

Klima- und Energie-
Modellregionen
Wir gestalten die Energiewende



energie
region
vorder
wald

Mobilitätsknoten Vorderwald

Analyse ausgewählter Haltestellen zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr in der Region

Dornbirn, im Dezember 2022

Ein Bericht im Zuge des Projekts „Radeln im Grenzbereich“ gefördert durch das europäischen LEADER-Programm über die LAG Regionalentwicklung Vorarlberg.

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Regionen und Wasserwirtschaft

 LE 14-20
Entwicklung für den Ländlichen Raum

 Vorarlberg
unser Land



Europäischer
Landwirtschaftsfonds für
die Entwicklung des
ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in
die ländlichen Gebiete.



Energieinstitut Vorarlberg

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

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
Einführung	5
Ausgangslage	5
Methodik	5
Zielsetzung	5
Übersicht öffentlicher Verkehr und Radverkehr in der Region	6
ÖV-Erschließung Vorderwald Fahrplan 2022/23	7
ÖV-Erschließungsqualität im Vorderwald	8
Alltagsradverkehrsnetz	9
Auswahl geeigneter Mobilitätsknotenpunkte	10
ÖV-Güteklassen	10
Zusatzpotential - Erreichbarkeit von Siedlungsfläche zu Fuß/Rad	11
Ausgewählte Haltestellen für Mobilitätsknoten	13
Detailanalyse: Potential als Mobilitätsknoten	13
Haltestelle 1) Doren Zentrum	14
Haltestelle 2) Hittisau Gemeindehaus	17
Haltestelle 3) Hittisau Windern	20
Haltestelle 4) Krumbach Dorf	23
Haltestelle 5) Langen Fischanger	26
Haltestelle 6) Langenegg Gfäll	29
Haltestelle 7) Langenegg Zentrum	32
Haltestelle 8) Lingenau Dorfplatz	35
Haltestelle 9) Lingenau St. Anna	38
Haltestelle 10) Riefensberg Meierhofen	41
Haltestelle 11) Sulzberg Dorfplatz	43
Haltestelle 12) Sulzberg Fahl	46
Ausblick und Umsetzung	49
Quellen	49
Abbildungen und Tabellen	50
Impressum	51

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht analysiert die Haltestellen in der Region hinsichtlich ihres Entwicklungspotentials zu einem „regionale Mobilitätsknoten“. Das Potential wird aus mehreren Faktoren abgeleitet, unter anderem der ÖV-Erschließungsgüte der Haltestelle und der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.

Im Zuge der Analyse wurden zwölf geeignete Haltestellen (siehe Tabelle 1) im Detail betrachtet und für diese Haltestellen jeweils Empfehlungen abgegeben. Es zeigt sich, dass die Haltestellen auf Grund ihrer Voraussetzungen und Potentiale (Eignung) in zwei Gruppen eingeteilt werden können:

- a. **Haltestellen mit Eignung zum Mobilitätsknoten:**
Eignung als Bike&Bus-Haltestelle, Installation von zusätzlichen Informationssystemen (ÖV, Fußwege, ...), mittelfristige Etablierung eines Carsharing-Angebots
- b. **Haltestellen mit ausschließlicher Eignung als Bike&Bus-Haltestelle:**
Ergänzung der Haltestelle mit qualitativ hochwertigen und quantitativ ausreichenden Abstellanlagen für Fahrräder.

In der jeweiligen Gruppe wurde auf Grundlage der Analyse eine Prioritäteneinteilung (1-3) nach Potential und Handlungsbedarf erstellt¹:

Tabelle 1: Priorisierung und Übersicht der analysierten Haltestellen

Mobilitätsknoten	Prio	Potential	Handlungsbedarf	Top-Maßnahmen (Stichwort ²)
Lingenau Dorfplatz	1	sehr hoch	sehr hoch	Eigenständige Abstellanlage, Infosysteme, Carsharing am Dorfplatz
Krumbach Dorf	1	sehr hoch	hoch	Eigenständige Abstellanlage, Carsharing, Infoangebot ausbauen
Langenegg Zentrum	1	hoch	hoch	Eigenständige Abstellanlage, Carsharing, Info
Doren Zentrum	2	mittel	hoch	Erweiterung mit Abstellanlage, Carsharing
Hittisau Gemeindehaus	3	sehr hoch	gering	Prüfung zusätzlicher Bedarf
Sulzberg Dorfplatz	3	gering	gering	Prüfung zusätzlicher Bedarf
Bike&Bus-Haltestelle	Prio	Potential	Handlungsbedarf	Top-Maßnahmen (Stichwort)
Riefensberg Meierhof	1	hoch	hoch	Ergänzung der Abstellanlage
Lingenau St. Anna	2	sehr hoch	mittel	Erhebung Bedarf „Nord“
Sulzberg Fahl	2	mittel	hoch	Planung eigenständiger Abstellanlage im Zuge des Betriebsgebiets
Langen Fischanger	2	hoch	mittel	Erneuerung Abstellanlagen bzw. Neuerrichtung
Hittisau Windern	3	mittel	mittel	Erweiterung Abstellanlage
Langenegg Gfäll	3	mittel	gering	Buswartehäuschen in Planung Radroute integrieren, Gespräche mit Betrieben

¹ Der hier präsentierte Überblick dient nur einer groben Einordnung der Haltestelle für die jeweilige Standort-Gemeinde. Die Umsetzung ist nicht voneinander abhängig. Die Einstufung nach Priorität hat keinen Einfluss auf allfällige Förderungen durch Land oder VVV.

² Abstellanlage: qualitativ hochwertige und überdachte Abstellanlage.
Info: gut einsehbare Informationsmöglichkeit (Screen, Schaukasten) für Bewerbung. Erweiterung: Bestehendes Buswartehäuschen erweitern mit Abstellanlage

Resümee

E-Bikes sind auf Grund der topografischen Verhältnisse im Vorderwald ideale Zubringer für den Öffentlichen Verkehr. Voraussetzung für die Kombination von E-Bike und Bus sind jedoch diebstahlsichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen.

Die Bewertung der Haltestellen zeigt, dass der Einzugsbereich und die Attraktivität einzelner Haltestellen mit geeigneten Maßnahmen deutlich gesteigert werden kann und damit auch Siedlungsgebiete abseits der Hauptverkehrsachsen besser angebunden werden können.

Das gezielte „Upgrade“ von ausgesuchten Haltestellen zu Bike&Bus-Anlagen oder sogar gestalteten Mobilitätsknoten verbessert somit die Nutzbarkeit der Haltestellen und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Schaffung einer alltagstauglichen alternative zum motorisierten Individualverkehr in der Region.

Einführung

Ausgangslage

Die Energieregion Vorderwald ist eine Modellregion für eine nachhaltige, CO₂-reduzierte Lebens- und Wirtschaftsweise. Sie möchte ihre Bürgerinnen und Bürger motivieren, bei Alltags- und Freizeitwegen vermehrt vom PKW auf (E-)Fahrräder und die Kombination aus Fahrrad und Öffentlichen Verkehrsmitteln umzusteigen. Dazu sollen attraktive, alltagstaugliche Umsteigepunkte - sogenannte „Mobilitätsknoten“ - etabliert werden, an denen der Umstieg zwischen Fahrrad und Busverkehr besonders gut funktioniert.

Die Haltestellenanalyse Vorderwald soll hierbei eine Grundlage bieten. Sie analysiert zwölf ÖV-Haltestellen in den Gemeinden Doren, Hittisau, Langenegg, Lingenau, Krumbach, Riefensberg und Sulzberg hinsichtlich ihrer Eignung als Umsteigepunkt zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr.

Methodik

Die Analyse ist zweistufig aufgebaut. Die erste Stufe identifiziert unter den über 100 Haltestellen in der Region insgesamt zwölf Haltestellen, die besonders als Mobilitätsknoten geeignet sein könnten. Ein wichtiges Auswahlkriterium ist eine gute Verteilung der Umsteigepunkte auf die untersuchten Gemeinden. Weitere Kriterien sind eine im regionalen Vergleich überdurchschnittlich gute Bedienung der Haltestelle und das Fehlen von Radabstellmöglichkeit im Nahbereich der Haltestelle.

In der zweiten Stufe werden die ausgewählten Haltestellen im Detail betrachtet und analysiert. Die verbesserte Erreichbarkeit des Siedlungsgebiets mit dem Fahrrad im Vergleich zum zu Fuß gehen wird ermittelt und die Kennzahl für jede Haltestelle berechnet. Als zusätzliche Hilfestellung für die Gemeinden werden potentielle Standorte für eine Abstellanlage anhand von Luftbildern aufgezeigt. Diese Standorte werden unter Bedachtnahme der geltenden Vorschriften und Besitzverhältnisse (z.B. Abstandsflächen zu Landesstraßen, Gemeindeflächen, etc.) verglichen und eine Empfehlung erstellt.

Zielsetzung

Das Endergebnis des Arbeitspapiers „Mobilitätsknoten Vorderwald“ ist eine Übersicht über geeignete Standorte für Mobilitätsknoten in der Region. Für zwölf dieser Standorte wird die konkrete Entwicklungsmöglichkeit im Thema Bike&Bus aufgezeigt.

Die Analyse bildet auch die Grundlage für die Aufstellung der Pilotanlage „ChargerCube“ in den Gemeinden. Der ChargerCube wurde im Juli 2022 im Zuge des Projektes angeschafft. Er ist eine autarke und mobile Abstellanlage (integriert in einen Container), ausgestattet mit einer PV-Anlage, einem Stromspeicher und acht Abstellplätzen (vier davon mit Lademöglichkeit). Er kann Aufschluss über das Ladeverhalten an den verschiedenen Standorten geben und somit die Datengrundlage für fixe Lösungen bieten.

Die vorliegende Grundlagenanalyse und der im Projekt „Radeln im Grenzbe-
reich“ durchgeführte Praxistest sollen die Grundlage für eine breite Umset-
zung solcher „Bike&Bus-Stationen“ liefern.

Übersicht öffentlicher Verkehr und Radverkehr in der Region

Die Region Vorderwald hat ein großräumig ausgebautes öffentliches Busnetz.
Beim Radverkehr gibt es mit dem „Radroutenkonzept Vorderwald 2020“ eine
wichtige Grundlage zur Umsetzung von Radverkehrsrouten. Die Ausbauquali-
tät der Routen ist derzeit allerdings noch sehr gering.

Die Region Vorderwald wird mit acht relevanten Buslinien durch den öffentli-
chen Verkehr erschlossen (Stand Fahrplan 22/23 - gültig ab Dezember 2022):

820 Bregenz - Egg

822 Fahl - Thal

823 Fahl - Sulzberg -(Doren)

825 Sulzberg - Gullenbach

824 Doren Huban - Gullenbach - Sulzberg

860 Dornbirn - Alberschwende - Lingenau - Hittisau - Sibratsgfall

890 (Egg) - Lingenau - Krumbach - Riefensberg - (Oberstaufen)

891 Hittisach - Bolgenach - Riefensberg

Die Linien 820 und 860 dienen hierbei als überregionale Erschließungslinien
Richtung Rheintal - zum einen nach Bregenz und zum anderen nach Dornbirn -
und können in diesem Zusammenhang auch als Hauptlinien für Arbeitspen-
delnde gesehen werden.

Eine weitere Linie mit überregionaler Bedeutung ist die Linie 890. Sie verbind-
et Gemeinden der Region Vorderwald mit der Nachbargemeinde Egg und mit
der in Deutschland gelegenen Gemeinde Oberstaufen.

Die übrigen Linien dienen zur Erschließung der Vorderwald-Gemeinden unter-
einander und einzelner Ortsteile. Die meisten fungieren neben ihrer wichtigen
Funktion der Flächenerschließung auch als Zubringer zu den überregionalen
Linien (Linie 820 und 860).

ÖV-Erschließung Vorderwald Fahrplan 2022/23



Abbildung 1: ÖV-Liniennetz Vorderwald im Fahrplan 22/23

ÖV-Erschließungsqualität im Vorderwald

Die Erschließungsqualität der einzelnen Haltestellen wurde im Jahr 2021 von der ÖROK im Rahmen des „Modells zu den ÖV-Güteklassen 2021“ erhoben und für die Analyse zur Verfügung gestellt. Dabei folgt die ÖROK weitgehend dem Erhebungsstandard, der schon 2015 in Vorarlberg angewandt wurde. Die Güteklassen sind in Kategorie A-G bzw. I bis VIII gegliedert und bestehen im Vorderwald aus den Kategorien V bis VIII, wie nachstehende Grafik zeigt (ÖROK, 2021).

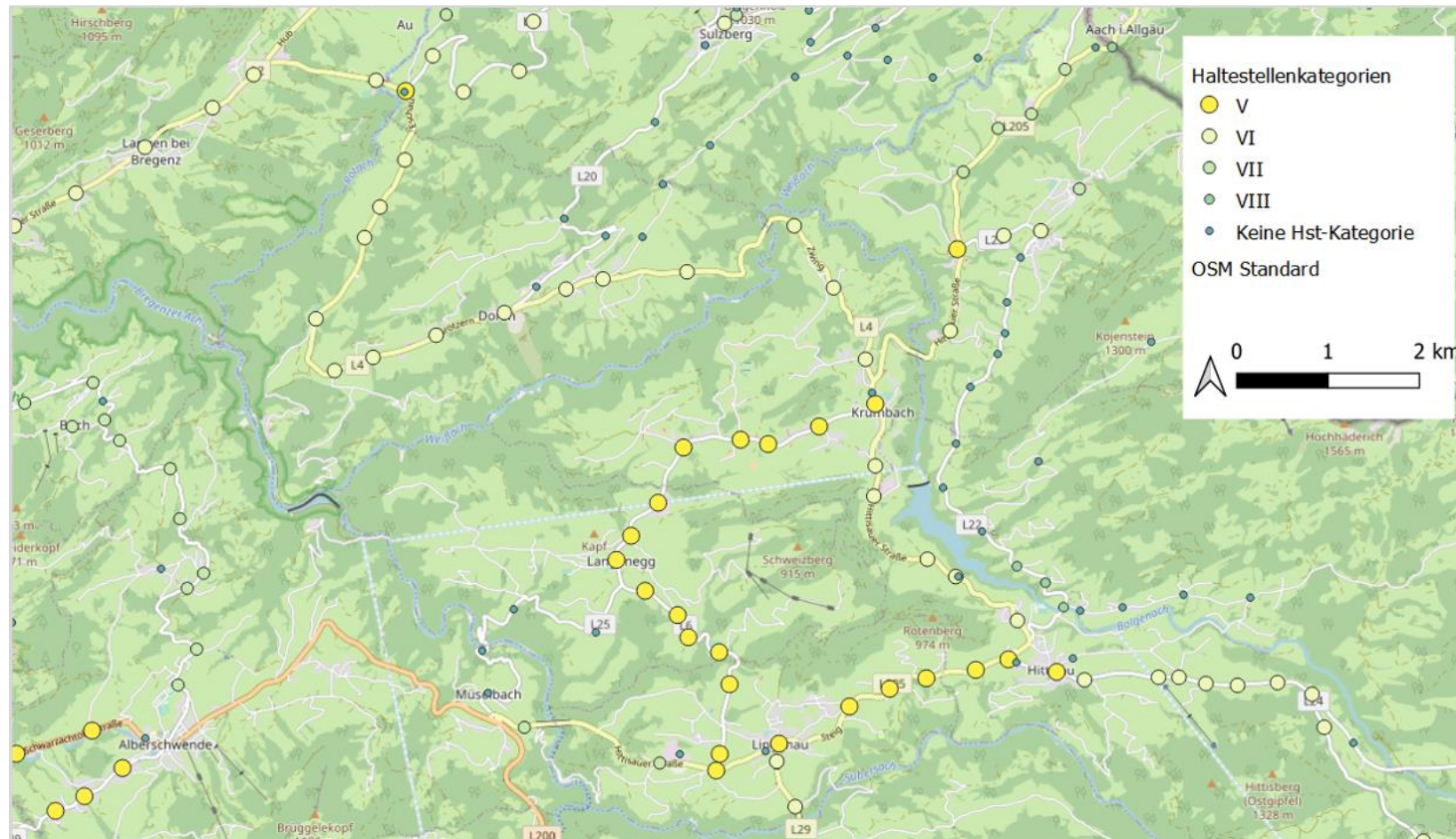


Abbildung 2: ÖV-Güteklassen im Vorderwald entsprechend der ÖROK-Erhebung 2021 (eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap.com)

Alltagsradverkehrsnetz

Abstellangebote entlang bzw. insbesondere an Kreuzungspunkten der Alltagsradrouten eignen sich besonders zur Förderung von Bike&Bus in der Region. Momentan gibt es noch sehr wenige Abschnitte, die schon attraktiv für den Radverkehr ausgebaut sind. Parallel zur Förderung des Busverkehrs ist ein Ausbau von attraktiver und sicherer Radinfrastruktur in der Region entscheidend, um eine weitere Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel und deren Kombinationsmöglichkeiten zu forcieren.

