

AZ 6511-104B05

Straßen- und Wegekonzept der Stadt Feldkirch

gemäß § 16 Straßengesetz, LGBl. 79/2012

Bericht zur Überarbeitung des Straßen- und Wegekonzeptes

Amt der Stadt Feldkirch, Abt. Stadtplanung

Feldkirch, Februar 2020

Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung.....	3
1.1 Notwendigkeit eines Straßen- und Wegekzeptes.....	3
1.2 Dokumentation des Verfahrens	4
1.3 Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Feldkirch als Grundlage für das Straßen- und Wegekzept	5
1.4 Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	6
2. Das Straßen- und Wegekzept	8
2.1 Netzgliederung und Funktion	8
2.2 Berücksichtigung weiterer vorliegender Planungen	10
2.3 Überarbeitung Straßen- und Wegekzeptes 2019: integrierte Maßnahmen	11
3. Anhang: Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen	15
3.1 Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten.....	15
3.2 Stellungnahmen der Nachbargemeinden.....	15
3.3 Stellungnahmen im Zuge des Auflageverfahrens	15

1. Einleitung

1.1 Notwendigkeit eines Straßen- und Wegekonzeptes

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

- › die bestehenden Straßen und deren Funktion,
- › die beabsichtigten Gemeindestraßen, deren Funktion und ungefähren Verlauf,
- › die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs.

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

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

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

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

Die Stadt Feldkirch hat das Straßen- und Wegekonzept im Jahr 2016 erstmals erstellt; aufgrund von Planungen und Änderungen im Wegenetz ist nun eine Aktualisierung des Konzeptes aus dem Jahr 2016 erfolgt. Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über diese Änderungen.

1.2 Dokumentation des Verfahrens

Das Verfahren zur Aktualisierung des Straßen- und Wegekonzeptes aus dem Jahr 2016 wurde federführend durch die Abt. Stadtplanung durchgeführt und durchlief folgende Verfahrensschritte:

- › Erhebung des bestehenden Straßennetzes und Funktionsgliederung auf Basis des Gesamtverkehrskonzeptes Feldkirch.
- › Erhebung geplanter Straßen auf Grundlage des Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK) 2019 der Stadt Feldkirch und auf Grundlage von Einzelprojekten (z.B. Projekt „Bahnhofcity Feldkirch“, etc.).

Screening der geplanten Straßen mit dem Ergebnis, dass die geplanten Gemeindestraßen von der Verordnung der Landesregierung über die Ausnahme von Straßen- und Wegekonzepten von der Umwelterheblichkeitsprüfung und der Umweltprüfung (LGBl.Nr. 35/2015) umfasst sind und somit keine SUP-Pflicht vorliegt (ausschließlich Gemeindestraßen innerhalb des Siedlungsrandes ohne überörtlichen Verbindungscharakter bzw. Rad- und Fußwege).

- › Entwurf eines Straßen- und Wegekonzeptes (Planentwurf) und eines Erläuterungsberichtes zum Konzept.
- › Empfehlung bzw. Beschluss zum Start des öffentlichen Auflage- und Anhörungsverfahrens in der Sitzung des Planungsausschusses am 26.11.2019 bzw. der Sitzung des Stadtrats vom 09.12.2019.
- › Öffentliche Auflage (von 16.12.2019 bis 27.01.2020) und deren Kundmachung.
- › Konsultation des Landes Vorarlberg (Abt. VIa) und der Nachbargemeinden Frastanz, Göfis, Rankweil und Meiningen mit Schreiben vom 16.12.2019.
- › Dokumentation und Behandlung der eingelangten Stellungnahmen mit allfälliger Anpassung des Entwurfs des Straßen- und Wegekonzeptes.
- › Würdigung der Stellungnahmen und Empfehlung zur Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes in den Sitzungen des Planungsausschusses vom 21.01.2020 sowie vom 26.02.2020.
- › Beschlussfassung des Straßen- und Wegekonzeptes in der Sitzung der Stadtvertretung vom 10.03.2020 mit anschließender Veröffentlichung (Kundmachung der öffentlichen Auflage und Darlegung auf der Website der Stadt Feldkirch).

1.3 Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Feldkirch als Grundlage für das Straßen- und Wegekonzept

In den Jahren 2007 bis 2009 wurde das Gesamtverkehrskonzept Feldkirch unter Einbeziehung der Verkehrsplanungsbüros MRS (Zürich) und Büro für Mobilität (Bern) erarbeitet und von der Stadtvertretung in deren Sitzung am 10. März 2009 einstimmig beschlossen.

