine sehr attraktive Verbindung. Allerdings ist ein Weiterführung ab Balderschwang nicht geplant.

Von der Abzweigung L5/L24 führt der Weg abwärts bis zur Völkenbrücke. Anschließend geht es, bis auf kurze Passagen, mäßig bergauf bis zur Deutschen Landesgrenze .

Empfehlung

Für diesen Abschnitt werden im Zuge dieses Konzepts keine Maßnahmen empfohlen. Der Radverkehr soll auch weiterhin im Mischverkehr entlang der L5 oder alternativ über Mountainbikerouten geführt werden.

Als Vision für den Tourismus ist auf diesem Abschnitt eine Mischvariante für Sommer- und Wintertourismus denkbar. Für Radfahrende könnte im Sommer ein Freizeitradweg entlang der Loipe geführt werden.



Abschnitt 8) Hittisau - Krumbach

Ausgangslage

Diese Achse ist für viele Verbindungen in der Region von zentraler Bedeutung. Gerade für den Alltagsverkehr biete die Achse viel Potential. Speziell auch wegen des Gewerbegebiets Basen, das Standort einiger Betriebe ist.

Die Strecke zwischen Hittisau und Krumbach führt aktuell entlang der L205 ohne Radverkehrsanlage. Von Hittisau kommend gibt es während des ersten Kilometers einen kontinuierlichen Anstieg. Ab dem Ortsteil Hinteregg führt die Strecke aber bis Krumbach kontinuierlich leicht bis mäßig abwärts. Die Strecke ist in fast allen Teilen gut einsehbar. Die hohen Geschwindigkeitsunterschiede bei den aufwärts führenden Passagen und das Fehlen von Radverkehrsanlagenverringern das subjektive Sicherheitsgefühl.

Kurz vor der Gemeindegrenze Hittisau/Krumbach liegt das Betriebsgebiet Basen, das entlang dieser Strecke sicher den wichtigsten Quell-/Zielpunkt für den Verkehr darstellt. Dies ist bei einer potentiellen Planung zu beachten.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird mittelfristig empfohlen, von Hittisau kommend entlang der L205 einen Radstreifen für aufwärtsfahrende Radler*innen bis Hittsau Hinteregg zu realisieren.

Ab Hinteregg soll die Route nördlich der Landesstraße in einen eigenständigen Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg abseits der Landesstraße übergehen. Die Wegeführung verläuft entlang bestehender landwirtschaftlicher und privater Wege bis nach Basen über die Gemeindestraße nach Krumbach. Für die genaue Wegeführung ist eine Detailplanung notwendig.

Als Kleinmaßnahme für die Weiterführung dieses Abschnitts als Alltagsroute Richtung Riefensberg muss die Möglichkeit der Durchfahrt über die Staumauer für den Alltagsradverkehr mit dem Kraftwerksbetreiber geprüft werden.

Abschnitt 9) Hittisau – Au - Riefensberg

Ausgangslage

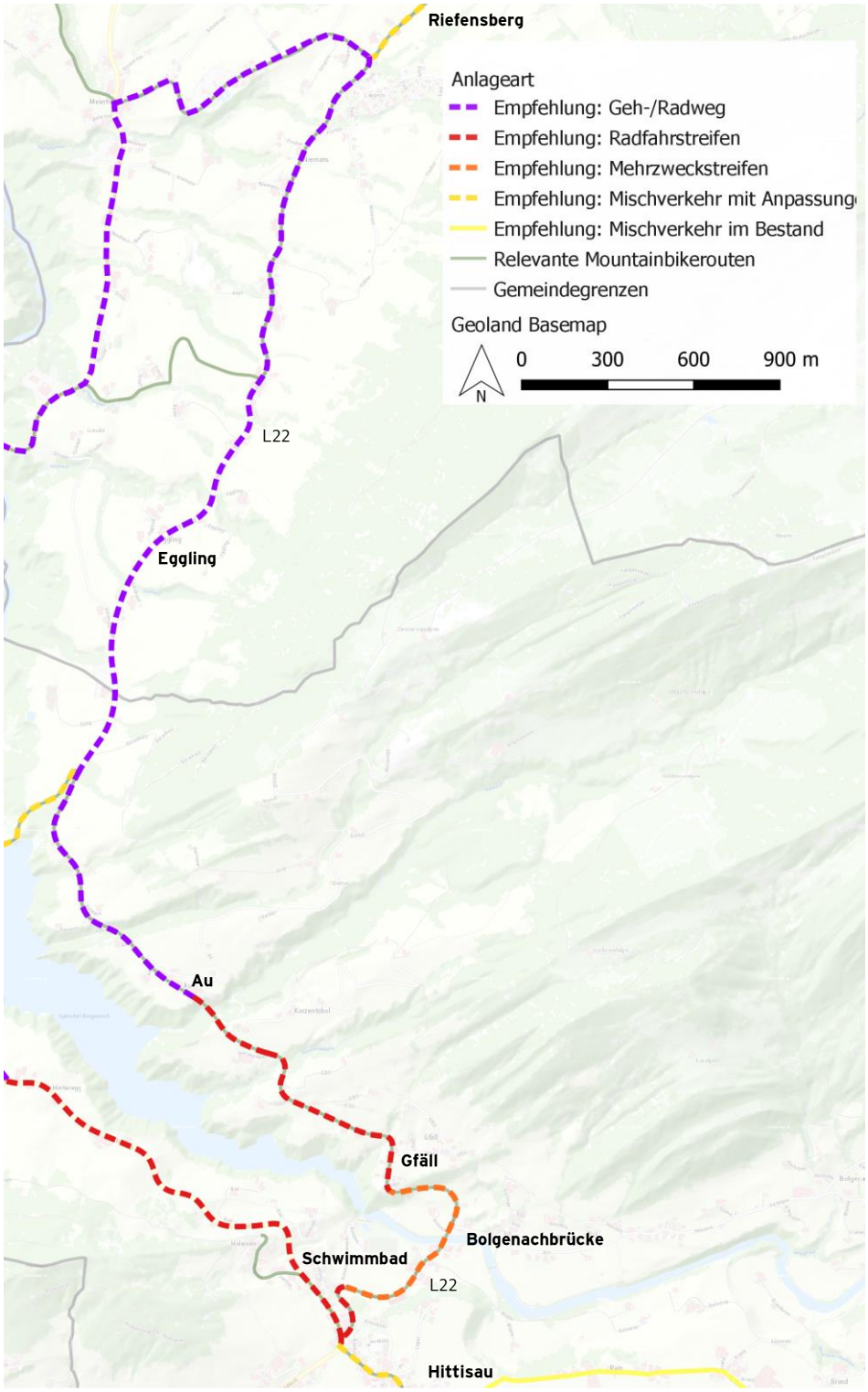
Neben der überörtlichen Verbindung für den NM-Schulsprengel Hittisau, zu dem Riefensberg gehört, ist dieser Abschnitt vor allem für die innerörtliche Erschließung der beiden Gemeinden von besonderer Bedeutung. Entlang der Strecke liegen viele kleinere Ortsteile, die nur schlecht an die Ortszentren angebunden sind (besonders Hittisau). Der zweite Abschnitt ab der Staumauer ist auch eine attraktive Verbindung für den Ausflugsverkehr nach Deutschland.