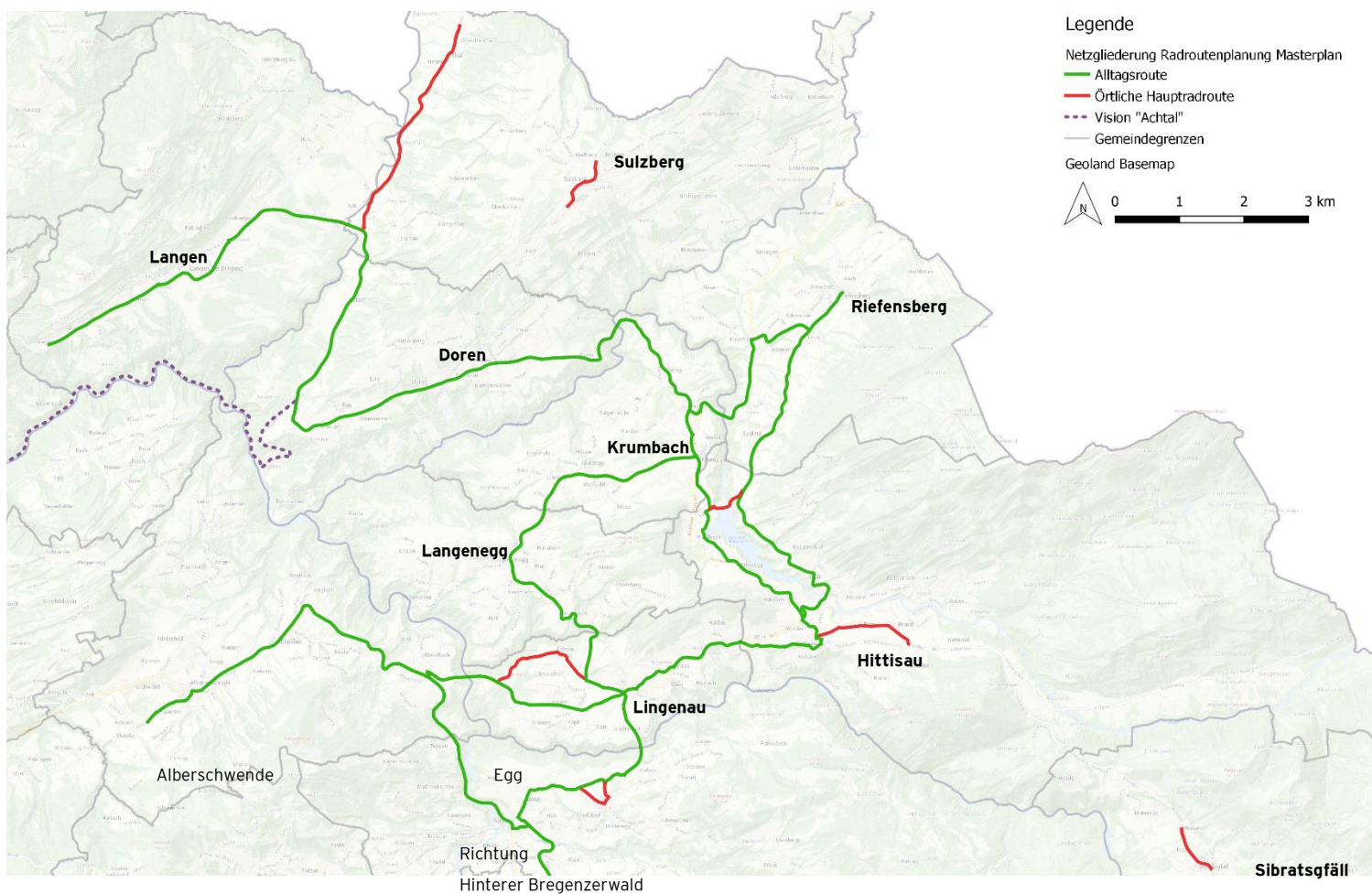


Abbildung 3: Landesradrouten Alltag und örtliche Hauptradrouten nach dem Radroutenkonzept Vorderwald 2020

Auswahl geeigneter Mobilitätsknotenpunkte

In einem ersten Schritt sollen in der Region zwölf Haltestellen identifiziert werden, die sich potentiell für eine Entwicklung als Mobilitätsknoten eignen. Ein wesentliches Entscheidungskriterium ist die Verteilung der Haltestellen auf die untersuchten Gemeinden. Im Abstimmung mit der KEM-Region soll außerdem mindestens eine zentrumsnahe Haltestelle in die Analyse miteinfließen und die Haltestellen gleichmäßig in den Gemeinden verteilt sein (max. 2 pro Gemeinde).

Weitere Kriterien sind eine sehr gute ÖV-Bedienung im Regionsvergleich auf Grundlage der ÖV-Güteklassen der ÖROK aus dem Jahr 2021.

Außerdem ist das „Zusatzpotential Rad“, also die zusätzlich erreichbare Siedlungsfläche mit dem Rad im Vergleich zum zu Fuß gehen, ein maßgeblicher Faktor, der bei der Auswahl helfen soll.

Gibt es aktuell schon eine qualitativ hochwertige Abstellanlage im unmittelbaren Nahbereich einer Haltestelle, wird das zusätzliche Entwicklungspotential des Standortes als niedriger eingestuft.

Übersicht über das gewählte Kriterien-Set

Entscheidungskriterien	Höchste ÖV-Güteklasse pro Gemeinde
	Eine zentrumsnahe Haltestelle pro Gemeinde & max. 2 pro Gemeinde
	sehr hohes Zusatzpotential "Rad"
	keine Abstellmöglichkeit vorhanden

ÖV-Güteklassen

Die höchste Haltestellenkategorie in der Region ist die Kategorie V. Insgesamt 25 Haltestellen fallen in diese ÖV-Güteklasse. Davon liegen die meisten Haltestellen in den Gemeinden Hittisau, Langenegg, Lingenau und Krumbach.

Die Gemeinden Sulzberg und Riefensberg verfügen mit den Haltestellen Sulzberg-Fahl und Riefensberg Meierhof ebenfalls über eine Haltestelle der Kategorie V.

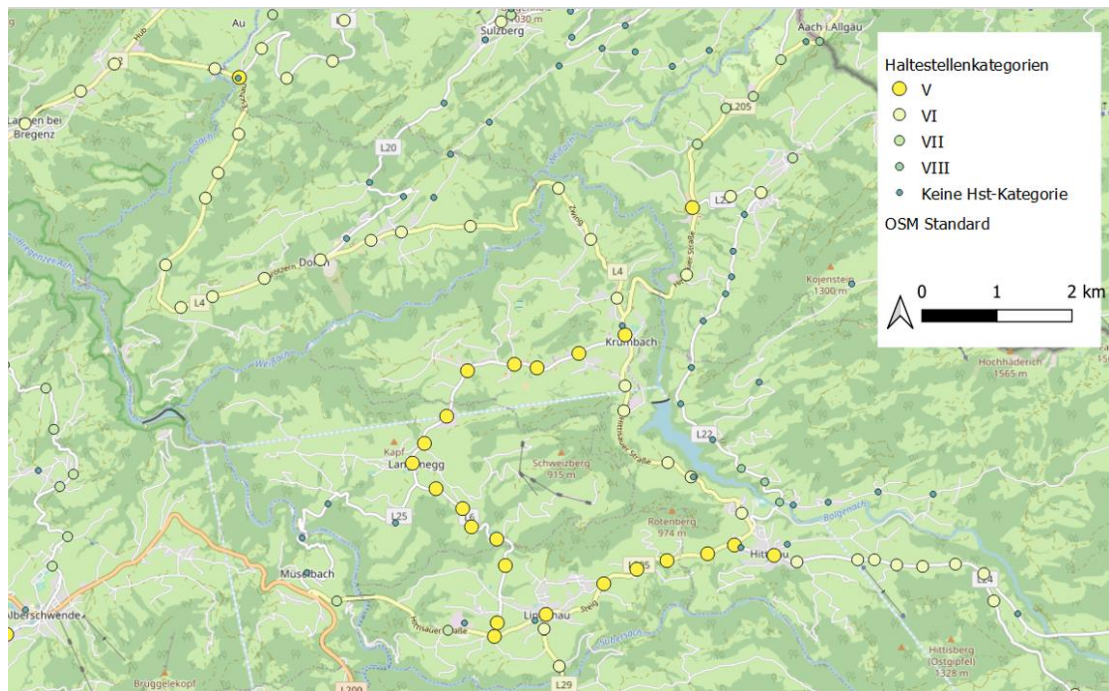


Abbildung 4: Haltestellenkategorien Vorderwald im Detail (Quelle: ÖROK 2021, eigene Darstellung)

Zusatzpotential - Erreichbarkeit von Siedlungsfläche zu Fuß/Rad

In der ÖV-Güteklassenberechnung wird davon ausgegangen, dass im Umkreis von 300 Metern Realdistanz eine Güteklasse der Kategorie „D“ erreicht werden kann. In Luftliniendistanz ist das eine Entfernung von 375 Metern, geht man vom Umrechnungsfaktor des Landes Vorarlberg von 1,25 aus.

Legt man den Distanzen eine durchschnittliche Geschwindigkeit von flott zu Fuß gehen mit etwa 5 km/h und mit dem Fahrrad im Schnitt mit 18 km/h fahren zugrunde, kann man bei 375 Metern zu Fuß in der selben Zeit 1.350 Meter mit dem Fahrrad zurücklegen.

Verschneidet man diese beiden Luftliniendistanzen jeweils mit den für die Erschließung relevanten Flächen (BK, BM, BW, BB, Sonderwidmungen - Schule, Kirchen, etc.), bekommt man einen Faktor der die verbesserte Erreichbarkeit durch die Nutzung des Fahrrads als Zubringer abbildet.

Tabelle 2: Verschneidung der Haltestellengüte und der Erreichbarkeit von Siedlungsfläche (Quelle: Geodaten Land Vorarlberg, ÖROK)

Haltestelle	Kat.	Fußläufig erschlossene Siedlungsfläche [m²]	Rad: zusätzlich erschlossene Fläche [m²]	Auswahl x... Ja -...Nein	Begründung Auswahl
Hittisau Gemeindehaus	V	142 632	269 283	X	
Riefensberg Meierhof	V	35 375	200 970	X	
Lingenau St. Anna	V	34 340	179 184	X	
Hittisau Windern	V	91 765	170 102	X	
Lingenau Hallenbad	V	51 564	159 802	-	nahe bei St. Anna
Krumbach (Vorarlberg) Dorf	V	85 555	159 108	X	
Lingenau Dorfplatz	V	160 832	138 917	X	
Krumbach (Vorarlberg) Oberkrumbach	V	66 088	138 489	-	nahe bei Dorf

Lingenau Reute	V	5 540	129 354	-	Dorfplatz und St. Anna besser
Hittisau Nußbaum	V	38 612	121 991	-	Gemeinde und Windern besser
Langenegg Rotenberg	V	3 548	102 675	-	schwer Erreichbar mit Rad
Langenegg Zentrum	V	141 254	90 878	X	
Langenegg Krone	V	102 667	77 860	-	bei Zentrum
Lingenau Moos	V	50 516	75 280	-	Dorfplatz und St. Anna besser
Langenegg Weg	V	61 107	75 119	-	bei Zentrum
Lingenau Hohl	V	12 112	69 962	-	Dorfplatz und St. Anna besser
Langenegg Kirche	V	31 968	66 310	-	schwer Erreichbar mit Rad
Krumbach (Vorarlberg) Moos	V	22 105	59 814	-	nahe bei Dorf
Langenegg Kirchdorf	V	56 937	50 576	-	Nahe bei Zentrum
Langenegg Gfäll	V	46 739	49 983	X	Neues Betriebsgebiet
Lingenau Bühl	V	11 939	35 307	-	Dorfplatz und St. Anna besser
Sulzberg (Vorarlberg) Fahl	V	45 150	24 526	X	
Krumbach (Vorarlberg) Wolfbühl	V	20 399	22 702	-	schwer Erreichbar mit Rad
Krumbach (Vorarlberg) Glatzegg	V	41 403	3 241	-	geringer Mehrwert
Lingenau Hof Eschach	VI	119 876	166 470	-	nahe bei St. Anna
Lingenau Gschwend	VI	23 083	138 175	-	Dorfplatz und St. Anna besser
Riefensberg Schwarzen	VI	27 105	105 431	-	nahe bei Meierhof
Hittisau Heideggen	VI	91 180	105 373	-	Gemeinde und Windern besser
Langen bei Bregenz Fischanger ³	VI	98 128	73 104	X	
Sulzberg (Vorarlberg) Dorfplatz	VI	166 810	71 457	X	
Sulzberg (Vorarlberg) Badhaus	VI	94 061	71 313	-	Dorfplatz besser
Hittisau Nordhalden	VI	55 462	58 388	-	Gemeinde und Windern besser
Hittisau Hinteregg Busplatz	VI	986	52 513	-	Gemeinde und Windern besser
Sulzberg (Vorarlberg) Brucktobel	VI	9 711	52 129	-	schwer Erreichbar mit Rad
Krumbach (Vorarlberg) Zwing	VI	25 349	32 014	-	Steigung mit dem Rad
Krumbach (Vorarlberg) Unterkrumbach	VI	98 791	31 397	-	nahe am Zentrum
Riefensberg Grindel	VI	19 018	30 423	-	nahe bei Meierhof
Doren Schnoran	VI	95 512	24 684	-	
Doren Huban	VI	75 220	22 688	-	
Sulzberg (Vorarlberg) Hinterberg	VI	4 842	14 977	-	schwer Erreichbar mit Rad
Hittisau Hinteregg	VI	1 000	13 283	-	Gemeinde und Windern besser
Doren Hemmessen	VI	49 048	10 357	-	
Doren Zentrum	VI	48 778	9 950	X	

³ Die Haltestelle Langen Fischanger liegt außerhalb des Projektgebietes, wird aber aufgrund ihre unmittelbaren Nähe zum Projektgebiet und der Zugehörigkeit der Gemeinde Langen zur KEM Region Vorderwald in die Analyse aufgenommen.

Ausgewählte Haltestellen für Mobilitätsknoten

Auf Grundlage der Entscheidungskriterien (ÖV-Güte, Zentrum, „Zusatzpotential Rad“, Abstellanlage) wurden folgende Haltestellen für eine detaillierte Betrachtung herangezogen:

Tabelle 3: Auswahl zwölf Haltestellen für die Analyse

Kennzahl (Alphabetische Reihung der Hstl.)	Haltestelle	Maßgebliche Entscheidungskriterien
Haltestelle 1	Doren Zentrum	Zentrums Lage
Haltestelle 2	Hittisau Gemeindehaus	ÖV-Güte, Zentrumslage
Haltestelle 3	Hittisau Windern	ÖV-Güte, Zusatzpotential
Haltestelle 4	Krumbach Dorf	ÖV-Güte, Zentrumslage
Haltestelle 5	Langen Fischanger	Zusatzpotential
Haltestelle 6	Langenegg Gfäll	ÖV-Güte, Zusatzpotential
Haltestelle 7	Langenegg Zentrum	ÖV-Güte, Zentrum
Haltestelle 8	Lingenau Dorfplatz	ÖV-Güte, Zentrum
Haltestelle 9	Lingenau St. Anna	ÖV-Güte, Zusatzpotential
Haltestelle 10	Riefensberg Meierhof	ÖV-Gütekategorie, zentrumsnah
Haltestelle 11	Sulzberg Dorfplatz	ÖV-Güte, Zentrumslage
Haltestelle 12	Sulzberg Fahl	ÖV-Gütekategorie

Detailanalyse: Potential als Mobilitätsknoten

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

Haltestelle 1) Doren Zentrum



Abbildung 5: Überblick Haltestelle Doren Zentrum (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestellen Doren Zentrum liegt etwas östlich vom Gemeindeamt und ist die zentrale Zu-/Ausstiegsstelle für das Kirchdorf (Zentrum). Hier befinden sich das Gemeindeamt, die Volksschule, Einkehr-/Einkaufsmöglichkeit und die Kirche. Die Ausstiegsstelle ist auch der Hauptschule am nächsten (ausgenommen Schulbus Halt „Hauptschule“). Der Ortsteil Kirchdorf wird fußläufig sehr gut durch die Haltestelle abgedeckt.

Busverkehr

Die Haltestelle Doren Zentrum hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „VI“. Folgende Linien bedienen diese Haltestelle.

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	30-60
820	Hittisau - (Egg)	30-60

Insgesamt gibt es 36 Abfahrten pro Tag in beide Richtungen.

Radverkehr

An der Haltestelle gibt es keine qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeit.

Die Landesradroute Alltag führt entlang der Landesstraße. Aktuell wurden aber noch keine baulichen Maßnahmen gesetzt. Momentan vorliegende Planungen sehen vor, das Dorfgebiet mit einer Radroute entlang der Landesstraße zu erschließen. Der Zeithorizont der Umsetzung ist momentan nicht absehbar.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie kann etwa ein Hektar Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden. Die meisten bewohnten Gebiete sind aber schon durch die umliegenden Haltestellen Hemmessen, Schnoran und Huban erschlossen. An der Haltestelle Huban gibt es außerdem schon eine überdachte Radabstellanlage für Tagespendler*innen, die für die Anwohner*innen in Richtung Oberhuban und weiter Richtung Sulzberg eine gute Umsteigemöglichkeit bietet.