Im Zuge dieses Gesamtverkehrskonzepts wurde ein städtisches Erschließungskonzept nach dem sogenannten „**Achsen-Kammern-System**“ entwickelt (Kapitel 4 des GVK-Endberichts 2009), auf welches sich nun die **Netzgliederung des Straßen- und Wegekonzeptes bezieht**: Dieses städtische Erschließungskonzept zeigt auf, wie sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) innerhalb der Stadt bewegen soll. Es berücksichtigt dabei die Bedürfnisse des Ziel- und Quellverkehrs, des Binnenverkehrs und des Durchgangsverkehrs sowie diejenigen der Anwohnerinnen und Anwohner und sucht nach einer möglichst minimalen Beeinträchtigung der Wohngebiete. Das im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts entwickelte Achsen-Kammern-System unterscheidet Hauptachsen, Haupteerschließungsachsen (Stadtteilverbindungen) und sogenannte Kammern¹:

- › Die **Hauptachsen** zeigen die maßgeblichen Achsen, auf welchen sich der Ziel- und Quellverkehr in die Stadt hinein bzw. aus der Stadt heraus bewegen soll und auf welchen sich derjenige Verkehr bewegen soll, der weder Ziel noch Quelle in der Stadt hat (Durchgangsverkehr oder gebietsfremder Verkehr). Auch der Binnenverkehr soll primär diese Hauptachsen benützen, soweit es möglich ist.
- › Die **Haupteerschließungsachsen** bzw. Stadtteilverbindungen zeigen zusätzliche Wege für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr zu den innerhalb der Stadtteile liegenden Zielen. Sie erschließen die einzelnen Stadtteile, wichtige zentrale Infrastruktureinrichtungen, und größere Industrie- und Gewerbegebiete.
- › Die **Kammern** stellen schließlich dasjenige Element dar, innerhalb dessen der MIV den übrigen verkehrlichen und nicht verkehrlichen Funktionen (Fußgänger-, Radverkehr, Wohnen, Aufenthalt etc.) untergeordnet ist. Sie sind charakterisiert z.B. als in sich gut abgegrenzte, möglichst große Siedlungsgebiete mit der überwiegenden



¹ Details vgl. Kapitel 4 des Endberichts zum Gesamtverkehrskonzept 2009.

Nutzung Wohnen, auf deren **Erschließungsstraßen** weitestgehend auf Entflechtung der verschiedenen Verkehrsmittel verzichtet wird (d.h. Prinzip der Koexistenz) und Tempo 30 gilt.

Auf Basis des Gesamtverkehrskonzepts 2009 wurden in den vergangenen Jahren weiterführende Maßnahmen zur Ausgestaltung dieses „Achsen-Kammern-Systems“ umgesetzt.

Die Festlegung des städtischen Erschließungskonzepts im Zuge des Gesamtverkehrskonzeptes 2009 erfolgte unter intensiver **Bürgerbeteiligung**, welche drei teils

- › Im Zuge von drei, teilweise mehrtägigen **Mobilitätskonferenzen** arbeitete eine interdisziplinäre **Begleitgruppe**, an welcher sich auch ca. 30 BürgerInnen beteiligten, an den Inhalten des Gesamtverkehrskonzeptes und somit auch den Prinzipien des Achsen-Kammern-Systems mit.



- › Während des Prozesses 2007 – 2009 erfolgte eine fortlaufende Information der Feldkircher BürgerInnen über die städtischen Medien. Nach Vorliegen des Endberichtes wurde im März 2009 eine **Bürgerinformationsveranstaltung** durchgeführt und eine **Sondernummer „Feldkirch aktuell“** zum Gesamtverkehrskonzept (inkl. Grundsätze zum städtischen Erschließungssystem) an alle Feldkircher Haushalte versendet.

1.4 Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

In den Jahren 2017 bis 2019 wurde das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Stadt Feldkirch unter Einbeziehung des Raumplanungsbüros stadtländ (Wien, Bregenz) überarbeitet und von der Stadtvertretung in deren Sitzung am 26. Februar 2019 einstimmig beschlossen.

Das REK formuliert die Rahmenbedingungen zur räumlichen Entwicklung der Stadt und ist damit Handlungsanleitung für Stadtpolitik und Stadtverwaltung. Seine unmittelbare Umsetzung erfährt das REK im Flächenwidmungsplan, ist aber auch Grundlage für weitere Planungen, Projekte und Prozesse zur Stadtentwicklung.