Von Hittisau kommend führt dieser Abschnitt kurz über die L205. Anschließend biegt man auf die L22 ab. Hier geht es bis zur Bolgenach steil knapp 40 Höhenmeter bergab. Anschließend führt die Straße noch steiler hinauf nach Gfäll. Der Abschnitt nach der Brücke ist schmal und unübersichtlich. Das Gelände ist hier stark abfallend, was potentielle bauliche Maßnahmen erschwert. Ab Gfäll geht es weiterhin bergauf, wenn auch nur mäßig steil bis zur Auenbrücke. Hier ist die Straße wieder gut einsehbar und breiter. Die Auenbrücke kann über die alte Brücke vermieden werden. Gerade für langsame Radler*innen ist dies eine attraktive Alternative. Ab der Brücke führt die L22 abwärts bis zur Gemeindegrenze nach Riefensberg. Von dort aus geht es wieder leicht bergauf nach Riefensberg mit einigen kurzen auf- und abwärts Passagen.

Empfehlung

Auf dieser Verbindung wird eine Verbesserung für möglichst viele Klein-Abschnitte angestrebt (Karte auf der nächsten Seite; Ortsbezeichnung markiert jeweils einen neuen Abschnitt). In Abschnitt 1-4 ist die Anwendung der angepassten Radwegebreiten aufgrund der Topografie und Frequenz empfohlen.

1) Auf dem Teilstück auf der L22 zwischen L205 und der Abzweigung zum Schwimmbad wird mittelfristig ein Radfahrstreifen aufwärts Richtung Zentrum angestrebt.
2) Entlang der L22 wir langfristig ein Mehrzweckstreifen zwischen Bolgenach und Abzweigung Schwimmbad und Bolgenau bis Gfäll für Aufwärtsfahrende empfohlen.
3) Zwischen Gfäll und der Auertobel-Brücke sollen mögliche Verbesserungen geprüft werden. Ein Mehrzweckstreifen gilt als Mindeststandard. Empfohlen ist, die Anlage als Radfahrstreifen oder aber hochwertiger auszuführen.
4) Vom Ortsteil Au ist kurzfristig eine Umsetzung eines Zwei-Richtungs-Geh-/Radweges bis Riefensberg, Eggling bereits in Planung.
5) Ab Eggling Richtung Riefensberg Dorf sollen Möglichkeiten geprüft werden. Empfohlen ist eine Weiterführung des Zwei-Richtungs-Geh-/Radweges. Zu prüfen wäre, ob kurze Stücke des Geh-/Radweges auch „hinter“ den Gebäuden entlang der Straße verlaufen können (z.B. Engstellen an L22). Die Umsetzung soll mittelfristig erfolgen und komplettiert die Hauptverbindung zwischen Hittisau – Riefensberg über den Staudamm.


Riefensberg
Anlageart
Empfehlung: Geh-/Radweg
Empfehlung: Radfahrstreifen
Empfehlung: Mehrzweckstreifen
Empfehlung: Mischverkehr mit Anpassung
Empfehlung: Mischverkehr im Bestand
Relevante Mountainbikerouten
Gemeindegrenzen
Geoland Basemap
0 300 600 900 m
N
L22
Eggling
Au
Gfäll
Bolgenachbrücke
Schwimmbad
L22
Hittisau

Abschnitt 9a) Riefensberg – Deutsche Grenze

Ausgangslage

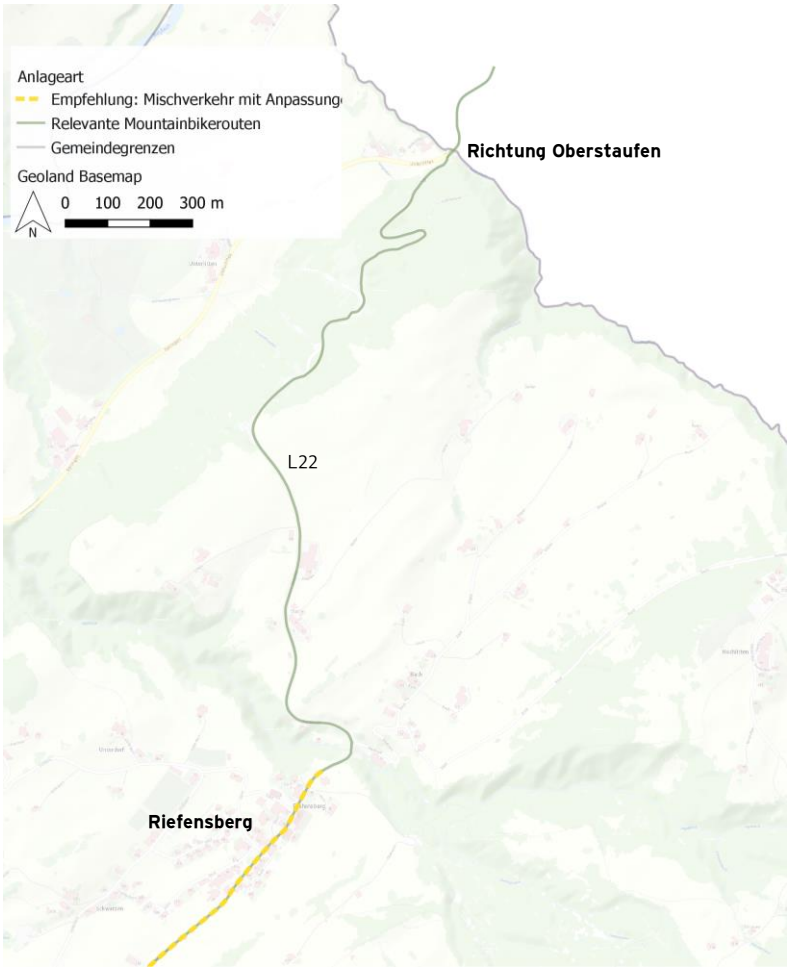
Dieser Abschnitt ist fast ausschließlich für den Freizeitverkehr relevant.

Die Landesstraße von Riefensberg zur Grenze ist aktuell nicht für den PKW-Verkehr freigegeben. Dadurch ist die Verbindung, die über die gesamte Strecke mäßig bis steil bergab führt, aktuell gut mit dem Fahrrad befahrbar. Die Sicherheit auf dieser Strecke ist also hoch.

Allerdings ist der Belag (teilweise rauer Schotter) derzeit nur für Mountainbikes geeignet.