Haltestelle	Kat.	Fußläufig erschlossene Siedlungsfläche [m ²]	Rad: zusätzlich erschlossene Fläche [m ²]
Doren Zentrum	VI	48 778	9 950

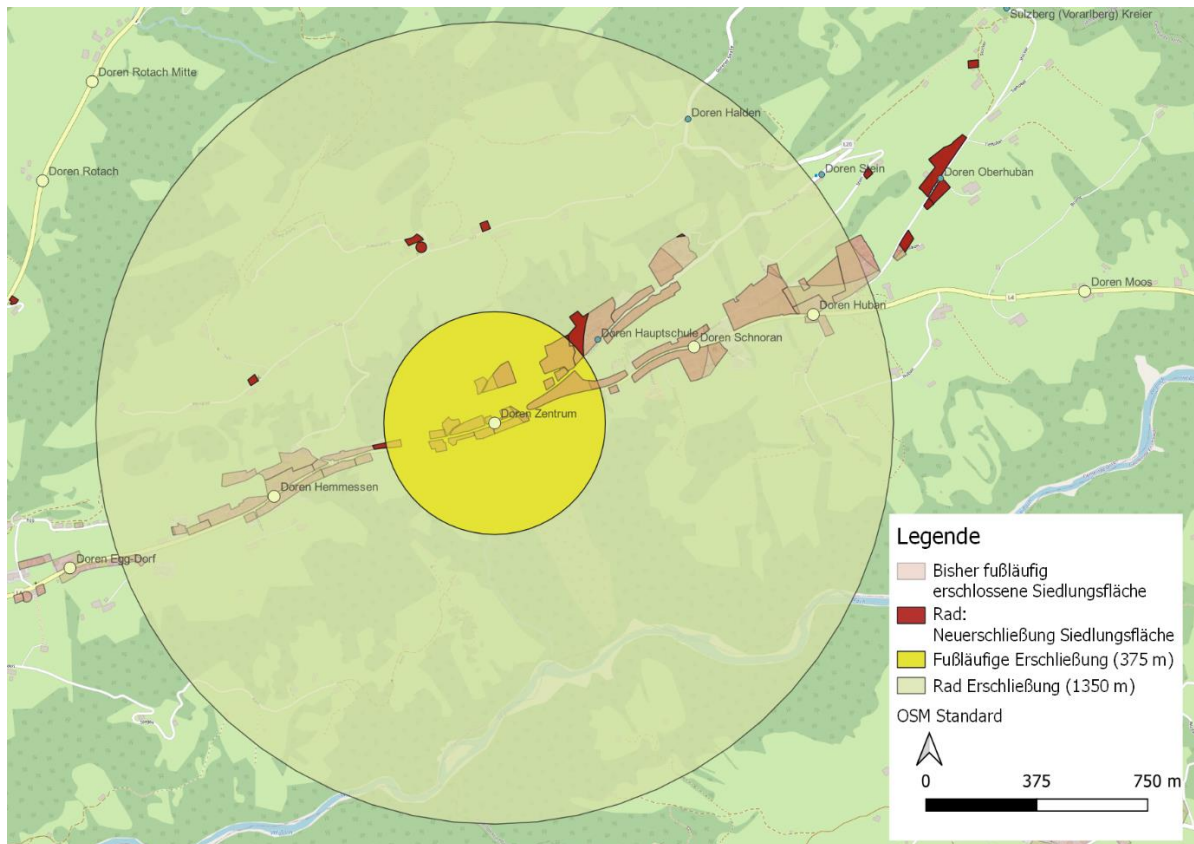


Abbildung 6: Doren Zentrum - „Zusatzpotential Rad“ (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Doren Zentrum

Die Haltestelle Doren Zentrum eignet sich im Vergleich zu andere Haltestellen in der Region nur bedingt, um einen Mobilitätsknoten zu errichten. Die zusätzliche Erreichbarkeit ist gering. Außerdem ist die ÖV-Erschließung (Kategorie VI) im regionalen Vergleich ungünstig, um eine größeren Radius zu erreichen.

Für eine Beschleunigung der Kombination Bus und Fahrrad, gerade für Tagespender*innen aus Doren selbst, kann die Erweiterung der Bushaltestelle mit einer Abstellanlage trotzdem eine wertvolle Verbesserung darstellen.

Beidseitig der Straße gibt es PKW-Parkmöglichkeiten im Besitz der Gemeinde. Flächen sind also vorhanden und verfügbar. Die momentanen Parkflächen können genutzt werden, um eine attraktiven Abstellanlage zu installieren. Vorzugsweise wäre eine solche Anlage in Fahrtrichtung Langen zu realisieren, da es in diese Richtung mehr Pendelwege gibt.

Ein öffentlicher Carsharing-Standort in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle wäre eine ideale Ergänzung des Angebots in der Gemeinde, um gerade an Randzeiten und im Winter eine zusätzliche nachhaltige Alternative anbieten zu können.

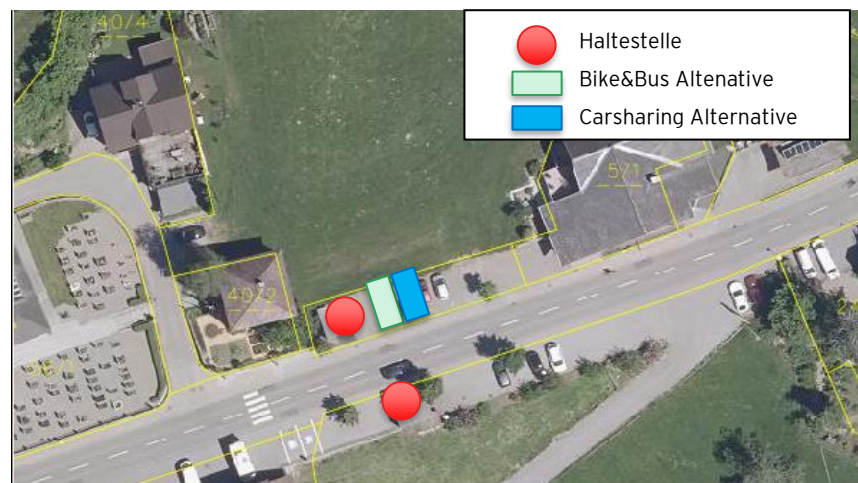


Abbildung 7: Doren Zentrum - Empfehlung (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Haltestelle 2) Hittisau Gemeindehaus



Abbildung 8: Überblick Hittisau Gemeindehaus (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Hittisau Gemeindehaus liegt direkt im Dorfzentrum von Hittisau. Die Haltestelle ist als zentraler Haltpunkt gestaltet und bietet Sitzgelegenheiten und überdachte Radabstellanlagen. Das Gemeindeamt, die zentralen Einrichtungen (VS, Kinderbetreuung) sowie Güter und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs liegen fußläufig erreichbar im Dorfzentrum.

Ein großer Vorteil für die Entwicklung eines Mobilitätsknotens ist die Existenz eines Carsharing Standortes direkt neben der Haltestelle.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt 55 Abfahrten pro Tag. Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	60-120
820	Egg	60
860	Dornbirn	60-120
860	Sibratsgfall	60-120
891	Riefensberg	60

Die Haltestelle ist mit drei Linien ein Knotenpunkt in der Region, von dem aus in alle Richtungen Verbindungen bestehen.

Radverkehr

An der Haltestelle gibt es eine überdachte integrierte Abstellanlage. Die Qualität der Anlage ist sehr gut. Die Anzahl der Abstellplätze ist aber durchaus noch erweiterungsfähig.

Die aktuelle Variante der Alltagsradroute sieht vor, den Radverkehr direkt an der Haltestelle vorbeizuführen. Als Umsteigepunkt vom Rad zum Bus wäre die Haltestelle nach aktuellen Planungen optimal gelegen und vom gesamten Zentrum und dem gesamten Plateau gut erreichbar. Die zeitliche Umsetzung der Radroute ist momentan allerdings noch nicht absehbar.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 27 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden. Die zusätzliche Fläche stellt das größte Erschließungspotential durch die Ergänzung mit dem Fahrrad dar.

Da die übrigen Haltestellen (mit Ausnahme Richtung Lingenau) eine geringere Erschließungsqualität aufweisen, eignet sich das Rad perfekt als Ergänzung zum Busangebot an der Haltestelle Gemeindehaus. Gerade mit dem E-Bike sind auch weniger gut mit dem ÖV erschlossene Ortsgebiete über der Bolgenach noch in vertretbarer Distanz erreichbar. Allerdings sind hier die Steigungen anspruchsvoll.

Haltestelle	Kat.	Fußläufig erschlossene Siedlungsfläche [m ²]	Rad: zusätzlich erschlossene Fläche [m ²]
Hittisau Gemeindehaus	V	142 632	269 283

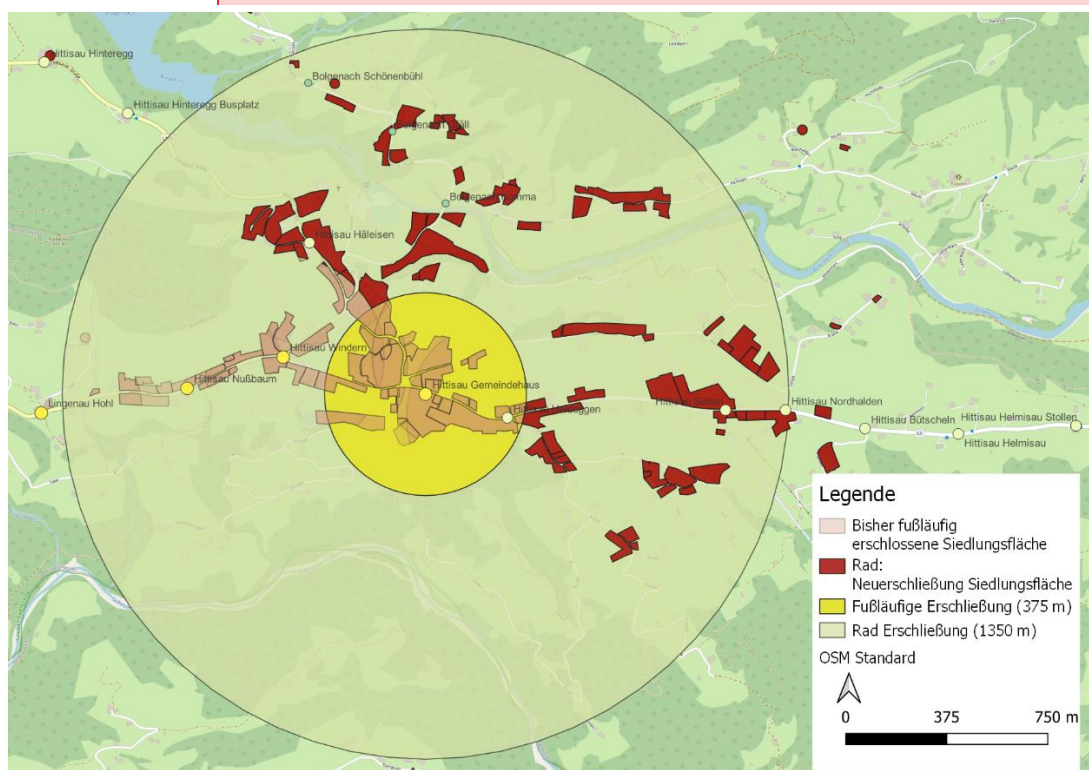


Abbildung 9: Hittisau Gemeindehaus - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Hittisau Gemeindeamt

Die Haltestelle Hittisau Gemeindehaus hat die besten Voraussetzungen für die Umsetzung eines Mobilitätsknotens. Eine gute ÖV-Anbindung trifft hier auf ein sehr hohes Radpotential. Ein zukünftiger Ausbau der geplanten Radroute würde den Standort weiter herausheben. Gerade für weite Teile im östlichen Gemeindegebiet bietet die Haltestelle eine perfekte Möglichkeit für den Umstieg zwischen Bus und Rad.

Ein weiterer großer Vorteil ist der Standort des Carsharing-Autos, wodurch an dieser Haltestelle alle Angebote des Umweltverbundes vereint werden.

Die Haltestelle ist im Bezug auf Bike&Bus aber gleichzeitig schon sehr gut ausgebaut. Überdachte Abstellplätze bieten schon einen hohen Standard, auch für Tagespendler*innen die hier ihr Fahrrad abstellen.

Die Haltestelle kann in der jetzigen Form schon als Mobilitätsknoten bezeichnet werden, da hier alle nachhaltigen Mobilitätsangebote zusammentreffen. Der Ausbaustandard ist gut.

Sollte sich die Gemeinde entschließen, den Standort zusätzlich attraktiver gestalten bzw. die Haltestelle zur Mobilitätsdrehscheibe ausbauen zu wollen, bieten sich vor allem die PKW-Parkplätze im Gemeindebesitz an. Ein potentielle Standort ist direkt im Anschluss an das Gemeindeamt neben dem Carsharing Standort (blau).

Weitere Möglichkeiten bieten auch die Parkflächen in Sichtweite der Haltestellen. An diesem Standort kann der Mobilitätsknoten auch als Bindeglied zwischen Haltestelle und Schulzentrum fungieren.

Für eine fundierte Entscheidungsfindung wird eine Erhebung der Auslastung an einigen Stichtagen empfohlen. Eine Erhebung kann Aufschluss geben, ob der Bedarf für zusätzliche Stellplätze vorhanden ist. Weiters ist eine Pilotphase mit dem ChargerCube eine gute Möglichkeit, um hier das zusätzliche Potential (in Kombination mit einer Zählung) zu ermitteln.

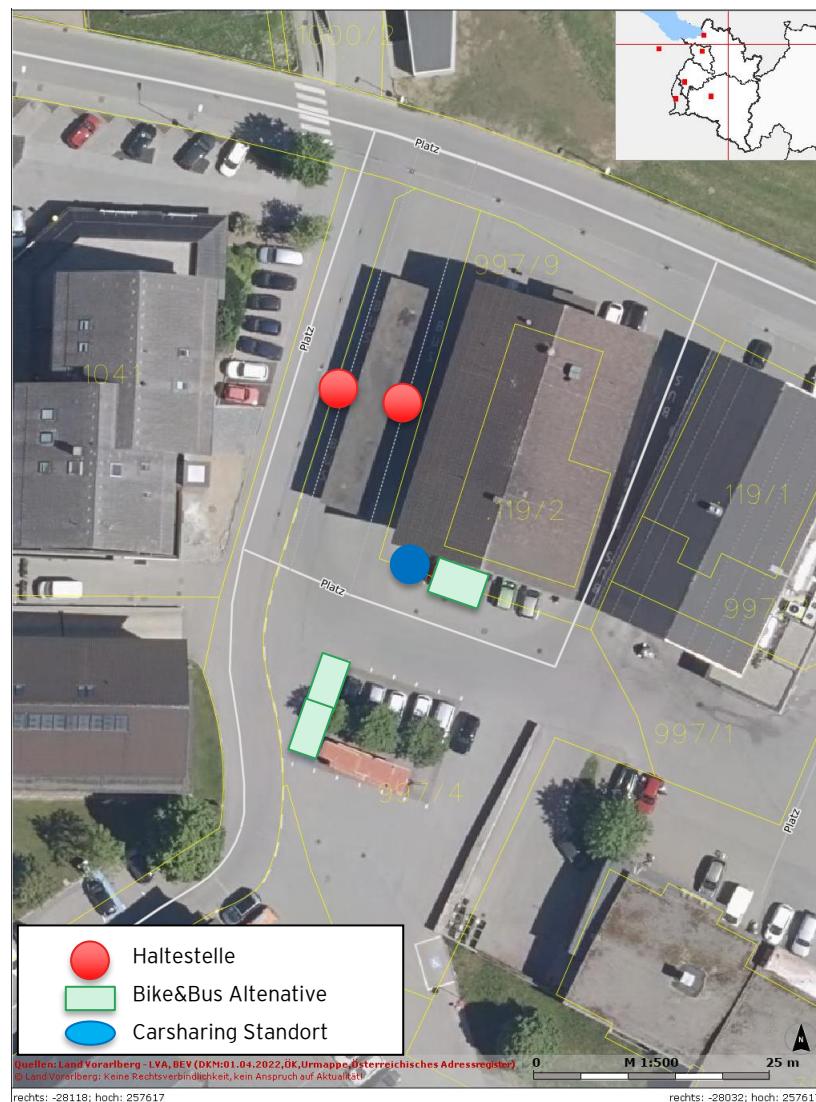


Abbildung 10: Empfehlung Hittisau Gemeindehaus (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Haltestelle 3) Hittisau Windern



Abbildung 11: Überblick Hittisau Windern (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestellen Hittisau Windern liegt an der Kreuzung der Landesstraße 205 und Landesstraße 5. Einseitig gibt es ein Buswartehäuschen, das für beide Richtungen genutzt wird. An der L205 gibt es ein paar Betriebe. Ansonsten sind hauptsächlich Wohngebiete fußläufig erreichbar. Die Haltestelle liegt nur etwa 500m vom Zentrum bzw. der Haltestelle Gemeindehaus entfernt.

Besonders für Fahrradfahrende aus den nördlichen Ortsteilen (Häleisen, Banholz) kann die Haltestelle eine gute Alternative sein, um auf den Bus umzusteigen.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt, gleich wie das Gemeindehaus, 55 Abfahrten pro Tag. Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	60-120
820	Egg	60
860	Dornbirn	60-120
860	Sibratsgfall	60-120
891	Riefensberg	60

Die Haltestelle ist ebenfalls ein Knotenpunkt für die Region, die Verbindungen in alle Nachbargemeinden bietet.

Radverkehr

An der Haltestelle gibt es keine Abstellmöglichkeit für Fahrräder.

Entlang der Landesstraßen gibt es einen Gehsteig. Eine Anlage für den Radverkehr ist nicht vorhanden. Auch in Zukunft ist an diesem Kreuzungspunkt keine Radverkehrsanlage geplant. Vor allem für Radfahrende, die nördlich entlang der L205 wohnen, ist die Haltestelle eine potentielle Umstiegsstelle.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie kann etwa 17 Hektar Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden. Die zusätzliche Fläche stellt im regionalen Vergleich eine relativ großes Potential dar.

Die Haltestelle weist eine hohe Erschließungsqualität auf und eignet sich aufgrund des Radpotentials sehr gut als Bike&Bus Knotenpunkt.

Die Nähe zur besser erschlossenen Haltestelle „Gemeindehaus“ und die suboptimale Radanbindung mindern die Eignung als Bike&Bus Standort etwas ab.