Im Zuge dieses zweijährigen Prozesses wurden in einem ganzheitlichen, integrierten Ansatz Lösungsvorschläge der Stadtentwicklung und räumlichen Entwicklungsplanung aufgezeigt und bestehende Konzepte und Planungen wurden in das Dokument integriert. Ziel dieses Prozesses, der unter breiter Beteiligung unterschiedlichster Akteurinnen und Akteuren stattfand, war es u.a., sämtliche Bereiche der Stadtentwicklung einer breiteren Bevölkerung anschaulich darzulegen und somit auch die Identifikation mit der Stadt zu stärken.

Inhaltlich besteht das REK aus vier Kapiteln, wobei sich Kapitel IV. dem Thema der nachhaltigen Mobilität widmet.

Als primäres Ziel wird hier formuliert, dass die Durchlässigkeit und Durchwegung des Siedlungsgebietes sichergestellt und weiter verbessert werden soll (vgl. REK, 2019: S. 104).

Im REK sind neben den bereits im Straßen- und Wegekonzept 2016 enthaltenen Maßnahmen weitere Maßnahmen formuliert, welche im nun vorliegenden Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes aufgenommen wurden.

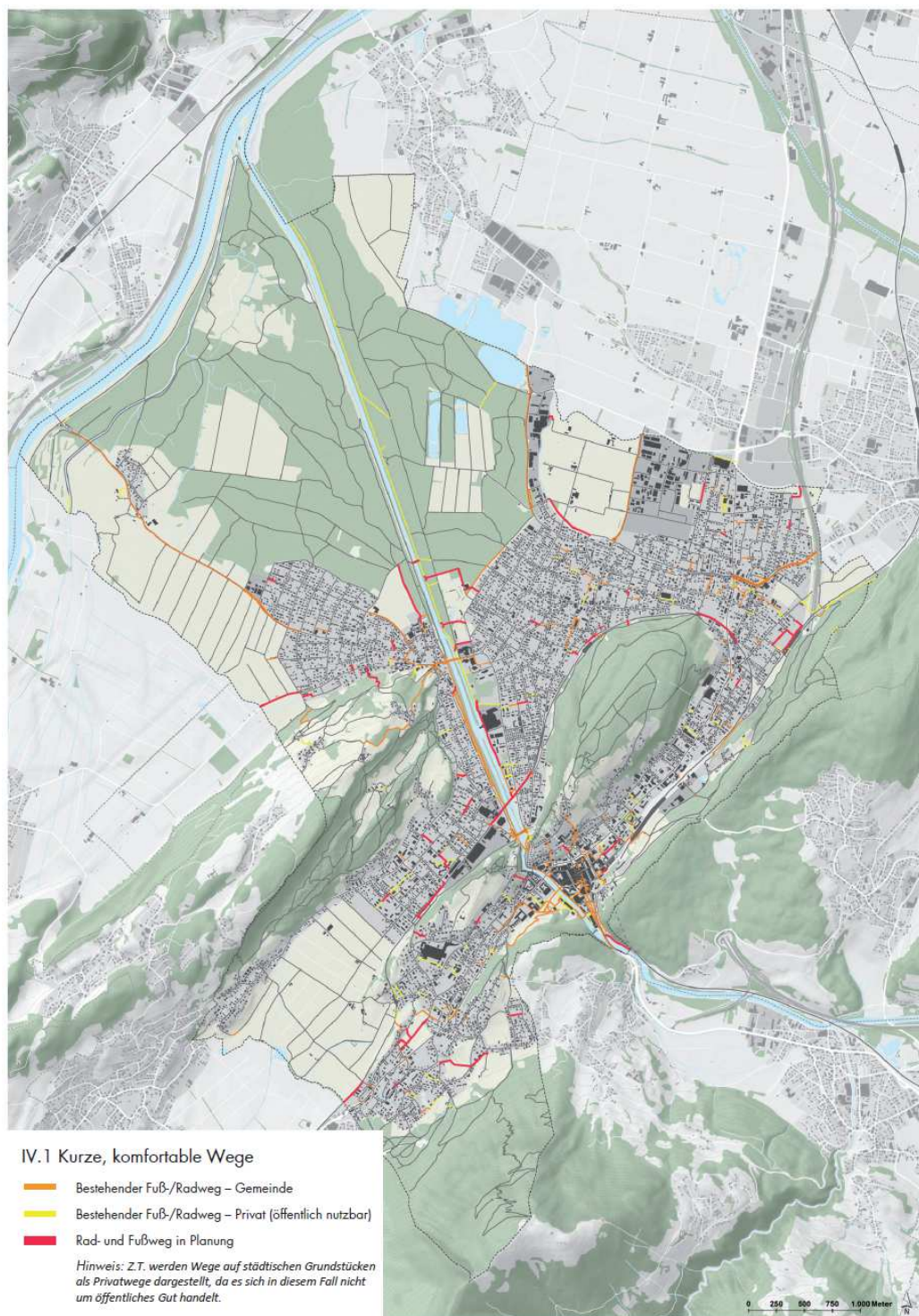


Abb.: Auszug REK 2019, Ziel IV. 1 „kurze, komfortable Wege“

2. Das Straßen- und Wegekonzept

2.1 Netzgliederung und Funktion

Das „Achsen-Kammern-System“ des Gesamtverkehrskonzepts Feldkirch (Kapitel 4. Städtisches Erschließungskonzept) bildet die **Grundlage für die Netzgliederung** und die Zuschreibung der Funktion für die bestehenden Straßenzüge im gegenständlichen Straßen- und Wegekonzept:

- › **Hochleistungsstraßen und Hauptverkehrsachsen:**
Als Hochleistungsachse lässt sich die Autobahn A14 klassifizieren. Die Hauptachsen im städtischen Erschließungskonzept gem. Kapitel 1.3 stellen die wichtigen Landesstraßen L190 als parallele Verbindung zur A14, die L191 als Verbindung zum Fürstentum Liechtenstein, die L60 als Verbindung von Ruggell nach Nofels und Gisingen in Richtung L52, daran anschließend die L52 als Verbindung in Richtung Vorderland und die L53 als Verbindung zwischen Nofels und Tosters mit dem Zentrum von Feldkirch und die L190 / L191.