Empfehlung

Von Deutschland kommend gibt es an der Abzweigung von der L205 eine Fahrverbotstafel. Diese Tafel soll entfernt werden, um den Abschnitt für den Tourismus-/Ausflugsradverkehr zu öffnen. Eine Verbesserung des Belags ist mittelfristig zu empfehlen, um die Mountainbikeroute für alle Radfahrenden befahrbar zu machen und somit die Verbindung für den Tourismus zu attraktivieren.



Abschnitt 10) Riefensberg - Krumbach

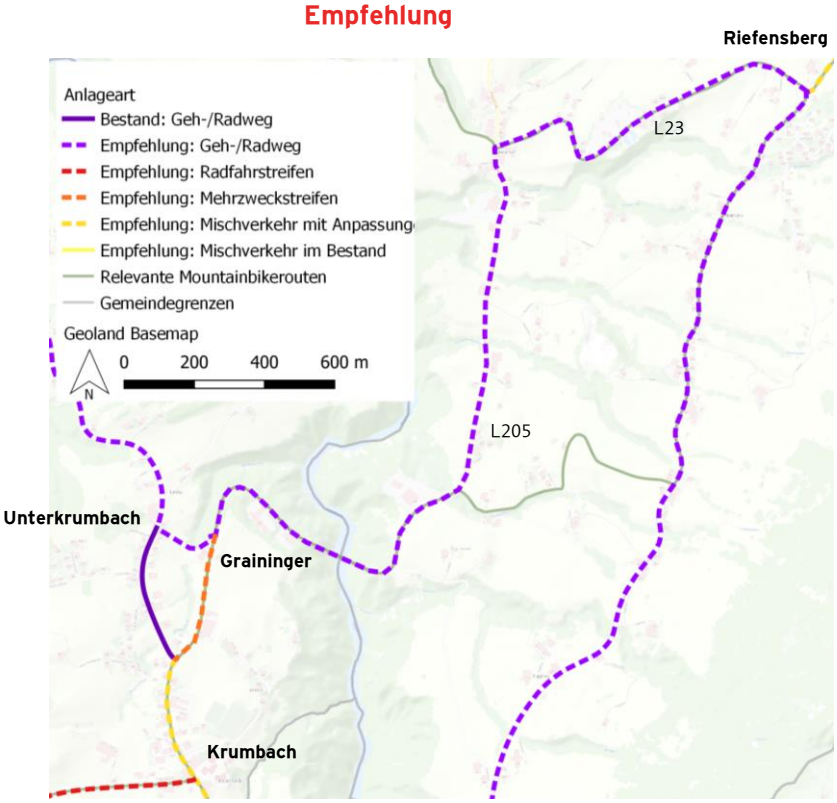
Ausgangslage

Dieser Abschnitt ist vor allem für den Alltagsverkehr der beiden Gemeinden relevant. Aber auch für die Freizeitverbindung nach Deutschland (Oberstaufen und weiter ins Allgäu) kann die Route über diesen Abschnitt verlaufen.

Von Riefensberg kommend geht es kurz mäßig bergab entlang der L23. Ab der Einmündung in die L205 geht es relativ flach dahin bis zur Bärentobelbrücke. Der gesamte Abschnitt ist mit einem Gehweg erschlossen. Allerdings gibt es keine Radfahranlage. Aufgrund der relativ guten Sicht und der Breite der Straße ist das subjektive Sicherheitsgefühlt nur bedingt beeinträchtigt. Aufgrund der Steigungen gibt es auch hier große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen PKW und Fahrrad.

Die Überfahrt über die Brücke ist als Radfahrender sehr unangenehm. Anschließend führt die L205 steil bergauf und nach einer unübersichtlichen Kurve weiter Richtung Krumbach. Die Geschwindigkeitsunterschiede sind hier besonders hoch. Das Sicherheitsgefühl sinkt durch die schlechte Einsehbarkeit der Kurve zusätzlich.

Empfehlung



Als Kleinmaßnahme wird für diesen Abschnitt empfohlen, auf Riefensberger Gemeindegebiet die Gehsteige entlang der L205 und L23 für aufwärtsfahrende Radler*innen zu öffnen.

Langfristig ist nach Möglichkeit eine Umgestaltung der Gehsteige zu kombinierten Geh- und Radwegen anzustreben.

Richtung Krumbach nach der Bärentobelbrücke bis zur Abzweigung beim Betrieb Graninger Tiefkühl wird ein baulich getrennter Ein-Richtungs-Geh-/Radweg empfohlen.

Ab der Abzweigung unmittelbar vor dem Betrieb wird mittelfristig eine Kriechspur Richtung Zentrum entlang der L205 empfohlen. Zusätzlich soll eine sichere und attraktive Route Richtung Unterkrumbach/Ladau über den landwirtschaftlichen Weg bis zur L4 auf dem bestehenden Geh-/Radweg verwirklicht werden.

Abschnitt 11/1) Krumbach – Krumbach Zwing

Ausgangslage

Dieser Abschnitt ist zwar für den Alltagsverkehr relevant, allerdings zeigt die Wegebeschreibung, dass Maßnahmen nur schwer umzusetzen sind.

Von Krumbach kommend gibt es entlang der L4 einen etwa 300 m langen Geh-/Radweg Abschnitt. Anschließend gibt es keine Radfahranlage mehr. Allerdings führt ein Gehsteig von Krumbach bis zum Ortsteil Zwing.

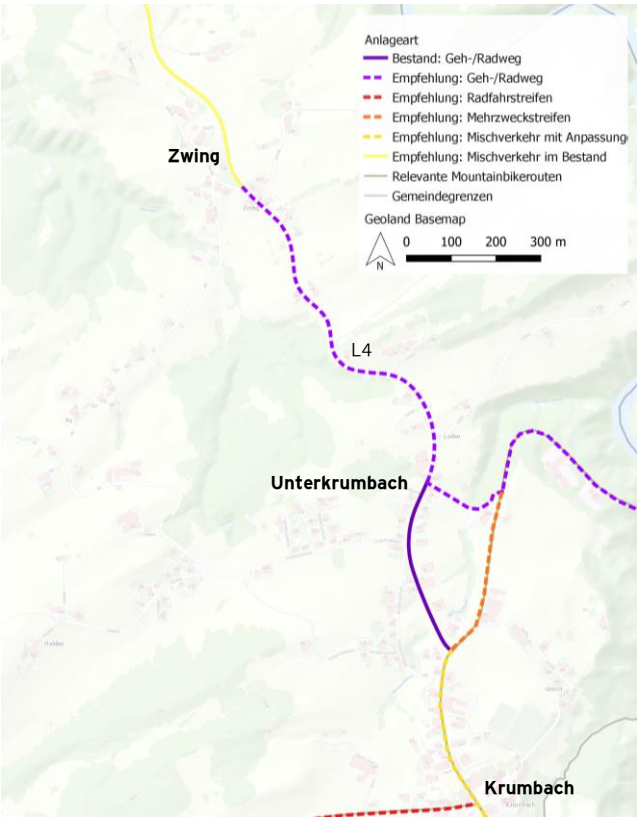
Der Weg nach Zwing ist mäßig steil und bis auf eine Kurve weitgehend übersichtlich. Ab Zwing führt die Straße etwas steiler hinab zur Weißach (Brunsttobelbrücke). Der Abschnitt vor der Brücke ist unübersichtlich und gerade in Fahrtrichtung Krumbach für den Radverkehr unattraktiv.