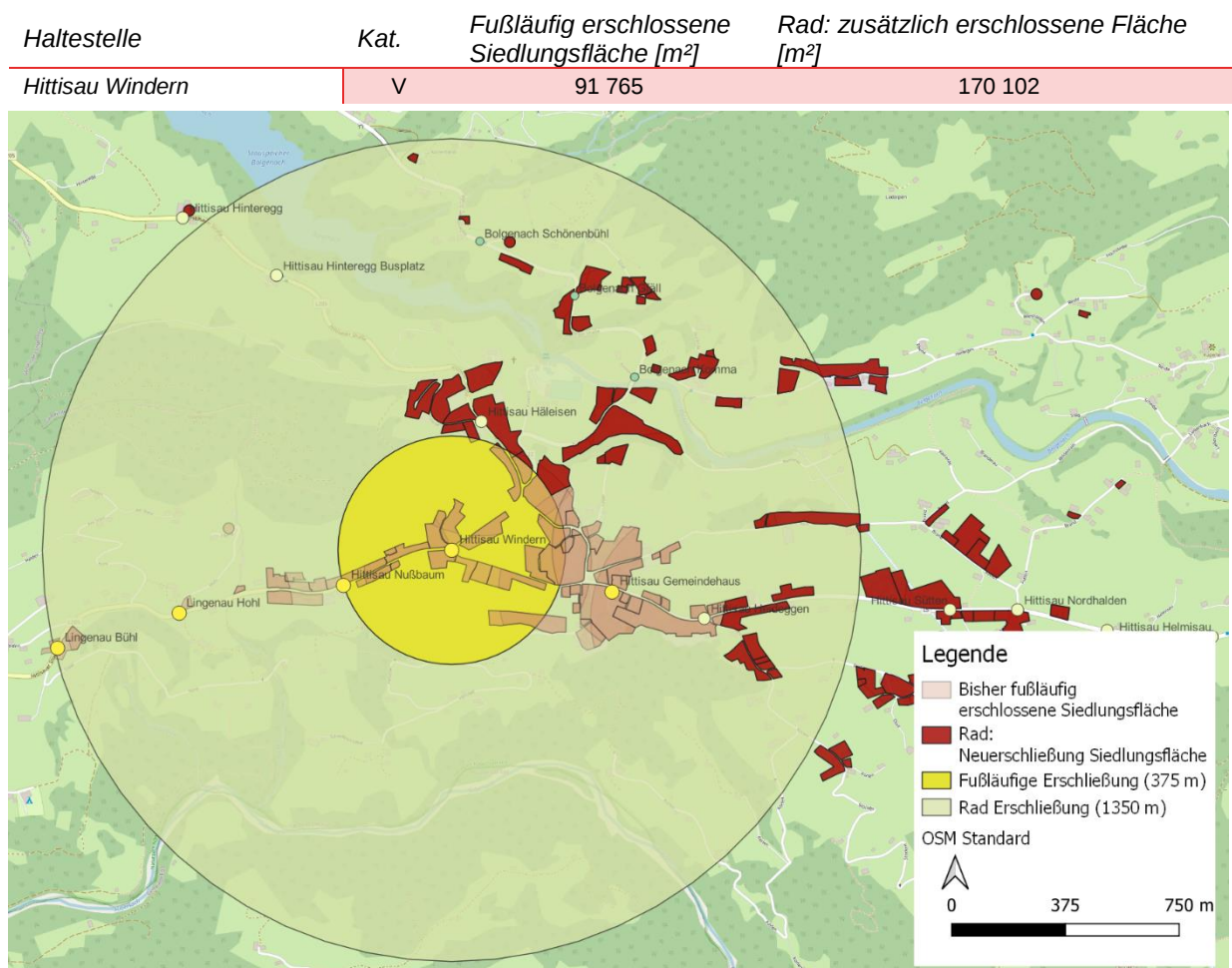


Abbildung 12: Hittisau Windern - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Hittisau Windern

Die Haltestelle Hittisau Windern hat gute Voraussetzungen für die Umsetzung einer überdachten Abstellanlage. Ein Ausbau zu einem zentralen Mobilitätsknotenpunkt wird aufgrund der räumlichen Nähe zum Zentrum eher nicht empfohlen. Die Ergänzung einer Abstellanlage für Fahrräder jedoch sehr wohl.

Die Ergänzung der Haltestelle mit überdachten

Abstellmöglichkeiten ist vor allem in Fahrtrichtung Lingenau bzw.

Krumbach, also auf der Seite des Buswartehäuschens zu empfehlen.

Eine Integration der Anlage in das Buswartehäuschen wie in Sulzberg

Dorfplatz (siehe Bild) wäre denkbar und sinnvoll. Auf der bestehenden Parzelle wäre ein Zubau an das bestehende Buswartehäuschen möglich.

Beispiel Sulzberg Dorfplatz-
Quelle: Google Street View

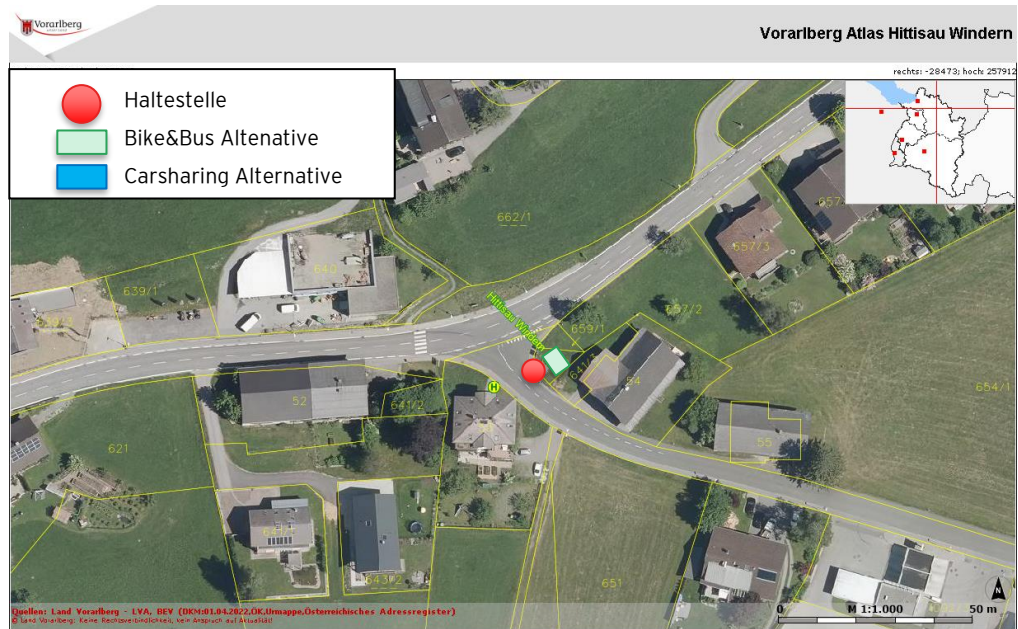


Abbildung 13: Empfehlung Hittisau Windern

Haltestelle 4) Krumbach Dorf



Abbildung 14: Überblick Haltestelle Krumbach Dorf (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Krumbach Dorf liegt im Zentrum von Krumbach, etwas nördlich des Gemeindeamts an der L205. Die Bushaltestelle liegt etwas abgesetzt nördlich der Landesstraße und kann von beiden Seiten vom Bus angefahren werden.

Die Haltestelle ist der zentrale Zu-/Ausstiegspunkt des Zentrums und erschließt die zentralen Wohngebiete sowie zentrale Einrichtungen (Gemeindeamt, Schule, Kirche), Geschäfte und Dienstleistungen.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt 76 Abfahrten pro Tag - ein sehr hoher Wert für die Region.

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	60
820	Hittisau (- Egg)	60
890	Lingenau (-Egg)	60
890	Riefensberg	60

Von der Haltestelle Krumbach können fast alle Gemeinden im Vorderwald direkt erreicht werden. Zudem ist die Verbindung nach Egg mit zwei Richtungen sehr gut.

Radverkehr

Unmittelbar neben der Haltestelle gibt es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Allerdings sind diese nicht überdacht.

Die Landesradroute Alltag führt durch das Zentrum von Krumbach. Es existiert allerdings keine Radverkehrsanlage entlang der Landesstraße. Mittelfristig sind hier nach momentanem Stand auch keine baulichen Maßnahmen für den Radverkehr geplant.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie kann etwa 16 Hektar Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden. Die zusätzliche Fläche stellt im regionalen Vergleich eine relativ großes Potential dar.

Die Haltestelle weist eine hohe Erschließungsqualität auf und eignet sich aufgrund des Radpotentials sehr gut als Bike&Bus Knotenpunkt.

Die Nähe zur besser erschlossenen Haltestelle „Gemeindehaus“ und die suboptimale Radanbindung mindern die Eignung als Bike&Bus Standort etwas ab.

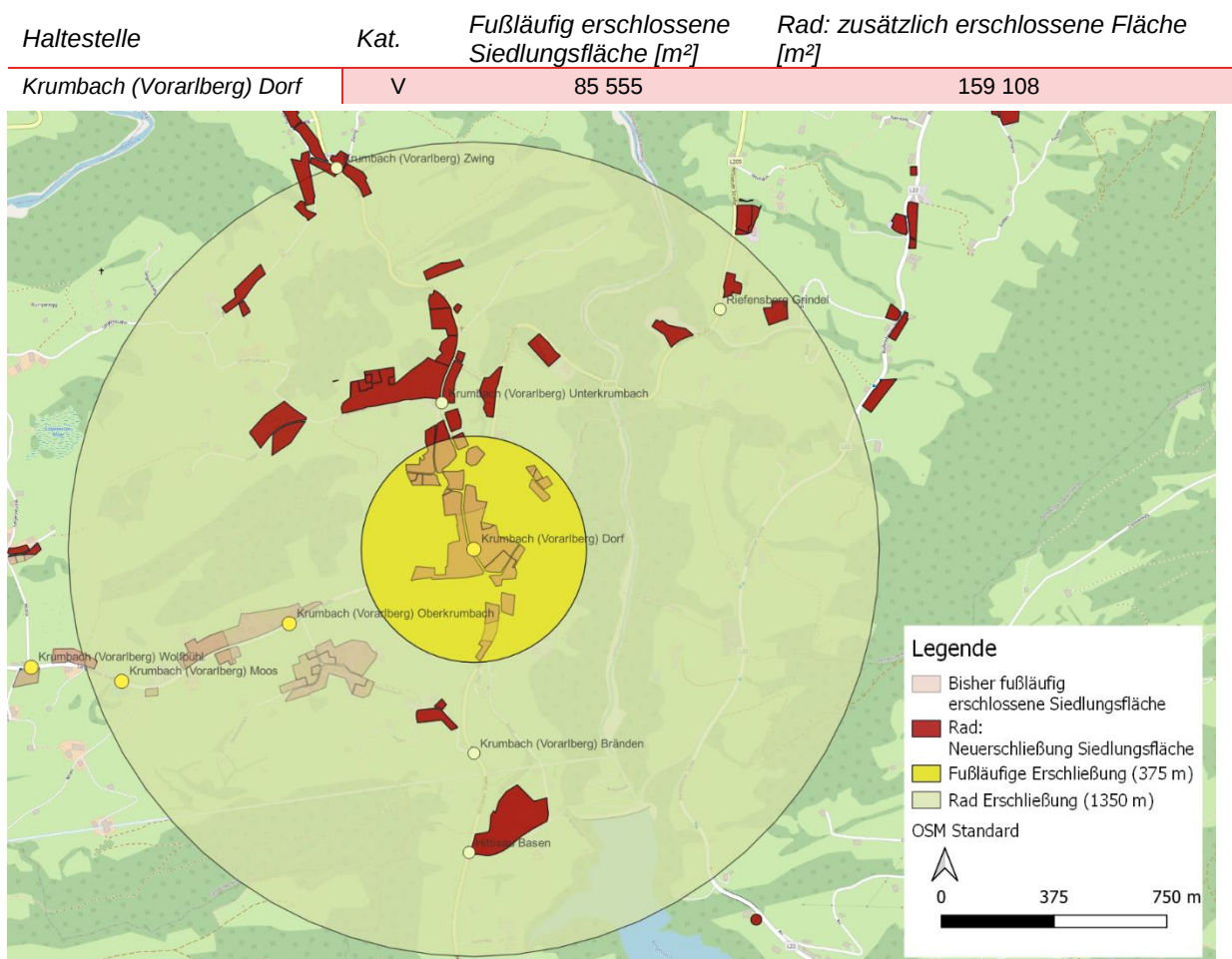


Abbildung 15: Krumbach Dorf - "Zusatzpotential Rad"

(Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Krumbach Dorf

Die Haltestelle Krumbach Dorf hat gute Voraussetzungen für die Umsetzung eines Mobilitätsknotenpunktes. Die zusätzliche Erreichbarkeit, insbesondere des Industriegebietes und der Ortsteile im Norden (Zwing) und der zentrale Standort bieten sich hier an, den Mobilitätsknoten weiter zu entwickeln.

Als möglicher Standort empfiehlt sich ein gut einsebarere Platz in der Umgebung der Haltestelle. Nördlich der Haltestelle, allerdings auf einer privaten Parzelle (GST. Nr. 15/5), gibt es einen Rad-Abstellplatz, der durch eine Überdachung aufgewertet werden könnte.

Der Parkplatz östlich der Haltestelle ist im Gemeindebesitz. Hier würde sich eine Ergänzung direkt neben der Haltestelle, zwischen Haltebereich und E-Lade-Säule anbieten. Für einen Mobilitätsknoten wäre hier ein idealer Ort, um mehrere nachhaltige Mobilitätsformen, inklusiv der Reaktivierung des Carsharing-Standortes zusammenzubringen. Das Vorhandensein einer Lademöglichkeit erleichtert ein solches Vorhaben zusätzlich.



Abbildung 16: Empfehlung Haltestelle Krumbach Dorf (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Haltestelle 5) Langen Fischanger



Abbildung 17: Überblick Haltestelle Langen Fischanger (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Langen, Fischanger liegt östliche des Gemeindegebiets in der gleichnamigen Parzelle „Fischanger“. Die Bushaltestelle ist vor allem von Wohngebäuden umgeben. In näherer Umgebung gibt es einen Supermarkt und eine Metzgerei.

Die Haltestelle zeichnet sich vor allem deshalb als wichtiger Haltepunkt aus, weil sie für die gesamte Bebauung und die Bewohner*innen Richtung Nord-Osten entlang der L2 bis zur Staatsgrenze als Einstiegspunkt zum ÖV dient. Bei der Abzweigung L2/L4 gibt es bereits eine Abstellanlage. Der Abstand zum Haltepunkt und die Ausführung der Anlage mit Vorderradklemmen ist allerdings verbesserungswürdig.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „VI“. Die Haltestelle zählt 37 Abfahrten pro Tag.

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	60
820	Hittisau (- Egg)	30-60

Von der Haltestelle Fischanger gibt es eine schnelle Verbindung nach Bregenz bis zum Bahnhof Bregenz. Weiters führt die Linie durch den Vorderwald bis nach Hittisau, im Stundentakt auch nach Egg.

Radverkehr

In etwa 200 m Entfernung gibt es eine überdachte Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Allerdings ist diese mit Vorderradklemmen als Schrägparker-Anlage ausgeführt.



Die Landesradroute Alltag führt direkt an der Haltestelle vorbei, weiter Richtung Zentrum. Eine Variantenplanung und Vorprojektplanung für diesen Abschnitt ist im Zuge der Aus-

arbeitung im LEADER Projekt „Radeln im Grenzbereich“ bereits vorhanden. Ein konkretes Umsetzungsdatum gibt es noch nicht.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 7,3 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden.

Die Haltestelle weist zwar nur eine Haltestellenkategorie „VI“ auf, eignet sich jedoch aufgrund des Radpotentials und des langgezogenen Wegstücks bis zur Grenze - auch über das Zusatzpotential hinaus - sehr gut als Bike&Bus Knotenpunkt.

Haltestelle	Kat.	Fußläufig erschlossene Siedlungsfläche [m ²]	Rad: zusätzlich erschlossene Fläche [m ²]
Langen bei Bregenz Fischanger	VI	98 128	73 104

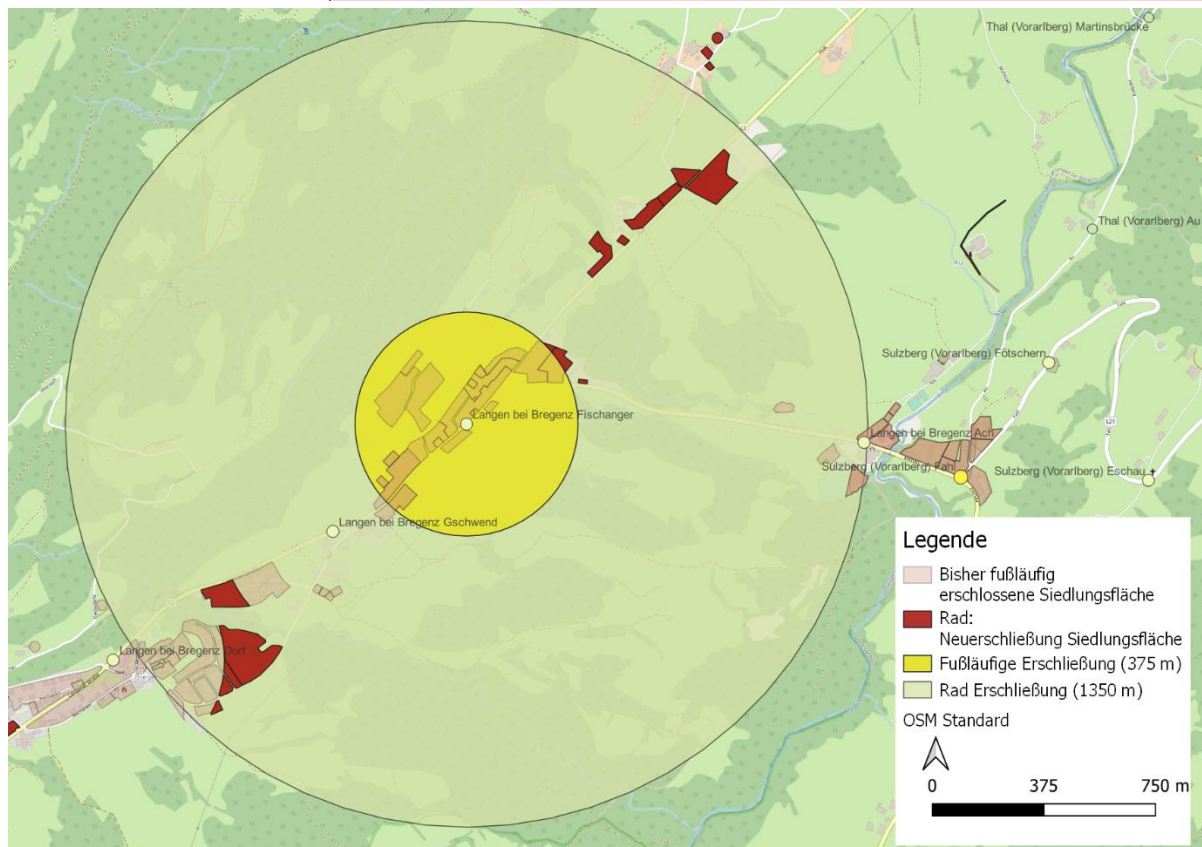


Abbildung 18: Krumbach Dorf - "Zusatzpotential Rad"

(Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Langen Fischanger

Die Haltestelle Langen Fischanger hat sehr gute Voraussetzungen für die Umsetzung als reine Bike&Bus-Haltestelle. Auf Grund des Vorhandenseins der bestehenden Abstellanlage ist die Dringlichkeit einer Umsetzung im Vergleich zu anderen Standorten mit ähnlichen räumlichen Voraussetzungen etwas reduziert.