- › **Haupteerschließungsachsen:**
Die Haupteerschließungsachsen bzw. Stadtteilverbindungen gem. Kapitel 1.3 zeigen zusätzliche Wege für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr zu den innerhalb der Stadtteile liegenden Zielen. Sie erschließen die einzelnen Stadtteile, wichtige zentrale Infrastruktureinrichtungen und größere Industrie- und Gewerbegebiete. Die Anforderungen von Seiten des MIV sind gegenüber den Hauptachsen reduziert.

Als Haupteerschließungsachsen sind gem. Gesamtverkehrskonzept die Landesstraßen L53 von Nofels nach Bangs, die L61 in Tosters in Richtung Mauren, die L64 in Altenstadt mit Verbindungsfunktion nach Rankweil und die L66 als Verbindung in Richtung Göfis klassifiziert. Ebenfalls zählen zu den Haupteerschließungsachsen die städtischen Sammelstraßen Hämmerlestraße, die Runastraße, die Kapfstraße (nördlicher Teilabschnitt), der Fabrikweg, der Straßenzug Schleipweg – Kaiserstraße (westlich der L190), der Alberweg und der Straßenzug Alte Landestraße – Rheinberger Straße – Hohle Gasse – Kapfweg.

- › **Erschließungsstraßen:**
Als Erschließungsstraßen können gem. Kapitel 1.3 alle Straßen klassifiziert werden, welche innerhalb der „Kammern“ des Achsen-Kammern-Systems liegen. Neben den Gemeindestraßen sind einige der Erschließungsstraßen auch öffentliche Privatstraßen.

Weiters sind im Straßen- und Wegekonzept die öffentlich nutzbaren Rad- und Fußwegverbindungen, Wege und Straßen mit eingeschränkter Nutzung (z.B. Wirtschaftswege oder Forstwege mit Fahrverbot), und die Fußgängerzone Innenstadt dargestellt. Dabei wurden auch im Gesamtverkehrskonzept, Handlungsfeld D vorgeschlagene Netzergänzungen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr mit berücksichtigt.