Die Brunsttobelbrücke ist schmal und für Radfahrende unangenehm zu befahren. Allerdings gibt es beidseitig Bereiche, die breit genug wären, diese auch für den Radverkehr zu nutzen.

Ab der Brücke führt die Straße in steilem Gelände mit Stützbauwerken zu beiden Seitenhinauf nach Doren. Dieser Abschnitt ist für den Radverkehr sehr unattraktiv, da sowohl die Sicht als auch hohe Geschwindigkeitsdifferenzen das Sicherheitsgefühl stark beeinträchtigen.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird empfohlen, den bestehenden Gehsteig zwischen Unterkrumbach und Zwing als Ein-Richtungs-Geh-/Radweg für aufwärtsfahrende Radfahrer*innen umzugestalten. Die Umsetzung soll mittelfristig erfolgen.



Abschnitt 11/2) Doren innerörtlich (Moos bzw. Sportplatz – Dorf)

Ausgangslage

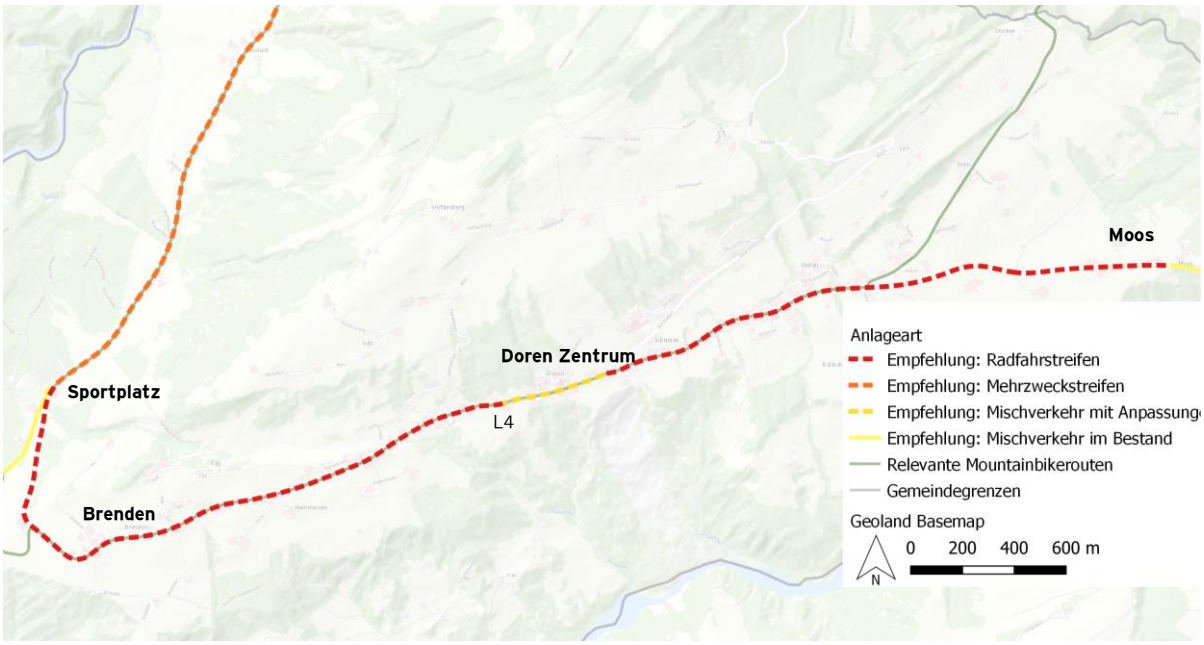
Als innerörtliche Verbindung ist dieser Abschnitt eine wichtige Maßnahme für die Gemeinde. Gemeindeübergreifend ist der Abschnitt besonders für Sulzberg nach Bozenau relevant.

Nach der Erreichung der Ebene, auf der das Siedlungsgebiet Dorens liegt, wird es deutlich flacher. Gerade von Huban weg bis ins Zentrum ist die Steigung gering. Die Straße ist in diesem Bereich gerade und übersichtlich. Insbesondere für innerörtliche Wege bietet es sich an, diesen Abschnitt bis zur Abzweigung nach Bozenau für den Radverkehrweiterzuführen. Momentan gibt es einen Gehsteig im gesamten Bereich, aber keine Radverkehrsanlage.

Empfehlung

Auf diesem Abschnitt wird mittelfristig empfohlen, als Mindeststandard für die innerörtliche Erschließung vom Sportplatz und von Moos kommend jeweils Richtung Zentrum einen Radfahrstreifen für aufwärtsfahrenden Radfahrende umzusetzen.

Eine Umsetzung als höherwertige, möglichst baulich getrennte Anlage ist bei entsprechenden Platzverhältnissen insbesondere in Zentrumsnähe vorzuziehen.



Abschnitt 12) Doren Sportplatz - Rotachbrücke

Ausgangslage

Dieser Abschnitt ist neben der Erschließung der Ortsteile entlang der Landesstraße besonders für den Freizeitverkehr von Bozenau über Thal und weiter nach Weiler/Simmerberg sehr wichtig. Unter anderem verläuft der Nagelfluhkettenradweg auf dieser Route.

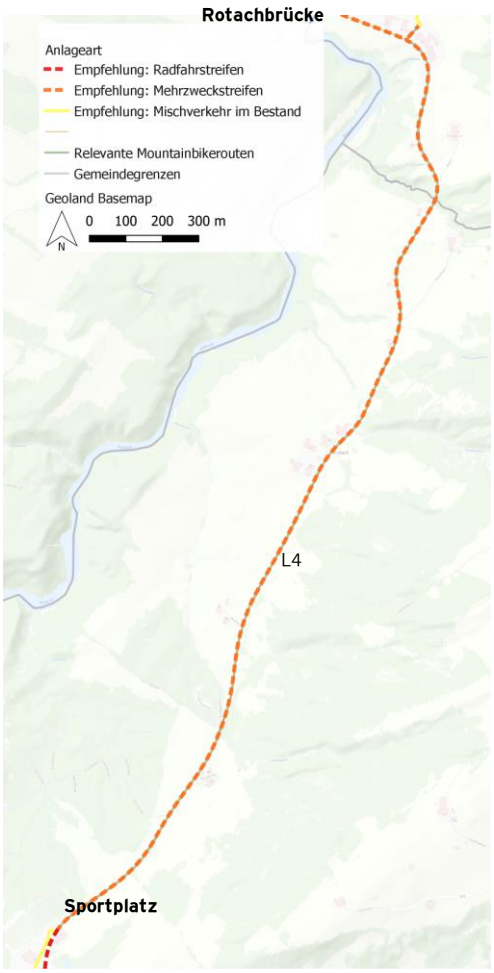
Ab dem Ortsteil Brenden geht es relativ steil abwärts bis zum Fußballplatz. Der Bereich ist übersichtlich und birgt keine wahrnehmbaren Gefahrenstellen.