Der Standort eignet sich hervorragend für Radfahrende, die weiter Richtung Staatsgrenze wohnen und nach Bregenz pendeln müssen. Die Entwicklung einer qualitativ hochwertigen Abstellanlage in Fahrtrichtung Bregenz, und das in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle, wird hier aber mittel- bis langfristig empfohlen.



Abbildung 19: Empfehlung Haltestelle Langen Fischanger (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Haltestelle 6) Langenegg Gfäll



Abbildung 20: Überblick Haltestelle Langenegg Gfäll (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Langenegg, Gfäll liegt nördlich des Dorfkentrums von Langenegg. Die Bushaltestelle dient vorrangig der Erschließung des Gewerbegebiets und hat kein Buswartehäuschen und keine Sitzgelegenheit. Die Haltestelle hat eine Besonderheit: Weiter nördlich im Gemeindegebiet von Krumbach soll ein neues Gewerbegebiet entstehen. Somit würde es sich anbieten, die Haltestelle für Berufspendler*innen, die in einem dieser (geplanten oder vorhandenen) Gewerbegebiete arbeiten, weiterzuentwickeln.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt 48 Abfahrten pro Tag.

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
890	Riefensberg	30
890	Lingenau (-Egg)	30

Von der Haltestelle Gfäll gibt es eine Verbindung über Krumbach (mit Umsteigemöglichkeit) weiter nach Riefensberg. Weiters führt die Linie über Langenegg nach Lingenau mit Umsteigemöglichkeiten Richtung Alberschwende (und Dornbirn). Vereinzelt fahren die Busse auch weiter nach Egg.

Radverkehr

Die Landesradroute Alltag führt direkt an der Haltestelle vorbei Richtung Süden ins Zentrum und Richtung Norden an die bestehenden Geh-/Radweg Richtung Krumbach.

Im Projekt „Radeln im Grenzbereich“ ist auf der Seite des Gewerbegebiets ein Geh- und Radweg in Planung. Ein Umsetzungsdatum gibt es hier allerdings nicht. Ein Bau in Zusammenhang mit dem neuen interkommunalen Betriebsgebiet wäre wünschenswert.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie kann etwa 5 Hektar Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden.

Die Haltestelle weist eine hohe ÖV-Erschließungsqualität auf. Allerdings sind größere Arbeitsplatzzentren nur mit zusätzlichen Umstiegen zu erreichen.

Das Potential ist insgesamt begrenzt, da ein Großteil der Raderreichbarkeit, auch über die Haltestelle „Zentrum“ erschlossen werden kann.

Einzig in Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Betriebsflächen würde es Sinn machen, hier Bike&Bus weiter zu forcieren.

Haltestelle	Kat.	Fußläufig erschlossene Siedlungsfläche [m ²]	Rad: zusätzlich erschlossene Fläche [m ²]
Langenegg Gfäll	V	46 739	49 983

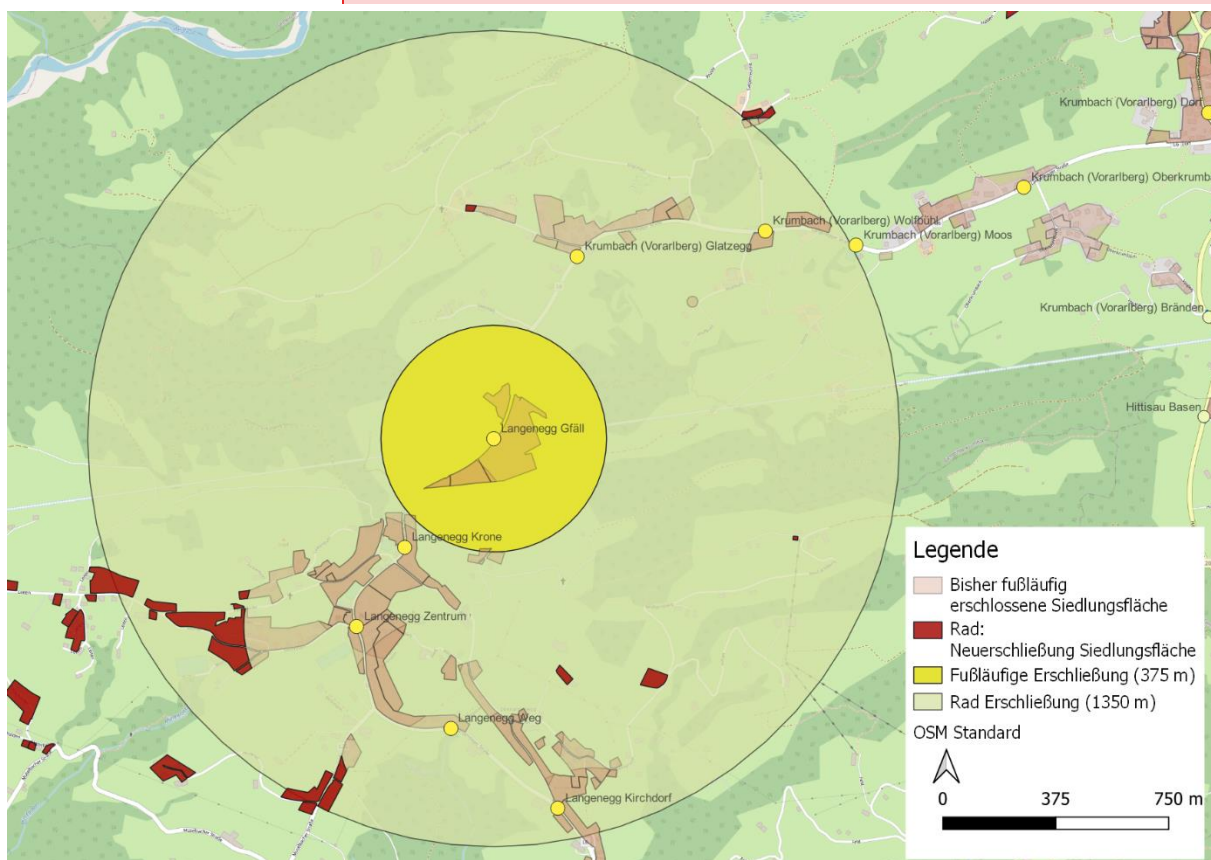


Abbildung 21: Langenegg Gfäll - "Zusatzpotential Rad"

(Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Langenegg Gfäll

Die Haltestelle Gfäll hat eine ÖV-Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Verwirklichung einer Bike&Bus-Haltestelle macht aber vor allem mit dem Bau des Radweges und/oder der Entwicklung des neuen Betriebsgebietes Sinn.

Im Zuge von Widmungs- und Bauvorhaben (Radweg, Betriebsgebiet) in der nahen Umgebung soll in erster Linie die Qualität der Haltestelle an sich gesteigert werden. Eine Überdachung für Wartezeiten ist der erste Schritt. In diesem Zusammenhang kann auch gleich die Ergänzung mit einigen Abstellplätzen angedacht werden.

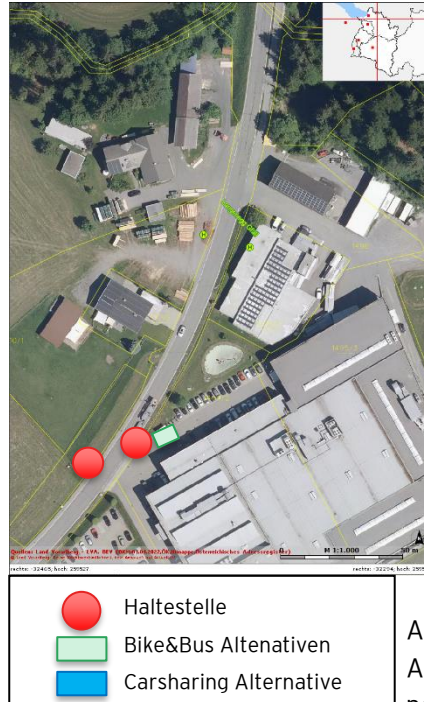


Abbildung 22: Empfehlung Haltestelle Langenegg Gfäll (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Die Empfehlung sieht vor, im Zuge von Bautätigkeiten um die Haltestelle deren Neuplanung in Angriff zu nehmen. Trotz schlechteren Platzverhältnissen ist eine Planung östlich der Landesstraße vorzusehen, da die Vorprojektplanung auf dieser Seite auch die Radroute vorsieht und die Erreichbarkeit des Betriebsgebietes ohne Querung möglich macht.

Alternativ zu einem kombinierten Buswartehäuschen mit Abstellanlage wäre ein Buswartehäuschen und ein zusätzliche Abstellanlage in Kooperation mit den umliegenden Betrieben eine Möglichkeit.

Auf diesen privaten Flächen ist schon eine Abstellanlage vorhanden. Diese müsste nur noch in Kooperation mit dem Liegenschaftsbesitzer nach hohen Qualitätsstandards umgebaut werden. Eine Realisierung wäre mit entsprechender Klärung vor ab sehr schnell möglich!



Abbildung 23: Option Radabstellanlage Gfäll in Kooperation mit Betrieb (Quelle Google, 2022)

Haltestelle 7) Langenegg Zentrum



Abbildung 24: Überblick Haltestelle Langenegg Zentrum (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Langenegg Zentrum liegt direkt vor dem Gemeindeamt. In unmittelbarer Umgebung liegt ein Supermarkt und mehrere Geschäfte/Dienstleister. Auch soziale Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen und die Schule liegen im fußläufigen Radius.

Die Haltestelle ist der zentrale Haltepunkt der Gemeinde und erschließt neben dem oben Genannten auch einen Großteil des Wohngebietes im Zentrum.

Eine geografische Besonderheit der Haltestelle ist, dass die Zufahrt zu den westlichen Siedlungsbereichen abseits der Landesstraße (Leiten) unmittelbar beim Haltepunkt endet. Somit ist es der ideale Sammelpunkt für Umsteigende vom Rad auf den ÖV.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt 48 Abfahrten pro Tag und wird durch dieselben Linien wie die Haltestelle Gfäll bedient:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
890	Riefensberg	30
890	Lingenau (-Egg)	30

Von der Haltestelle Zentrum gibt es eine Verbindung über Krumbach (mit Umsteigemöglichkeit) weiter nach Riefensberg. Weiters führt die Linie über Langenegg nach Lingenau mit Umsteigemöglichkeiten Richtung Alberschwende (und Dornbirn). Vereinzelt fahren die Busse auch weiter nach Egg.

Radverkehr

Die Landesradroute Alltag führt direkt an der Haltestelle vorbei Richtung Osten im Mischverkehr Richtung Kirchdorf und Richtung Norden bis zum Betriebsgebiet und weiter nach Krumbach.

Im Projekt „Radeln im Grenzbereich“ sind im Zentrum keine Planungen ausgearbeitet worden. Das Radroutenkonzept Vorderwald sieht aber eine Verkehrsberuhigung der Zentren, unter anderem auch in Langenegg, vor.

Sowohl in Richtung Betriebsgebiet als auch in Richtung Lingenau gibt es jeweils von der Ortsausfahrt startend Planungen für einen Geh-/Radweg entlang der Landesstraße.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 9 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden.

Die Haltestelle weist eine hohe ÖV-Erschließungsqualität auf und eignet sich aufgrund des zusätzlichen Radpotentials sehr gut als Bike&Bus Knotenpunkt.

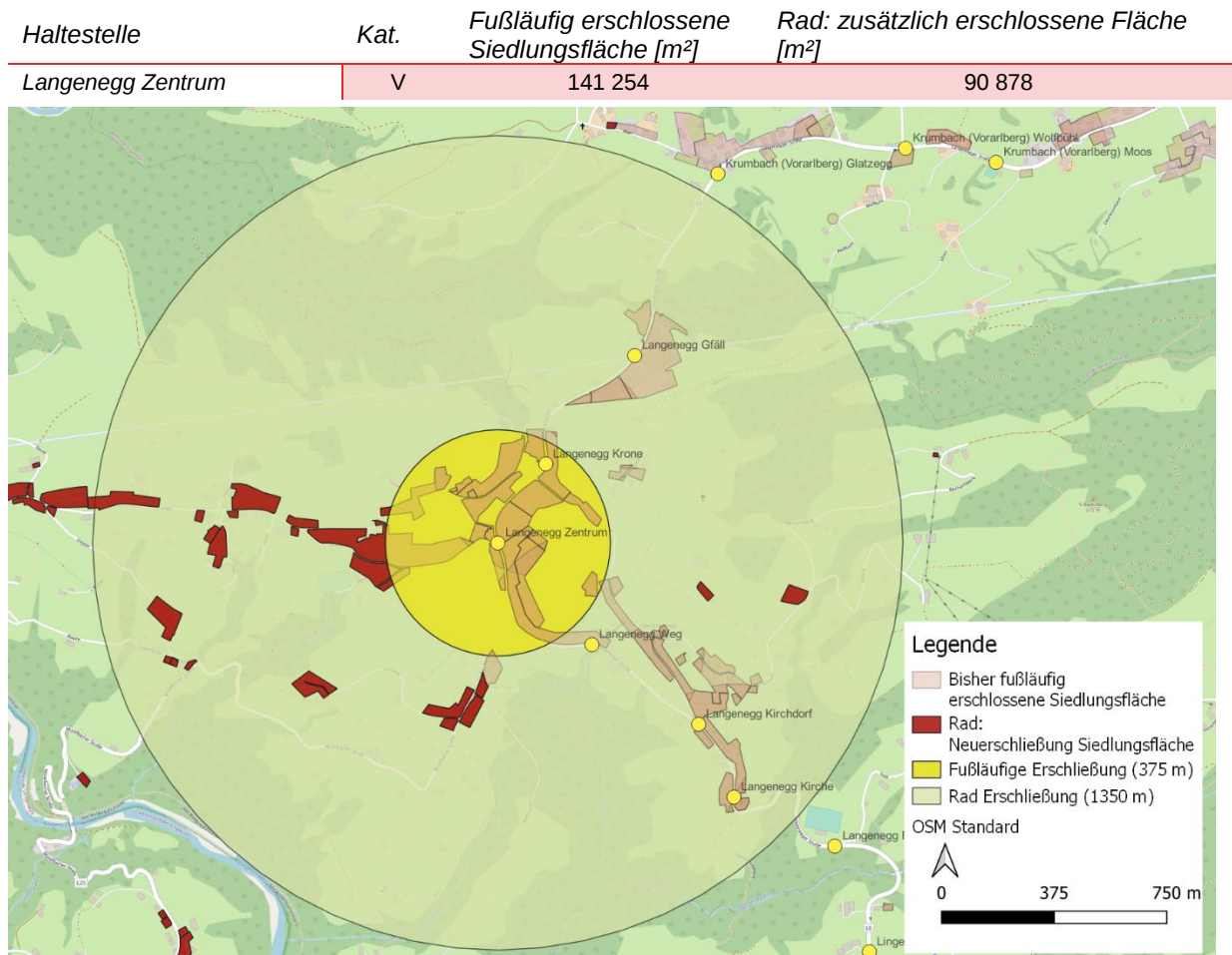


Abbildung 25: Langenegg Zentrum - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Langenegg Zentrum

Die Haltestelle Langenegg Zentrum hat gute Voraussetzungen für die Umsetzung eines Mobilitätsknotenpunktes. Die zusätzliche Erreichbarkeit, insbesondere der Ortsteile im Westen, und der zentrale Standort der Haltestelle bieten sich hier an, die Haltestelle zu einem Mobilitätsknoten weiter zu entwickeln.

Als möglicher Standort empfiehlt sich ein gut einsehbarer Platz in der Umgebung der Haltestelle.

Entlang der Landesstraße vor dem Gemeindeamt und Richtung Supermarkt sind Querparkplätze angeordnet. Eine Umnutzung dieser Stellplätze schafft Platz für die Umsetzung eines Mobilitätsknotens.

Empfohlen wird die Umsetzung einer qualitativ hochwertigen Abstellanlagen, überdacht und mit Hoch-/Tiefparkern auf der Fläche eines Parkplatzes. Zusätzlich bietet sich der Standort zur Reaktivierung des Carsharing Angebotes an. Eine Lademöglichkeit ist vorhanden, die Ausweisung eines geeigneten Stellplatzes schnell umgesetzt.