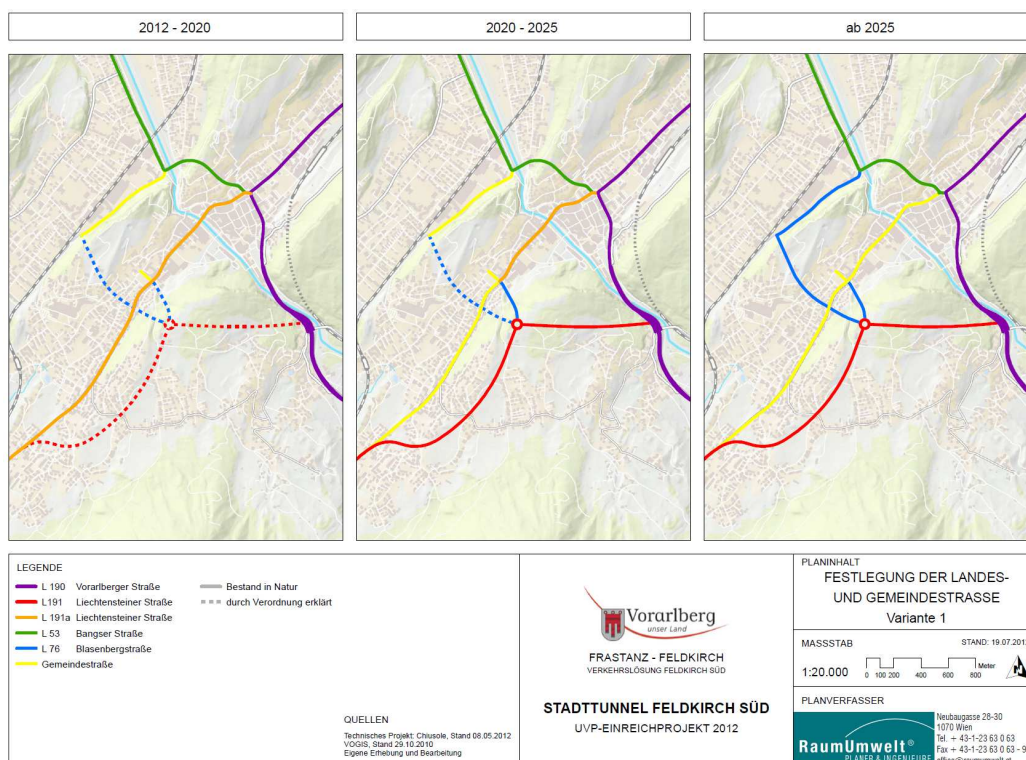
Abb.: Übersichtsdarstellung der Planbeilage inkl. Hervorhebung der Änderungen 2019

2.2 Berücksichtigung weiterer vorliegender Planungen

› Projekt „Stadttunnel Feldkirch“:

Im Straßen- und Wegekonzept sind Planungen im Zusammenhang mit dem Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ mit berücksichtigt: Neben den vier projektierten Tunnelarmen und den verbindenden, unterirdischen Kreistunnel sind die geringfügigen Straßenumlegungen im Bereich des Portals Altstadt und des Portals Tisis sowie die geplante Gemeindestraße „Schulbrüderstraße“ als Verbindungsachse zur Carinagasse im Straßen- und Wegekonzept integriert. Ebenfalls abgebildet sind die geplanten Begleitmaßnahmen in den Zentrumsbereich von Tosters oder von Tisis.

Schließlich sollen gem. Beschluss der Stadtvertretung vom 18.12.2012 nach Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch (Bauabschnitt 1 bzw. Bauabschnitt 2) Teilabschnitte der L191a als Gemeindestraße übernommen werden (Anm.: Keine UEP / SUP gemäß SUP-Ausnahmereverordnung, §1 lit e erforderlich):



› Landes-Hauptradroutennetz:

Im Radverkehrskonzept Feldkirch (2011) wurden in Abstimmung mit dem Land Vorarlberg für das Stadtgebiet für Feldkirch Landesradrouten und örtliche Hauptradrouten festgelegt, und der damit verbundene Radrouten-Netzplan mit Beschluss der Stadtvertretung vom 13.12.2011 verabschiedet.

Die im Radverkehrskonzept definierten, noch umzusetzenden Hauptradrouten bzw. Lückenschlüsse wurden im vorliegenden Straßen- und Wegekonzept berücksichtigt, wie etwa die Radweg-Verbindung Runastrasse – L52 in Richtung Brederis, die Radwegverbindung Tomalagasse – Im Viehgatter, die geplante Anbindung an die neue Bahnhaltestelle Tosters – Tisis, und die geplante Fuß- und Radwegbrücken über die L190 in Altenstadt bzw. über die Ill zwischen Gisingen und Tosters.