Anschließend wird es etwas flacher und führt mit mäßigem Gefälle bis zum Ortsteil Rotach und weiter bis zur Siedlungsgrenze nach Sulzberg.

Ab hier gibt es nochmals einen steileren Bereich bis zur Rotachbrücke.

Dieser Abschnitt ist speziell als Anbindung von der bestehenden Landesradroute auf der Wälderbahntrasse bis Bozenau sehr wichtig. Der Alltagsverkehr nach Langen und Sulzberg-Thal aber auch der Freizeitverkehr Richtung Deutschland (Nagelfluhketten-Radweg) verläuft über dieses Wegestück.

Empfehlung



Für den gesamten Abschnitt wird langfristig eine Kriechspur für mehr Sicherheit für den Alltags-Radverkehr empfohlen.

Als Teil des Nagelfluhketten-Radweges und als wichtiger Zubringer des Achtalradweges bzw. der Verbindung nach Deutschland wird diese Strecke aber auch als touristische, überregionale Hauptverbindung betrachtet.

Mit der Umsetzung als Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg soll eine attraktive touristische Route realisiert werden. Allerdings ist eine solche Vision nur als grenzüberschreitendes EU-Projekt mit entsprechenden Fördermittel umsetzbar.

Abschnitt 13) Doren - Sulzberg

Ausgangslage

Der Abschnitt ist für den Alltagsverkehr aufgrund der Länge und Steigung wenig relevant. Als Mountainbiker-Route ist die Verbindung aber für den Freizeitverkehr attraktiv.

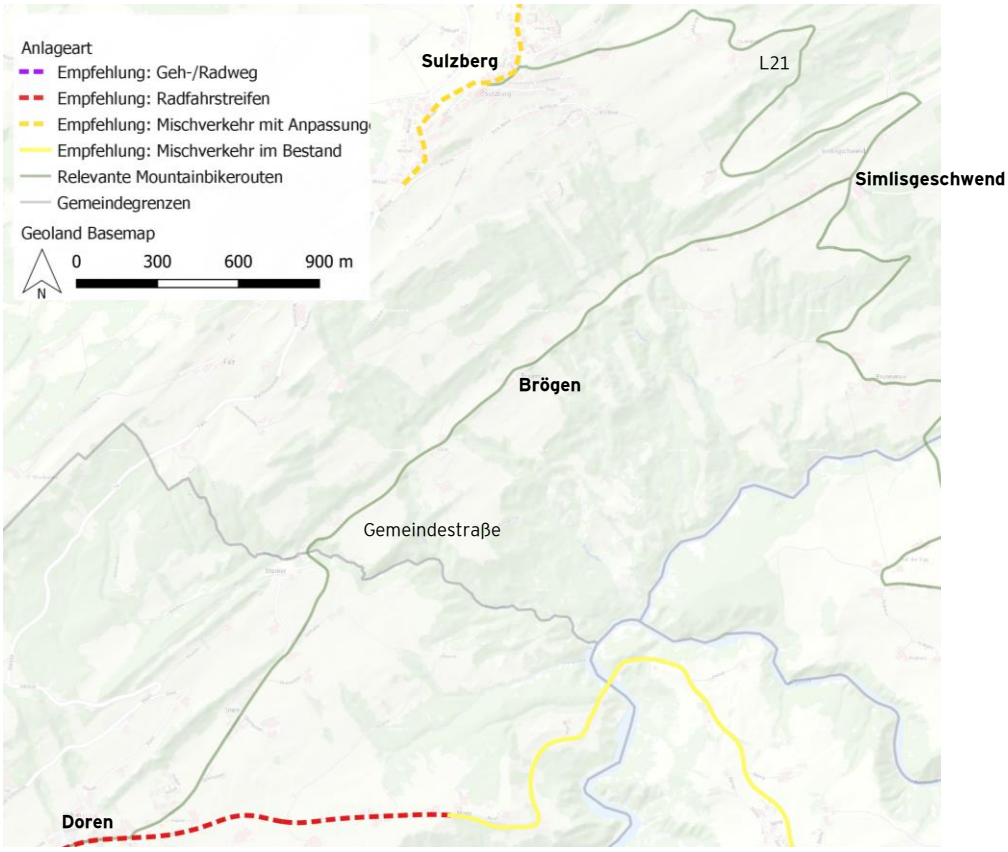
Von Doren nach Sulzberg sind es insgesamt 300 Höhenmeter und je nach Routenwahl 5 – 7 km Wegestrecke. Für den Alltagsverkehr ist das eine sehr ambitionierte Strecke. Für Freizeitwege ist die Verbindung hingegen gut machbar.

Die direkte Strecke entlang der L20 ist für den Radverkehr aufgrund vieler enger Stellen und unübersichtlicher Teilstücke sehr unattraktiv. Zudem ist der Geschwindigkeitsunterschied beim Bergauffahren sehr groß.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird empfohlen, keine baulichen Maßnahmen zu setzen, sondern die Gemeindestraßen über Brögen und Simlisgschwend als Freizeitroute zu verwenden und nicht ins Landesradroutennetz zu übernehmen.

Diese Route wird ebenfalls als Mountainbikeroute geführt und über die Mountainbike-Routenbeschilderung ausgewiesen.



Abschnitt 13a) Sulzberg – Richtung Oberreute

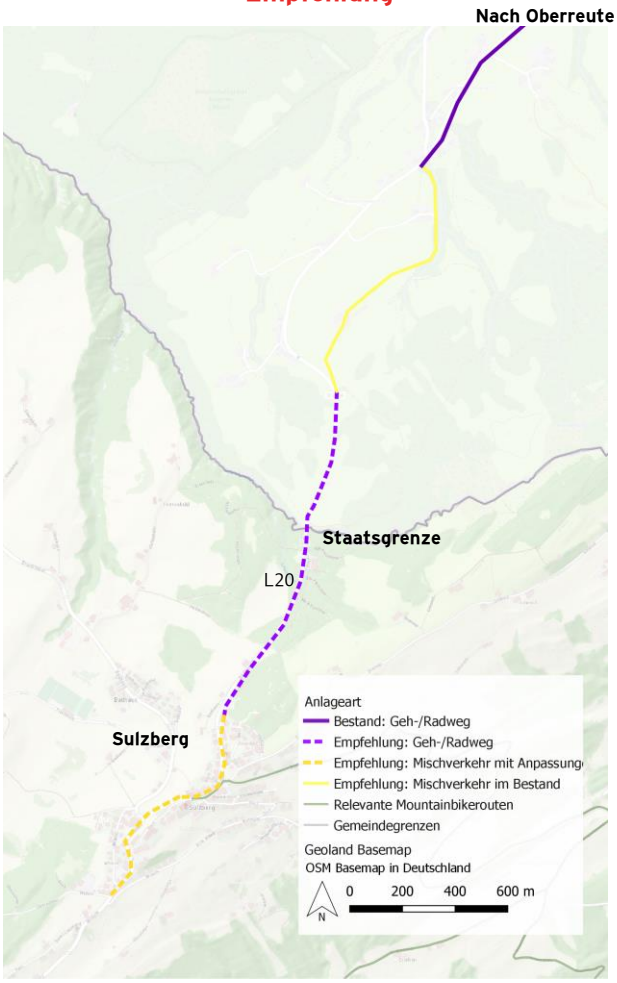
Ausgangslage

Die Stecke von Sulzberg nach Oberreute ist für den Freizeitverkehr eine wichtige Verbindung.