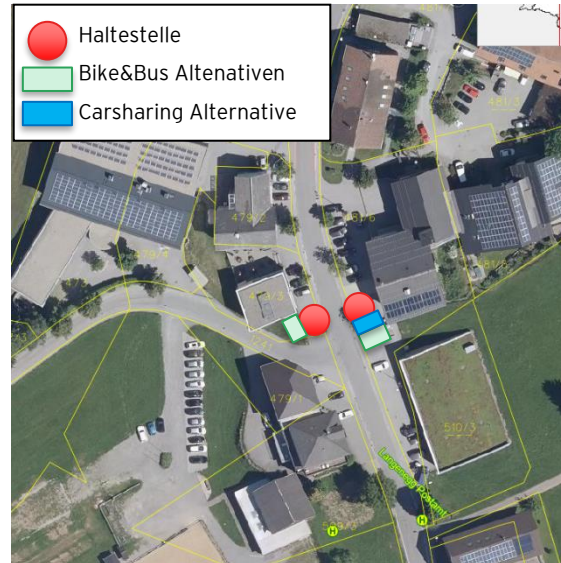


Abbildung 26: Empfehlung Haltestelle Langenegg Zentrum (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Haltestelle 8) Lingenau Dorfplatz



Abbildung 27: Überblick Haltestelle Lingenau Dorfplatz (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Lingenau Dorfplatz liegt direkt im Zentrum vor der Kirche und befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen im Dorf. Die Volksschule und die Mittelschule sind nur wenige Meter entfernt. Fußläufig erreichbar ist auch ein Großteil des Siedlungsgebiets im Ortszentrum.

Die Haltestelle ist einer der zentralen Umsteigepunkte im gesamten Vorderwald für die Verbindungen aus Dornbirn weiter Richtung Langenegg und Krumbach. Aber auch die enge Verknüpfung der Gemeinden Lingenau und Langenegg macht die Haltestelle zu einem wichtigen Zustiegspunkt.

Auf dem Dorfplatz nördlich der Landesstraße ist ein Buswartehäuschen vorhanden. Südlich der Landesstraße ist die Wartesituation für ÖV-Nutzende nicht optimal, da hier auch Parkplätze für die umliegenden Geschäfte sind und wenig Platz vorhanden ist.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt mit 80 Abfahrten pro Tag die meisten Abfahrten in der Region!

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	60
820	Egg über Großdorf	60
860	Hittisau - Sibratsgöll	60
860	Dornbirn	60
890	Riefensberg (über Langenegg)	60
890	Egg über Großdorf	60

Von der Haltestelle Dorfplatz gibt es direkte Verbindungen nach Bregenz und Dornbirn jeweils bis zum Bahnhof und eine Verbindung nach Egg. Weiters können auch alle Gemeinden in der Region Vorderwald über verschiedene Richtungen erreicht werden.

Radverkehr

In der Umgebung der Haltestelle gibt es keine öffentliche Radabstellanlage. Im Gegenteil, die ausgedehnten Parkflächen für PKWs machen selbst ein kurzfristiges Abstellen von Fahrrädern zur Herausforderung.

Die Landesradroute Alltag führt direkt an der Haltestelle vorbei weiter Richtung Hittisau und Richtung Langenegg/Alberschwende. Im Radroutenkonzept ist eine Verkehrsberuhigung für diesen Bereich empfohlen. Weiterführende Routen nach Hittisau und in Richtung Langenegg sind als Geh-/Radwege als Vorprojekt in „Radeln im Grenzbereich“ vorhanden. Ein konkreter Umsetzungszeitraum für die beiden Radrouten ist noch nicht bekannt.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 14 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden.

Die Haltestelle weist eine sehr hohe ÖV-Erschließungsqualität auf und deckt fußläufig große Teile des Zentrums ab. Die zusätzlich erschließbaren Flächen liegen vorrangig in topografisch höher oder tiefer gelegenen Ortsteilen. Eine qualitativ hochwertige Abstellanlage, die ausreichend Sicherheit bietet, ist dementsprechend entscheidend, um dieses Potential abschöpfen zu können.

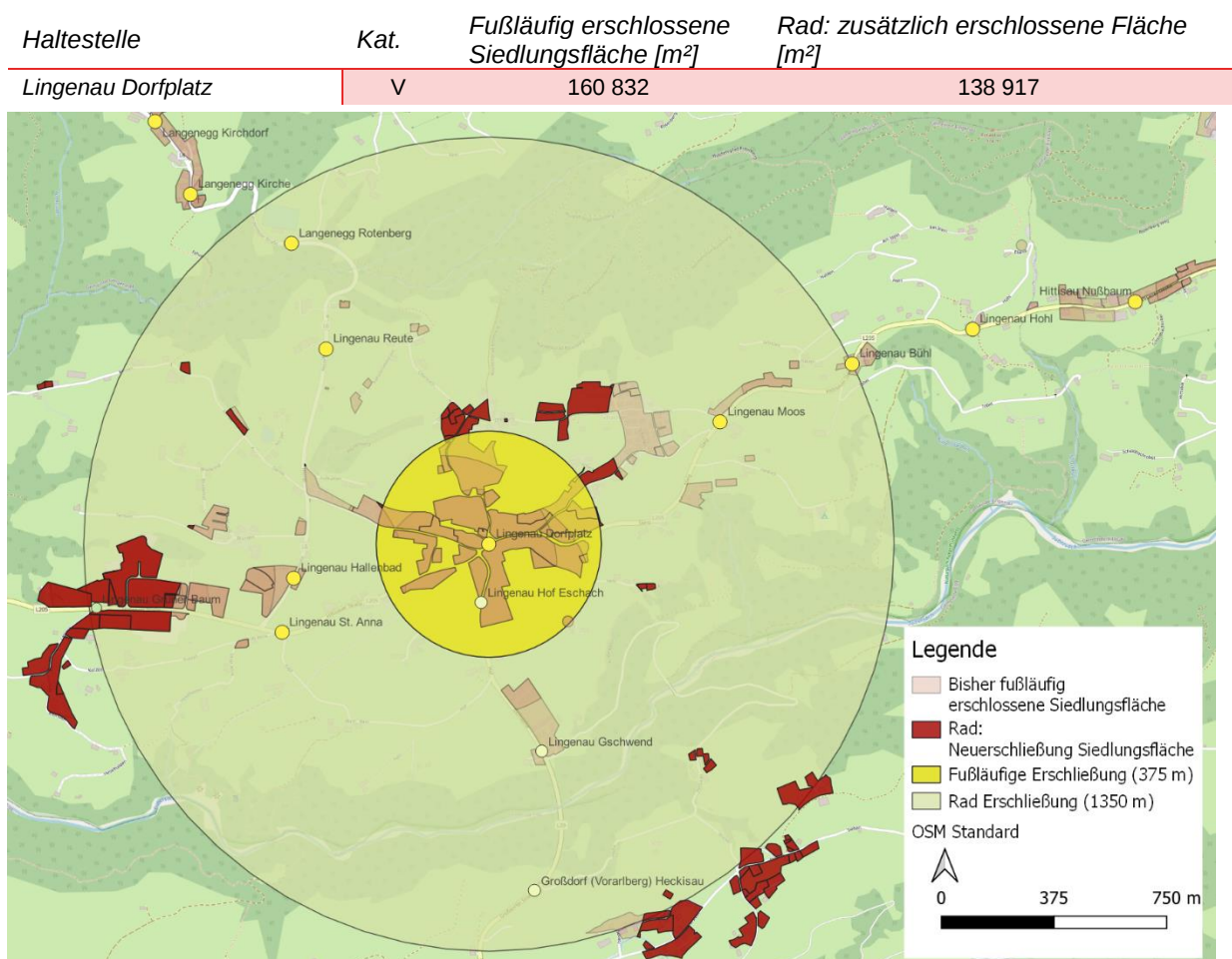


Abbildung 28: Lingenau Dorfplatz - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Lingenau Dorfplatz

Die Haltestelle Lingenau Dorfplatz bietet alle Voraussetzungen zur baldigen Umsetzung eines hochwertigen Mobilitätsknotenpunktes. Zum einen sind die ÖV-Erschließung und das Zusatzpotential sehr hoch. Zum anderen birgt die momentane Platzsituation an der Haltestelle sehr viel Verbesserungspotential. Als möglicher Standort für den Ausbau des Mobilitätsknotens empfiehlt sich ein gut einsebarere Platz am Rand des Dorfplatzes.

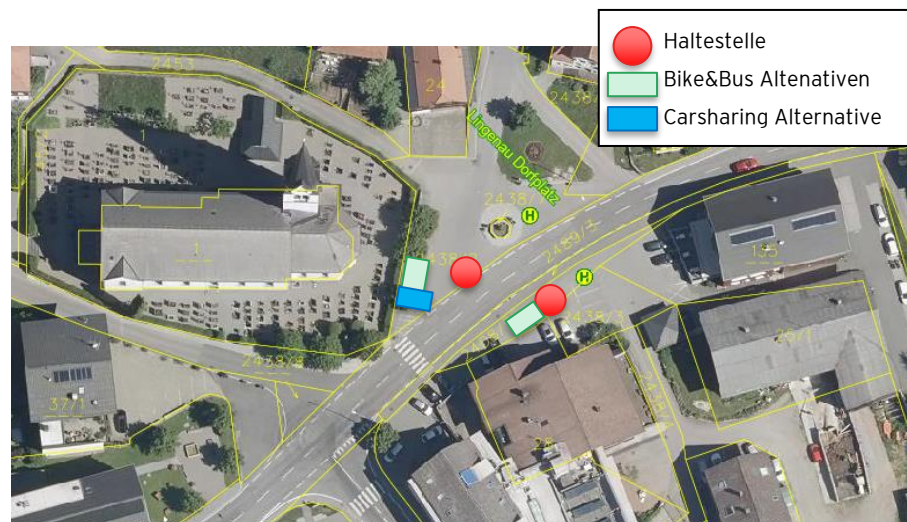


Abbildung 29: Empfehlung Haltestelle Lingenau Dorfplatz (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Der Parkplatz an der Grenze zur Kirche würde sich dafür eignen, einen größeren Knotenpunkt mit Abstellanlage, Information und einem Carsharing Standort zu gestalten. Die Verlegung des Gemeinde E-Autos, das Lingenau auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt (Carsharing Gruppe), auf den zentralen Platz würde die Aufmerksamkeit für das Angebot deutlich steigern. Der Vorteil des vorgeschlagenen Standortes ist, dass das Buswartehäuschen direkt daneben liegt. Am eingezeichneten Standort nördlich der Landesstraße bietet sich eine Ergänzung zum Mobilitätsknoten auch ohne bauliche Umgestaltung des Platzes an.

Eine Alternative wäre südseitig ein kombiniertes Buswartehäuschen inklusive Abstellanlage. Ein solche Vorhaben ist aber nur vorbehaltlich einer Platz-Neugestaltung eine Option, da die momentanen Grundstücksparzellen und die Platzverhältnisse eine solche Realisierung nicht zulassen. Dieser Standort hat den Vorteil, dass er im Zuge einer Umgestaltung des Straßenraumes und der umliegenden Flächen ein ideales Gestaltungselement für den Platz wäre, um nachhaltige Mobilität auf dem Dorfplatz präsent zu positionieren und den Verkehrsfluss zu regulieren.

Haltestelle 9) Lingenau St. Anna



Abbildung 30: Überblick Haltestelle Lingenau St. Anna (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Lingenau, St. Anna liegt westlich des Gemeindezentrums direkt bei der frisch renovierten Kapelle St. Anna. Die Bushaltestelle liegt etwas abseits des Wohngebiets, aber an einem Kreuzungspunkt, von dem aus die Ortsteile im Süd-Westen erreicht werden können.

Die Haltestelle zeichnet sich vor allem deshalb als wichtiger Haltepunkt aus, weil sie für die gesamte Bebauung und die Bewohner*innen Richtung Süd-Westen (Kleimat) und auch das Siedlungsgebiet an und westlich der L6 als Zu-Steigepunkt für ÖV-Nutzer*innen Richtung Alberschwende und Dornbirn dient. Südseitig der Landesstraße L205 gibt es bereits ein Wartehäuschen mit Abstellmöglichkeit. Nordseitig ist momentan nur eine Sitzgelegenheit ohne Überdachung vorhanden.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt 71 Abfahrten pro Tag.

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	60
820	Egg über Großdorf	60
860	Hittisau - Sibratsgfall	60
860	Dornbirn	60
890	Riefensberg (über Langenegg)	60
890	Egg über Großdorf	60

Von der Haltestelle St. Anna fahren die gleichen Verbindungen wie vom Dorfzentrum. Es gibt direkte Verbindungen nach Bregenz und Dornbirn jeweils bis zum Bahnhof und eine Verbindung nach Egg. Weiters können auch alle Gemeinden in der Region Vorderwald über verschiedene Richtungen erreicht werden.

Radverkehr

An der Haltestelle südlich der Landesstraße gibt es 3 überdachte Anlehnbügel, die Platz für vier Fahrräder bieten.

Die Haltestelle soll langfristig über die Landesstraße an das Landesradroutennetz angeschlossen werden. Momentan wird der Alltagsradverkehr vom Zentrum über die Dörnlestraße und vorbei am Dörnlesee geführt. Eine Realisierung

dieses Abschnitts vorbei an der Kapelle muss vom Zeithorizont eher als Vision gesehen werden.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 18 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden. Ein Großteil dieser Flächen kann auch über die Haltestelle Lingenau Dorfplatz abgedeckt werden.

Die Haltestelle weist eine hohe ÖV-Erschließungsqualität und zählt mit 71 Abfahrten einen der höchsten Werte in der Region.

Besonders für die Ortsteile im Westen der Gemeinde bietet sich aufgrund der Erreichbarkeit (Distanz) und der vielen Abfahrten eine Bike&Bus-Anlage an.

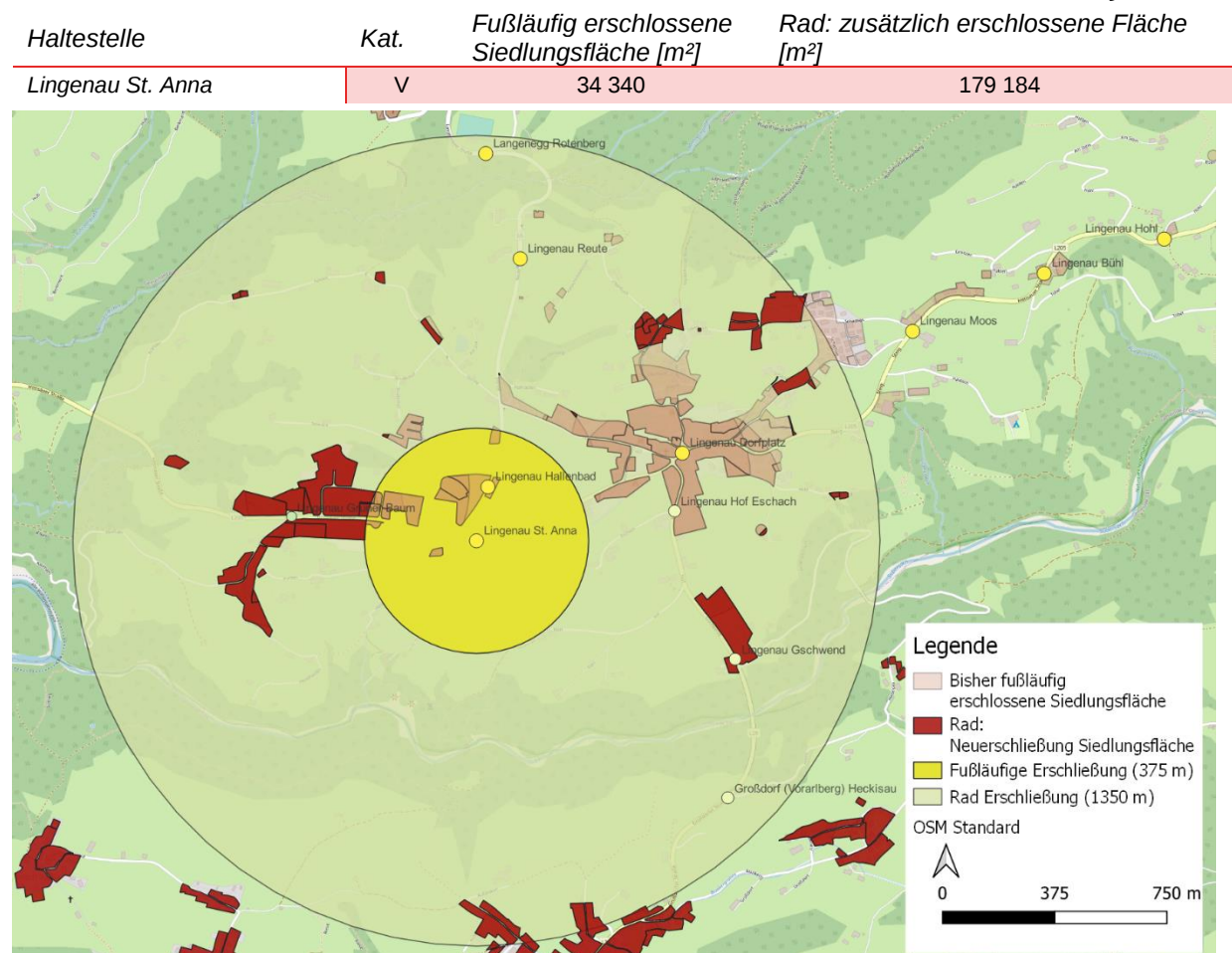


Abbildung 31: Lingenau St. Anna - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Lingenau St. Anna

Die zusätzliche Erreichbarkeit, insbesondere der westlichen Siedlungsgebiete und des Industriegebiets, und das hohe ÖV-Potential erfüllt alle Voraussetzungen für eine Umsetzung als Bike&Bus-Haltestelle.

Die Haltestelle Lingenau St. Anna hat mit dem Bau der Haltestelle südlich der Landesstraße schon eine wesentliche Qualitätsverbesserung erzielt und einen Teil dieses Potentials ausgeschöpft.