2.3 Überarbeitung Straßen- und Wegekonzeptes 2019: integrierte Maßnahmen

2.4.1. Neue Erschließungsstraßen:

- a) Neue Erschließungsstraßen in den Umlegungsgebieten „Rebbündten“ und „Kapellenweg“

Im Zuge der Erarbeitung der Umlegungspläne für die Verfahren gem. § 41ff RPG „Rebbündten“ in Feldkirch-Altenstadt (siehe Änderung Nummer 2) und „Kapellenweg“ in Feldkirch-Tosters (siehe Änderung Nummer 8) wurde die konkrete Lage der Erschließungsstraßen definiert. Diese sind nun im Straßen- und Wegekonzept abgebildet; im Straßen- und Wegekonzept 2016 waren hier lediglich Bereiche vorgesehen, da die Umlegungspläne noch nicht fertig gestellt waren.

Gemäß § 1 lit c Verordnung der Landesregierung über die Ausnahme von Straßen- und Wegekonzepten von der Umwelterheblichkeitsprüfung und der Umweltprüfung (LGBl.Nr. 35/2015) ist für die in den Umlegungsgebieten geplanten internen Erschließungsstraßen keine Umwelterheblichkeitsprüfung oder Umweltprüfung nach § 17 StrG erforderlich, da diese vollständig innerhalb des äußeren, gewidmeten Siedlungsrandes liegen und diese voraussichtlichen Gemeindestraßen nicht für die Verbindung mit einer anderen Gemeinde wichtig sind.

- b) Neue Erschließungsstraße im Bereich der Volksschule Tosters

Im Bereich des aktuell in Bau befindlichen Ortszentrum Tosters, welches eine Begleitmaßnahme des Stadttunnel Feldkirch darstellt, wurde eine neue Zufahrt zum Feuerwehrhaus Tosters errichtet, welche nun im Straßen- und Wegekonzept verankert ist (siehe Änderung Nummer 9).

Gemäß § 1 lit c Verordnung der Landesregierung über die Ausnahme von Straßen- und Wegekonzepten von der Umwelterheblichkeitsprüfung und der Umweltprüfung (LGBl.Nr. 35/2015) ist für die Erschließungsstraße keine Umwelterheblichkeitsprüfung oder Umweltprüfung nach § 17 StrG erforderlich, da diese vollständig innerhalb des äußeren, gewidmeten Siedlungsrandes liegen und nicht für die Verbindung mit einer anderen Gemeinde wichtig ist.

- c) Erschließungsstraße im Bereich der Volksschule Altenstadt

Im Rahmen des geplanten Neubaus der Volksschule Altenstadt soll gemäß rechtsgültigem Flächenwidmungsplan der Stadt Feldkirch eine Wegverbindung zwischen der Tafernstraße und dem Areal der Volksschule errichtet werden (siehe Änderung Nummer 3).

Gemäß § 1 lit c Verordnung der Landesregierung über die Ausnahme von Straßen- und Wegekonzepten von der Umwelterheblichkeitsprüfung und der Umweltprüfung (LGBl.Nr. 35/2015) ist für die Erschließungsstraße keine Umwelterheblichkeitsprüfung oder Umweltprüfung nach § 17 StrG erforderlich, da diese vollständig innerhalb des

äußeren, gewidmeten Siedlungsrandes liegen und nicht für die Verbindung mit einer anderen Gemeinde wichtig ist.

2.4.2. Neue Radverkehrs- bzw. Fußgängerverbindungen

Im Straßen- und Wegekonzept sind neue Radverkehrs- und Fußwegverbindungen auf Basis folgender Plangrundlagen berücksichtigt:

- › Radwegverbindung Feldkirch Nord Richtung Rankweil im Bereich „Am Mühlbach“ gem. vorliegendem Vorprojekt aus dem Jahr 2019 (siehe Änderung Nummer 4)
- › Fußwegverbindung im Bereich Amberggasse bzw. der aktuell in Errichtung befindlichen Bebauung „Am Schloßhang“ gem. rechtsgültigem Flächenwidmungsplan der Stadt Feldkirch (siehe Änderung Nummer 5).
- › Kennzeichnung der Fußgängerzone in der Neustadt gem. Umsetzung im Jahr 2019 (siehe Änderung Nummer 7).
- › Zusätzliche geplante Wegverbindung zwischen Dr. Isa-Großschaedl-Weg und Rappwaldstraße (siehe Änderung Nummer 10).