Der Abschnitt führt bis zur Grenze mäßig steil bergab und verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung für den Verkehr liegt hier bei 80 km/h. Obwohl die Straße gut einsehbar und gerade verläuft, ist das Sicherheitsgefühl aufgrund der großen Geschwindigkeitsunterschiede stark beeinträchtigt.

Von der Grenze aus müssen noch etwa 500 m entlang der Hauptstraße zurückgelegt werden. Dann kann ein landwirtschaftlicher Weg befahren werden, der in einen Geh-/Radweg übergeht.

Empfehlung



Für diesen Abschnitt wird mittelfristig empfohlen, einen durchgehenden, asphaltierten Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg bis ca. 500 m über die Grenze zu führen. Über einen Güterweg kann ab hier der Lückenschluss zum bestehenden Geh-/Radweg auf deutscher Seite nach Oberreute gewährleistet werden.

Die Verbindung ist im Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde Sulzberg enthalten. Als wichtiges grenzüberschreitendes Projekt und bei entsprechender Fördermöglichkeit (EU – INTERREG) ist die Umsetzung mittelfristig geplant.

Abschnitt 13b –Sulzberg zur Rotachbrücke und Thal

Ausgangslage

Die Stecke von Sulzberg bis zur Rotachbrücke (als Anschluss nach Langen) bzw. nach Thal ist sehr steil. Insgesamt werden hier knapp 470 Höhenmeter überwunden.

Aufgrund der Steigung ist die Strecke für den Alltagsradverkehr nur für sehr ambitionierte Radfahrende geeignet. Selbst bei einem E-Bike kommt die Akku Kapazität hier an ihre Grenzen.

Für den Freizeitbereich, also für Mountainbikes, ist in diesem Abschnitt keine separate Strecke definiert.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt werden aktuell keine Maßnahmen empfohlen. Die Verbindung hat regional und innerörtliche keine wichtige Funktion und ist für den Alltagsverkehr aufgrund des Höhenunterschiedes und der Länge nur bedingt geeignet.

Für den Freizeit- bzw. Mountainbikeverkehr gibt es nur die Alternativroute über Doren. Eine offiziell ausgewiesene Mountainbikeroute Richtung Thal bzw. Sulzberg Fahl wäre deshalb für den Mountainverkehr wünschenswert.

Abschnitt 14) Langen Fischanger – Langen Gesern

Ausgangslage

Gemeindeübergreifend ist die Verbindung nur für wenige Ortsteile relevant. Innerörtliche für Langen ist der Abschnitt aber von großer Bedeutung. Fast alle Ortsteile von Langen können entlang dieses Abschnittes miteinander verbunden werden. Zusätzlich wird der Abschnitt für ambitionierte Radler*innen als Zubringer für das Rheintal genutzt.

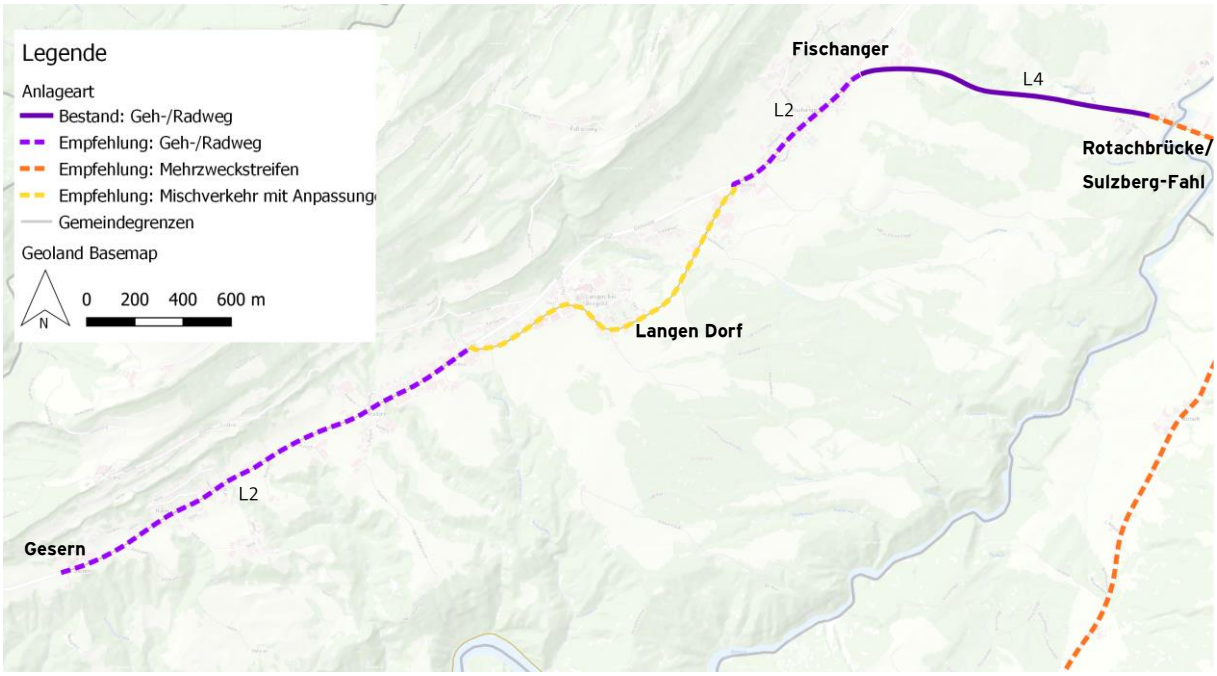
Gleich beim Ausgangspunkt der Rotachbrücke liegt der Fußballplatz der Gemeinde Langen, als wichtiger Zielpunkt in der Gemeinde. Von der Rotachbrücke führt die Strecke steil bergauf bis auf die Ebene, auf der das Siedlungsgebiet Langen liegt. Dieser erste Abschnitt ist bereits als baulich getrennter Geh-/Radweg für die aufwärtsfahrenden Radfahrenden ausgeführt.

Bei der Abzweigung „Fischanger“ endet der Geh-/Radweg und geht in die L2 über. Hier geht es nur noch leicht bergauf.