Als zusätzliche Maßnahme wird die Umsetzung einer qualitativ hochwertigen Haltestelle nördlich der Landesstraße (Fahrtrichtung Alberschwende) vorgeschlagen, um auch hier Pendler*innen eine Abstellmöglichkeit zu bieten. Idealerweise lehnt sich eine mögliche Planung an die Gestaltung der südseitig umgesetzten Haltestelle an.

Um das zusätzliche Potential (momentan sind nur vier Abstellplätze bequem erreichbar) abschätzen zu können, bietet sich die Haltestelle St. Anna ideal an, den ChargerCube, die mobile Abstellstation der Region als Pilotanlage aufzustellen. Ein möglicher Standort ist direkt bei der Haltestelle hinter der Kapelle. Empfohlen wird hier ein Pilotstandort möglichst nahe am Straßenraum (an der hinteren Gehsteigkante), um sensible Sichtbeziehungen zur Kapelle nicht zu stören. Der ChargerCube könnte hier zugleich Abstellanlage und überdachter Wartebereich sein, da die seitlich angebrachten Sichtfenster eine solche Nutzung zulassen.

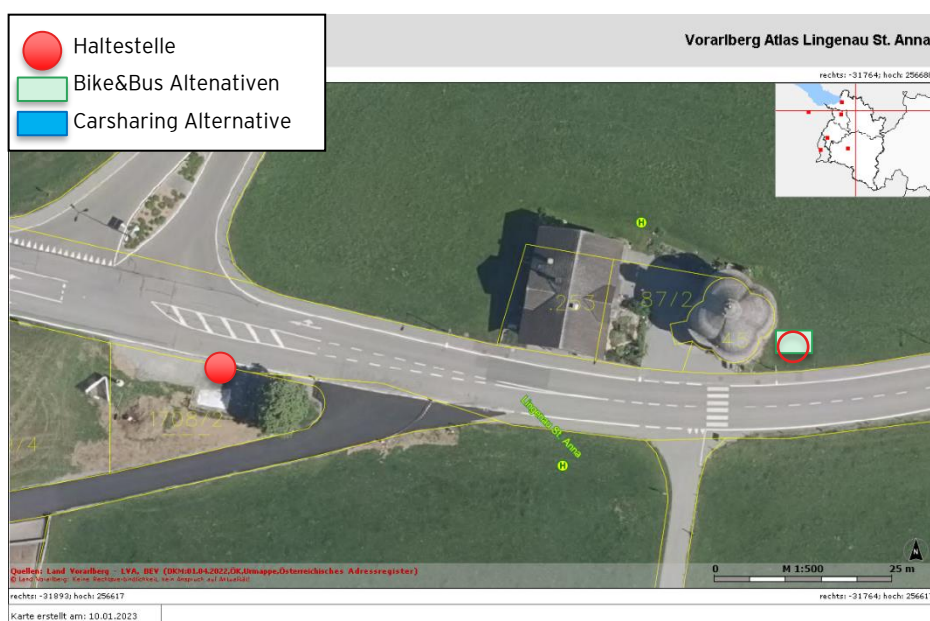


Abbildung 32: Empfehlung Haltestelle Lingenau St. Anna (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Haltestelle 10) Riefensberg Meierhofen



Abbildung 33: Überblick Haltestelle Riefensberg Meierhofen (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Riefensberg, Meierhofen liegt im gleichnamigen Ortsteil am Kreuzungspunkt der Landesstraßen L205, der Verbindung Richtung Deutschland bzw. Krumbach und der L23 als Zubringer zum Dorfzentrum.

Die Haltestelle ist südlich der L205 mit einem Buswartehäuschen ausgestattet, das das Warten im Trockenen ermöglicht.

Die Umgebung ist vor allem durch Wohnnutzung geprägt. Eine Tankstelle ist in unmittelbarer Nähe. Die Haltestelle ist, das gesamte Siedlungsgebiet betrachtet, sehr zentral gelegen. Viele Ortsteile liegen im Rad-Einzugsbereich der Haltestelle.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt 46 Abfahrten pro Tag. In der Gemeinde Riefensberg ist es die Haltestelle mit den meisten Abfahrten und der höchsten Erschließungsqualität.

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
890	Riefensberg	30-60
890	Oberstauen	120
890	Lingenau (-Egg)	30-60

Von der Haltestelle Meierhof gibt es regelmäßig Busse Richtung Riefensberg Dorf und in die entgegengesetzte Richtung nach Lingenau (über Krumbach und Langenegg). In Krumbach gibt es die Möglichkeit ohne Zeitverlust in die Linie 820 nach Bregenz umzusteigen. Vereinzelt gibt es Verbindungen direkt nach Oberstauen und Egg.

Ein Nachteil dieser Haltestelle ist, dass die Linie 891 Riefensberg-Hittisau (gleicher Schulsprengel) nicht über Meierhof geführt wird.

Radverkehr

Im Umkreis der Haltestelle gibt es keine Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Die Haltestelle ist als Zustiegspunkt ohne weitere Ausstattung für den Radverkehr ausgeführt.

Die Landesradroute Alltag führt direkt an der Haltestelle vorbei weiter Richtung Riefensberg Dorf. Momentan gibt es nur einen durchgehenden Gehsteig. Eine Variantenplanung für eine Radverkehrsanlage auf diesem Abschnitt gibt es momentan noch nicht. Eine zeitnahe Umsetzung einer Radverkehrsanlage ist nicht abzusehen.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 20 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden. Neben Hittisau Gemeindehaus hat die Haltestelle das meiste Zusatzpotential, was den Radverkehr anbelangt!

Mit dem Rad kann von der Haltestelle aus ein großer Teil des bewohnten Gebietes der Gemeinde erreicht werden. Gerade mit dem E-Bike ist auch die Steigung Richtung Dorf keine große Herausforderung. Gepaart mit der höchsten ÖV-Erschließung in der Gemeinde hat diese Haltestelle ein hohes Bike&Bus-Potential.

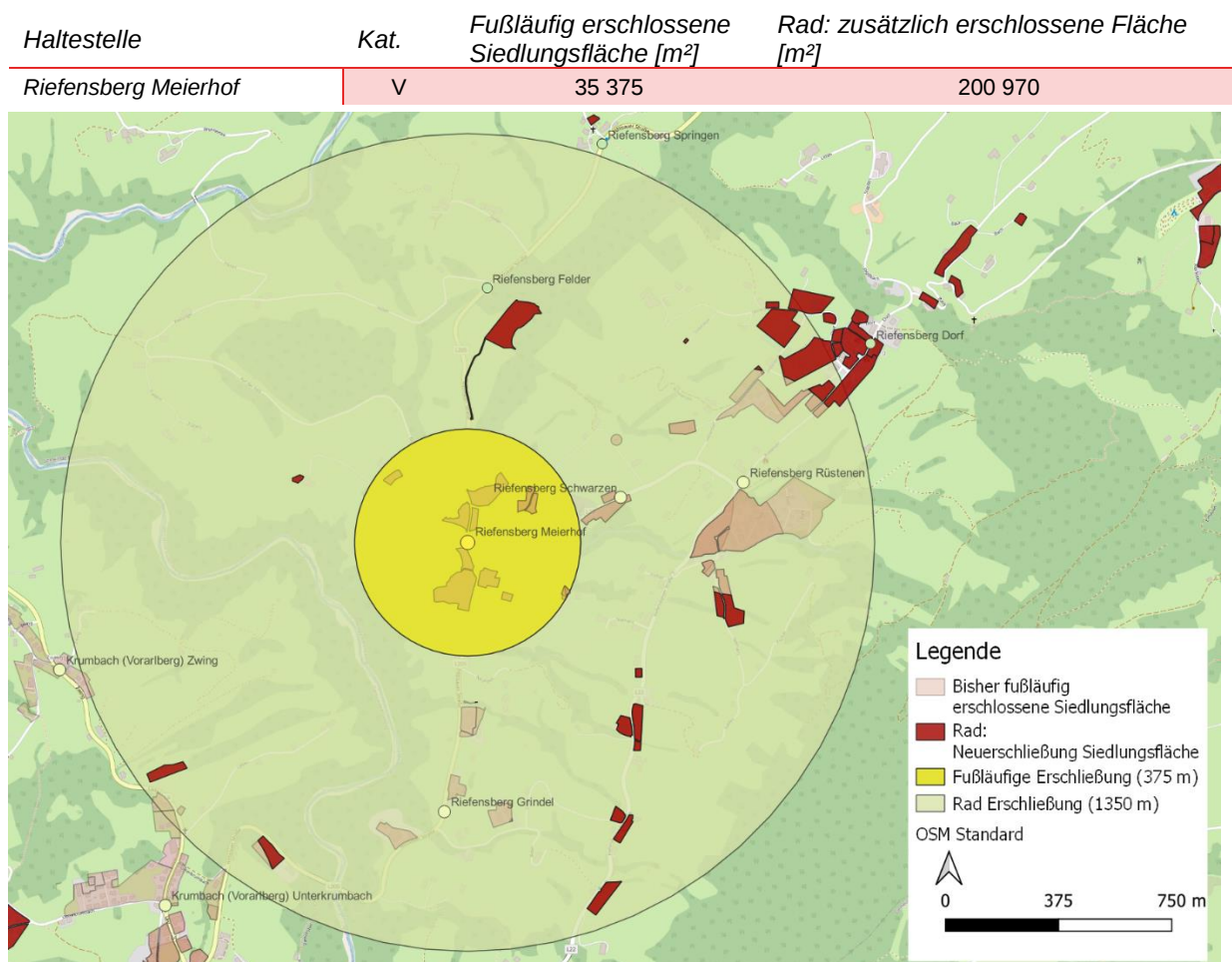


Abbildung 34: Riefensberg Meierhof - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Riefensberg Meierhof

Die Haltestelle Riefensberg, Meierhof hat ideale Voraussetzungen zur Ergänzung einer Bike&Bus-Anlage. Mit einer qualitativ hochwertigen und witterungsgeschützten Abstellanlage können Pendler*innen alle Busverbindungen (auch die von Oberstaufen kommenden) nutzen. Mit allen Verbindungen entsteht ein 30-Minuten-Takt mit dem ÖV.

Eine Pilotphase mit der mobilen Abstellanlage der Region bietet sich an diesem Standort an, um das Potential abschätzen zu können.

Aufgrund der Platzverhältnisse wird eine Umsetzung wie in Sulzberg Dorfplatz empfohlen. Ein nach hinten verlängertes Buswartehäuschen mit mindestens vier Abstellplätzen ist ein guter Anfang. Alternativ wäre eine „ausgelagerte“ Abstellanlage im Nahbereich der Haltestelle. Eine Abklärung mit privaten Grundeigentümern ist auf jeden Fall notwendig.

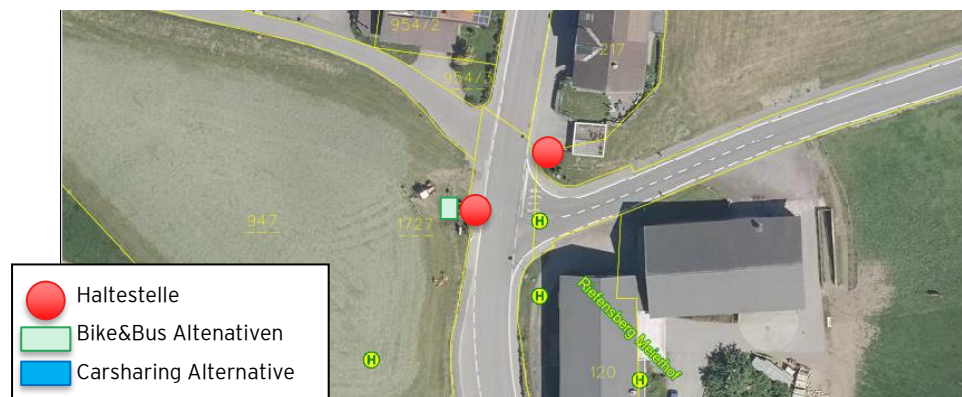


Abbildung 35: Empfehlung Haltestelle Riefensberg Meierhof (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

Haltestelle 11) Sulzberg Dorfplatz



Abbildung 36: Überblick Haltestelle Sulzberg Dorfplatz (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Sulzberg, Dorfplatz liegt nördlich der Kirche am Anfang des Zentrums. In unmittelbarer Umgebung liegen mehrere Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe sowie Einkaufsmöglichkeiten. Ein Großteil der Siedlungsfläche im Dorf kann fußläufig von diesem Haltepunkt aus erreicht werden.

Die Haltestelle ist nördlich der Landesstraße als Buswartehäuschen mit Abstellanlage ausgestattet. Momentan bietet sie sieben überdachte Abstellplätze. Die Anlage ist mit hochwertigen Hoch-/Tiefparkern ausgeführt.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „VI“. Die Haltestelle zählt 32 Abfahrten pro Tag.

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
823	Fahl	30-60
823	Doren	5x täglich
824	Doren Huben	2x täglich
825	Gullenbach	2x täglich

Bei der Haltestelle Dorfplatz liegt der Fokus des Busverkehrs vor allem auf einer guten Erschließung der einzelnen Ortsteile von Sulzberg und einer attraktiven Umstiegsmöglichkeit auf die Linie 820 in Sulzberg Fahl. Die Verbindung nach Doren bzw. zu den Ortsteilen Simliesgschwend und Gullenbach ist ein ergänzendes Angebot für Pendler*innen zu klassischen Pendel-Zeiten.

Radverkehr

Wie erwähnt gibt es eine qualitativ hochwertige Abstellanlage integriert in die Haltestelle. Auf dem „Siedlungs-Plateau“ bietet die Haltestelle eine gute Möglichkeit vom Rad auf den Bus umzusteigen.

Eine örtliche Hauptradroute erschließt das Dorfzentrum von Sulzberg. Hier ist im Mobilitätskonzept vor allem eine Steigerung der Aufenthaltsqualität mit entsprechender Attraktivierung für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

Weiterführend gibt es eine Freizeitroute Richtung Oberreute, die im Zuge der Vorprojektplanung im Projekt „Radeln im Grenzbereich“ ausgearbeitet wurde.

Die Steigungen und Entfernungen von und nach Sulzberg sind eine große Herausforderung, insbesondere, wenn man das „Plateau“, auf dem das Zentrum liegt, verlässt.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 7,1 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden.

Die Haltestelle weist ein relativ hohes Rad-Erschließungspotential auf und eignet sich deshalb gut für eine Ergänzung durch eine Bike&Bus-Anlage

Das Potential kann durch die bestehende, qualitativ hochwertige Abstellanlage aber schon weitestgehend abgedeckt werden.

Haltestelle	Kat.	Fußläufig erschlossene Siedlungsfläche [m²]	Rad: zusätzlich erschlossene Fläche [m²]
Sulzberg (Vorarlberg) Dorfplatz	VI	166 810	71 457

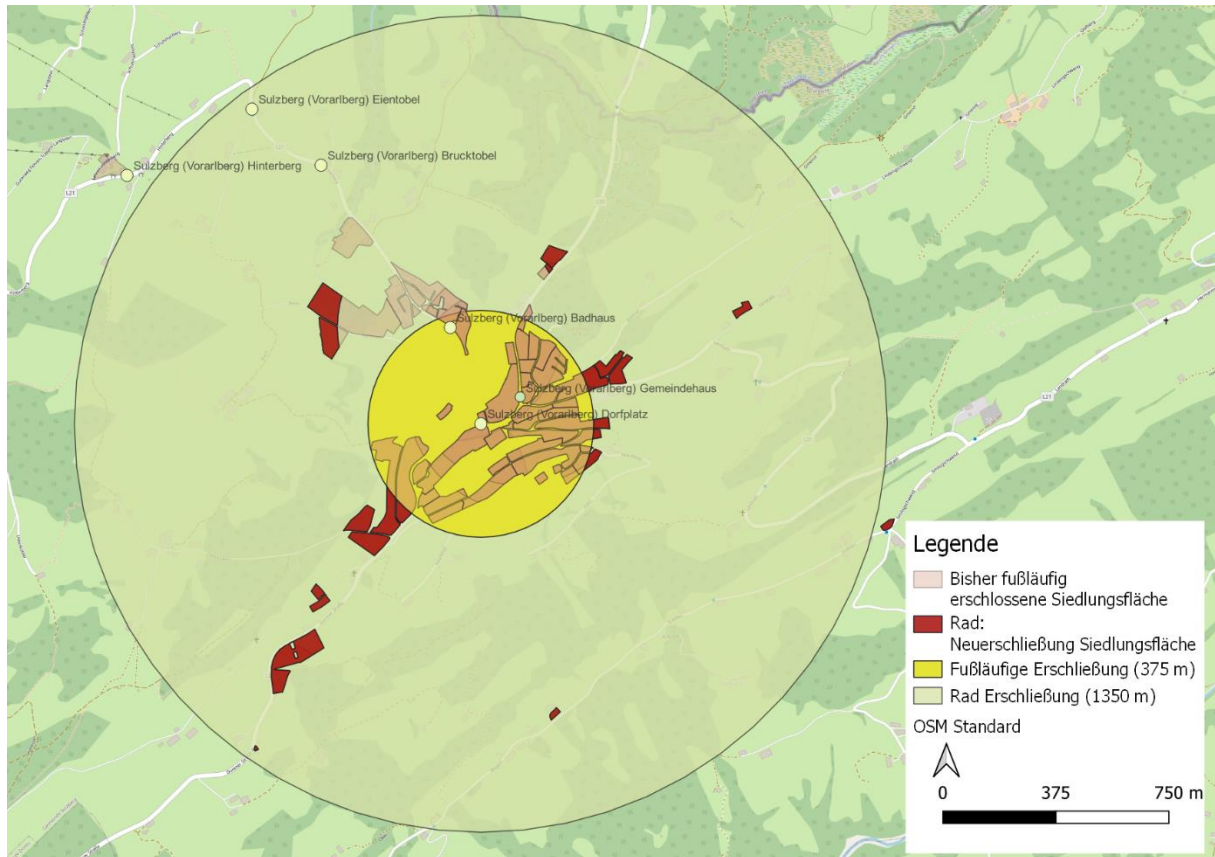


Abbildung 37: Sulzberg Dorfplatz - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Empfehlung Sulzberg Dorfplatz

Die Haltestelle Sulzberg Dorfplatz hat eine ÖV-Erschließungsqualität der Kategorie „VI“. Der Anschluss an große Arbeitsplatz- und Schulzentren - hier vorrangig Bregenz - verläuft über den Umstieg in Sulzberg Fahl auf die Linie 820. Das Dorfzentrum von Sulzberg liegt auf einem Plateau, das sich gut für den Radverkehr eignet, wenn es auch einige steilere Passagen gibt, die besser mit dem E-Bikebewältigbar sind. Die zusätzliche Erreichbarkeit, insbesondere Richtung Süd-Westen, bietet sich hier ideal an, um den Standort als Bike&Bus-Option zu nutzen.