Gemäß § 1 lit d Verordnung der Landesregierung über die Ausnahme von Straßen- und Wegekonzepten von der Umwelterheblichkeitsprüfung und der Umweltprüfung (LGBl.Nr. 35/2015) ist für die Neufestlegung oder Änderung eines Korridors für einen Rad- oder Fußweg keine Umwelterheblichkeitsprüfung oder Umweltprüfung nach § 17 StrG erforderlich.

2.4.3. Neue Begegnungszonen (umgesetzt / geplant)

Im Straßen- und Wegekonzept sind neue Begegnungszonen auf Basis folgender Plangrundlagen berücksichtigt:

- › Bahnhofsvorplatz, Kennzeichnung einer Begegnungszone in Planung (voraussichtliche Umsetzung: Mai 2020, nach Beendigung der Bauphase I der Bahnhofcity Feldkirch; siehe Änderung Nummer 1A).
- › Bereich Vorstadt, Kennzeichnung einer Begegnungszone in Planung gem. Verordnung REK 2019 (siehe Änderung Nummer 1B).
- › Bereich Nofels Zentrum, Kennzeichnung einer Begegnungszone in Planung gem. Verordnung REK 2019 (siehe Änderung Nummer 1C).
- › Bereich ehemalige Spinnerei Feldkirch und umliegende Bereich der F.M. Hämmerle Holding AG, Kennzeichnung einer Begegnungszone in Planung gem. Verordnung REK 2019 (siehe Änderung Nummer 1D).
- › Bereich Gisingen Zentrum, Kennzeichnung einer Begegnungszone in Planung gem. Verordnung REK 2019 (siehe Änderung Nummer 1E).

- › Bereich Altstadt Zentrum, Kennzeichnung einer Begegnungszone in Planung gem. Verordnung REK 2019 (siehe Änderung Nummer 1F).
- › Kennzeichnung Begegnungszone Jahnplatz als umgesetzte Begegnungszone anstelle einer geplanten Begegnungszone (siehe Änderung Nummer 6).

2.4.4. Allfällige Statusänderungen

Im Vergleich zum Straßen- und Wegekonzept 2016 wurden verschiedene Verbindungen, welche damals geplant waren, bereits umgesetzt. Folgende Wegverbindungen wurden nun auch in der Plangrafik aktualisiert:

- › Fußwegverbindung Felsenau in Feldkirch-Stadt,
- › Wegverbindung nördlich des Milchhofs in Richtung Sport- und Freizeitzentrum Oberau in Feldkirch-Gisingen,
- › Fußwegverbindung zwischen Oberem und Unterem Hasenbachweg in Feldkirch-Nofels.

2.4.5. Kriterien zur Übernahme von Privatstraßen in das öffentliche Gut

Im Straßen- und Wegekonzept sind auch bestehende (öffentliche) Privatstraßen abgebildet, die für das Feldkircher Straßennetz von Relevanz sind (z.B. Rosamichlweg, Pater-Grimm-Weg etc).

Für die allfällige Übernahme von Privatstraßen als Gemeindestraßen werden bereits folgende Richtlinien angewendet:

- a) Alle Eigentümer bzw. Anwohner einer Privatstraße haben gleichzeitig und gemeinsam einen entsprechenden Antrag zu stellen.
- b) Eine Übernahme von Privatstraßen in das öffentliche Gemeindestraßennetz kann grundsätzlich befürwortet werden, wenn öffentliches Interesse gegeben ist.
- c) Die zu übergebende Straßenfläche muss eigens parzelliert sein.
- d) Seitens der Stadt Feldkirch werden keine Kosten übernommen, die mit der Übernahme von Privatstraßen in das Gemeindestraßennetz verbunden sind.
- e) Die Ablöse der beantragten Straßenfläche an die Stadt Feldkirch hat kostenlos zu erfolgen.
- f) Die abzulösende Straße hat den geltenden Anforderungen an öffentliche Straßen zu entsprechen (technische Straßenbaurichtlinien: Unter- und Oberbau, Oberflächenausführung, Entwässerung, Straßenbreite mit lichtem Raumprofil, Übernahme von Sackgassen nur mit einem entsprechenden Wendehammer, Nivellierung- und Querneigung etc.).
- g) Auf Basis dieser Richtlinien hat das Stadtbauamt die Anträge für die Übernahme von Privatstraßen in das öffentliche Gemeindestraßennetz zu beurteilen und diese dem Tiefbauausschuss und Planungsausschuss zur Beratung vorzulegen.
- h) Die von den Ausschüssen abgegebene Empfehlung dient als maßgebende Grundlage zur Entscheidung und Beschlussfassung durch die Stadtvertretung.