Das Stück ab Gschwend führt entlang der Ortsstraße bis ins Zentrum und von dort weiter nach Reicharten. Ab hier geht es entlang der L2 bis ans Ortsende nach Gesern.

Empfehlung

Für diesen Abschnitt wird langfristig empfohlen, von Fischanger und Gesern kommend jeweils Richtung Zentrum eine Radfahranlage entlang der L2 zu verwirklichen. In welchem Ausbaustandard (Radfahrstreifen oder Geh-/Radwege) ist in detaillierten Planungen zu erarbeiten. Auf Gemeindestraßen wird der Radverkehr im Mischverkehr durchs Zentrum geführt. Hier sind schon Überlegungen zur Verkehrsberuhigung angedacht.



Zusammenfassung und zeitliche Umsetzung

Aufgrund jährlich begrenzter finanzieller Mittel wird empfohlen, die Maßnahmen entsprechend ihrer Funktion als Alltagsweg bzw. Freizeitweg zeitlich gestaffelt zu planen und umzusetzen. Weiters soll die Komplexität des Abschnittes bzw. der Umsetzung betrachtet werden und ebenfalls in die zeitliche Reihung einfließen.

Die Radroutenabschnitte werden drei Umsetzungszeiträume zugeordnet.

- Kurzfristig: 0 - 5 Jahre
- Mittelfristig: 5 - 10 Jahre
- Langfristig: über 10 Jahre
- Vision: Planungshorizont offen
- Kleinmaßnahme: Kurzfristige Umsetzung ohne baulichen Aufwand

Liste der Maßnahmen nach zeitlicher Umsetzung – Kurz-/Mittel- oder Langfristig

Abschnitts-nummer	Umsetzungs-zeitraum	Straße	Teilbereich	Empfohlene Maßnahme
Abschnitt 4	Kurzfristig	L6	Lingenau, Dörnlestraße bis Lingenau, Rüte	Umnutzung des Gehsteigs zu einem Ein-Richtungs-Geh-/ Radweg für Aufwärtsfahrende
Abschnitt 4	Kurzfristig	L6	Lingenau, Rüte bis Langenegg, Kirchdorf	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg
Abschnitt 5	Kurzfristig	L6	Langenegg, Ortsende bis Gemeindegrenze Langenegg/Krumbach	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg mit Anschluss an Bestands Geh-Radweg
Abschnitt 9	Kurzfristig	L22	Hittisau, Au bis Riefensberg, Weizenbühl	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg (teilweise Umnutzung des Gehsteiges)

Abschnitts-nummer	Umsetzungs-zeitraum	Straße	Teilbereich	Empfohlene Maßnahme
Abschnitt 1a	Mittelfristig	L205	Steilstück Alberschwende, Müselbach bis Alberschwende, Hochbrücke	Radfahrstreifen aufwärts entlang der L205
Abschnitt 1b	Mittelfristig	L200	Alberschwende, Müselbach bis Alberschwende, Maldonersäge	Lückenschluss: Richtungs-Radweg/Radfahrstreifen aufwärts
Abschnitt 2	Mittelfristig	L205	Lingenau, Hochbrücke bis Lingenau, Abzweigung Güterweg Kränzen	Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Lingenau mit Aufstellfläche bei Abzweigung
Abschnitt 3	Mittelfristig	Gemeindestraße	Lingenau, Zentrum bis Lingenau, Moos	Umlegung Landesradroute auf Gemeindestraßen bis Moos
Abschnitt 3	Mittelfristig	L205	Lingenau, Moos bis Lingenau, Badhaus	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg
Abschnitt 3	Mittelfristig	Freifläche	Lingenau, Badhaus bis Hittisau, Tennisplätze	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg an Hangkante
Abschnitt 5	Mittelfristig	L6	Krumbach, Glatzegg bis Krumbach, Tennisplatz	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg
Abschnitt 5	Mittelfristig	L6	Krumbach, Oberkrumbach bis Krumbach, Dorfzentrum	Kriechspur aufwärts
Abschnitt 8	Mittelfristig	L205	Hittisau, Zentrum bis Hittisau, Hinteregg	Radfahrstreifen entlang der L205 nach Möglichkeit beidseitig
Abschnitt 8	Mittelfristig	Gemeindestraße/ Genossenschaft	Hittisau, Hinteregg bis Hittisau, Basen	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg entlang bestehender Genossenschaftswege
Abschnitt 9	Mittelfristig	L22	Hittisau, Abzweigung L205/L22 bis Hittisau, Schwimmbad	Kriechspur aufwärts (Radfahrstreifen)
Abschnitt 9	Mittelfristig	L22	Hittisau, Gfäll bis Hittisau, Auertobel	Prüfung der Alternativen bis zur Abzweigung zur alten Auertobel-Brücke
Abschnitt 9	Mittelfristig	L22	Riefensberg, Weizenbühl bis Riefensberg, Zentrum	Prüfung der Alternativen; mittelfristige Umsetzung
Abschnitt 10	Mittelfristig	L205	Krumbach, Bärentobelbrücke bis Krumbach, Tiefkühl Graininger	Ein-Richtungs-Geh-/Radweg aufwärts Richtung Krumbach
Abschnitt 10	Mittelfristig	L205	Krumbach, Tiefkühl Graininger bis Krumbach, Abzweigung L4	Kriechspur aufwärts Richtung Krumbach
Abschnitt 11/1	Mittelfristig	L4	Krumbach, Unterkrumbach bis Krumbach, Zwing	Umgestaltung des Gehsteigs zu einem Ein-Richtungs-Geh-/ Radweg aufwärts Richtung Unterkrumbach
Abschnitt 11/2	Mittelfristig	L4	Doren, Moos bis Doren, Zentrum	Radfahrstreifen entlang L4 aufwärts Richtung Zentrum
Abschnitt 12	Mittelfristig	L4	Doren, Zentrum bis Doren, Säge (Sportplatz)	Radfahrstreifen entlang L4 aufwärts Richtung Zentrum