Die bestehende Haltestelle ist jedoch schon sehr hochwertig ausgestattet. Ein weiterer Ausbau der Abstellanlagen wird aus momentaner Sicht als nicht notwendig erachtet.

Mit dem Carsharing-Angebot der Gemeinde und der Pfarre Sulzberg, die ihre Autos auch zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung stellen, gibt es auch ein ausreichendes Ergänzungsangebot. Gerade für Wege die nicht mit Bus und Rad zurückgelegt werden können - zum Beispiel zu Randzeiten - ist dieses Angebot ideal.

Der Standort bietet somit schon eine breite Palette an Mobilitätsformen. Es wird empfohlen, die Angebote auch weiterhin über die Gemeindemedien zu verbreiten, um die Bevölkerung zu informieren und so Potentiale zu aktivieren

Haltestelle 12) Sulzberg Fahl



Abbildung 38: Überblick Haltestelle Sulzberg, Fahl (Quelle: Google, 2022)

Die Bushaltestelle Sulzberg, Fahl liegt in der gleichnamigen Parzelle am Kreuzungspunkt der L4 und L21. Die Bushaltestelle ist momentan von spärlicher Bebauung und kleineren Betrieben umgeben. Im Nahbereich der Haltestelle gibt es die Vision, ein neues Betriebsgebiet zu entwickeln. Ein genaues Umsetzungsdatum liegt allerdings noch nicht vor.

Die Haltestelle zeichnet sich vor allem deshalb als wichtiger Haltepunkt aus, weil sie für Umsteigende aus Sulzberg Richtung Langen bzw. weiter nach Bregenz einen wichtigen Knotenpunkt darstellt. Weiter ist es auch die nächstgelegene Einstiegsstelle für Bewohner*inne aus Sulzberg Thal zum (über-)regionalen Busverkehr.

An der Haltestelle gibt es momentan einen überdachten Wartebereich. Die Haltestelle kann beidseitig angefahren und auch als Umkehrplatz genutzt werden.

Busverkehr

Die Haltestelle hat eine Erschließungsqualität der Kategorie „V“. Die Haltestelle zählt 64 Abfahrten pro Tag und somit den höchsten Wert in der Gemeinde Sulzberg.

Folgende Linien bedienen diese Haltestelle:

Buslinie	Richtung	Takt (in Minuten)
820	Bregenz	30-60
820	Hittisau (- Egg)	30-60
822	Sulzberg Thal	60-120
823	Sulzberg Zentrum	30-60

Von der Haltestelle Fahl gibt es eine schnelle Verbindung nach Bregenz bis zum Bahnhof Bregenz. Weiters führt die Linie durch den Vorderwald bis nach Hittisau, im Stundentakt auch nach Egg. Die Haltestelle ist der Umsteigeknoten für die Linien 822 und 823 von Sulzberg und Thal auf die Linie 820.

Radverkehr

Es gibt im Nahbereich der Haltestelle keine Radabstellanlage.

Die Landesradroute Alltag führt entlang der L4 an der Haltestelle vorbei, weiter Richtung Doren bzw. Langen. Eine Variantenplanung für diesen Abschnitt ist bereits vorhanden. Ein konkretes Umsetzungsdatum gibt es noch nicht.

Potential Bike&Bus

Durch die Erweiterung des Erschließungsradius von 375 m Luftlinie auf 1350 m Luftlinie können etwa 2,5 Hektar an Siedlungsfläche zusätzlich erschlossen werden.

Die Haltestelle weist eine hohe ÖV-Erschließungsqualität auf, eignet sich aufgrund des geringen zusätzlichen Radpotentials auf den ersten Blick nur bedingt als Bike&Bus Knotenpunkt.

Zieht man den Radius etwas weiter, kann die Haltestelle gerade für Personen aus Sulzberg Thal (2,6 km) aber eine interessante Option als Bike&Bus-Haltestelle mit Anschluss Richtung Bregenz sein. Im Gegensatz zu vielen anderen Bereichen im Vorderwald ist diese Strecke fast ohne Steigung zurücklegbar. Dementsprechend ist auch diese Distanz mit dem Fahrrad oder E-Bike durchaus machbar.

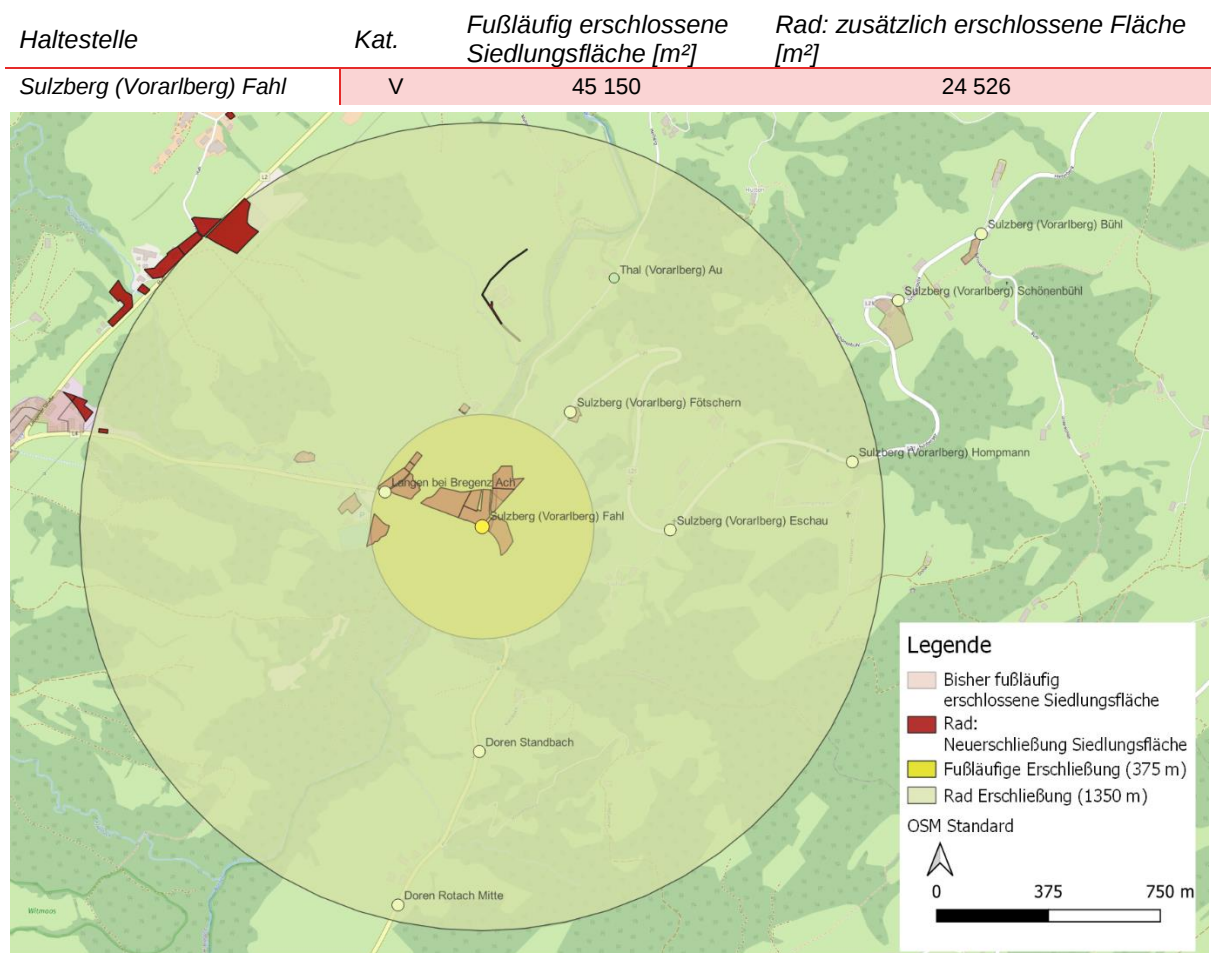


Abbildung 39: Sulzberg Fahl - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)

Am Standort Sulzberg Fahl fand die erste Pilotphase des ChargerCube, der mobilen und autarken Abstellmöglichkeit, zwischen Juli und Oktober 2022 statt, die im Projekt „Radeln im Grenzbereich“ durchgeführt wurde.



Abbildung 40: Sulzberg Fahl - Pilotstandort ChargerCube (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)

In Abstimmung mit der Gemeinde, dem Land und dem regionalen Verkehrsverbund wurde oben eingezeichneter Standorte gewählt.

Nach anfänglichen technischen Schwierigkeiten wurde die Abstellanlage 15-mal zum längeren Laden von E-Rädern verwendet. Öfter aber wurde die Abstellanlage ohne Ladevorgang von Tagespendler*innen genutzt.



Abbildung 41: Aufstellung Charger Cube in Fahl (© Mario Nußbaumer)

Empfehlung Sulzberg Fahl

Die Haltestelle Sulzberg Fahl hat auf den ersten Blick entsprechend der Analyse suboptimale Voraussetzungen für die Umsetzung eines Mobilitätsknotenpunktes. Allerdings gibt es für ambitioniertere Radler*innen vor allem aus Sulzberg Thal eine attraktive - weil ebene - Erreichbarkeit der Haltestelle. Zudem ist das geplante Betriebsgebiet ein zusätzlicher Faktor, der dafür spricht, hier eine gute Anbindung mit Umsteigemöglichkeit aufs Rad zu schaffen.

Empfohlen wird die Planung und Umsetzung einer qualitativ hochwertigen überdachten Abstellanlage im Zuge der Entwicklung des Betriebsgebietes. Somit kann eine ideale Positionierung und Dimensionierung mit Bedacht auf die neue Entwicklung gewährleistet werden.

Ein möglicher Standort ist jener der Pilotphase. Hier werden Sichtachsen gewahrt, der Busverkehr nicht beeinträchtigt und den Nutzenden ein bequemes Umsteigen ermöglicht.

Ausblick und Umsetzung

Der Bericht zu „Mobilitätsknoten Vorderwald“ kann den Gemeinden, der Region und auch den Verkehrsverbünden als Grundlage für die Verbesserung und Erweiterung des ÖV-Angebotes in Kombination mit dem Radverkehr dienen.

An dieser Stelle soll auch noch die „Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben“ durch die Vorarlberger Landesregierung erwähnt werden. Verbesserungsmaßnahmen an Haltestellen können, je nach Finanzkraft (gemessen am Landesdurchschnitt) der Gemeinde im Ausmaß von 25% bis 40% gefördert werden. Das können sowohl Verbesserungsmaßnahmen (z.B. Überdachung) als auch ergänzende Angebote (z.B. Abstellanlagen) sein.

Im Zuge von Umsetzungsüberlegungen sollte auch frühzeitig mit dem Landbus Bregenzerwald und dem Verkehrsverbund Vorarlberg Kontakt aufgenommen werden, da der VVV ein Konzept zur Etablierung sogenannter „VMOBIL-Stationen“ verfolgt.

Eine regionale Abstimmung der Maßnahmen bzw. deren zeitlicher Umsetzung wäre nicht zuletzt auch bei der Einreichung von Fördermitteln sinnvoll. Die konkrete Umsetzung kann jedoch durchaus eigenständig von der jeweiligen Standortgemeinde vorangetrieben werden.

Quellen

ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz): ÖV-Güteklassen/ÖV-Erschließung der Bevölkerung, 2021. Wien. URL: <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87> [Stand Dezember 2022]

Kartengrundlagen:

- Google Inc. für alle Bilder aus der Anwendung Street View. URL: maps.google.com
- Open Street Map als Kartengrundlage für alle Analysekarten. URL: openstreetmap.com
- Land Vorarlberg: VOGIS– Luftbilder für die Katasterdarstellung. URL: http://vogis.cnv.at/atlas/init.aspx?karte=planung_und_kataster
- Land Vorarlberg: Geodaten des Landes Vorarlberg für Haltestellen, Verkehrsweg und Flächenwidmung. URL: <http://data.vorarlberg.gv.at/ogd/newsuebersicht-mitbild-/downloadvongeodatendeslan.htm>

Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: ÖV-Liniennetz Vorderwald im Fahrplan 22/23	7
Abbildung 2: ÖV-Güteklassen im Vorderwald entsprechend der ÖROK-Erhebung 2021 (eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap.com)	8
Abbildung 3: Landesradrouten Alltag und örtliche Hauptradrouten nach dem Radroutenkonzept Vorderwald 2020	9
Abbildung 4: Haltestellenkategorien Vorderwald im Detail (Quelle: ÖROK 2021, eigene Darstellung)	11
Abbildung 5: Überblick Haltestelle Doren Zentrum (Quelle: Google, 2022)	14
Abbildung 6: Doren Zentrum - „Zusatzpotential Rad“ (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	15
Abbildung 7: Doren Zentrum - Empfehlung (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	16
Abbildung 8: Überblick Hittisau Gemeindehaus (Quelle: Google, 2022)	17
Abbildung 9: Hittisau Gemeindehaus - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	18
Abbildung 10: Empfehlung Hittisau Gemeindehaus (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	19
Abbildung 11: Überblick Hittisau Windern (Quelle: Google, 2022)	20
Abbildung 12: Hittisau Windern - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	21
Abbildung 13: Empfehlung Hittisau Windern	22
Abbildung 14: Überblick Haltestelle Krumbach Dorf (Quelle: Google, 2022)	23
Abbildung 15: Krumbach Dorf - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	24
Abbildung 16: Empfehlung Haltestelle Krumbach Dorf (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	25
Abbildung 17: Überblick Haltestelle Langen Fischanger (Quelle: Google, 2022)	26
Abbildung 18: Krumbach Dorf - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	27
Abbildung 19: Empfehlung Haltestelle Langen Fischanger (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	28
Abbildung 20: Überblick Haltestelle Langenegg Gfäll (Quelle: Google, 2022)	29
Abbildung 21: Langenegg Gfäll - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	30
Abbildung 22: Empfehlung Haltestelle Langenegg Gfäll (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	31
Abbildung 23: Option Radabstellanlage Gfäll in Kooperation mit Betrieb (Quelle Google, 2022)	31
Abbildung 24: Überblick Haltestelle Langenegg Zentrum (Quelle: Google, 2022)	32
Abbildung 25: Langenegg Zentrum - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	33
Abbildung 26: Empfehlung Haltestelle Langenegg Zentrum (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	34
Abbildung 27: Überblick Haltestelle Lingenau Dorfplatz (Quelle: Google, 2022)	35
Abbildung 28: Lingenau Dorfplatz - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	36
Abbildung 29: Empfehlung Haltestelle Lingenau Dorfplatz (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	37
Abbildung 30: Überblick Haltestelle Lingenau St. Anna (Quelle: Google, 2022)	38
Abbildung 31: Lingenau St. Anna - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	39
Abbildung 32: Empfehlung Haltestelle Lingenau St. Anna (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	40
Abbildung 33: Überblick Haltestelle Riefensberg Meierhofen (Quelle: Google, 2022)	41
Abbildung 34: Riefensberg Meierhof - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	42
Abbildung 35: Empfehlung Haltestelle Riefensberg Meierhof (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	43
Abbildung 36: Überblick Haltestelle Sulzberg Dorfplatz (Quelle: Google, 2022)	43
Abbildung 37: Sulzberg Dorfplatz - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	45
Abbildung 38: Überblick Haltestelle Sulzberg, Fahl (Quelle: Google, 2022)	46
Abbildung 39: Sulzberg Fahl - "Zusatzpotential Rad" (Quelle: eigene Analyse auf Basis von VOGIS und openstreetmap.at)	47
Abbildung 40: Sulzberg Fahl - Pilotstandort ChargerCube (Quelle: VOGIS, eigene Darstellung)	48
Abbildung 41: Aufstellung Charger Cube in Fahl (© Mario Nußbaumer)	48
 Tabelle 1: Priorisierung und Übersicht der analysierten Haltestellen	3
Tabelle 2: Verschneidung der Haltestellengüte und der Erreichbarkeit von Siedlungsfläche (Quelle: Geodaten Land Vorarlberg, ÖROK)	11
Tabelle 3: Auswahl 12 Haltestellen für die Analyse	13

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Langenegg als Vergabe und Verrechnungsstelle der Energieregion Vorderwald

Auftragnehmer: Energieinstitut Vorarlberg, 6850 Dornbirn

www.energieinstitut.at

Verfasser: Energieinstitut Vorarlberg, David Madlener

Bildnachweis: Google Streetview (Google Inc.) für alle Übersichtsdarstellungen, Mario Nußbaumer (Bild Seite 48)

Kartengrundlage: www.basemap.at und Land Vorarlberg

Veröffentlichung: Dezember 2022

Ein Bericht im Zuge des Projekts „Radeln im Grenzbereich“ gefördert durch das europäischen LEADER-Programm über die LAG Regionalentwicklung Vorarlberg.

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Regionen und Wasserwirtschaft

 LE 14-20
Entwicklung für das Ländliche Raum

 Vorarlberg
unser Land



Europäischer
Landwirtschaftsfonds für
die Entwicklung des
ländlichen Raums
Hier investiert Europa in
die ländlichen Gebiete