2.4.6. Weitere Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs

Gem. §16 Straßengesetz hat das Straßen- und Wegekonzept auch Aussagen über die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs zu enthalten. Dazu ist festzuhalten, dass eine zentrale Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzepts Feldkirch, welches die Grundlage zum Straßen- und Wegekonzept bildet, die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs beinhaltet. Daher verfolgen die im Gesamtverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen und das darin vorgeschlagene Geschwindigkeitsregime generell diese Zielsetzung.

Außerdem wird im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) 2019 formuliert, dass im Mittelpunkt der Mobilität in der Stadt Feldkirch die Fußgängerinnen und Fußgänger, die Radfahrerinnen und Radfahrer sowie der öffentliche Verkehr stehen (vgl. REK, 2019: S. 103).

Auch die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des bestehenden Fuß- und Radwegenetzes (vgl. Kapitel 2.4.2.), die geplanten und bereits umgesetzten Begegnungszonen (vgl. Kapitel 2.4.3.) und die geplanten Begleitmaßnahmen zum Stadttunnel Feldkirch, (vgl. Kapitel 2.2.) dienen dazu, die Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs weiter zu steigern.

3. Anhang: Dokumentation der eingelangten Stellungnahmen

3.1 Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Von Seiten des Amtes der Vorarlberger Landesregierung wurde mit 20.02.2020 eine Stellungnahme zum Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes abgegeben. Es wird ausgeführt, dass seitens des Landes keine inhaltlichen Einwände gegen das vorgelegte Straßen- und Wegekonzept der Stadt Feldkirch bestehen. Es wird darauf hingewiesen, dass für einzelne Fuß- und Radwegkorridore in Gebieten gemäß der SUP-Ausnahmereverordnung keine Ausnahme von der Pflicht zur Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung / Strategischen Umweltprüfung angewendet werden kann, und somit für vorliegenden Planungsstand eine Umwelterheblichkeitsprüfung und gegebenenfalls eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen wäre.

Anpassung / Behandlung:

Zur Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung kann erläutert werden, dass der ursprüngliche Entwurf zum adaptierten Straßen- und Wegekonzept dementsprechend adaptiert wurde, dass jene Wegverbindungen – welche in der Landesgrünzone situiert waren – vorerst nicht in das Konzept aufgenommen, aber in den Themenvormerk für die nächste Überarbeitung es Konzeptes genommen werden.

3.2 Stellungnahmen der Nachbargemeinden

Mit Schreiben vom 13.12.2019 wurden den Nachbargemeinden Frastanz, Göfis, Rankweil und Meiningen das Straßen- und Wegekonzept der Stadt Feldkirch zur Kenntnis gebracht und diese zum Einbringen einer allfälligen Stellungnahme bis zum 27.01.2020 eingeladen.

Seitens der Nachbargemeinden gingen im Zuge dieser Frist keine Stellungnahmen ein.

3.3 Stellungnahmen im Zuge des Auflageverfahrens

Das öffentliche Auflageverfahren wurde im Zeitraum von 16.12.2019 bis 27.01.2020 durchgeführt und an der Amtstafel und im Internet kundgemacht bzw. mit einem redaktionellen Bericht auf der Homepage der Stadt Feldkirch erläutert.

Im Zuge des Auflageverfahrens ergingen mehrere mündliche Anfragen von Feldkircher BürgerInnen an das Amt der Stadt Feldkirch; darüber hinaus erging eine schriftliche Stellungnahme von Herrn Rudolf Horvath, welcher im Bereich der Liegenschaften mit den Gst.-Nr. 2568/5, 2568/2, 2567/7, 2568/39 und 2568/6, alle KG Altenstadt die Errichtung einer Stichstraße fordert.

Anpassung / Behandlung:

Zur Stellungnahme von Herrn Rudolf Horvath kann angemerkt werden, dass alle genannten Liegenschaften über eine rechtlich gesicherte Zufahrt verfügen, die Errichtung einer Stichstraße

dementsprechend nicht notwendig ist und es keiner Anpassung im Straßen- und Wegekonzept bedarf.