Abschnitts-nummer	Umsetzungs-zeitraum	Straße	Teilbereich	Empfohlene Maßnahme
Abschnitt 13a	Mittelfristig	L20	Sulzberg, Ortszentrum bis Sulzberg, Grenze	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg
Abschnitt 14	Mittelfristig	Gemeindestraße	Langen Zentrum	Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt
Abschnitt 1	Langfristig	L200	Alberschwende, Ortsende nach Alberschwende, Müselbach	Ein-Richtungs-Geh-/Radweg aufwärts Richtung Alberschwende
Abschnitt 2	Langfristig	L205	Lingenau, Hochbrücke bis Lingenau, Zentrum	Zwei-Richtungs-Geh-/Radweg entlang L205
Abschnitt 2a	Langfristig	L29	Lingenau, Zentrum bis Gschwendtobelbrücke	Ein-Richtungs-Geh-/Radweg aufwärts Richtung Lingenau
Abschnitt 2a	Langfristig	L29	Gschwendtobelbrücke bis Egg, Oberfeld	Ein-Richtungs-Geh-/Radweg aufwärts bis Abzweigung
Abschnitt 2a	Langfristig	Gemeindestraße/ Genossenschaft	Egg, Oberfeld bis Egg, Großdorf	Prüfung der Nutzung bestehender Land-/Forstwirtschaftlicher Wege
Abschnitt 9	Langfristig	L22	Hittisau, Abzweigung Schwimmbad bis Hittisau, Bolgenach Brücke	Kriechspur aufwärts (Mehrzweckstreifen)
Abschnitt 9	Langfristig	L22	Hittisau, Bolgenach Brücke bis Hittisau, Gfäll	Kriechspur aufwärts (Mehrzweckstreifen)
Abschnitt 12	Langfristig	L4	Doren, Säge (Sportplatz) bis Sulzberg, Rotach-brücke	Kriechspur aufwärts Richtung Doren
Abschnitt 14	Langfristig	L2	Langen, Fischanger bis Langen, Gschwend	Prüfung der Varianten (Ein-Richtungs-Geh-/Radweg, Radfahr-streifen)
Abschnitt 14	Langfristig	L2	Langen, Reicharten bis Langen, Gesern (Ortsende)	Prüfung der Varianten (Ein-Richtungs-Geh-/Radweg, Radfahr-streifen)
Abschnitt 6	Vision	L5/L24	Hittisau, Sütten bis Sibratsgfäll, Zentrum	Attraktivierung der Verbindung anstreben
Abschnitt 7	Vision	L5/Genossen-schaftswege	Hittisau, Sütten bis Hittisau, Staatsgrenze (Rich-tung Balderschwang)	Vision im Zuge einer touristischen Verbindung
Abschnitt 12	Vision	L4	Doren, Säge bis Sulzberg, Rotachbrücke	Touristische Route (Nagelfluh-Kette-Radweg) mit Zwei-Rich-tungs-Geh-/Radweg (Umsetzung nur mit INTERREG-Mitteln mög-lich)

Liste der Kleinmaßnahmen

Abschnitts-nummer	Straße	Teilbereich	Empfohlene Maßnahme
Abschnitt 1a	L205	Überfahrt Hochbrücke zwischen Müselbach und Lingenau	Prüfung: Überfahrt auf Schrammbord für Radverkehr
Abschnitt 2a	L29	Lingenau, Gschwendtobelbrücke	Prüfung: Überfahrt auf Schrammbord für Radverkehr
Abschnitt 6	Gemeindestraße	Hittisau, Dorfplatz bis Hittisau, Sütten	Verlegung der Route, Hauptradroute Alltag, auf Gemeindestraße
Abschnitt 8	Genossenschafts-straße	Hittisau, Basen bis Hittisau, Huber (L22)	Prüfung der Durchfahrt für den Alltagsradverkehr mit Straßeneigen-tümer
Abschnitt 9a	L22	Riefensberg, Zentrum bis Riefensberg, Einmündung L205	Von der L205 kommend braucht es eine Zusatztafel „Radfahren ge-stattet“
Abschnitt 10	L23	Riefensberg, Abzweigung L22/L23 bis Abzweigung L23/L205	Prüfung der Öffnung des Gehsteigs für aufwärtsfahrende Fahrrad-fahrende
Abschnitt 10	L205	Riefensberg, Abzweigung L23/L205 bis Riefensberg, Bärento-belbrücke	Prüfung der Öffnung des Gehsteigs für aufwärtsfahrende Fahrrad-fahrende
Abschnitt 10	Genossenschafts-straße	Krumbach, Tiefkühl Graininger bis Krumbach, Unterkrumbach	Befestigung des landwirtschaftlichen Weges
Abschnitt 13b	Gemeindestraße/ Genossenschaft	Sulzberg, Ortszentrum bis Sulzberg, Thal	Prüfung einer MTB-Route

Ausblick und Umsetzung

Das Radroutenkonzept 2020 soll den Gemeinden, der Region und dem Land Vorarlberg als Grundlage für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der Region für die nächsten Jahre dienen. Dazu muss das Konzept von den Gemeindevertretungen als Handlungsgrundlage für die kommenden Jahre beschlossen und von der Vorarlberger Landesregierung zustimmend zur Kenntnis genommen werden.

Das Konzept bildet in weiterer Folge auch die Grundlage für die Gewährung entsprechender Landesförderungen bzw. für die Umsetzungen des Landes im eigenen Wirkungsbereich (an Landesstraßen).

Die Abschnitte sollen gemäß der finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten der jeweiligen Gemeinde und des Landes sowie entsprechend der zeitlichen Priorisierung schrittweise umgesetzt werden.

Es wird empfohlen, zumindest ein jährliches Treffen mit den Gemeinden der Energieregion Vorderwald bzw. einer Sprecher*in sowie den Radverkehrsvertreter*innen des Landes Vorarlberg zu organisieren, um gemeinsam die erforderlichen Schritte zur Projektumsetzung abzustimmen und mögliche Schwierigkeiten zu besprechen. Damit soll eine kontinuierliche Umsetzung des Konzeptes sichergestellt werden.

Vision: Radfreundlicher Vorderwald

Die Empfehlungen, die in diesem Konzept erarbeitet wurden, zielen in erster Linie darauf ab, die gesetzten Ziele mit allen radverkehrsrelevanten Aspekten zu erreichen. Aufgrund begrenzter Ressourcen unterliegen aber alle fachlich empfohlenen Maßnahmen auch immer einem Abwägungsprozess, in dem Kosten und Nutzen für die Region, für jede Gemeinde und natürlich für jede Nutzergruppe berücksichtigt werden.

Will man in Zukunft den Radverkehrsanteil in ländlichen Regionen deutlich erhöhen, wird man nicht umhinkommen, Konzepte wie dieses auch weit ambitionierter zu verfolgen. Um wirklich alle definierten Ziele des Radverkehrs im Vorderwald erreichen zu können, sind Verbindungen zwischen den Gemeinden über baulich getrennte Geh-/Radwege der optimale Ausbaustandard. Langfristige Vision für die Energieregion Vorderwald und die Gemeinde Langen muss es sein, einen solchen Ausbaustandard anzustreben.

Für eine fahrradfreundliche Umsetzung reichen die momentan vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen bei weitem nicht aus. Für zukünftige Projekte und Konzepte wird hier eine Anpassung nötig sein, um neben kleinräumigen Zielen auch regionale, nationale und internationale Ziele in puncto Mobilitätswende und Klimaschutz erreichen zu können.

Impressum

Auftraggeber: Energieregion Vorderwald

Auftragnehmer: Energieinstitut Vorarlberg, 6850 Dornbirn

www.energieinstitut.at

Verfasser: David Madlener

Bildnachweis: Alle Rechte bei Energieinstitut Vorarlberg

Grundkarte für Kartenausschnitte: www.basemap.at

Veröffentlichung: April 2021